

Abstrakt

Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží je tématem pro právní vědu klasickým, avšak stále aktuálním. Zvyšující se intenzita mezinárodní hospodářské spolupráce s sebou totiž přináší i větší poptávku po přepravních službách. Existence rozdílných úprav v národních právních řádech je pak pro mezinárodní přepravy nepochybně překážkou, tuto překážku se však daří odstranit díky unifikačním úmluvám, které obsahují přímou úpravu. Tyto unifikace jsou však přijímány pouze pro jednotlivé druhy mezinárodní přepravy. Pro pochopení odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží je tak potřeba pojednat o každé této unifikaci zvlášť. Vzhledem k tomu, že mnohé druhy zboží mohou být přepravovány různými dopravními prostředky, je rovněž zajímavé získat přehled o odpovědnosti dopravce v tom kterém druhu přepravy.

V úvodu této práce jsem považoval za nutné upozornit na mnohost pramenů práva, které na problematiku přepravní smlouvy dopadají. Vztah těchto pramenů není totiž vůbec jednoduché posoudit. Jedná se především o vztah práva EU a výše zmíněných unifikačních úmluv pro jednotlivé druhy přepravy. V právu EU hraje v současnosti významnou úlohu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Nařízení Řím I) a Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních (Nařízení Brusel I). V českém právu, které se může dostat ke slovu nejen jako subsidiární statut, pak vyvstává mnoho otázek v souvislosti s přejetím nového občanského zákoníku (zákon č. 89/2012 Sb.), který obsahuje rovněž úpravu přepravní smlouvy.

V oblasti mezinárodní silniční přepravy je unifikací pro přepravní smlouvu Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (Úmluva CMR). K této úmluvě existuje již bohatá judikatura a doktrína. V části této práce věnované mezinárodní silniční přepravě jsem se zaměřil především na judikaturu zemí, která u nás není tak hojně citována jako je např. judikatura španělská či maďarská. Určitý prostor byl věnován rovněž elektronickému nákladnímu listu (v souvislosti s nedávným přijetím Dodatkového protokolu k Úmluvě o mezinárodní přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)). Aktuální otázku pak představuje rovněž vzájemný vztah Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy a Haagské úmluvy o právu použitelném pro dopravní nehody.

V mezinárodní železniční přepravě jsem považoval za nutné věnovat se dvěma hlavními mezinárodními instrumentům pro oblast přepravní smlouvy. Jedná se jednak o Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (Předpisy CIM) a Dohodu o mezinárodní železniční přepravě zboží (Dohodu SMGS). Novinkou je v této oblasti společný nákladní list CIM/SMGS, který se snaží rozdíly obou systémů alespoň částečně překonat.

Přepravní smlouva ve vnitrozemské vodní přepravě nákladu je upravena poměrně mladou unifikací, kterou představuje Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (Úmluva CMNI). Tato unifikace se stala unifikací úspěšnou, která v mnohém čerpala z unifikací pro přepravu námořní.

V mezinárodní letecké nákladní přepravě vedle sebe existují dva systémy. Starší tzv. Varšavský systém, který vznikl kolem Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě a mladší Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní

letecké přepravě (Montrealská úmluva). Vzhledem k tomu, že Montrealská úmluva do značné míry vychází z Varšavského systému, považoval jsem za potřebné pojednat o obou systémech. V mezinárodní letecké přepravě pak představuje zajímavý problém kartelové jednání dopravců – této problematice je v této práci věnován rovněž prostor.

Úprava přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě zboží, na kterou je tato práce zaměřena, je v současnosti velmi komplikovaná. Nejvýznamnější a nejstarší unifikací jsou v tomto dopravním oboru tzv. Haagská pravidla (tedy Mezinárodní úmluva pro sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924), která byla tzv. Bruselským protokolem pozměněna a jsou v této podobě známa jako pravidla Haagsko-Visbyská. Jedná se o úmluvy, které jsou k dopravci poměrně benevolentní a které buhužel již neodpovídají potřebám dnešní doby. Snaha mezinárodního společenství nahradit tyto úmluvy tzv. Hamburskou úmluvou (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží), ke které přistoupila i Česká republika, se bohužel nesešla s úspěchem a to i přesto, že podle názoru některých autorů se jednalo o unifikaci zdařilou. Mezinárodní společenství tedy zvolilo cestu přijetí nové úpravy, kterou se stala tzv. Rotterdamská pravidla (Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři). Po počátečním optimismu, který provázal přijetí této úmluvy, však nastupuje nejistota ohledně osudu nové unifikace. Rotterdamská pravidla se totiž vyjadřují poměrně odvážně k otázkám, které předchozí unifikace neřešily a kromě úpravy přepravní smlouvy v námořní přepravě se pak snaží i o úpravu části kombinovaných přeprav. Vytknout Rotterdamským pravidlům lze především jejich úpravu přepravních dokumentů, případně i již zmíněnou snahu o úpravu kombinované přepravy. Úprava vlastní odpovědnosti dopravce je však v Rotterdamských pravidlech zdařilá a může být jen k zamyšlení, zda tato snaha nakonec neztroskotá především díky snaze tvůrců zařadit do této unifikační úmluvy co nejširší možný okruh otázek.