

## Oponentský posudek

na disertační práci JUDr. Jiřího Lojdy, LL.M. Eur., zpracovanou na téma  
**„Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na přepravu námořní“**

Doktorand si za předmět své disertační práce v rámci doktorského studia zvolil problematiku, která se v současné době stává znovu velmi aktuální, a to vzhledem k uvažovanému zahájení jednání o komplexní bilaterální obchodní dohodě o volném obchodu mezi Evropskou unií a Spojenými státy americkými. Dohoda o volném obchodu mezi EU a USA by byla nejvýznamnější obchodní dohodou vůbec, protože v současné době EU a USA společně vytváří téměř polovinu světového HDP, jejich vzájemný obchod dosahuje třetiny objemu celkového světového obchodu, každý den mezi EU a USA probíhá obchod se zbožím a službami za dvě miliardy eur a uzavření dohody by podle předběžných odhadů zvýšilo HDP Evropské unie o 0,5 procenta. Toto je hlavní důvod, proč doprava, a to zejména námořní, nabyde dále na významu.

Disertační práce je logicky členěna na (i) základní terminologii, (ii) úpravu přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě, (iii) české právo nejen jako subsidiární statut, (iv) silniční přepravu, (v) železniční přepravu, (vi) vnitrozemskou vodní přepravu, (vii) leteckou přepravu a (viii) námořní přepravu.

Dva námořní registry (str. 99) mají i jiné severské země, např. Dánsko, které má první jako běžný lodní rejstřík, Dánský vnitrostátní námořní rejstřík (Dansk Nationalt Skibsregister, neboli rejstřík DAS). Druhým rejstříkem, zavedeným v roce 1988, je Dánský mezinárodní námořní rejstřík (Dansk Internationalt Skibsregister, neboli rejstřík DIS). Majitelé lodí zapsaní v tomto druhém rejstříku mohou zaměstnávat také námořníky nepocházející ze zemí EU za jejich vnitrostátních mzdových podmínek. Námořníkům na palubě lodí zapsaným v rejstříku DIS byly dánskou vládou přiznány některé daňové výhody. Zejména zaměstnanci na lodí zapsané v rejstříku DIS byli naprosto osvobozeni od platby daně z příjmu.

Překlad „flags of convenience“ jako stát „levné vlajky“ (str. 99 a pak dále) pokládám za nepřesný (i když se někdy používá), výstižnější je podle mého názoru termín stát „výhodné vlajky“. A vyplývá to i z překladu a podstaty věci. Levný nemusí být vždy výhodný a naopak.

V disertační práci mně absentuje alespoň zmínka o některé další evropské legislativě upravující sledovanou oblast (byly využity předpisy pouze některé základní). Jedná se zejména o: Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, Směrnici Rady č. 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich, Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2001/96/ES ze dne 4. prosince 2001, kterou se stanoví harmonizované požadavky a postupy pro bezpečnou nakládku a vykládku lodí přepravujících hromadné náklady, Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich a o zrušení směrnice 2002/6/ES, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi, Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2005/35/ES ze dne 7. září 2005 o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání, Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících čin-

ností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97. V závěru chybí seznam použitých legislativních norem.

Podle zákona o námořní plavbě (s odkazem na Úmluvu o mořském právu) se námořní plavbou rozumí provozování námořních plavidel i na úsecích vnitrozemských vodních cest s pobřežním mořem spojených až po poslední přístav, který plní funkci přístavu pro námořní lodě a pobyt námořních plavidel v přístavech. Z tohoto vyplývá, že i třeba na hamburský přístav se bude vztahovat uvedená úmluva, přestože je město vzdáleno více než sto kilometrů od moře. V tomto styčném bodu se překrývá jurisdikce „vnitrozemská“ a „mořská“ (pro zjednodušení zde záměrně opominu režim svobodné zóny českého exteriorního území). Protože se disertační práce nijak tohoto tématu nedotýká, ponechávám zodpovězení této otázky („kolize“ právních předpisů pro režim v říčním přístavu plničního i funkci přístavu námořního) k ústní obhajobě doktoranda.

Protože by se mělo jednat o vědeckou práci, jejímž prostřednictvím by měl doktorand prokázat schopnost samostatně vědecky pracovat, obraty typu „...svět sám pro sebe“ (str. 98), na jiném místě „jakési zjevení“ (str. 231) působí v právnickém textu poněkud beletristicky.

Co se týká nového občanského zákoníku, na který doktorand hojně odkazuje ve své disertační práci, tak jeho označení „ObčZ 2014“ považuji za nevhodné. Již ke svému číslu ve sbírce zákonů by jeho označení mělo být „2012“, pokud budeme vycházet třeba z analogie k ABGB 1811 (roku vydání všeobecného zákoníku občanského s účinností od 1.1.1812). Častěji se ale všeobecně uvádí zkratka „NOZ“ (nový občanský zákoník).

Pokud téměř polovina disertační práce rozebírá jinou přepravu/dopravu, než námořní (název práce zní: „... se zaměřením na přepravu námořní“), a tedy i vnitrozemskou říční přepravu, mohl doktorand v dané pasáži jako zdroj použít i v současné době jedinou českou právní monografii z dané oblasti: POLÁČEK, B. *Mezinárodní říční doprava*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. 583 s. ISBN 978-80-7400-258-8. Navíc i s ohledem na výše položenou otázku.

Při posuzování disertační práce jsem vycházel z faktu, že je daná problematika odbornou veřejností poměrně často diskutována, o čemž svědčí i nezanedbatelná judikatura a poměrně bohatá literatura. Pohled doktoranda na danou věc je proto v mnohém usnadněn. Práce proto působí poněkud popisně. Nicméně oceňuji práci z hlediska jejího možného přínosu pro praxi v případě jejího publikování a jejího rozšíření o bohatou judikaturu (zejména z rozhodčí praxe). Jako pozitivní beru zamyšlení se doktoranda nad současnou úpravou mezinárodní přepravy. Je očividné, že se doktorand s tématem, přes uváděné výhrady, dobře seznámil.

Co se týče formální stránky disertační práce, je třeba podotknout, že větší pozornost mohl doktorand věnovat českým technickým normám: ČSN ISO 690 (010197). *Informace a dokumentace – Pravidla pro bibliografické odkazy a citace informačních zdrojů*. Praha: Český normalizační institut, 2011. ČSN 01 6910 (016910). *Úprava písemností zpracovaných textovými editory*. Praha: Český normalizační institut, 2007. ČSN ISO 7144 (010161). *Dokumentace - Formální úprava disertací a podobných dokumentů*. Praha: Český normalizační institut, 1997. ČSN ISO 832 (010149). *Informace a dokumentace – Bibliografický popis a citace – Pravidla zkracování bibliografických termínů*. Praha: Český normalizační institut, 2002. ČSN ISO 7144 (010161). *Dokumentace – Abstrakty pro publikace a dokumentaci*. Praha: Český normalizační institut, 1997. ČSN ISO 4 (01 0196). *Informace a dokumentace – Pravidla zkracování slov z názvů a názvů dokumentů*. Praha: Český normalizační institut, 1999., ČSN ISO 2145 (01 0184). *Dokumentace - Číslování oddílů a pododdílů psaných dokumentů*. Praha: Český normalizační institut, 1997. ČSN ISO 999 (01 0192). *Informace a dokumentace - Zásady zpracování, uspořádání a grafické úpravy rejstříků*. Praha: Český normalizační institut, 1998., protože daná práce v tomto ohledu není se zmíněnými normami zcela v souladu. O přílišné pečlivosti dokto-

randa nesvědčí ani fakt, že na str. 235, 242-243 neopravil font písma, který způsobí při prostém stažení textu z internetu zobrazení geometrického tvaru místo příslušného písme, či na str. 229 má překlep.

Přes uvedené připomínky je možno uvést, že hodnota předložené disertační práce je na solidní úrovni, a je z ní patrné, že byla zpracována na základě seriózního zkoumání zvolené problematiky, studia vnitrostátních, evropských a mezinárodních právních norem a dostupné literatury. Celkově lze říci, že disertační práce je kvalitním zpracováním daného tématu a po určitých formálních úpravách je využitelná v její případné publikované verzi i pro praxi.

Závěrem si dovoluji konstatovat, že doktorand svou prací prokázal způsobilost teoreticky pracovat a že ovládá metody vědecké práce. Výsledek jeho činnosti splňuje podle mého názoru požadavky kladené na disertační práce, a proto ji doporučuji k ústní obhajobě a dále navrhuji, aby po úspěšné obhajobě byl doktorandovi udělen akademický titul Ph.D.

V Praze dne 2. 6. 2013



JUDr. Ing. Bohumil Poláček, Ph.D., MBA, LL.M.  
oponent