

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Odpovědnost dopravce v námořní přepravě zboží podle Hamburské úmluvy

Jak již bylo řečeno v předchozím článku [1], který se zde Hamburské úmluvě věnoval, je Česká republika touto úmluvou vázána. Jsou-li tedy splněny podmínky pro aplikaci Hamburské úmluvy, uplatní se rovněž pravidla o odpovědnosti dopravce v ní obsažená. Jaký je konkrétně obsah těchto pravidel, to je předmětem tohoto článku.

Časový úsek odpovědnosti dopravce

Časový úsek odpovědnosti dopravce je oproti starším Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům rozšířen z principu tackle-to-tackle (od kladky ke kladce) na princip port-to-port (z přístavu do přístavu). To tedy znamená, že dopravce odpovídá za zboží, které je v jeho péči, v přístavu nakládky, po dobu přepravy a v přístavu vykládky (čl. 4 odst. 1). Problém s výše uvedeným vymezením může nastat ohledně pojmu „přístav“ nakládky či vykládky.

Lze v této věci zaujmout stanovisko, že rozhodné pro posouzení toho, zda jde stále o přístav ve smyslu čl. 4 Hamburské úmluvy (nachází-li se např. kontejnerový terminál mimo přístav) je kritérium péče dopravce o zboží v daných prostorách a nikoli územní vymezení přístavu [2]. Výše uvedená konstrukce použitá v Hamburské úmluvě nicméně do značné míry připomíná vymezení časového úseku odpovědnosti dopravce v letecké přepravě podle Varšavské úmluvy. Letecká přeprava je podle čl. 18 odst. 2 Varšavské úmluvy doba, po kterou je zboží pod dozorem dopravce, a to na letišti, v letadle či kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Problém může v případě Varšavské úmluvy vyvstat s určením toho, co se rozumí pro potřeby Varšavské úmluvy „letišťem“. Prof. Koller považuje za letiště prostory, do nichž není povoleno vstoupit každému, tedy především oblast vzletových a přistávacích drah, hangáry či budovy celnice [3]. Obdobný postoj by bylo možno zaujmout i zde. Mohli bychom si však také položit otázku: Kdy je zboží ještě převáženo pouze do terminálu mimo přístav a kdy jde již o kombinovanou přepravu? Jasně odlišení obou případů by bylo patrně obtížné. Zahrnout pod časový úsek aplikace Hamburské úmluvy rovněž úsek přepravy zboží do terminálu (a to i vzdálenějšího) by bylo na jedné straně patrně v souladu s unifikační snahou, která si klade za cíl sjednotit posuzování co největšího množství případů. Na druhé straně je nutno připomenout, že odpovědný dopravce je dopravcem námořním. K námořní přepravě pochopitelně patří i přístavy, lze ovšem těžko činit dopravce odpovědným za škodu, která vznikla při přepravě zboží v kontejneru do terminálu silničním dopravním prostředkem (kterážto přeprava je specifická a proto pro mezinárodní silniční přepravu existuje samostatná unifikace). Dopravce s touto přepravou totiž nemusí mít zkušenosti, navíc déleodobý „pobyt“ kontejneru v terminálu s sebou nese určitá rizika a tato činnost se již blíží smlouvě skladovací. Podle mého názoru by mělo být tedy na ustanovení čl. 4 odst. 1 Hamburské úmluvy pohlíženo tak, že podmínky zde uvedené musejí být splněny kumulativně - zboží se tedy musí nacházet v přístavu a být v péči dopravce. Lze tedy soudit, že pokud by se zboží ocitlo v přístavu, aniž by je dopravce převzal, neodpovídal by za škodu na něm. Složitější je případ, kdy dopravce převzal zboží mimo přístav a to s ohledem na výše položenou otázku, zda již nejde o kombinovanou přepravu. Zde by bylo patrně třeba posuzovat případ od případu. V neposlední řadě si lze položit otázku jak posuzovat situace, kdy je zboží převzato a s přepravou je započato, aniž by se zboží ocitlo v přístavu. Tato situace může nastat v rozvojových zemích, kdy zboží může být k lodi přepraveno na menších lodkách (případně z ní takto odvezeno) a do lodi naloženo zařízením na palubě. Dopravce

tedy zboží předá, aniž by jej dodal do přístavu. V tomto okamžiku, kdy dopravce pozbude kontrolu nad zbožím, končí i časový úsek odpovědnosti dopravce. Usnadnit posouzení toho, kdy dopravce zboží převzal a kdy jej vydal, pak mají právní domněnky v čl. 4 odst. 2 Hamburské úmluvy.

Časový úsek přepravy bude zpravidla končit vydáním zboží příjemci. V souvislosti s vydáním zboží však Hamburská úmluva (konkrétně čl. 19) klade na příjemce určité nároky ohledně prohlídky zboží. Příjemce je tak podle ustanovení čl. 19 odst. 1 především povinen dopravce písemně informovat o ztrátě nebo poškození zboží nejpozději v pracovní den následující po dni, kdy mu bylo zboží předáno. Pokud poškození nejsou zjevná, má příjemce na notifikaci 15 dní (kalendářních, nikoli již pracovních). Tato patnáctidenní lhůta začíná běžet dnem následujícím po dni, v němž bylo zboží příjemci předáno. Pokud bylo příjemci zboží dodáno se zpožděním, musí tento doručit notifikaci dopravci do 60 dní, které se opět počítají ode dne následujícího po dni, kdy bylo zboží vydáno příjemci. Ve všech těchto případech je pak pro splnění včasné (písemné [4]) notifikace rozhodující, kdy byla tato předána dopravci, nikoli, kdy byla odeslána. Článek 19 odst. 8 pak ulehčuje doručení notifikace, jelikož stanoví, že notifikace se považuje za doručenu, byla-li doručena „... osobě jednající v zastoupení dopravce nebo dalšího dopravce včetně kapitána nebo důstojníka, který pečuje o loď...“. Příjemce musí v oznámení dopravci alespoň v obecné rovině popsat, k jaké škodě nebo ztrátě došlo, což slouží patrně jako ochrana dopravce pro případné notifikace ze strany příjemce učiněné „pro všechny případy“, které by pouze uváděly, že zboží dorazilo poškozené, nebo částečně ztracené a to bez dalšího upřesnění. Pokud příjemce svou notifikační povinnost v případě ztráty nebo poškození části zboží nesplní, má se za to, že zboží dorazilo ve stavu, jak jej popisuje přepravní dokument a pokud přepravní dokument nebyl vydán, pak v dobrém stavu. Příjemce zde může prokázat opak, absence notifikace jej však v těchto případech procesně znevýhodňuje. Pro příjemce bude tedy na místě v době předání zboží podrobit toto společné zjišťovací prohlídce nebo kontrole za účasti obou stran (tak jak na to myslí čl. 19 odst. 3). V případě zjištění vad v průběhu této prohlídky nemusí být vady již písemně oznámeny. Pokud je zjištěno poškození nebo ztráta, jsou pak podle ustanovení čl. 19 odst. 4 Hamburské úmluvy strany povinny poskytnout si vzájemně přiměřené podmínky pro kontrolu a přepočítání zboží.

Odpovědnost dopravce

Výchozím ustanovením pro posouzení odpovědnosti dopravce podle Hamburské úmluvy je ustanovení čl. 5, které zakotvuje princip odpovědnosti za presumované zavinění [5]. Princip odpovědnosti dopravce za presumované zavinění je tedy stejný jako u Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, lze ovšem říci, že je daleko srozumitelněji formulován (především díky tomu, že se tak děje pozitivně - tedy s pomocí slov „doprovce odpovídá za...“) a je tedy z celé úpravy lépe patrný. Oproti starším úpravám však dopravce podle Hamburské úmluvy odpovídá nejen za ztrátu nebo poškození zboží, ale rovněž za jeho opožděné dodání, a to v případě, že událost, která vedla ke ztrátě nebo poškození, případně zpoždění s dodáním zboží vznikla v době, kdy měl dopravce zboží ve své péči (viz výše). Dpravce se pak odpovědnosti zprostí, prokáže-li podle ustanovení čl. 5 odst. 1 Hamburské úmluvy, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci [6] podnikli všechna opatření, která po nich bylo možno rozumně požadovat, aby bylo zabráněno události a jejím následkům. Jelikož Hamburská úmluva neobsahuje úpravu způsobilosti lodi k přepravě (někdy též seaworthiness v širším smyslu) srovnatelnou se staršími instrumenty, lze povinnost dopravce podniknout všechna rozumně požadovatelná opatření k zabránění škodné události a jejím následkům považovat za jakousi náhradu této úpravy [7].

Jak již bylo uvedeno, odpovědnost dopravce za zpoždění je významným posunem oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům. Hamburská úmluva sama definuje zpožděné dodání zásilky v ustanovení čl. 5 odst. 2. Podle této normy nastane opožděné dodání v případě, kdy zboží nebylo dodáno v přístavu vykládky v čase sjednaném stranami ve smlouvě. Pokud takové ujednání chybí, pak má být zboží dodáno v takové lhůtě, v jaké je možno požadovat jeho dodání od pečlivého

dopravce s ohledem na okolnosti případu. Pokud zpoždění přesáhne 60 dnů po uplynutí lhůty stanovené čl. 5 odst. 2, má podle ustanovení čl. 5 odst. 3 osoba, která je oprávněna k uplatnění nároku za ztrátu zboží, možnost považovat zboží za ztracené.

Rozsah použití úpravy odpovědnosti dopravce je pak stanoven v čl. 7 Hamburské úmluvy, kde se praví, že vyloučení odpovědnosti stejně jako limity pro náhradu škody stanovené v Hamburské úmluvě se vztahují na jakoukoliv žalobu proti dopravci pro ztrátu, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním ať má tato základ ve smlouvě nebo v mimosmluvní odpovědnosti, případně je odůvodněna jinak. Limitů a vyloučení odpovědnosti se může dovolávat i zaměstnanec nebo zmocněnec dopravce, směruje-li žaloba proti němu, pokud prokáže, že v situaci, která je základem pro žalobu, jednal při plnění svých pracovních povinností (čl. 7 odst. 2).

Tvůrci Hamburské úmluvy upustili od kazuisticky formulovaného katalogu výjimek z odpovědnosti dopravce, jaký byl obsažen ve starších unifikacích. Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům bylo především vypuštěno „nautické zavinění“ jako exkulpační důvod [8]. Nelze ovšem zjednodušeně říci, že by dopravce podle Hamburské úmluvy odpovídal za všechny případy „nautického zavinění“. Události, které by podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel spadaly pod tento exkulpační důvod, by se však v Hamburské úmluvě posoudily podle zde obsažené úpravy odpovědnosti, tedy podle ustanovení čl. 5 této úmluvy [9].

Rovněž požár (angl. „fire“), jako exkulpační důvod (a také běžná událost v námořní přepravě) byl v Hamburské úmluvě modifikován [10] a upraven zvlášť, jelikož pro škody způsobené požárem platí odlišné pravidlo dokazování oproti základnímu pravidlu [11] v čl. 5 odst. 1. Požár je konkrétně upraven v ustanovení čl. 5 odst. 4. Zajímavé je, že dopravce podle tohoto ustanovení odpovídá nejen za škodu na zboží a jeho ztrátu v případě, kdy byly tyto události způsobeny požárem, ale odpovídá rovněž za zpoždění s dodáním zboží, pokud byl důvodem zpoždění požár. Osoba uplatňující nárok ovšem musí prokázat, že požár vznikl zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců. I v případě, že požár nevznikl zaviněním těchto osob, bude dopravce odpovídat za škody na zboží, jeho ztrátu nebo zpoždění s jeho dodáním v situaci, kdy zaviněním dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců nebyla podniknuta všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby byl požár uhašen, jeho následky vyloučeny, případně alespoň zmírněny. Hamburská úmluva pak stanoví povinnost přivolat požárního inspektora, pokud si to přeje osoba uplatňující nárok nebo dopravce. V neposlední řadě je třeba zmínit, že dopravcova možnost dovolávat se požáru je v Hamburské úmluvě podstatně omezena. Dopravce se zde totiž nemůže dovolávat požáru, který způsobil např. kapitán nebo někdo z osádky lodi, dopravce tak neodpovídá jen za jednání své, které by vedlo k požáru (tak jako v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech), ale v podstatě za jednání všech osob, které mají s dopravou co do činění.

Vedle výše uvedených změn pak Hamburská úmluva rozšířila své použití i na přepravy, na které se původně Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla nevztahovala. Řeč je zde o přepravě živých zvířat a přepravě palubního nákladu [12]. Ohledně živých zvířat Hamburská úmluva ve svém čl. 5 odst. 5 stanovila, že dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození nebo zpoždění s dodáním živých zvířat, pokud tato událost měla původ ve specifické povaze přepravy takového nákladu. Hamburská úmluva navíc reflektuje, že i když je dopravce zkušený profesionál, je přeprava zvířat natolik specifická, že je to většinou odesílatel, kdo je o rizicích, která plynou z nakládání se zvířaty, většinou lépe informován. Ve prospěch dopravce je tedy důkazní situace ulehčena, jelikož prokáže-li tento, že splnil všechny zvláštní pokyny ohledně zvířat, které mu dal odesílatel, a že za daných okolností mohla mít ztráta, poškození nebo zpoždění s dodáním zboží původ ve zvláštním nebezpečí, které je s přepravou takového nákladu spojeno, bude se mít za to, že škoda takto vznikla. Oprávněná osoba však může prokázat, že k této události došlo zcela nebo zčásti zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.

Palubnímu nákladu je pak věnován celý článek 9 Hamburské úmluvy. Hamburská úmluva tedy již na palubní náklad dopadá [13], přičemž základní pravidlo pro jeho přepravu je obsaženo v čl. 9 odst. 1 Hamburské úmluvy. Dopravce je oprávněn přepravovat zboží na palubě, pokud je taková přeprava v souladu s ujednáním, které s odesilatelem uzavřel, případně pokud je v souladu se zvyklostí příslušného odvětví nebo pokud obecně závazný právní předpisy vyžaduje, aby zásilka byla na palubě přepravována [14]. Je-li možné přepravovat zboží na palubě, musí být v tomto smyslu učiněn záznam v přepravním dokumentu. Zápis v přepravním dokumentu však není konstitutivní (srov. např. ujednání o použití otevřených vozidel bez plachet podle Úmluvy CMR), dopravce má tedy i bez takového zápisu možnost prokázat, že se s odesilatelem na takovéto přepravě dohodl, avšak s výjimkou případů, kdy byl konosament převeden na třetí osobu (čl. 9 odst. 2). Dopravce tedy odpovídá za škody, které zboží utrpělo, pokud bylo přepravováno na palubě, přičemž může být výše náhrady limitována nebo nikoli a to v závislosti na okolnostech případu (čl. 9 odst. 3). Pokud však dopravce i přes vyslovené ujednání s odesilatelem o tom, že náklad bude přepravován pod palubou, tento nakonec přepravuje na palubě, odpovídá neomezeně podle čl. 8 Hamburské úmluvy (viz níže).

Dopravce pak podle ustanovení čl. 5 odst. 7 Hamburské úmluvy neodpovídá (s výjimkou případů společné havárie) za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání zboží, jestliže k těmto událostem došlo v důsledku záchranu života na moři, nebo při rozumných opatřeních k záchraně majetku na moři. Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům je tento exkulpační důvod precizněji formulován. Především klade na dopravce větší nároky ohledně posouzení situace, kdy je zachraňován majetek, jelikož opatření k jeho záchraně musí být rozumná [15]. Případné řešení společné havárie pak přenechává Hamburská úmluva ve svém čl. 24 ustanovením smlouvy nebo národních právních řádů.

Výše náhrady škody a její limity

Dopravce hradí primárně skutečně utrpěnou škodu, je však chráněn prostřednictvím limitů náhrady škody proti škodám, jejichž náhrada by pro něj mohla být likvidační [16]. Velkým nedostatkem Hamburské úmluvy pak je, že sama metodu určení výše náhrady škody nestanoví, vyjadřuje se pouze k některým otázkám, které se výše náhrady škody dotýkají.

Důležité pravidlo pro určení výše náhrady škody je tak možno nalézt např. v ustanovení čl. 5 odst. 7 Hamburské úmluvy. Toto ustanovení říká, že pokud zavinění nebo nedbalost dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců spolu s jinou příčinou způsobily ztrátu, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním, odpovídá dopravce pouze v tom rozsahu, v jakém lze tuto ztrátu, poškození nebo zpoždění dopravci přičíst.

Omezení odpovědnosti se pak věnuje článek 6 Hamburské úmluvy. Jelikož v rámci Hamburské úmluvy je dopravce odpovědný nejen za ztrátu a poškození zboží, ale i za zpoždění s jeho dodáním, jsou pro všechny tyto situace nastaveny limity. Rozhodující je ovšem limit pro náhradu škody při ztrátě a poškození zboží, jelikož ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. c) uvádí, že v případě uplatnění nároků ze ztráty, poškození zboží a zpoždění, nesmí náhrada škody přesáhnout limit pro náhradu škody za ztrátu a poškození zboží. V případě ztráty nebo poškození zboží je stanoven limit na 835 zúčtovacích jednotek za kus nebo jinou přepravní jednotku, případně na 2,5 zúčtovacích jednotek za kilogram podle toho, která částka je vyšší (čl. 6 odst. 1 písm. a)). Návod pro určení, která částka je vyšší, pak obsahuje ustanovení čl. 6 odst. 2 Hamburské úmluvy. Zúčtovací jednotku upravuje čl. 26 Hamburské úmluvy a bude jí nejčastěji Zvláštní právo čerpání (SDR).

V případě zpoždění je pak odpovědnost dopravce omezena na dvou a půl násobek přepravného, které připadá na zpožděné zboží, avšak tato částka nepřesáhne celkové přepravné splatné podle smlouvy o námořní přepravě za veškeré zboží. Toto ustanovení lze ilustrovat příkladem, kdy dopravce přepravuje 15 beden zboží a 3 z nich dodá opožděně. Příjemce je tedy oprávněn požadovat buď 2,5 násobek přepravného za zpožděné 3 bedny, nebo kompletní přepravné za 15 beden.

Hamburská úmluva pak nepřímo stanoví ještě jeden limit náhrady škody. V případech, kdy je náhrada škody požadována jak po dopravci, tak po jeho zaměstnancích či zmocněncích, nepřesáhne celková částka náhrady hranice odpovědnosti v Hamburské úmluvě (ustanovení čl. 7 odst. 3). Zde zmíněné osoby tedy hradí škodu maximálně v takovém rozsahu, jaký je rozdíl mezi limitem náhrady škody a částkami již zaplacenými jinými osobami.

Limity náhrady škody v Hamburské úmluvě jsou poměrně nízké [18]. Odesílatel si však může s dopravcem dohodnout limity vyšší, než jak je stanoví Hamburská úmluva, přičemž tato dohoda není vázána na příplatek. Sama Hamburská úmluva pak umožňuje limity prolomit v případě tzv. kvalifikovaného zavinění podle čl. 8 této úmluvy. Kvalifikovaným zaviněním se rozumí situace, kdy dopravce zboží ztratil, poškodil, nebo zpozdil jeho dodání úmyslně nebo z hrubé nedbalosti a s vědomím, že pravděpodobně poškození, ztráta nebo zpoždění nastanou (čl. 8 odst. 1). Za stejných podmínek není k omezení náhrady škody oprávněn ani zaměstnanec nebo zmocněnec dopravce (čl. 8 odst. 2). Nastavení podmínek pro kvalifikované zavinění je pak velmi přísné a je otázka, jak dalece bude možné se ho dovolat [19].

Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce

Pro posouzení smluvní volnosti mezi stranami přepravní smlouvy v námořní přepravě, na kterou dopadá Hamburská úmluva, je rozhodující článek 23 Hamburské úmluvy. Podle prvního odstavce tohoto článku jsou neplatná a neúčinná ustanovení přepravní smlouvy, která by se odchylovala od ustanovení Hamburské úmluvy, stejně neplatná a neúčinná jsou případné zápisy v konosamentu nebo jiném přepravním dokumentu, které by se odchylovaly od ustanovení Hamburské úmluvy. Neplatnost takového ujednání však nemá vliv na platnost zbylých částí přepravní smlouvy.

Doprovce má však možnost svou odpovědnost rozšířit (čl. 23 odst. 2). Hamburská úmluva již nestanoví nic o tom, jakým způsobem k tomu má dojít. Dopravce se tak patrně bude moci vzdát některých exkulpačních důvodů, bude moci navýšit limity své odpovědnosti, případně přísněji stanovit kritéria, kdy budou tyto limity prolomeny. Z mého pohledu není tak úplně jasné [20], zda Hamburská úmluva připouští, aby byla v rámci celé přepravní smlouvy odpovědnost dopravce zvýšena v souhrnu (kdy tedy dopravce i odesílatel vzájemně ustoupí z některých svých práv, nicméně ústupky na straně dopravce budou citelnější), nebo zda jsou přípustná jen ta ujednání, která odpovědnost dopravce zvyšují (každé samostatně). Vzhledem k povaze Hamburské úmluvy jako úmluvy unifikací a faktu, že dopravce by mohl takového jednání zneužít, jelikož si je vědom více nástrah přepravy a mohl by souhlasit spíše se zvýšením své odpovědnosti (i když zásadním) v situacích, které jsou pro danou přepravu málo pravděpodobné, zatímco by mohl chtít dosáhnout částečných ústupků pro situace, které jsou vysoce pravděpodobné, se kloním k druhé variantě. Rovněž někteří autoři se kloní k závěru, že neplatnost postihuje ty doložky, které dopravcovu odpovědnost snižují, nedopadá ovšem na ty doložky, které odpovědnost dopravce zpřísní [21].

Podle čl. 23 odst. 4 je pak dopravce odpovědný osobě, která uplatňuje nárok týkající se zboží, a to za ztrátu kterou utrpěla v důsledku podmínky, která je neplatná a neúčinná pro rozpor s ustanoveními Hamburské úmluvy. Dopravce dále odpovídá osobě uplatňující nárok týkající se zboží za ztráty, které vznikly v důsledku toho, že do konosamentu nebo dokumentu, který prokazuje přepravní smlouvu, nebylo zahrnuto prohlášení o tom, že se na přepravu vztahuje Hamburská úmluva (podle čl. 23 odst. 3). Dopravce musí tyto ztráty nahradit tak, aby osobě, která uplatňuje nárok, byla poskytnuta náhrada v souladu s Hamburskou úmluvou. Mimoto musí dopravce hradit osobě uplatňující nárok i náklady, které této osobě vznikly při uplatňování jejího práva.

Určitá smluvní svoboda je pak nad rámec výše řečeného dána u tzv. průběžné přepravy podle čl. 11 Hamburské úmluvy.

[1] Dostupné na [www](#), k dispozici >>> [zde](#).

[2] POHŮNEK, M. Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 19.

[3] KOLLER, I. Transportrecht. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1548.

[4] Podle legální definice v čl. 1 odst. 8 Hamburské úmluvy znamená „písemně“ rovněž dálnopisně nebo telegrafem.

[5] PAUKNEROVÁ, M. Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 16.

[6] Sporné může být, zda tuto činnost musejí aktivně vykonávat všechny zde uvedené osoby, nebo jen některá z nich.

[7] SINGH, L. The law of carriage of goods by sea. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 40.

[8] Což může být jeden z hlavních důvodů, proč se Hamburská úmluva nedočkala takového ratifikačního úspěchu. Obecně došlo v Hamburské úmluvě ke zpřísnění odpovědnostního režimu, přičemž odstranění nautického zavinění jako exkulpačního důvodu je patrně nejmarkantnější změnou. V souvislosti se zpřísněním odpovědnostního režimu se však někteří autoři obávají, že by mohla rovněž vzrůst cena přepravy (SINGH, L. The law of carriage of goods by sea. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 42.).

[9] PAUKNEROVÁ, M. Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 17.

[10] Úprava požáru v Hamburské úmluvě pak odráží snahu tvůrců dosáhnout přijatelného kompromisu, přičemž jedním z ústupků byla právě úprava požáru. PAUKNEROVÁ, M. Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 17.

[11] POHŮNEK, M. Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 22. Prokazování okolností vzniku požáru především s ohledem na zavinění dopravce či jeho zaměstnanců nebo zmocněnců může být pro vlastníka zboží nicméně krajně obtížné (POHŮNEK, M. Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 67.).

[12] Tuto úpravu převzaly skandinávské státy do svých námořních zákonů (postavených jinak na Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech), aby tyto přiblížily potřebám doby. V případě palubního nákladu byla úprava v Hamburské úmluvě vtělena do článku 263 norského námořního zákona, v případě přepravy živých zvířat pak jde o článek 277 norského námořního zákona.

[13] Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla se vztahovala na palubní náklad ve dvou případech. V prvním z nich se jednalo o situace, kdy dopravce zboží přepravoval na palubě skutečně, aniž o tom byla zmínka v přepravní smlouvě (tedy bez souhlasu odesilatele), druhou skupinou případů tvořily situace, kdy náklad byl sjednán jako palubní, na palubě ovšem přepravován ve skutečnosti nebyl.

[14] Zvyklostí bude v tomto případě nejčastěji přeprava kontejnerů, závazný právní předpis bude nejčastěji požadovat přepravu nebezpečného zboží tímto způsobem (POHŮNEK, M. Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 27.).

[15] A contrario lze říci, že opatření k záchraně života mohou být i „nerozumná“ (POHŮNEK, M. Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 62.).

[16] Přípustnost limitů v unifikačních úmluvách je předmětem dlouhodobé diskuse. Zastánci uvádějí, že jsou škody, které dopravce nebude schopen hradit a byly by tedy pro něj likvidační (o dopadu ztráty zboží za miliony pro podnik odesilatele nebo příjemce, kterážto ztráta bude hrazena mnohdy

jen zlomkem, se už tak často nehovoří - cesta zde tedy pro tyto subjekty vede patrně přes pojištění nákladu), případně by při přepravách takového zboží dopravce účtoval přepravné, které by bylo neúnosné, rovněž pro případné pojištění je limitovaná škoda předvídatelnější. Vzhledem k tomu, že limity jsou určeny od váhy zásilky, dopravce ví v okamžiku přijetí zboží k přepravě, kolik bude maximální náhrada škody. Odpůrci argumentují tím, že dopravce je profesionál, který musí počítat s tím, že přepravuje i cenné zboží, může podniknout celou řadu kroků, které vzniku škody zabraňují, nebo škodu omezují, rovněž argumentují tím, že např. v osobní automobilové dopravě žádné limity pro náhradu škody nejsou, přitom způsobené škody mohou být značné a pro jednotlivce rovněž likvidační. S limity náš NOZ nepočítá.

[17] Uvádí: POHŮNEK, M. Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 25.

[18] PAUKNEROVÁ, M. Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 18.

[19] PAUKNEROVÁ, M. Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 18.

[20] Ustanovení čl. 23 odst. 1 Hamburské úmluvy sice začíná slovy „Jakákoli podmínka ve smlouvě...“, ustanovení čl. 23 odst. 2 je nicméně uvozeno slovy: „Nehledě na ustanovení odst. 1...“.

[21] SÁNCHEZ CALERO, F. El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 586.

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Fotbaloví agenti vs. FIFA ve světle stanoviska generálního advokáta Soudního dvora Evropské unie](#)