

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

OBCHODNÁ FAKULTA

Evidenčné číslo: 102003/I/2024/36122176491097860

**DOHOVOR O MEDZINÁRODNEJ ŽELEZNIČNEJ
DOPRAVE COTIF A JEHO UPLATŇOVANIE
V PODMIENKACH SLOVENSKEHO SÚKROMNÉHO
ŽELEZNIČNÉHO PREPRAVCU**

Diplomová práca

2024

Bc. Rastislav Ološtiak

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA

**DOHOVOR O MEDZINÁRODNEJ ŽELEZNIČNEJ
DOPRAVE COTIF A JEHO UPLATŇOVANIE
V PODMIENKACH SLOVENSKEHO SÚKROMNÉHO
ŽELEZNIČNÉHO PREPRAVCU**

Diplomová práca

Študijný program: manažment medzinárodného obchodu

Študijný odbor: ekonómia a manažment

Školiace pracovisko: katedra medzinárodného obchodu

Vedúci záverečnej práce: Ing. Lucia Khúlová, PhD.

Bratislava 2024

Bc. Rastislav Ološtiak



Ekonomická univerzita v Bratislave
Obchodná fakulta

ZADANIE ZÁVEREČNEJ PRÁCE

Meno a priezvisko študenta: Bc. Rastislav Ološtiak
Študijný program: manažment medzinárodného obchodu (Jednoodborové štúdium, inžiniersky II. st., denná forma)
Študijný odbor: 8. - ekonómia a manažment
Typ záverečnej práce: Inžinierska záverečná práca
Jazyk záverečnej práce: slovenský
Sekundárny jazyk: anglický

Názov: Dohovor o medzinárodnej železničnej doprave COTIF a jeho uplatňovanie v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu

Anotácia: Záverečná práca sa bude zaoberať charakterizovaním Dohovoru COTIF a jeho vybranými dodatkami, ktorými sa zriaďujú jednotné železničné právne predpisy. Poukáže sa na ich význam a využitie v praxi.

Vedúci: Ing. Lucia Khúlová, PhD.
Oponent: doc. Ing. Dušan Steinhauser, PhD.
Katedra: KMO OF - Katedra medzinárodného obchodu
Vedúci katedry: doc. Mgr. Elena Kašťáková, PhD.
Dátum zadania: 14.03.2023

Dátum schválenia: 28.04.2023

prof. Ing. Zuzana Kittová, PhD., M.B.L.-HSG
osoba zodpovedná za realizáciu študijného programu

Pod'akovanie

Moje veľké pod'akovanie patrí vedúcej mojej diplomovej práce, Ing. Lucii Khúlovej, PhD. za jej odborné a cenné rady, trpezlivosť a ochotu pomôcť. Jej rady prispeli ku skvalitneniu obsahovej stránky celej práce.

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že som predkladanú diplomovú prácu vypracoval samostatne, pričom som použitú literatúru uvádzal na príslušnom mieste a citoval podľa platných predpisov.

Bratislava, 21. 04. 2024

podpis

ABSTRAKT

OLOŠTIAK, Rastislav: *Dohovor o medzinárodnej železničnej doprave COTIF a jeho uplatňovanie v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu.* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná Fakulta; Katedra medzinárodného obchodu. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Lucia Khúlová, PhD. – Bratislava: OF EU, 2024, 61 s.

Diplomová práca sa zameriava na analýzu a hodnotenie uplatňovania Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) v kontexte súkromných železničných prepravcov na území Slovenska. Hlavným cieľom práce je charakterizovať Dohovor COTIF a jeho dodatky a ich využitie v praxi v rámci medzinárodnej železničnej prepravy tovaru. V práci objasníme, akým spôsobom tieto právne predpisy ovplyvňujú a regulujú medzinárodnú železničnú prepravu a ako prispievajú k bezpečnosti a efektívnosti tohto druhu dopravy. Na základe analýzy a hodnotenia sa pokúsime formulovať odporúčania a návrhy na optimalizáciu uplatňovania COTIF v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu. Diplomová práca má teoreticko-analytický charakter. V teoretickej časti sa venujeme súčasnému stavu riešenej problematiky doma a v zahraničí, kde vymedzujeme základné pojmy ako je doprava a preprava či druhy dopravy, ďalej sa zameriavame na úpravu právnych vzťahov v medzinárodnom práve a na úpravu zodpovednosti dopravcu. V analytickej časti práce analyzujeme význam a využitie COTIF v praxi v kontexte medzinárodnej železničnej prepravy tovaru. Na základe analýzy a hodnotenia naformulujeme odporúčania a návrhy na optimalizáciu uplatňovania COTIF v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu.

Kľúčové slová: COTIF, železničná preprava, tovar, súkromná slovenská železničná prepravná spoločnosť

ABSTRACT

OLOŠTIAK, Rastislav: *Convention on international rail transport COTIF and its application in the conditions of a Slovak private rail carrier* – University of Economics in Bratislava. Faculty of commerce; Department of International Trade – Supervisor: Ing. Lucia Khúlová, PhD – Bratislava: OF EU, 2024, 61 p.

The diploma thesis focuses on the analysis and evaluation of the application of the Convention on International Carriage by Rail (COTIF) in the context of private rail carriers on the territory of Slovakia. The main goal of the work is to characterize the COTIF Convention and its amendments and their practical use in the international rail transport of goods. In the work, we will clarify how these legal regulations affect and regulate international rail transport and how they contribute to the safety and efficiency of this type of transport. Based on the analysis and evaluation, we will try to formulate recommendations and proposals for optimizing the application of COTIF in the conditions of the Slovak private railway carrier. The diploma thesis has a theoretical-analytical character. In the theoretical part, we deal with the current state of the problem at home and abroad, where we define basic concepts such as transport and transport or types of transport, we also focus on the regulation of legal relations in international law and the regulation of the responsibility of the carrier. In the analytical part of the work, we analyze the meaning and use of COTIF in practice in the context of international rail transport of goods. Based on the analysis and evaluation, we will formulate recommendations and proposals for optimizing the application of COTIF in the conditions of the Slovak private railway carrier.

Keywords: COTIF, rail transport, goods, a private Slovak railway transport company

OBSAH

Úvod	8
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí	10
1.1 Vymedzenie základných pojmov	10
1.1.1 Doprava a preprava	11
1.1.2 Druhy dopravy	12
1.2 Úprava právnych vzťahov v medzinárodnom práve a úprava zodpovednosti dopravcu podľa Dohovoru COTIF	12
1.2.1 Princípy zodpovednosti	14
1.2.2 Vylúčenie zodpovednosti.....	15
1.2.3 Zodpovednosť v železničnej preprave podľa medzinárodného práva	17
2 Cieľ práce	27
3 Metodika práce a metódy skúmania	29
4 Výsledky práce	32
4.1 Charakteristika objektu skúmania.....	32
4.2 Výsledky kvalitatívneho prieskumu	34
4.3 Zhodnotenie výsledkov kvalitatívneho prieskumu	47
5 DISKUSIA	51
Záver	57
Zoznam použitej literatúry	59
Príloha.....	8

Úvod

V súčasnej globalizovanej ekonomike zohráva medzinárodná železničná doprava kľúčovú úlohu v plynulom pohybe tovarov a ľudí medzi krajinami. Dohovor o medzinárodnej železničnej doprave (COTIF) predstavuje kľúčový právny rámec, ktorý reguluje túto dôležitú časť dopravného sektora. Pre Slovensko, ako pre európsku krajinu s dôležitou pozíciou na trase medzinárodných železničných trás, je dôležité porozumieť nielen obsahu COTIF, ale aj jeho praktickému uplatňovaniu v rámci domáceho železničného systému.

Diplomová práca sa zameriava na analýzu a hodnotenie uplatňovania Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) v kontexte súkromných železničných prepravcov na území Slovenska. COTIF predstavuje základný právny rámec pre medzinárodnú železničnú dopravu a reguluje rôzne aspekty, ako sú práva a povinnosti zainteresovaných strán, podmienky prepravy, zodpovednosť za škody a mnohé ďalšie.

Súkromní železniční prepravcovia predstavujú dôležitý segment v oblasti železničnej dopravy na Slovensku a ich úloha v kontexte COTIF je kľúčová pre efektívne a spoľahlivé fungovanie medzinárodnej železničnej prepravy. V rámci diplomovej práce skúmame, ako súkromní prepravcovia implementujú a uplatňujú ustanovenia COTIF v praxi, akým výzvam a problémom pri tomto procese čelia a aké sú možnosti na zlepšenie a efektívnejšie využívanie dohovoru.

Hlavným cieľom práce je charakterizovať Dohovor COTIF a jeho dodatky a ich využitie v praxi v rámci medzinárodnej železničnej prepravy tovaru. V práci objasňujeme, akým spôsobom tieto právne predpisy ovplyvňujú a regulujú medzinárodnú železničnú prepravu a ako prispievajú k bezpečnosti a efektívnosti tohto druhu dopravy. Na základe analýzy a hodnotenia naformulujeme odporúčania a návrhy na optimalizáciu uplatňovania COTIF v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu.

Diplomová práca má teoreticko-analytický charakter. V teoretickej časti sa venujeme súčasnému stavu riešenej problematiky doma a v zahraničí. Táto kapitola pozostáva z troch podkapitol. Prvá z nich vymedzuje základné pojmy ako je doprava a preprava či druhy dopravy. Druhá podkapitola sa venuje úprave právnych vzťahov v medzinárodnom práve. Tretia podkapitola sa zameriava na úpravu zodpovednosti dopravcu, kde bližšie špecifikujeme princípy zodpovednosti, vylúčenie zodpovednosti a zodpovednosti v železničnej preprave podľa medzinárodného práva, kde predstavujeme Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej preprave osôb – CIV, Jednotné právne predpisy pre

zmluvu o medzinárodnej preprave tovaru – CIM, Jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní vozňov – CUV a Jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní železničnej infraštruktúry – CUI.

V analytickej časti práce analyzujeme význam a využitie COTIF v praxi v kontexte medzinárodnej železničnej prepravy tovaru. Prostredníctvom kvalitatívneho výskumu vo vybranej slovenskej súkromnej spoločnosti venujúcej sa železničnej preprave objasňujeme, akým spôsobom tieto právne predpisy ovplyvňujú a regulujú medzinárodnú železničnú prepravu a ako prispievajú k bezpečnosti, efektívnosti a právnej istote tohto druhu dopravy. Na základe analýzy a hodnotenia naformulujeme odporúčania a návrhy na optimalizáciu uplatňovania COTIF v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

V súčasnej dobe, keď medzinárodné hospodárske vzťahy a zahraničná obchodná spolupráca sú nestále na vzostupe a dochádza k ich nezadržateľnému rozvoju, nie je možné zabudnúť na súvislosti vznikajúce pri medzinárodnej preprave a najmä na zodpovedné následky spojené s porušením týchto zmlúv. Doprava umožňuje nadväzovať a rozvíjať kontakty medzi štátmi celého sveta (Pauknerová, 1985).

Rozehnalov (2021) uvádza, že jadrom medzinárodných ekonomických vzťahov sú obchodné transakcie, ktoré sú realizované jednotlivými obchodníkmi podnikajúcimi na území rôznych štátov. Ich vzájomné vzťahy sú upravené súkromným právom. Pramene upravujúce problematiku prepravných zmlúv môžu byť rôzneho charakteru. Z praxe vieme, že každý štát upravuje oblasť prepravných zmlúv prostredníctvom svojich vlastných vnútroštátnych predpisov (zákonníkov, zákonov), avšak ďalšiu významnú časť tvoria predpisy Európskej únie (nariadenia, smernice) a tretiu časť tvoria normy medzinárodného pôvodu (obvykle medzinárodnej zmluvy).

Na medzinárodnú prepravu, konkrétne na oblasť železničnej prepravy, ako aj na vymedzenie s tým súvisiacich pojmov sa zameriavame v tejto úvodnej teoretickej časti diplomovej práce. Primárnym zdrojom v oblasti medzinárodnej železničnej prepravy je *Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave* (ďalej Dohovor COTIF) v znení *Protokolu z Vilnius* z roku 1999, súčasťou ktorého je príloha A – *Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb* (ďalej CIV), príloha B – *Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru* (ďalej CIM alebo Dohovor COTIF/CIM), príloha C – *Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečných vecí* (ďalej RID) a ďalšie (Rozehnalová, 2021).

1.1 Vymedzenie základných pojmov

Dohovory regulujúce medzinárodnú prepravu majú mnoho spoločného. Predovšetkým všetky vzťahy im podliehajúce zahŕňajú medzinárodný prvok a v ich znení nájdeme spoločné termíny, ktorých obsah nemusí byť na prvý pohľad úplne zrejmý. Pre potreby diplomovej práce je dôležité definovať niekoľko základných pojmov z oblasti dopravy a prepravy, rovnako tak ako rozlíšiť druhy dopravy podľa jej objektu, alebo podľa toho, akým spôsobom a kde je vykonávaná.

1.1.1 Doprava a preprava

Podľa Tuzara, Svobodu a Maxa (1997) je možné dopravu chápať v mnohých ohľadoch rôzne, avšak predovšetkým je potrebné ju chápať ako cieľavedomú ľudskú a účelnú činnosť, ktorá spočíva v uskutočňovaní žiaducich funkčných a adresných zmien polôh daného súboru objektov, alebo tiež ako odvetvie národného hospodárstva slúžiace spoločnosti a umožňujúce jej ekonomický rozvoj a všeobecné zvyšovanie životnej úrovne.

Podľa Pernicu (2005) je možné dopravu chápať ako činnosť spätú s cieľavedomým premiestňovaním osôb a tovaru v najrôznejších objemových, časových a priestorových súvislostiach, a to za použitia rôznych druhov dopravných prostriedkov a technológií.

Prepravu oproti doprave je nutné definovať v trochu užšom zmysle. Prepravu označuje Zelený (2007) ako výsledok premiestnenia, resp. výsledný efekt premiestňovacieho procesu, t.j. vlastná výsledná zmena priestorového bytia v čase, z ekonomického hľadiska tzv. realizácia úžitkovej hodnoty dopravy (vlastného premiestnenia). V širšom zmysle by sme za prepravu spoločne s už uvedeným mohli považovať aj ďalšie aktivity spojené s prepravou, a to je poistenie, zaistenie potrebných cestovných dokladov alebo problematika colných formalít.

Pernica (2005) uvádza, že dopravcom je subjekt, ktorý prevádzkuje dopravu či vozidlá. Vždy sa jedná o subjekt realizujúci vlastné premiestnenie osôb a tovaru v priestore a čase, jedná sa o producenta a realizátora dopravných služieb na trhu. Oproti tomu prepravca je podľa autora zákazníkom dopravcu, ktorý si kupuje jeho dopravné služby na premiestnenie osôb či tovaru. Presné vymedzenie pojmu prepravcu by sme v právnych predpisoch hľadali len ťažko, avšak z kontexte viacerých predpisov je možné vyvodiť, že ním je objednávateľ (v prípade prepravy tovaru) alebo cestujúci (v prípade prepravy osôb).

Z doteraz uvedeného možno vyvodiť záver, že dopravou je pohyb dopravného prostriedku v dopravnej sieti, kedy dopravca je spravidla vlastníkom dopravného prostriedku, ktorý je prevádzkovaný, zatiaľ čo vlastníkom prepravovaného tovaru či batožiny je objednávateľ či cestujúci, ktorý si prepravné služby tovaru či osôb nakúpil u dopravcu, a to na základe uzavretia prepravnej zmluvy (Pernica, 2005).

Pokiaľ je preprava všeobecne vymedzená ako výsledok premiestňovania tovaru či osôb, možno potom medzinárodnú prepravu podľa Kučeru a kol. (2015) formulovať ako prepravu, ktorej východiskové miesto, z ktorého sa tovar alebo osoba premiestňuje, a miesto určenia sa nachádzajú v odlišných štátoch. Jedinou prepravnou zmluvou sú tak tovar alebo osoby prepravované cez hranice štátov. Môže dôjsť aj k situácii, keď je východiskové

a konečné miesto na území rovnakého štátu, avšak časť prepravy je uskutočňovaná cez územie iného štátu. Medzinárodná železničná preprava je realizáciou medzinárodnej prepravy ako procesu premiestňovania tovaru či osôb cez hranice štátov, a to prostredníctvom koľajového dopravného systému v rámci železničnej siete.

1.1.2 Druhy dopravy

Delenie dopravy je možné realizovať z niekoľkých rôznych hľadísk. Z hľadiska prepravovaných objektov rozlišujeme dopravu nákladnú, osobnú a dopravu správ. Podľa prostredia, v ktorom je doprava realizovaná rozoznávame dopravu pozemnú, podzemnú, vodnú a vzdušnú, s čím ďalej súvisí delenie dopravy podľa použitej dopravnej cesty, a to na cestnú, koľajovú, riečnu, námornú, leteckú, potrubnú, lanovú, a pod. Podľa použitého dopravného prostriedku je možné prevádzkovať dopravu (Tuzar, Svoboda, Max, 1997).

S ohľadom na vzťah medzi dopravcom a prepravcom je realizovaná doprava verejná či neverejná. Podľa východiskového miesta a miesta určenia rozlišujeme dopravu vnútroštátnu a medzinárodnú, s čím súvisí delenie dopravy podľa prepravnej vzdialenosti na lokálnu, prímestskú, diaľkovú, kontinentálnu, a pod. Avšak vyššie rozdelenie je skôr demonštratívnym výpočtom delenia dopravy, nakoľko v rozličných právnych predpisoch by sme našli viacero ďalších hľadísk, podľa ktorých je možné dopravu druhovo deliť, ako napríklad z pohľadu kapacity dopravného prostriedku na individuálnu alebo hromadnú dopravu, alebo podľa subjektu, ktorého prepravná potreba je uspokojovaná na dopravu pre vlastné potreby alebo dopravu pre cudzie potreby (Frinta, 2018).

1.2 Úprava právnych vzťahov v medzinárodnom práve a úprava zodpovednosti dopravcu podľa Dohovoru COTIF

V oblasti súkromnoprávnych vzťahov s medzinárodným prvkom, teda pomeru, ktorý má v niektorom svojom prvku vzťah k zahraničiu, je podľa Kučeru a kol. (2015) potrebné vysporiadať sa s otázkou rozhodného práva pre daný vzťah, t.j. nájsť právny poriadok niektorého zo štátov, ktorým sa daný právny vzťah medzi subjektmi bude riadiť. V súčasnej dobe sa stretávame s dvoma spôsobmi, ako sa s touto otázkou vysporiadať. Prvou metódou sú tzv. priame normy, teda hmotnoprávne normy priamo obsahujúce práva a povinnosti subjektov právneho vzťahu s medzinárodným prvkom. Tieto normy sa zvyčajne dojednávajú na základe medzinárodných zmlúv medzi štátmi navzájom a následne sú prevzaté ako súčasť

právneho poriadku zmluvných štátov. Priama metóda je nielen bezprostredne aplikovateľná, ale tiež prispieva k unifikácii práva.

Najvýznamnejšou unifikovanou právnou úpravou obsahujúcou priame normy v oblasti medzinárodnej železničnej prepravy je *Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)* vrátane dvoch najvýznamnejších z celkom siedmich dodatkov, teda *Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny (CIV)* a *Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM)* (Kučera a kol., 2015).

Druhou metódou sú podľa Kučeru a kol. (2015) kolízne normy, ktoré prichádzajú na rad vo chvíli, keď neexistujú normy priame, pričom je nevyhnutné vyriešiť otázku, ktorý z dvoch a viac dotknutých právnych poriadkov je potrebné použiť. Tieto normy podľa Záleskej (2016) samy neobsahujú práva a povinnosti účastníkov právneho vzťahu s medzinárodným prvkom, ale pomocou tzv. hraničných určovateľov sa snažia túto kolíznu otázku vyriešiť. Samotné pravidlo správania je vytvorené kolíznou normou spoločne s vecnou normou, na ktorú kolízna norma odkazuje. Hraničným určovateľom, ktorým je určený právny poriadok, podľa ktorého sa bude daný právny vzťah s medzinárodným prvkom riadiť, je určitá významná skutočnosť, ktorá rozhoduje o výbere práva, ktoré bude použité. Takou skutočnosťou môže byť napr. obvyklý pobyt, sídlo alebo bydlisko, rovnako tak ako miesto plnenia alebo miesto odoslania alebo miesto určenia veci. Popri mnohých ďalších je hraničným určovateľom aj voľba práva. Zhodný prejavu vôle o tom, že ich právny pomer sa má riadiť právom, na ktorom sa vopred strany právneho vzťahu dohodli, je skutočnosťou rozhodnou pre určenie rozhodného práva.

Keď hovoríme o COTIF, považujeme za kľúčový aspekt práve zodpovednosť, ktorá ovplyvňuje fungovanie celého systému prepravy. Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave podlieha špeciálnej právnej úprave, ktorá je obsiahnutá v medzinárodných zmluvách upravujúcich vzťahy z medzinárodnej prepravy v jednotlivých dopravných odboroch. Pre každý odbor platí špecifická úprava, odlišná od úpravy iného dopravného odboru. Takáto právna unifikácia je dnes v prevažnej väčšine dopravných odborov a je tak u nich prakticky vylúčené použitie vnútroštátnych noriem na otázky zodpovednosti dopravcu zo zmluvy o medzinárodnej preprave (Gerloch, 2007).

Okrem zodpovednosti dopravcu za škody na prepravovanom tovare existuje zodpovednosť dopravcu za oneskorené dodanie a za tretie osoby, ktoré dopravca použil pre plnenie svojich záväzkov. Zodpovednosť dopravcu býva najčastejšie chápaná v užšom zmysle ako zodpovednosť za škodu na prepravovanom tovare. Okrem zmluvnej

zodpovednosti je tu zodpovednosť mimozmluvná (z deliktu alebo kvazideliktu). Medzinárodná unifikácia sa týka najmä zodpovednosti zmluvnej, niektoré ustanovenia sú avšak výslovne rozšírené aj na prípadné mimozmluvné nároky (Procházka, Káčer, 2019).

Zodpovednosť dopravcu v rámci COTIF sa odvíja od základného princípu zodpovednosti v medzinárodnom práve, ktorý je zameraný na zabezpečenie spravodlivej distribúcie práv a povinností medzi účastníkmi medzinárodných transakcií. Tento princíp poskytuje rámec pre stanovenie zodpovednosti dopravcu za rôzne situácie. Ktoré môžu nastať počas prepravy tovaru železnicou. Okrem stanovenia zodpovednosti. COTIF stanovuje aj možnosti vylúčenia zodpovednosti a obmedzenia zodpovednosti dopravcu v určitých situáciách. Tieto ustanovenia sú odrazom princípu vylúčenia zodpovednosti, ktorý umožňuje dopravcom chrániť sa pred nadmernými právnymi nárokmi a rizikami, ktoré môžu vzniknúť počas prepravy.

1.2.1 Princípy zodpovednosti

Teória rozlišuje dva základné zodpovedné princípy, a to subjektívnu zodpovednosť za zavinenie a objektívnu zodpovednosť bez ohľadu na zavinenie. V právnej úprave zodpovednosti dopravcu v medzinárodnej preprave sa vyskytuje najmä subjektívna zodpovednosť za presumované zavinenie a objektívna zodpovednosť. Zo zodpovednosti za presumované zavinenie sa môže dopravca exkulovať (vyvinieť) preukázaním, že škodu nezavinil. Na zbavenie sa objektívnej zodpovednosti musí dopravca dokázať, že bol daný určitý liberačný dôvod, čo je skutočnosť na zavinenie nezávislé. Absolútna zodpovednosť, teda objektívna zodpovednosť bez možnosti zbaviť sa zodpovednosti liberačnými dôvodmi sa vyskytuje v práve medzinárodnej dopravy len veľmi zriedka (Gerloch, 2007).

Podľa Pauknerovej (1985) býva zodpovednostný princíp v rámci dohôrov modifikovaný, a to často v takej miere, že odborná literatúra či judikatúra pomerne často nenachádzajú zhodu v tom, aký zodpovedný princíp ten ktorý dohovor zakotvuje. Z toho dôvodu bola v mnohých prípadoch zvolená cesta dodatočného výslovného vysvetlenia, o aký zodpovedný princíp sa jedná. Prostriedkom týchto modifikácií sú tiež prvky konštrukcie zodpovednosti dopravcu, ktoré vnášajú subjektívne rysy do zodpovednosti založenej na objektívnom princípe a naopak objektívne rysy do zodpovednosti postavené na zavinení.

Vodítkom pre rozpoznanie, ktorý zodpovedný princíp je jadrom konkrétneho zodpovedného režimu, je odpoveď na otázku, či sa berie ohľad na zavinenie alebo nie. Praktickým dopadom rozdielnych zodpovedných princípov je to, ktorá strana zmluvy nesie

následky škody spôsobené tzv. nižšou náhodou, t.j. casus minor. „Casus minores“ sú dopravcom nezavinené udalosti, ktoré však nespĺňajú podmienky pre casus maior (vis maior). Ide napríklad o bežné dopravné nehody. V prípade objektívnej zodpovednosti nesie bremeno vzniknutej škody dopravcu. Subjektívna zodpovednosť naopak „casus minores“ nepokrýva a škodu tak znáša odosielateľ (Pauknerová, 1985).

Pre vysporiadanie sa s týmito ťažkosťami, je vhodné rozlišovať zodpovedný princíp a zodpovedný režim. Celkový zodpovednostný režim, ako komplexná konštrukcia zodpovednosti, obsahuje okrem zodpovednostného princípu (t.j. presúvaná subjektívna zodpovednosť alebo objektívna zodpovednosť) tiež ďalšie čiastkové zložky. Týmito zložkami sú dôvody vylúčenia zodpovednosti, kritérium náležitej odbornej starostlivosti a tiež limity náhrady škody. Ďalej možno za prvok zodpovednostného režimu považovať zakotvenie kvalifikovaného zavinenia, tým je obvykle úmysel a hrubá nebalosť alebo nebalosť s vedomím toho, že ku škode pravdepodobne dôjde. Preukázanie kvalifikovaného zavinenia zhoršuje postavenie dopravcu obvykle tak, že znemožňuje dovolanie sa dôvodov vylúčenia zodpovednosti a tiež obmedzenie zodpovednosti. Rozsah zodpovednosti dopravcu ovplyvňuje aj vymedzenie osoby dopravcu a osôb, za ktoré dopravca zodpovedá (zvyčajne splnomocnenci s osoby v jeho službách). Zodpovednostný princíp je tak jadrom zodpovedného režimu, ktorého celková podoba je modifikovaná ďalšími prvkami, ktoré upravujú čistú podobu zodpovedného princípu za účelom dosiahnutia kompromisného riešenia vhodného pre prax (Procházka, Káčer, 2019).

1.2.2 Vylúčenie zodpovednosti

Dôvody vylúčenia zodpovednosti spoluurčujú konkrétny rozsah zodpovednosti tým, že stanovuje výnimky zo zodpovednosti, teda tie prípady, keď dopravca za škodu nezodpovedá. Patrí sem jednak všeobecný exkulpačný dôvod (t.j. nezavinenie) pri subjektívnej zodpovednosti, jednak liberačné dôvody, ktoré sú stanovené viac-menej konkrétne a sú typické pre objektívnu zodpovednosť. Dôvody vylúčenia zodpovednosti majú svoj pôvod v tradičných exoneračných doložkách prepravných zmlúv, následkom čoho sú najmä v starších dohovoroch uvedené nesystematicky a sú často kazuisticky formulované. Pre zachovanie niektorých kazuistických výnimiek zo zodpovednosti hovorí najmä ich praktickosť pri dokazovaní, pretože upravujú najčastejšie prípady vzniku škody, kedy je na mieste exonerovať dopravcu (Procházka, Káčer, 2019).

Okrem týchto konkrétnych liberačných dôvodov sa pravidelne vyskytuje aj všeobecný liberačný dôvod „vis maior“ alebo vyššia moc. Tá býva podľa Pauknerovej (1985, s. 172) definovaná ako „*mimoriadna udalosť, ktorá by objektívne nemohla byť odvrátená a ktorej škodlivé následky nemohli byť obmedzené ani vynaložením najneskoršieho úsilia, ktoré bolo možné vzhľadom na konkrétnu situáciu požadovať*“. Zznaky, ktoré sú s vyššou mocou obvykle spájané, sú nepredvídateľnosť, pôvod z vonkajšej, výnimočnosť alebo mimoriadnosť a neodvratiteľnosť, respektíve nevyhnutnosť. V dohovoroch o medzinárodnej preprave sa vyššia moc vyskytuje najčastejšie v modifikovanej podobe tzv. nevyhnutných okolností. Oproti tradičnej teoretickej konštrukcii „vis maior“ tu chýbajú aj také vlastnosti ako je nepredvídateľnosť alebo pôsobenie zvonku.

Vylúčenie zodpovednosti ako následok toho, že je daná výnimka zo zodpovednosti, je v drvivej väčšine prípadov neúplné. Pri neúplnom vylúčení preukázané zavinenie spôsobuje, že hoci by bol daný dôvod vylúčenia zodpovednosti, bremeno zodpovednosti na dopravcovi zostáva. Naopak k úplnému vylúčeniu dochádza vtedy, keď preukázané zavinenie vylúčením zodpovednosti nebráni. Takýchto ustanovení je len málo (jedná sa napr. o nautické zavinenie podľa Haagskych pravidiel a pôvodného znenia Varšavskej dohovoru, požiar podľa Haagskych pravidiel, záchranu života a majetku na mori podľa Haagskych aj Hamburských pravidiel, ďalej potom o privilegované liberačné dôvody podľa dohovoru COTIF/CIM). Aj v týchto prípadoch nemožno dôvod vylúčenia zodpovednosti uplatňovať, ak bolo dopravcovi preukázané kvalifikované zavinenie (Pauknerová, 1985).

Náležitá odborná starostlivosť sú opatrenia, ktoré bol dopravca povinný urobiť na zabránenie vzniku škody. Jej stupeň je určený najmä technickými podmienkami odboru, ale tiež možnosťami dopravcu. Posúdenie náležitej starostlivosti závisí na okolnostiach konkrétneho prípadu. Interpretácia stupňa náležitej starostlivosti podľa formulácie v právnom predpise poskytuje súdom vodítko, ako prísne posudzovať zavinenie dopravcu v prípade subjektívne zodpovednosti (Pauknerová, 1985).

V ustanoveniach ohľadne zodpovednosti dopravcu býva vyjadrené časové ohraničenie zodpovednosti, teda okamih vzniku zodpovednosti a okamih, kedy dopravca prestáva byť za zásielku zodpovedný. Ďalej je pre dohovory o medzinárodnej preprave typická požiadavka na reklamáciu škody poškodeným. Riadna reklamácia je predpokladom pre úspešné uplatnenie nároku. Nechýbajú tiež ustanovenia o premlčacích lehotách (Pauknerová, 1985).

1.2.3 Zodpovednosť v železničnej preprave podľa medzinárodného práva

Jednotnú prepravu po železnici upravuje *Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)*, k uzavretiu ktorej došlo v roku 1980 v Berne. Väčšiu liberalizáciu v súlade s predpismi Európskej únie do tejto úpravy vniesol *Vilniuský protokol* z roku 1999. Prvá medzinárodná konferencia o otázkach unifikácie právnych otázok železničnej prepravnej zmluvy v medzinárodnom styku sa konala už v roku 1890 v Berne, kde bola prijatý *Medzinárodný dohovor o preprave tovaru po železnici (CIM)*. Neskôr, v roku 1924 bol prijatý *Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny po železnici (CIV)*.

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave známy pod skratkou COTIF združuje jednotlivé členské štáty do *Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu* známou ako OTIF. Tento dohovor má rozsah pôsobnosti v 50 členských štátoch a zahŕňa Európu, Áziu a Afriku. Hlavnými cieľmi organizácie OTIF je všestranná podpora, zlepšovanie a uľahčovanie medzinárodnej prepravy (Poláčik, 2016). OTIF disponuje právnou subjektivitou podľa medzinárodného práva a vnútroštátnych právnych predpisov svojich členských štátov (OTIF.ORG, 2024a).

OTIF poskytuje právnú a technickú interoperabilitu pre medzinárodnú železničnú prepravu. Pracuje v úzkom partnerstve s Európskou úniou, Agentúrou Európskej únie pre železnice, Medzinárodným výborom pre železničnú dopravu (CIT), Medzinárodnou úniou železníc (UIC), Organizáciou pre spoluprácu medzi železnicami (OSJD), Organizáciou Spojených národov a Hospodárskou komisiou pre Európu (EHK OSN) (OTIF.ORG. 2024b).

Organizácia OTIF má za úlohu podporovať, zlepšovať a uľahčovať medzinárodnú železničnú dopravu, ako je uvedené v článku 2 COTIF 1999. Snaží sa poskytnúť rámec spolupráce v železničnom sektore pre svoje členské štáty s cieľom:

- rozvíjať a posilňovať uplatňovanie COTIF,
- dosiahnuť dohodu o jednotných právnych režimoch,
- navrhnuť a zaviesť systémy technickej kompatibility a harmonizácie,
- prispievať k odstráneniu prekážok pri prekračovaní hraníc (OTIF.ORG, 2024a).

OTIF poskytuje svojim členským štátom právne a technické prostriedky na uľahčenie medzinárodnej železničnej dopravy, na rozvoj tejto dopravy na ich území a na napojenie na

železničné siete iných členských štátov. Poskytuje teda prostriedky na podporu skutočnej právnej a technickej interoperability (OTIF.ORG, 2024a).

Pri výklade a použití *Dohovoru COTIF* je nutné prihliadať na to, že dohovor má povahu predpisu medzinárodného práva, a súčasne je nevyhnutné prihliadať aj na nutnosť podporovať jednotnosť právnej úpravy. V prípade, že v dohovore nie je obsiahnutá potrebná úprava, platí vnútroštátne právo, čím sa rozumie právo štátu, v ktorom oprávnený uplatňuje svoj nárok, vrátane kolíznych noriem (čl. 8 Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave COTIF).

V kontexte č. 7. Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave nie je možné, aby dal dohovor odpoveď na všetky otázky, ktoré sa môžu v praxi vyskytnúť. Nakoľko väčšina ustanovení dohovoru (vrátane dodatkov) predstavuje priame normy medzinárodného práva súkromného, treba počítať s použitím subsidiárneho štatútu určeného na základe kolíznej normy (Lojda, 2020).

Dohovor COTIF vo svojich ustanoveniach upravuje predovšetkým štruktúru a činnosť OTIF, fungovanie Valného zhromaždenia, Správneho výboru, všetkých troch Komisií, Generálneho sekretára, vedie zoznamy námorných a riečnych liniek CIV a CIM ako doplnkov k železničnej preprave, vedie zoznamy železničných tratí CIV a CIM, rieši rozpočet a financovanie výdavkov OTIF, upravuje postup pri riešení sporov medzi členskými štátmi o výklad alebo používaní COTIF, a rieši aj možnosť výpovede dohovoru a zrušenie OTIF (Kučera a kol., 2015).

Prijatím *Vilniuského protokolu* v roku 1999 došlo k prehĺbeniu a rozšíreniu samostatnosti vôle zmluvných strán. Avšak aj napriek tomu je daný určitý právny základ, ktorým sa zmluvné strany musia riadiť. Ako už bolo uvedené vyššie, najväčšiu úpravu práv a povinností spojených s medzinárodnou železničnou prepravou osôb a tovaru obsahuje Dodatok A a B Dohovoru COTIF – *Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb (CIV)* a *Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM)*.

Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb – CIV

Jednotné predpisy CIV platia pre každú zmluvu o preprave osôb za úhradu alebo bezplatne po železničných tratiach, a to v prípade, že východisková a cieľová stanica leží na

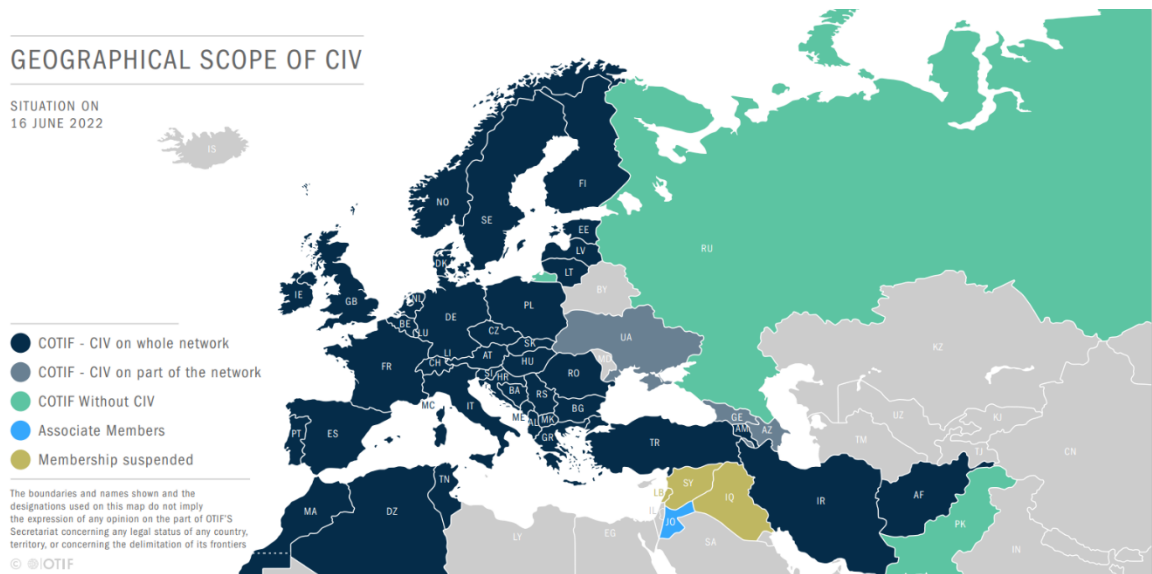
území dvoch odlišných členských štátov. Platí tak aj v prípade, že ako doplnok prepravy po železnici bude použitá preprava po cestách alebo riečnych linkách (Poláček, 2016).

Prepravnou zmluvou podľa CIV sa dopravca zaväzuje k preprave cestujúceho, popr. jeho batožiny a vozidiel na miesto určenia a na vydanie batožiny a vozidiel v mieste určenia. Cestujúci, ktorý nedodrží povinnosť predloženia platného prepravného dokladu od začiatku cesty je povinný uhradiť okrem cestovného aj prirážku, alebo môže byť z prepravy vylúčený. Vylúčený z prepravy môže nielen cestujúci, ktorý je nebezpečný pre bezpečnosť a poriadok počas prepravy, ale aj ten, kto je počas prepravy neúnosným spôsobom na obtiaž pre spolucestujúcich (čl. 6-9 Dodatku A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

V prípade prepravy batožiny sa zmluvné povinnosti zaznamenávajú na batožinovom lístku, ktorý sa vydá cestujúcemu. Batožinový lístok slúži ako doklad o podaní batožiny na prepravu. Platí vyvrátiteľná domnienka, že cestovná batožina bola pri prevzatí do prepravy v bezchybnom stave a v počte kusov a hmotnosti, ktorý je uvedený na batožinovom lístku (čl. 16, 22 Dodatku A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Z hľadiska zodpovednosti dopravcu za prepravu cestujúceho sa CIV venuje niekoľkým oblastiam, a to zodpovednosti pri usmrtení a zranení cestujúcich, zodpovednosti pri nedodržaní cestovného poriadku, a zodpovednosti za príručnú batožinu, zvieratá, cestovnú batožinu a vozidlá. Dopravca zodpovedá za škodu, ktorá cestujúcemu vznikla tým, že v ceste nebolo možné pokračovať z dôvodu odrieknutia, oneskorenia alebo zmeškania prípojného vlaku či preto, že pokračovanie v ceste nebolo únosné toho istého dňa. Dopravca je povinný cestujúcemu nahradiť výdavky vynaložené v súvislosti s prenocovaním a informovaním čakajúcich osôb, ale to iba v prípade, že sa dopravca nemôže z takejto zodpovednosti oslobodiť (Poláček, 2016). Geografický rozsah CIV prezentujeme na obrázku 1.

Obr. 1 Geografický rozsah CIV



Zdroj: https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2C-Railway-Contract-Law/Geographical%20scope%20of%20CIV_16.6.2022.pdf, 2022

Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru – CIM

Jednotné právne predpisy CIM platia pre každú zmluvu o preprave tovaru za úhradu po železničných tratiach z miesta prevzatia tovaru na prepravu do miesta určenia dodávky tovaru, keď obe tieto miesta ležia v odlišných členských štátoch, a to bez ohľadu na štátnu príslušnosť alebo sídlo strán prepravnej zmluvy. Zároveň je možné po vzájomnej dohode strán, použiť CIM aj pre zmluvy o preprave tovaru za úhradu po železničných tratiach aj keď členským štátom je iba jeden štát z dotknutým právnym vzťahom. Na prepravu výlučne medzi dvoma stanicami ležiacimi na oboch stranách hranice medzi dvoma členskými štátmi, môžu tieto dva dotknuté štáty uzavrieť dohodou o odchýlkach od týchto Jednotných právnych predpisov (čl. 1 a 4 Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Prepravnou zmluvou podľa CIM sa prepravca zaväzuje, že za odplatu prepraví zásielku na miesto určenia a tam ju dodá príjemcovi. Zmluva sa zaznamenáva v nákladnom liste podľa jednotného vzoru. Odosielateľ zodpovedá za všetky náklady a škody, ktoré dopravcovi vzniknú tým, že údaje odosielateľa v nákladnom liste nie sú pravdivé, presné alebo úplné, alebo odosielateľ opomenul údaje predpísané v *Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečných vecí (RID)*. V prípade opomenutia údajov podľa RID, je dopravca oprávnený tovar, ak to budú vyžadovať okolnosti, kedykoľvek vyložiť, zničiť

alebo zneškodniť, a to bez rizika poskytnutia náhrady odosielateľovi za splnenia podmienky, že na nebezpečnú povahu tovaru nebol odosielateľom pri prevzatí tovaru upozornený vopred (čl. 8 a 9 Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Až do preukázania opaku slúži nákladný list ako doklad na uzavretie a obsah prepravnej zmluvy, ako aj ako doklad pre prevzatie tovaru dopravcom. Nákladný list neslúži ako dôkaz v prípade, že obsahuje odôvodnenú výhradu. Výhrada môže byť odôvodnená predovšetkým tým, že dopravca nedisponoval primeranými prostriedkami na preskúmanie správnosti údajov v nákladnom liste (Poláček, 2016).

Pokiaľ sa dopravca a odosielateľ nedohovoria, patrí naloženie a vyloženie kusového tovaru dopravcovi, pri vozňových zásielkach potom tovar naloží odosielateľ a vyloží príjemcovi. V prípade naloženia tovaru odosielateľom, patrí dopravcovi náhrada škody, ktorá mu vznikla nesprávnym naložením tovaru odosielateľom, v prípade, že také naloženie dopravcu preukáže. Rovnako tak odosielateľ zodpovedá dopravcovi za všetky škody a náklady vzniknuté v dôsledku chýbajúceho alebo chybného obalu tovaru, ale to iba v prípade, že dopravca o takom stave obalu tovaru nebol informovaný a neurobil proti takému stavu obalu tovaru žiadne výhrady (čl. 13 a 14 Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Okrem vyššie uvedeného je ďalej odosielateľ povinný k nákladnému listu priložiť listiny, ktoré sú potrebné na splnenie colných alebo iných predpisov orgánov štátnej správy pred dodaním tovaru, alebo je povinný aspoň odovzdať tieto listiny dopravcovi a oznámiť mu ďalšie potrebné informácie. Odosielateľ zodpovedá dopravcovi za škody vzniknuté odovzdaním chýbajúcich, neúplných či nesprávnych listín a informácií, pokiaľ nevznikli zavinením dopravcu. Dopravca nie je povinný listiny preskúmať z hľadiska ich správnosti a dostatočnosti. Oproti tomu dopravca zodpovedá odosielateľovi za následky straty alebo nesprávneho použitia týchto listín priložených k nákladnému listu alebo odovzdaných dopravcovi, ibaže škoda vznikla nesprávnym použitím týchto listín na okolnostiach, ktorým dopravca nemohol zabrániť a ktorých následky nemohol odvrátiť. Výška náhrady škody, ktorou by v takom prípade bol dopravca nútený odosielateľovi poskytnúť, nebude vyššia ako náhrada pri strate tovaru (Poláček, 2016).

Dodacia lehota sa určí dohodou medzi dopravcom a odosielateľom. Ak takáto dohoda chýba, nesmie byť dodacia lehota dlhšia ako lehota stanovená *Jednotnými právnymi predpismi pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave CIM*. Pre vozňovej zásielky je maximálna výpravná lehota 12 hodín, prepravná lehota za každých začatých 400 km 24 hodín. Pre kusové zásielky platí pre výpravnú lehotu aj pre prepravnú lehotu za každých

začatých 200 km maximálna lehota v dĺžke 24 hodín. Dodacia lehota začína plynúť okamihom prijatia tovaru na prepravu. Dodacia lehota sa predlžuje o dĺžku zadržania, ktoré vzniklo bez zavinenia dopravcu, a neplynie v nedeľu a v deň zákonom stanovených sviatkov (čl. 17 Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Na dodanie tovaru a odovzdanie nákladného listu v mieste určenom na dodávku tovaru dopravcom dôjde proti potvrdeniu o prijíme a zaplatení pohľadávok vyplývajúcich z prepravnej zmluvy. Po privezení tovaru do miesta určenia je príjemca tovaru oprávnený požadovať vydanie nákladného listu a tovaru, rovnako tak môže voči dopravcovi uplatniť práva z prepravnej zmluvy v prípade straty či nedodržania dodacej lehoty. Oproti tomu oprávnený môže odmietat' príjem tovaru aj po prevzatí nákladného listu a zaplatenie pohľadávok vyplývajúcich z prepravnej zmluvy tak dlho, kým nebude vyhovené jeho požiadavke na zistenie škody, o ktorej tvrdí, že k nej došlo (čl. 23 a 25 Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

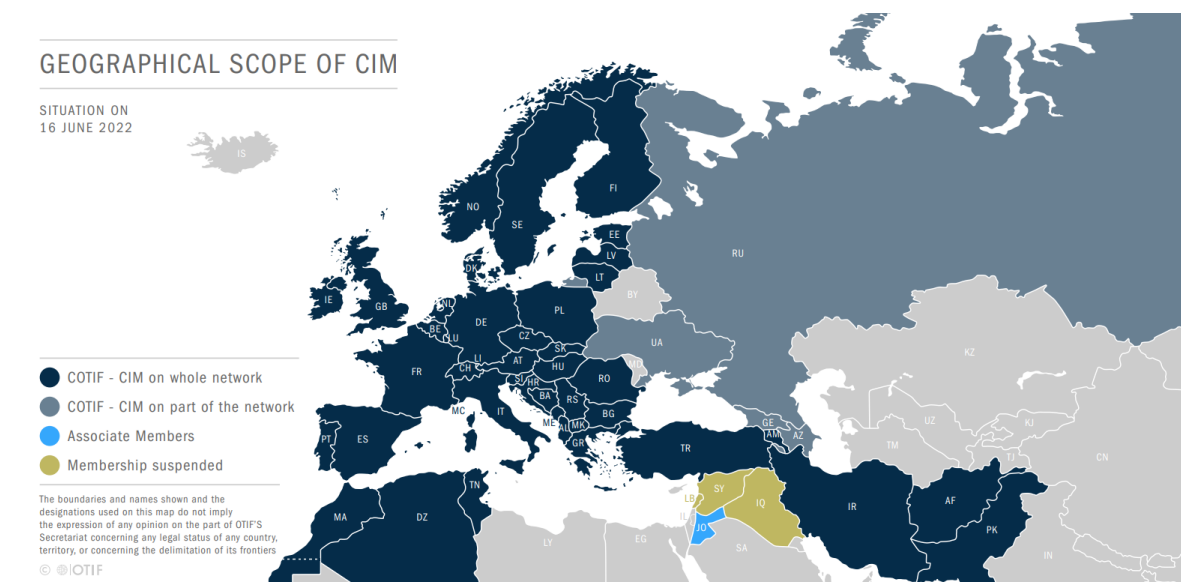
V rámci prepravy tovaru podľa *Jednotných právnych predpisov CIM* je základná zodpovednosť dopravcu zodpovednosťou za úplnú alebo čiastočnú stratu či poškodenie tovaru a zodpovednosť za prekročenie dodacej lehoty. Za čiastočnú alebo úplnú stratu či poškodenie tovaru je dopravca zodpovedný vtedy, ak škoda vznikla v čase od prijatia tovaru do jeho dodania. Zodpovednosti je dopravca zbavený v prípade, že škoda vznikla stratou, poškodením alebo prekročením dodacej lehoty zavinením alebo príkazom oprávnenej osoby, alebo okolnosťami, ktorým nemohol dopravca zabrániť a odvrátiť ich následky, alebo ak vznikla škoda v dôsledku zvláštnych väd tovaru. Tejto zodpovednosti je dopravca ďalej zbavený v prípade, že ku škode došlo zo zvláštného nebezpečenstva spojeného napríklad s prepravou v otvorených vozňoch, s chýbajúcim alebo chybným obalom pri tovare, ktorý je v dôsledku svojej povahy pri nezabalení alebo nedostatočnom zabalení vytavené nebezpečenstvu straty alebo poškodenia alebo napríklad s nakladaním tovaru odosielateľom alebo vykladaním tovaru príjemcom. Dôkaz o tom, že je daný dôvod na zbavenie zodpovednosti dopravcu za stratu, poškodenie alebo prekročenie dodacej lehoty je povinný preukázať dopravcu (Poláček, 2016).

Za stratený môže oprávnený považovať tovar v prípade, ak nebol do tridsiatich dní po uplynutí dodacej lehoty dodaný príjemcovi. Pri prijatí odškodnenia za stratu tovaru, ktorý činí najviac 17 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram hrubej hmotnosti tovaru, môže oprávnená osoba písomne požiadať, aby ju bola bezodkladne podaná správa, v prípade, že sa tovar v čase jedného roka po vyplatení odškodnenia za stratu tovaru nájde. V prípade vrátenia strateného tovaru je oprávnený povinný odškodnenie vrátiť späť dopravcovi. Pri

poškodení tovaru je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody vyplatiť odškodnenie, ktoré zodpovedá zníženiu hodnoty tovaru, pričom toto odškodnenie nepresiahne sumu, ktorú by bolo nutné uhradiť v prípade úplnej straty, ak je poškodením znehodnotená celá zásielka, alebo čiastku, ktorou by bolo nutné uhradiť v prípade straty znehodnotenej časti, ak je poškodením znehodnotená iba časť zásielky. Ak vznikne prekročením dodacej lehoty škoda vrátane poškodenia, je dopravca povinný vyplatiť odškodnenie, ktoré je najviac štvornásobok prepravného (čl. 29, 30, 32 a 33 Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Na uplatňovanie nároku súdnou cestou je oprávnený jednak odosielateľ, a to až do okamihu než príjemca odoberie nákladný list, prijme tovar alebo uplatní práva, ktorá mu patria, ale aj príjemca po tom, čo odoberie nákladný list, prijme tovar, alebo uplatní práva, ktoré mu patria. Nároky z prepravnej zmluvy sú premlčané po jednom roku. Po dvoch rokoch sa premlčávajú napríklad nároky na výplatu dobierky, ktorú dopravca vybral od príjemcu. Premlčacia doma sa pozastaví po podaní písomnej reklamácie (Poláček, 2016). Geografický rozsah CIM prezentujeme na obrázku 2.

Obr. 2 Geografický rozsah CIM



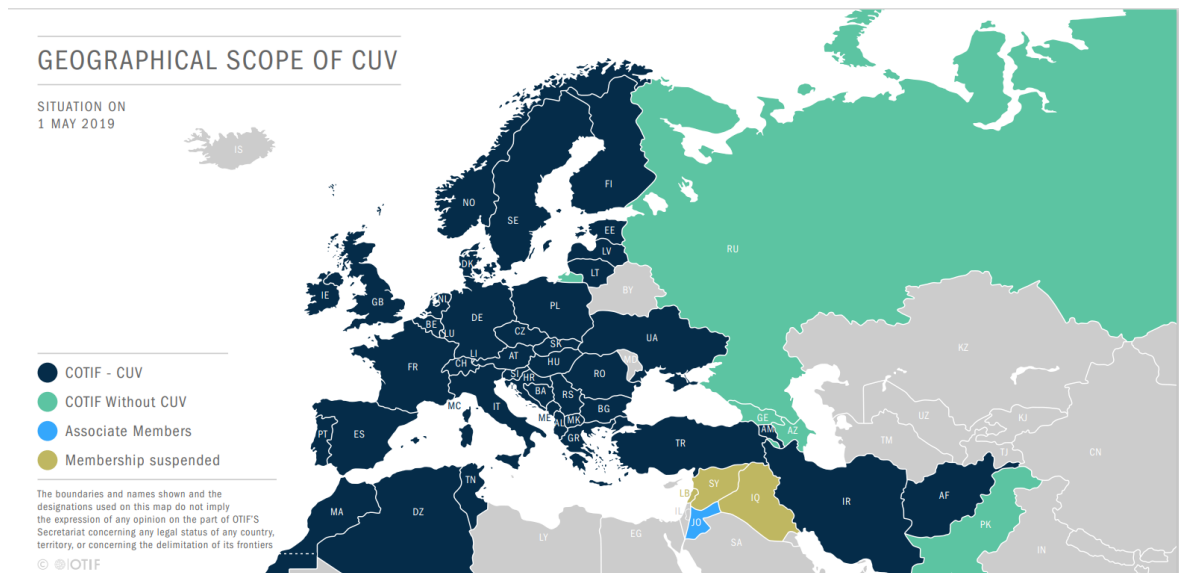
Zdroj: https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2C-Railway-Contract-Law/Geographical%20scope%20of%20CIM_16.6.2022.pdf, 2022

Jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní železničných vozňov – CUV

Jednotné právne predpisy platia pre dvojstranné alebo viacstranné zmluvy o užívaní železničných vozňov ako prepravných prostriedkov k vykonávaniu prepráv podľa CIV a CIM. Vzťahy medzi vlastníkami vozňov a dopravnými podnikmi sú upravené tzv. zariadenieľskými zmluvami. Pokiaľ je železničný vozeň chápaný v zmysle dopravného prostriedku, aplikuje sa ustanovenie CUV, naopak, pokiaľ je vnímaný v zmysle tovaru, postupuje sa podľa CIM (Poláček, 2016).

Za škodu, ktorá vznikla stratou alebo poškodením vozňa alebo jeho časti zodpovedá dopravný podnik, ktorému bol vozeň daný do používania ako prepravný prostriedok v prípade, že nepreukáže zavinenie škody vlastným zavinením. Na druhej strane podnik nezodpovedá za stratu neupevnených častí, ktoré nie sú zapísané na pozdĺžnych stranách vozňa alebo ktoré nie sú uvedené v zozname umiestnenom na vozni. V prípade, že dôjde k strate vozňa či jeho časti, sa odškodní všeobecná hodnota vozňa alebo jeho časti v mieste a dobe straty. Pri poškodení vozňa alebo jeho časti sa uhrádzajú náklady na opravu bez ďalšej náhrady škody (čl. 4 a 7 Dodatku D k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave). Geografický rozsah CUV prezentujeme na obrázku 3.

Obr. 3 Geografický rozsah CUV



Zdroj: <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2C-Railway-Contract-Law/Geographical%20scope%20of%20CUV.pdf>, 2022

Jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní železničnej infraštruktúry – CUI

Jednotné právne predpisy platia pre každú zmluvu o užívaní železničnej infraštruktúry za účelom realizácie medzinárodných prepráv po železničných tratiach v zmysle CIV a CIM. Prevádzkovateľ zodpovedá v prvom rade za škody spôsobené osobám (usmrtenie, zranenie alebo iné poškodenie telesného alebo duševného zdravia), ďalej za vecné škody (zničenie alebo poškodenie hnutelných alebo nehnuteľných vecí), škody na majetku vyplývajúce z povinnosti dopravcu poskytnúť odškodnenie podľa CIV a CIM (Poláček, 2016).

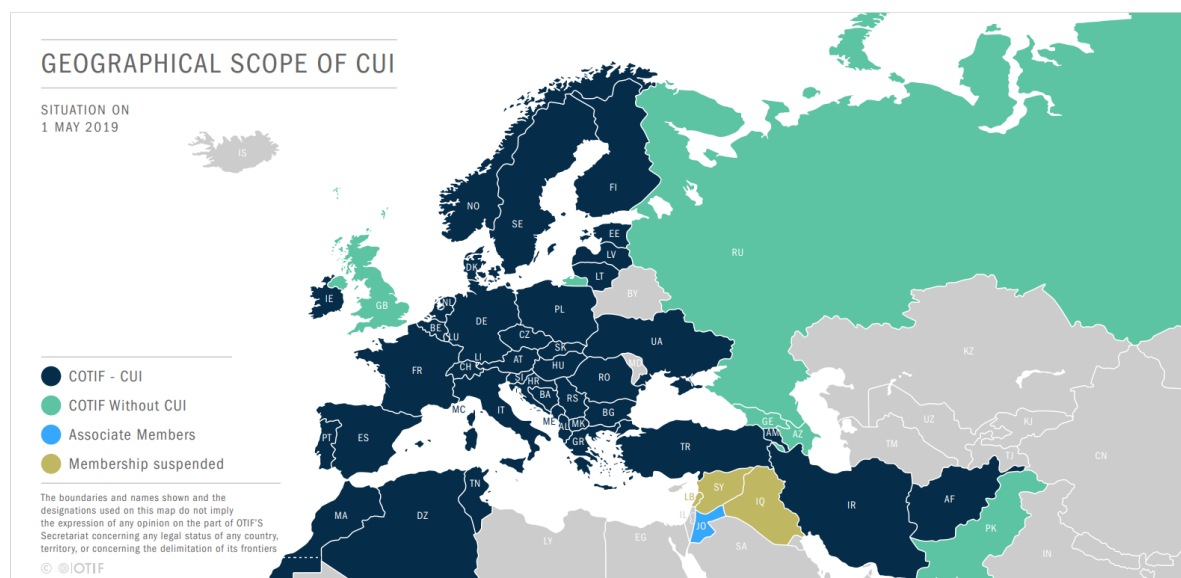
Prevádzkovateľ je zbavený zodpovednosti v prípadoch, kedy sú škody spôsobené osobám a v prípade majetkových škôd vyplývajúcich z povinnosti dopravcu poskytnúť odškodnenie podľa CIV, kedy došlo k poškodeniu na základe okolností, ktoré nemajú pôvod v prevádzke, pričom prevádzkovateľ nedokázal tejto situácii zabrániť ani odvrátiť jej následky, ako aj kedy bola škoda spôsobená správaním tretej osoby a prevádzkovateľ nedokázal tejto situácii zabrániť či odvrátiť jej následky. Ďalej je prevádzkovateľ zbavený zodpovednosti v prípadoch, že u vecných škôd a pri škodách na majetku vyplývajúcich z povinnosti dopravcu poskytnúť odškodnenie podľa CIM, kedy došlo k poškodeniu zo strany dopravcu, prevádzkovateľa nezavineným nariadením dopravcu alebo okolnosťami, ktorým nemohol prevádzkovateľ zabrániť a jej následky odvrátiť (čl. 2 Dodatku E k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave).

Doprovca zodpovedá za škody spôsobené osobám (usmrtenie, zranenie alebo iné poškodenie telesného alebo duševného zdravia), ďalej za škody na majetku (zničenie alebo poškodenie hnutelných alebo nehnuteľných vecí), ktoré boli prevádzkovateľovi spôsobené dopravcom, prepravnými prostriedkami použitými dopravcami, osobami alebo tovarom prepravovaným dopravcom pri používaní infraštruktúry (Poláček, 2016).

Zodpovednosti je dopravca zbavený pri škodách spôsobených osobám v prípade, že ku škode došlo na základe okolností, ktoré nemajú pôvod v prevádzke, a dopravca nedokázal týmto okolnostiam zabrániť či odvrátiť jej následky, bola škoda spôsobená zavineným poškodeného a v prípade, že správaniu nedokázal zabrániť či odvrátiť jej dôsledky. Ďalej je dopravca zbavený zodpovednosti v prípade škôd na majetku, pokiaľ bola škoda spôsobená zavineným prevádzkovateľa, dopravcom nezavineným nariadením prevádzkovateľa alebo okolnosťami, ktorým nemohol dopravca zabrániť či odvrátiť jej následky. Pokiaľ je škoda spôsobená treťou osobou, je dopravca zbavený zodpovednosti v plnom rozsahu (Poláček, 2016).

V prípade príčin, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ a príčin, za ktoré zodpovedá dopravca pôsobia súbežne, nesie každá zmluvná strana zodpovednosť v rozsahu okolností prispievajúcich ku vzniku škody. Čo sa týka náhrady škody pri usmrtení, uhrádzajú sa nutné výdavky spojené so smrťou, teda náklady na prevoz a pohreb. V prípade, že úmrtím stratila rodina živiteľa, nahrádza sa aj táto strata. Pri zranení alebo inom poškodení telesného alebo duševného zdravia zahŕňa náhrada škody nutné náklady na ošetrovanie, liečebnú starostlivosť či výdavky za prepravu a majetkovú ujmu z dôvodu práceneschopnosti (Poláček, 2016). Geografický rozsah CUI prezentujeme na obrázku 4.

Obr. 4 Geografický rozsah CUI



Zdroj: <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2C-Railway-Contract-Law/Geographical%20scope%20of%20CUI.pdf>, 2022

2 Ciel' práce

V kontexte dnešného globalizovaného hospodárstva a stále sa rozvíjajúceho medzinárodného obchodu zohráva medzinárodná preprava tovaru nezastupiteľnú úlohu. Železničná doprava sa stala jednou z kľúčových možností pre prepravu veľkého množstva tovaru na medzinárodnej úrovni. Aby sa zabezpečila spoľahlivosť a právna istota tejto formy dopravy, existujú medzinárodné dohody a právne predpisy, ktoré ju riadia. Medzi najvýznamnejšie medzinárodné dohody patrí Dohovor COTIF, známy aj ako *Medzinárodná dohoda o medzinárodnej preprave železnicou*. Tento dohovor, spolu s jeho dodatkami, vytvára jednotné železničné právne predpisy, ktoré sú záväzné pre svoje členské štáty. Súbor týchto právnych noriem nie len poskytuje právnu istotu, ale aj stanovuje rámec pre efektívnu a bezpečnú medzinárodnú železničnú prepravu.

Práve na Dohovor COTIF a jeho vybrané dodatky, ktorými sa zriaďujú jednotné železničné právne predpisy, sa zameriava aj predkladaná diplomová práca. Hlavným cieľom práce je charakterizovať Dohovor COTIF a jeho dodatky a ich využitie v praxi v rámci medzinárodnej železničnej prepravy tovaru. V práci objasníme, akým spôsobom tieto právne predpisy ovplyvňujú a regulujú medzinárodnú železničnú prepravu a ako prispievajú k bezpečnosti a efektívnosti tohto druhu dopravy. Na základe analýzy a hodnotenia naformulujeme odporúčania a návrhy na optimalizáciu uplatňovania Dohovoru COTIF v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu.

Okrem hlavného cieľa práce sme vymedzili aj ciele čiastkové:

- Charakteristika Dohovoru COTIF a jeho dodatky a ich využitie v praxi v rámci medzinárodnej železničnej prepravy tovaru.
- Identifikovanie výhod a dôležitosti existencie jednotných právnych noriem v medzinárodnej železničnej doprave a ich prispievanie k právnej istote, efektívnosti a bezpečnosti.
- V kontexte kvalitatívneho prieskumu v podobe rozhovoru zistiť, ako sa Dohovor COTIF a jeho dodatky uplatňujú v praxi vo vybranej slovenskej spoločnosti.
- Identifikovanie potenciálnych problémov, nedostatkov alebo výziev, ktoré sa spájajú s uplatňovaním Dohovoru COTIF a jeho dodatkov.
- Navrhnutie možných riešení alebo zlepšení pre prax.

Pre naplnenie cieľa práce sme stanovili nasledujúce prieskumné otázky:

1. *Aké sú hlavné ciele a princípy Dohovoru COTIF?*
2. *Aké sú práva a povinnosti slovenského súkromného železničného prepravcu podľa Dohovoru COTIF?*
3. *Ako Dohovor COTIF upravuje otázky zodpovednosti za škodu v medzinárodnej železničnej doprave?*

3 Metodika práce a metody skúmania

V nasledujúcej časti práce predstavujeme metodiku práce a metódy skúmania, ktoré sú pre diplomovú prácu kľúčové, nakoľko poskytujú rámec a nástroje na získavanie, spracovanie a interpretáciu údajov. Vďaka tomu dosiahneme presné a spoľahlivé výsledky. Metodika práce predstavuje „sprievodcu“, ktorý nás vedie od začiatku až po dosiahnutie konečných výsledkov (Ochrana, 2019).

Pre spracovanie diplomovej práce bolo nutné postupovať viacerými krokmi. V prvom rade bolo dôležité podrobne analyzovať literárne zdroje od domácich a zahraničných autorov, ktoré sa venovali skúmanej problematike. Rovnako bolo dôležité naštudovať si Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) aj s jeho prílohami. Získané informácie sme potom spracovali v rámci teoretickej časti práce.

Ďalej bolo dôležité vymedziť cieľ práce a zamyslieť sa nad metódami, ktoré v práci budeme aplikovať. V neposlednom rade bolo dôležité pre analytickú časť práce zvoliť subjekt, ktorý bude predmetom nášho záujmu. Týmto subjektom bola vybraná skupina, konkrétne jedna z jej spoločností, ktorá sa orientuje na železničnú prepravu. Hlavnú časť práce tvoria výsledky práce, ktoré vychádzajú z kvantitatívneho prieskumu v podobe rozhovoru v danej spoločnosti. Na základe zistení predkladáme v závere práce návrhy a odporúčania pre prax.

Na hodnotenie a interpretáciu výsledkov diplomovej práce sme použili viacero metód. Jednou z nich bola analýza, ktorú možno definovať ako proces rozloženia zložitého javu, problému alebo materiálu na jeho jednotlivé časti alebo aspekty. Cieľom analýzy je pochopiť štruktúru, fungovanie a vzťahy medzi týmito časťami. Táto technika sa často používa na rozdelenie problému na jednotlivé časti, čo uľahčuje jeho štúdium a porozumenie (Ochrana, 2019). Metóda analýzy bola použitá nielen v rámci teoretickej časti práce pri analýze vybranej literatúry a spomínaného Dohovoru, ale aj v jej analytickej časti pri vyhodnocovaní kvalitatívneho prieskumu.

Ďalej bola použitá aj metóda syntézy, ktorú môžeme chápať ako spájanie vybraných častí alebo informácií za účelom vytvorenia nového pochopenia alebo riešenia. Syntézu sme aplikovali pri zlúčení všetkých analýz a informácií získaných z výskumu, pričom sme ich skombinovali do jednotného záveru. V rámci teoretickej časti slúžila syntéza na vytvorenie teoretického rámca poskytujúceho štruktúru a usmernenie pre ďalší priebeh práce, pričom slúžil ako základ pre analytickú časť práce. V rámci analytickej časti práce slúžila syntéza

na premenu získaných informácií do prehľadného a súvislého výstupu. Vďaka nej dokážeme vyvodit' závery a interpretovať výsledky práce (Ochrana, 2019).

Rovnako bola v práci aplikovaná aj metóda indukcie. Jedná sa o proces, kedy dochádza k vytváraniu všeobecných záverov vychádzajúcich z pozorovania, skúseností alebo dát. Často sa využíva pri odvodzovaní všeobecných pravidiel alebo zákonitostí z konkrétnych prípadov alebo údajov (Ochrana, 2019). Indukciu sme v teoretickej časti aplikovali pri odhaľovaní nových tendencií či všeobecnej pravidelnosti v existujúcej literatúre či dohovore, čo prispelo k formulácii nových teoretických rámcov. V rámci analytickej časti sa indukcia využila pri hľadaní súvislostí v zozbieraných dátach, čo pomáha identifikovať dôležité faktory, ktoré ovplyvňujú skúmaný jav. Okrem toho sa používa pri prezentácii zistení z analýzy informácií, vďaka čomu je možné vyvodit' závery alebo formulovať odporúčania.

Ďalej bola aplikovaná metóda dedukcie, prostredníctvom ktorej sa podľa Ochranu (2019) vyvodzujú konkrétne závery. Spomínaná metóda sa často využíva pri aplikácii teoretických konceptov na konkrétne prípady. V rámci teoretickej časti sme metódu dedukcie použili pri spojení s existujúcou literatúrou. Tiež sa používa pri generalizácii zo všeobecných princípov či zákonov na konkrétne situácie, vďaka čomu môžeme vyvodzovať závery o jednotlivých prípadoch v kontexte známych teoretických princípov. V analytickej časti práce prispieva dedukcia k pochopeniu významu teoretických modelov a ich aplikácii v konkrétnych situáciách. Dedukciu sme použili aj pri formulovaní teoretických záverov alebo generalizácií z analýzy informácií, vďaka čomu je možné vyvodzovať závery o širšom význame.

V práci bola použitá aj metóda komparácie, ktorá slúži na porovnávanie rôznych aspektov, javov či prípadov so zámerom vymedziť ich podobnosti, rozdiely, vzory alebo vzťahy (Ochrana, 2019). V rámci teoretickej časti sme porovnávali rôzne zdroje a prístupy týkajúce sa skúmanej problematiky. V analytickej časti sme komparáciu využili pri porovnávaní získaných informácií.

V neposlednom rade bol použitý kvalitatívny prieskum v podobe pološtruktúrovaného rozhovoru, čo je metóda získavania hlbších a detailnejších informácií od participanta. Kvalitatívny rozhovor sa často využíva v situáciách, keď je dôležité pochopiť hĺbku názorov, postoje alebo skúseností ľudí a keď sa vyžaduje bohatší a kontextuálne ladený pohľad na daný jav (Ochrana, 2019). V rozhovore sme použili otvorené otázky, ktoré umožňujú participantovi vyjadriť jeho myšlienky, pocity a skúsenosti svojimi vlastnými slovami. Rozhovor sme realizovali s Key Account Managerkou pracujúcou

v súkromnej slovenskej železničnej prepravnej spoločnosti v mesiaci marec 2024. Key Account Managerka odpovedala na vopred pripravené otázky (viď príloha 1), z ktorých sme si robili poznámky a následne spracovali.

4 Výsledky práce

V nasledujúcej časti práce predkladáme výsledky práce vychádzajúce z kvalitatívneho prieskumu v podobe rozhovoru, ktorý sme realizovali v súkromnej slovenskej železničnej prepravnej spoločnosti. V kontexte získaných informácií predstavujeme v závere práce návrhy a odporúčania pre prax.

4.1 Charakteristika objektu skúmania

Objektom nášho skúmania je nemenovaná skupina – líder výroby a predaji biopalív a liehovín v rámci stredoeurópskeho regiónu, konkrétne jej vlastná súkromná slovenská železničná prepravná spoločnosť. Vzhľadom na to, že je spoločnosť významným producentom tovaru určeného na prepravu, zabezpečila si vlastného železničného dopravcu, nakoľko v skupine museli neustále riešiť prepravu tovaru a surovín, ktorá dosahovala objemy státisícov ton. Z toho dôvodu prijala skupina rozhodnutie, vďaka ktorému dokáže optimalizovať náklady za železničnú dopravu a založila vlastnú prepravnú spoločnosť. Pre tento krok sa spoločnosť rozhodla aj z dôvodu neustáleho hospodárskeho rastu na kontinente, ako aj globalizácie hospodárstva a liberalizácie železničnej dopravy vytvárajúce primárne predpoklady pre jej rozvoj (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Súkromná slovenská železničná prepravná spoločnosť bola založená v roku 2011 so sídlom v Bratislave. Ako sme už uviedli, orientuje sa na železničnú prepravu tovarov. Spoločnosť ročne prepraví veľké množstvo tonáží rôznych komodít, vrátane petrochémie, uhlia, dreva a ďalších. Prvé náklady surovín a tovaru, ktoré sa dostali do prepravy, boli súčasťou produkcie práve nemenovanej skupiny. Rozšírenie na prepravu biopalív bolo logickým krokom smerom k palivám a petrochémii. V súčasnosti prepravy spoločnosti zahŕňajú aj sypké substráty a drevo. Od založenia dokázala spoločnosť každoročne dosahovať medziročný rast v rozmedzí 20 – 30% (viď graf 1). S cieľom udržať tento rast sa spoločnosť snaží neustále rozširovať sortiment prepravovaných komodít. Medzi nedávno implementované novinky patria auto-vlaky a kontajnerové vlaky pre našich klientov. Spoločnosť disponuje novými vozňami s rôznymi objemovými kapacitami a vytvára silné partnerstvá a synergické vzťahy po celej Európe. V súčasnosti vlastní spoločnosť 2500 vozňov (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Graf 1 Hmotnosť prepraveného nákladu za obdobie rokov 2012-2023 v tonách vo vybranej súkromnej slovenskej železničnej prepravnej spoločnosti

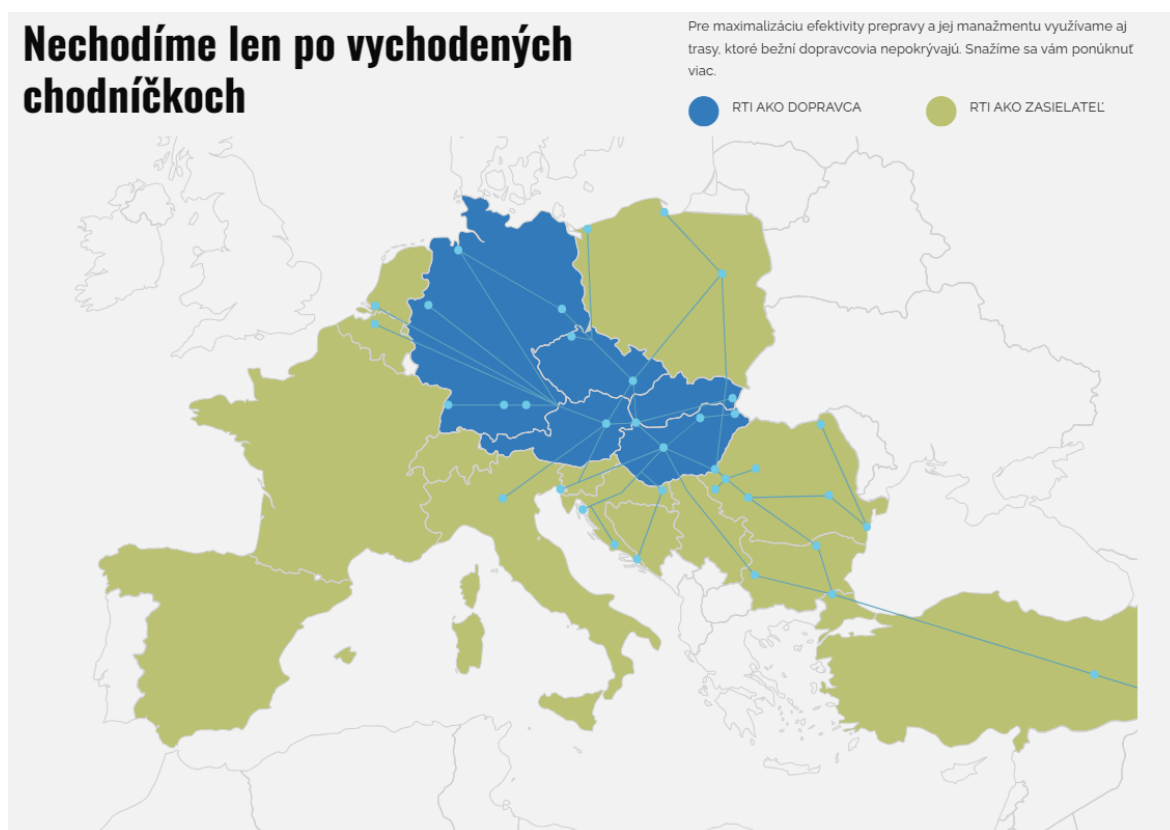


Zdroj: Interné dokumenty, 2024

Súkromná slovenská železničná prepravná spoločnosť sa neustále snaží zdokonaľovať, zlepšovať a hľadať spôsoby, ako klientom poskytnúť pridanú hodnotu. Ich dlhoročná priorita spočíva vo zvyšovaní efektivity poskytovaných riešení. Doterajšia spokojnosť klientov je odrazom kvality služieb, ktorú spoločnosť poskytuje. Práve kvalita služieb ako aj efektívne nastavenie interných procesov v spoločnosti prispeli k tomu, že získala prestížne certifikáty ako sú ISO 9001, 14001, OHSAS 18001 a GMP (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Spoločnosť využíva pre maximalizáciu efektivity prepravy a jej manažmentu aj také trasy, ktoré bežní dopravcovia nepokrývajú (viď obr. 5). Filozofia a vízia spoločnosti spočíva v kontinuálnom zvyšovaní efektivity poskytovaných riešení a komfort služieb pre klientov. Spoločnosť navrhuje komplexné logistické riešenia, ktoré sa orientujú na uspokojenie individuálnych požiadaviek zákazníkov. Spoločnosť sa môže pýšiť službou monitoringu a informovania zákazníka o polohe jeho zásielky či tovaru, ktorá zaznamenala v posledných rokoch v oblasti železničnej dopravy významný rozvoj. Spoločnosť vníma poskytovanie tejto služby za kľúčovú časť ich sprievodného servisu. Monitoring však neslúži len zákazníkovi, ale pomáha optimalizovať aj samotnú realizáciu preprav, podieľa sa teda na tvorbe synergií (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Obr. 5 Pokrývané trasy súkromnou slovenskou železničnou prepravnou spoločnosťou



Zdroj: Interné dokumenty spoločnosti, 2024

4.2 Výsledky kvalitatívneho prieskumu

V nasledujúcej časti práce prezentujeme výsledky rozhovoru s Key Account Managerkou súkromnej slovenskej železničnej prepravnej spoločnosti, pričom ju budeme označovať pojmom participantka.

1. Aký tovar a kam prepravuje spoločnosť?

V prvej otázke nás zaujímalo, aký tovar a kam prepravuje vybraná spoločnosť. Participantka uviedla, že prepravujú širokú škálu komodít, pričom ich portfólio zahŕňa viaceré kľúčové odvetvia, vrátane petrochémii, uhlia, dreva a ďalších komodít. V rámci petrochémie prepravujú ropu a ropné produkty ako benzín, naftu a petrolej, ďalej chemikálie, ako sú hnojivá a plasty. Preprava uhlia zahŕňa energetické i koksovateľné uhlie, zatiaľ čo v oblasti dreva zabezpečuje prepravu guľatiny, pilín a papierenskej buničiny. Okrem toho spoločnosť prepravuje aj ďalšie komodity, ako sú sypké substráty vrátane hnojív a krmív, automobily a kontajnery. Iche služby siahajú na viaceré trhy, pričom destinácie zahŕňajú

Slovensko, Českú republiku, Rakúsko, Maďarsko a Poľsko, s možnosťou prepravovať aj do Nemecka, Talianska či Francúzska.

2. Ako sa uzatvára preprava?

V druhej otázke nás zaujímalo, ako sa uzatvára preprava. Participantka nás odkázala na Dodatok B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) upravujúci Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM). Uviedla, že ako prvé sa vyhotoví prepravná zmluva, ktorou sa dopravca zaväzuje dopraviť tovar na určené miesto a doručiť ho prijímateľovi. Tento záväzok sa zaznamenáva v nákladnom liste, ktorý slúži ako základný dokument pre uzavretie tejto zmluvy. Nákladný list musia podpísať odosielateľ a dopravca. Dopravca taktiež potvrdzuje prevzatie tovaru na druhopise nákladného listu a tento druhopis je následne vrátený odosielateľovi.

Každá zásielka určená na prepravu musí byť sprevádzaná nákladným listom. Nákladný list, ako aj druhopis je možné spracovať aj v elektronickej podobe, pričom postupy spracovania dát musia byť rovnocenné z hľadiska ich dôkaznej hodnoty.

V súvislosti s druhou otázkou sme zisťovali, čo má byť obsahom takéhoto nákladného listu. Participantka uviedla, že by mal spravidla tento dokument obsahovať údaje ako sú:

- miesto a dátum vyhotovenia,
- meno a adresu odosielateľa,
- meno a adresu dopravcu, s ktorým bola uzavretá prepravná zmluva,
- meno a adresu osoby, ktorej je tovar skutočne expedovaný, v prípade, ak to nie je dopravca, s ktorým bola uzavretá prepravná zmluva,
- miesto a dátum, kde bude tovar prevzatý,
- miesto dodania,
- meno a adresa prijímateľa,
- označenie druhu tovaru a obalu, v prípade nebezpečného tovaru je označovaný podľa Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID),
- počet kusov tovaru a osobitné značky a čísla nevyhnutné pre identifikáciu kusového tovaru,
- číslo vozňa pri preprave vozňovej zásielky,
- číslo železničného vozidla,

- hmotnosť tovaru či iný údaj určujúci množstvo,
- zoznam dokladov, ktoré sú potrebné pre colné orgány alebo iné štátne orgány,
- výdavky súvisiace s prepravou (tam sa zaraďuje clo, dovozné a vedľajšie poplatky či iné výdavky).

Participantka tiež uviedla, že ku každej zásielke a ku každému nákladu je dôležité pristupovať individuálne. Prepravný list by mal obsahovať aj kód NHM (Harmonizovaná nomenklatúra tovaru), ktorý slúži na kódovanie tovarov v železničnej preprave. Je to zoznam tovaru, ktorý je určený na určenie jeho názvu a pozície. Prostredníctvom medzinárodných kódov dochádza k uľahčeniu prepravy a predstavujú súčasť zjednodušených prepravných postupov.

Rovnako sme zisťovali, aké najčastejšie chyby vznikajú pri vyplňovaní prepravného listu. Zistili sme, že častými chybami je nesprávne uvádzanie hrubej hmotnosti, ktorá je vždy overovaná dopravnými spoločnosťami a pri colnom odbavení, keďže by mala korešpondovať s hmotnosťou uvedenou v ostatných sprievodných dokumentoch, ako napríklad na faktúre. Pri údajoch o osobách sa často vyskytujú ďalšie nedostatky, ktoré môžu viesť k nemožnosti doručenia zásielky príjemcovi. Dôležitá je aj správna identifikácia podpisov, pretože práve podpisy sú dôležitým dôkazom o zodpovednosti jednotlivých osôb za príjem, prepravu alebo doručenie tovaru.

V spoločnosti sa snažia čo najviac eliminovať chybovosti v súvislosti s prepravným listom. Preto námatkovo zvyknú preskúmať, či sa dodržiavajú podmienky prepravy alebo či sa zásielka zhoduje s údajmi odosielateľa uvedenými v nákladnom liste.

3. Ako prebieha nakládka a vykládka tovaru?

V tretej otázke sme zisťovali, ako prebieha nakládka a vykládka tovaru. Ako sme zistili, odosielateľ a dopravca sa musia dohodnúť kto bude zabezpečovať nakladanie a vykladanie tovaru. V prípade, že dohoda neexistuje, dopravca je povinný zabezpečiť nakladanie a vykladanie kusových zásielok, zatiaľ čo pri vozňových zásielkach je povinný zabezpečiť nakladanie odosielateľ a vykladanie po doručení prijímateľovi. Ak tovar nakladá odosielateľ, zodpovedá za všetky nedostatky nakladania a je povinný dopravcovi nahradiť najmä škodu, ktorá mu vznikne v dôsledku týchto nedostatkov. Dopravca musí preukázať chybné nakladanie.

4. Aké sú dodacie lehoty pri prepravu tovaru?

V ďalšej otázke sme sa zamerali na dodacie lehoty. Zaujímalo nás, či sú stanovené určité dodacie lehoty a ak áno, aké to sú. Zistili sme, že v praxi existujú viaceré dodacie lehoty, ktoré sme spracovali do tabuľky 1.

Tab. 1. Dodacie lehoty v železničnej preprave

Typ zásielky	Typ lehoty	Dĺžka lehoty
Vozňové zásielky	Výpravná lehota	12 hodín
	Prepravná lehota za každých začatých 400 km	24 hodín
Kusové zásielky	Výpravná lehota	12 hodín
	Prepravná lehota za každých začatých 200 km	24 hodín

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa Dodatku B k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), 2024

Dopravca má právo určiť dodatočné poplatky k dobe dodania, a to najmä pri zásielkach prepravovaných po tratiach s odlišným rozchodom koľajníc, po mori alebo vnútrozemskými vodnými cestami, po ceste, ak neexistuje dostupné železničné spojenie.“

5. Aké problémy riešite v spoločnosti najčastejšie?

V piatej otázke nás zaujímalo, aké problémy riešia v spoločnosti najčastejšie. Z odpovede participantky sme zistili, že problémov môže byť viac. V súvislosti s prepravou je kritické zmeškanie dodacích lehôt. Je dôležité si uvedomiť, že železničná doprava je náchylná na meškania z rôznych dôvodov, ako napríklad zlé počasie, technické problémy alebo výluky na tratiach. Preto spoločnosť zaviedla aj sledovanie zásielok, aby nielen zákazníci, ale aj ona samotná mohla sledovať, kde sa tovar nachádza a teda zákazníka vždy dostatočne informovať o meškaní zásielky.

Ďalej sme zistili, že pri preprave môže dôjsť k poškodeniu zásielky. Z toho dôvodu má spoločnosť prepravu poistenú pre prípad poškodenia tovaru. V spoločnosti sú vypracované procesy na riešenie nárokov v prípade, že k poškodeniu tovaru dôjde.

Tiež sme zistili, problematické môžu byť aj colné formality. Preprava tovaru cez hranice môže byť zložitá a zdĺhavá kvôli colným formalitám. Preto musí mať spoločnosť v „malíčku“ znalosti o colných predpisoch a tiež procesy na urýchlenie colného odbavenia. Participantka nás upozornila, že vždy treba myslieť na to, že schengenský región a priestor EÚ nie sú totožné v zmysle dodržiavania pravidiel jednotného trhu EÚ a pravidiel schengenského acquis. V praxi to znamená, že aj keď je väčšina krajín EÚ súčasťou schengenského priestoru, môže dôjsť k pokračovaniu prevádzkových aktivít spojených s kontrolami na hraniciach pri prekračovaní hraníc medzi jednotlivými členskými štátmi EÚ.

K samotnému colnému kódexu participantka poznamenala, že medzinárodná železničná preprava v rámci krajín EÚ podlieha colným predpisom, ktoré sú stanovené v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013, známom ako Colný kódex Únie. Tento kódex zavádza všeobecné pravidlá a postupy pre tovary vstupujúce do alebo vystupujúce z colného územia EÚ. Tieto colné predpisy nie sú hlavným právnym záväzkom v medzinárodnom práve a nezasahujú do existujúcich ustanovení medzinárodných dohôd ani iných právnych predpisov EÚ.

V neposlednom rade môže byť problematická konkurencia zo strany iných druhov dopravy. „Železničná doprava čelí tvrdej konkurencii, a to najmä cestnej dopravy a leteckej dopravy. Preto sa spoločnosť snaží čo najviac odlíšiť od konkurencie a ponúkať zákazníkom jedinečné hodnoty.

6. Aké sú najčastejšie problémy zákazníkov vašej spoločnosti?

Ďalej nás zaujímalo, aké sú najčastejšie problémy zákazníkov spoločnosti. Participantka uviedla, že sa vždy snažia vychádzať zákazníkom v ústrety a robiť všetko pre to, aby k žiadnym problémom nedošlo. Napriek tomu sa môže stať, že dôjde k poškodeniu tovaru alebo k omeškaniu zásielky. V prípade poškodenia tovaru sa to rieši ako poisťná udalosť. Pri omeškaní zásielky spoločnosť komunikuje so zákazníkom a informuje ho o dôvode omeškania a ďalšom termíne doručenia.

7. Vidíte problémy v konkrétnych trasách?

Rovnako nás zaujímalo či vidí spoločnosť nejaké problémy na konkrétnych trasách. Participantka uviedla, že nemajú žiadne problémy na konkrétnych trasách. Skôr sa niekedy môžu objaviť rôzne nástrahy, a to v podobe už spomínaného meškania či poškodenia tovaru.

Meškania vlakov môže spôsobiť viacero faktorov, ako napríklad nepriaznivé počasie, technické poruchy či výluky na tratiach. Tieto nepredvídateľné udalosti dokážu narušiť harmonogram prepravy a skomplikovať plánovanie. Ďalším rizikom je poškodenie tovaru počas prepravy. Nesprávne zaistenie, neopatrné nakladanie a vykladanie, ako aj nehody, to všetko môže viesť k strate hodnoty prepravovaného materiálu. Okrem všeobecných problémov sa na rôznych trasách vyskytujú aj špecifické prekážky. Hustá prevádzka na frekventovaných tratiach môže viesť k meškaniam, odľahlé oblasti zas trpia nepriaznivým počasím a technickými poruchami. Prechod cez hranice prináša do hry colné formality, ktoré taktiež dokážu predĺžiť čas prepravy.

8. Aký je váš názor na zodpovednosť za prepravu? Riešili ste ju niekedy v praxi?

Účastníci medzinárodnej železničnej prepravy majú podľa Dodatku B k Dohovoru COTIF aj určitú zodpovednosť. Z toho dôvodu nás zaujímal názor spoločnosti na zodpovednosť v praxi a či ju niekedy aj prakticky riešila. Participantka uviedla, že zodpovednosť považujú v spoločnosti za kľúčovú. Dopravca nesie zodpovednosť za rôzne druhy škody, ktorá vznikne:

- úplnou alebo čiastočnou stratou tovaru,
- poškodením tovaru,
- nedodržaním dodacej lehoty,
- pri preprave železničných vozidiel ako tovaru (zodpovedá za škodu, ktorá vznikne z dôvodu straty alebo poškodenia železničného vozidla, ako aj jeho súčastí, a to v čase od prevzatia až po dodanie),
- pri úbytku tovaru (súvisiaci s jeho prirodzenými vlastnosťami).

Konkrétny príklad participantka uviesť nechcela. Uviedla však, že sa v spoločnosti snažia vyvíjať maximálne úsilie v tom, aby zabránili akýmkoľvek škodám, ktoré by boli predmetom zodpovednosti a z nej vyplývajúcej náhrady škody.

9. Ako je riešená náhrada škody?

Nakoľko je zodpovednosť upravená v Dodatku B k Dohovoru COTIF, zaujímalo nás, ako je riešená otázka náhrady škody. Participantka nám ako prvé objasnila náhradu škody

pri poškodení. V prípade, ak dôjde k poškodeniu tovaru, má dopravca povinnosť zaplatiť odškodnenie, ktoré zodpovedá zníženiu hodnoty tovaru. V praxi sa táto suma vypočíta ako percento, o ktoré sa poníži hodnota tovaru.

Iné je to v prípade poškodenia železničného vozidla prepravovaného na vlastných kolesách, ktorý je podaný na prepravu ako tovar, intermodálnej prepravnej jednotky a ich súčastí, kedy sa odškodnenie obmedzuje výškou výdavkov na opravu.

Odškodnenie sa uplatňuje aj v prípade prekročenia dodacej lehoty. To však nemôže prekročiť štvornásobok dovozného.

V prípade udania hodnoty v prepravnom liste je náhrada škody nahradená práve touto uvedenou sumou.

V praxi sa môžeme stretnúť aj s odškodnením pri udaní záujmu na dodaní, kedy sa môže okrem odškodnenia požadovať aj náhrada ďalšej dokázanej škody, a to až do výšky uvedenej sumy.

V súvislosti s odškodnením participantka uviedla, že v prípade odškodnenia súvisiaceho s prepočtom do zahraničnej meny, musia byť prepočítané kurzom, ktorý je platný v deň, kedy sa odškodné uhradza. Rovnako tak participantka uviedla, že má oprávnená osoba nárok na úroky z odškodnenia, ktoré činia 5% ročne. Úroky sa účtujú v prípade reklamácie alebo podanej žaloby.

10. Ako prebiehajú reklamácie?

Takisto nás zaujímalo, ako prebiehajú reklamácie v rámci prepravy. Ako participantka uviedla, reklamáciu spravidla podáva osoba, ktorá je oprávnená uplatňovať nároky voči dopravcovi prostredníctvom súdu. Reklamácie sa v písomnej podobe posielajú tomu dopravcovi, voči ktorému je možné uplatniť nároky prostredníctvom súdu. Súčasťou reklamácie musí byť aj druhopis nákladného listu. V opačnom prípade je nutné predložiť súhlas prijímateľa či dokázať, že prijímateľ odmietol prevziať zásielku. V prípade, že reklamáciu podáva prijímateľ, musí byť predložený nákladný list.

11. Existujú ešte nejaké pravidla, normy, ktoré využívate v rámci železničnej prepravy tovaru?

V ďalšej otázke sme chceli vedieť, či spoločnosť pri preprave tovaru využíva aj iné pravidlá alebo normy, ktoré usmerňujú prepravu tovaru po železnici. Participantka uviedla,

že sa uplatňuje ešte Dohovor o „Pravidlách používania nákladných vozňov v medzinárodnej preprave“ (PGV) a Všeobecná zmluva o používaní nákladných vozňov (AVV).

V nadväznosti na odpoveď participantky sme chceli vedieť, čo je obsahom týchto pravidiel. Participantka nám opísala najdôležitejšie body týchto pravidiel, pričom sa opierala o interné dokumenty spoločnosti. Čo sa týka Dohovoru o „Pravidlách používania nákladných vozňov v medzinárodnej preprave“ (PGV), participantka uviedla, že tento dohovor tvorí prílohu B k Dohovoru o vzájomnej spolupráci v oblasti používania nákladných vozidiel. Ustanovenia dohovoru platia pre nákladné vozidlá, kontajnery, palety a prepravné pomôcky, pričom Ustanovenia platia iba medzi stranami Dohovoru, teda neupravuje právne vzťahy v prípade účasti „tretích“ strán. Dohovor nezakazuje uzatváranie dohôd, tie nesmú zasahovať do záujmov „nezúčastnených“.

Podmienkami členstva Dohovoru PGV sú:

- vlastníctvo železničnej infraštruktúry a/alebo vlastníctvo parku nákladných vozov,
- vedenie účtovníctva spojené s používaním nákladných vozov,
- záväzok dodržiavať Dohovor (vrátane PGV),
- členstvo krajiny v OSŽD – Organizácie pre spoluprácu železníc alebo úhrada členského príspevku (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Dohovor PGV upravuje práva a povinnosti vlastníckej železnice, ktorými sú:

- povinnosť prevziať svoje prázdne vozidlá bez ohľadu na to, aký je jeho technický stav (výnimku tvoria ťažko poškodené vozidlá/podvozky),
- povinnosť po návrate vozňov odstrániť vozové nálepky umiestnené preberajúcou železnicou,
- právo požiadať o urýchlenné vrátenie vlastných vozidiel,
- povinnosť spísať odovzdávkový zoznam vychádzajúci z Prílohy 3 k PGV,
- povinnosť odovzdať vozidlá tak, aby vyhovovali technickým podmienkam na základe Prílohy 1 k PGV (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Železnice používajú práva a povinnosti, medzi ktoré sa zaraďujú:

- zodpovednosť za prevzaté vozidlá – udržiavanie vozidiel v bezchybnom technickom stave,
- zákaz použitia vozňov určených na vnútroštátnu prepravu,

- povinnosť úhrady poplatkov vlastníckej železnici vyplývajúca z používania nákladných vozňov “na svojich tratiach“,
- povinnosť uskutočniť technickú a komerčnú prehliadku,
- porovnať prebraté vozidlá na základe odovzdávkového zoznamu,
- povinnosť označiť vozidlá nálepkami uvedenými v Prílohe 8 k PGV (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Ďalej Dohovor PGV upravuje právo disponovať vozidlami, kde sa uvádza:

- členovia Dohovoru majú možnosť navzájom si poskytovať vozovú výpomoc pre uskutočnenie priamych medzinárodných prepráv,
- po vykládke musia vozidlá bezodkladne vrátiť vlastníckej železnici,
- ak sa zúčastnené strany nedohodnú inak, musia byť prázdne vozidlá prevezené cez rovnaké PPS (pohraničnú prechodovú stanicu), v ktorých boli pôvodne prevzaté,
- používajúca železnica má možnosť vozidlá znovu naložiť v prípade, ak sú zásielky určené:
 - ✓ do stanice na tratiach vlastníckej železnice,
 - ✓ za vlastníčku železnice, pokiaľ cez ňu vozidlá prechádzajú,
 - ✓ do stanice blízkej vlastníckej železnici (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Dohovor PVG tiež upravuje podmienky podľa typov vozidiel, kde špecifikuje:

- špeciálne vozidlá môžu byť naložené len tovarom na ne určeným,
- nakladať iné tovary možno iba so súhlasom vlastníckej železnice,
- prázdne cisternové vozne sa musia v mieste plnenia podrobiť technickej prehliadke
- cisternové vozidlá sa musia vracat' v prázdnom stave,
- hlbinné vozidlá môžu byť znovu naložené len so súhlasom vlastníka železnice,
- prázdne vozidlá môžu byť odoslané na nakládku kdekoľvek na sieti používajúcej železnicami (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Dohovor PVG upravuje aj odškodnenie vozidiel. Za stratené sa považujú vozidlá, ktoré boli buď vyradené pre ťažké poškodenie alebo sa do 6 mesiacov z iných príčin nevrátili vlastníckej železnici. Používajúca železnica má povinnosť za stratené vozidlo nahradiť hodnotu nového vozidla. V prípade, ak na vozidle chýbajú niektoré jeho súčasti z dôvodu

odcudzenia, je možné požiadať vlastníčku alebo tranzitnú železnicu o opravu, pričom sa o tejto oprave vyhotoví zápisnica. Železnica, ktorá vozidlo opravila, vystaví účet na základe zápisu odovzdávajúcej železnici (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Čo sa týka prepravy a prestavovania podvozkov, tak platí:

- za použitie každého jedného podvozku platí vlastnícka železnica vozidla vlastnickej železnici podvozkov:
 - ✓ sadzbu vo výške 15% sadzby za použitie vozidiel,
 - ✓ nie viac ako 30% za vozidlo (bez ohľadu na počet náprav) (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Čo sa týka „Všeobecnej zmluvy o používaní nákladných vozňov“ (AVV), tá podľa participantky upravuje podmienky odovzdávania nákladných vozňov ako prepravného prostriedku na používanie dopravcami v rámci vnútroštátnej i medzinárodnej železničnej prepravy v obvode, kde sa uplatňuje pôsobnosť platného Dohovoru COTIF. Zmluva AVV je platný medzi držiteľmi a dopravcami ako používateľmi vozňov (zahŕňa naložený beh a prázdny beh ako aj prípady, ktorých sa vozeň nachádza v správe zmluvného dopravcu). V zmysle Zmluvy AVV disponuje každý držiteľ určitými povinnosťami a právami. K povinnostiam môžeme zaradiť:

- starostlivosť o vozne po technickej stránke, aby boli spôsobilé podľa platných EÚ predpisov (TSI a UIC),
- údržbu vozňov v zmysle platných predpisov,
- umožnenie dopravcovi vykonávať na vozňoch všetky nevyhnutné kontroly,
- včasné sprístupnenie informácií potrebných na bezpečnú prevádzku vozňov v elektronickej podobe dopravcom (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

K právam držiteľa môžeme zaradiť právo:

- na disponovanie s vlastnými vozňami,
- dávať pokyny dopravcovi na použitie svojich vozňov,
- v dostatočnom čase dať pokyny na prepravu prázdnych vozňov,
- na vyhovieť požiadavke držiteľa o neodovzdávanie jeho vozňov vybraným dopravcom či tretím osobám (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Rovnako má v zmysle Zmluvy AVV povinnosti a práva aj dopravca. K povinnostiam dopravcu môžeme zaradiť:

- starostlivo a hospodárne zaobchádzať s vozňami,
- vykonávať predpísané kontroly, pričom ich musí vykonávať rovnako na všetkých vozňoch bez ohľadu na ich držiteľov. Náklady na bežné kontroly nie sú držiteľovi zvlášť účtované (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

K právam dopravcu môžeme zaradiť:

- železničný prepravca má možno odmietnuť vozne v prípade, že:
 - ✓ ich prevzatie je zakázané príslušným úradom,
 - ✓ dopravca nemá možnosť si ich dočasne prevziať z prevádzkových dôvodov,
 - ✓ mimoriadne okolnosti, nezávislé od dopravcu (v prípade vyššej moci) dočasne bránia ich prevzatiu,
 - ✓ stav vozňa nezodpovedá technickým predpisom, predpisom pre údržbu či platným predpisom o nakladaní,
 - ✓ iné opodstatnené dôvody ohrozujú bezpečnú prevádzku nákladných vozňov, čo musí byť oznámené držiteľovi.
- dopravca nemôže odmietnuť svoje vlastné vozne v prípade, ak sú prázdne a behu schopné (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Participantka sa vyjadrila aj disponovaniu prázdnych vozňov v zmysle Zmluvy AVV. Podľa nej dopravca v rámci svojej komerčnej ponuky musí plniť pokyny držiteľa, ktoré sa dotýkajú prepravy prázdnych vozňov. Preprava prázdnych vozňov sa realizuje s dokumentami, ktoré môžu byť spracované v papierovej alebo elektronickej podobe, a to sú:

- Vozňový list,
- Výplatný účet,
- Dodatočné príkazy,
- Oznámenie o prepravnej prekážke,
- Oznámenie o prekážke pri dodaní (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

V prípade, ak držiteľ vozňa nedá pokyny najneskôr do vrátenia vyloženého vozňa dopravcovi, je dopravca povinný odoslať vozeň do domovskej stanice alebo geografickej zóny alebo do vopred dohodnutej stanice (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Dohovor AVV vymedzuje aj zodpovednosť pri poškodení vozňa. Dopravca, ktorý disponuje v správe vozňom, musí zodpovedať držiteľovi za škodu vzniknutou stratou alebo poškodením vozňa alebo jeho súčastí, pokiaľ nedokáže, že k poškodeniu nedošlo jeho zavinením. Železničný prepravca nie je zodpovedný za zavinenie v prípadoch ak:

- Došlo k nepredvídaným okolnostiam, ktorým železničný prepravca nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť,
- došlo k zavineniu treťou osobou,
- nebola dodržiavaná dostatočná údržba zo strany držiteľa, pričom železničný prepravca dokáže, že vozeň bezchybne používal a prehliadal,
- došlo k zavineniu zo strany držiteľa (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

V prípade spoluviny znášajú škodu zodpovední spôsobom vychádzajúcim z ich podielu na vzniku škody. Držiteľ sa nemôže odvolávať na skryté nedostatky vlastného vozňa, aby dokázal, že škodu nezavinil (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Prepravné lehoty sa uplatňujú aj pre vozne. V prípade naložených vozňov závisia prepravné lehoty od dodacích lehôt prepravného nákladu. V prípade prázdnych vozňov závisia prepravné lehoty od dohody. Ak táto dohoda chýba, platia lehoty podľa čl. 16 JPP CIM pre vozňové zásielky. Používajúci železničný prepravca nemusí ručiť za prekročenie lehôt v prípade, ak boli zapríčinené z dôvodu:

- viny držiteľa,
- pokynu držiteľa, ktorý nevyplýva zo zavinenia používajúceho železničného prepravcu,
- nedostatku na vozni alebo na zásielke, okolností, ktorým nebolo možné zabrániť zo strany používajúceho železničného prepravcu a následkom ktorých nemohol odvrátiť,
- oprávneného odmietnutia vozňa alebo zásielky podľa (Interné dokumenty spoločnosti, 2024).

Ak sa prekročia tieto lehoty, držiteľ môže požadovať od dopravcu zodpovedného za prekročenie náhradu za znemožnenie používania vozňa odškodnenie.

12. Sú podľa Vás dostatočne upravené jednotné právne predpisy pre zmluvy o užívaní železničných vozňov?

Ďalej nás zaujímal názor participantky na to, či sú podľa nej dostatočne upravené jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní železničných vozňov. Podľa názoru participantky jednotné právne predpisy týkajúce sa zmluvy o užívaní železničných vozňov by mohli byť lepšie upravené na zabezpečenie ochrany záujmov všetkých zainteresovaných strán. Konkrétne problémy môžu zahŕňať nedostatočné opatrenia na riešenie oneskorených dodávok vozňov, čo môže viesť k neplánovaným zdržaniam v preprave a narušeniu plánov zákazníkov. Ďalším problémom môže byť nejasnosť v zmluvách o užívaní vozňov, čo môže viesť k sporom medzi stranami týkajúcimi sa povinností a zodpovedností v prípade poruchy alebo škody na vozňoch. Rovnako môže byť nedostatočne upravené aj zabezpečenie náhradných vozňov v prípade havárie alebo opravy.

13. Aké dohody sa aplikujú v rámci krajín EÚ a mimo nich?

Ďalej sme sa chceli dozvedieť, aké sú dohody v rámci krajín EÚ a mimo nich, nakoľko tieto dohody sa uzatvárajú s cieľom uľahčiť medzinárodnú železničnú prepravu a zlepšiť spoluprácu medzi jednotlivými železničnými systémami. Participantka poukázala na viaceré dohody, a to:

- Dohody o medzinárodnej železničnej preprave: Tieto dohody určujú podmienky a postupy pre medzinárodnú prepravu tovarov po železnici medzi krajinami EÚ a tretími krajinami. Ich cieľom je zjednodušiť a uľahčiť medzinárodnú prepravu, vrátane harmonizácie pravidiel, colných postupov a technických noriem.
- Dohody o interoperabilite: Tieto dohody sa zaoberajú otázkami interoperability medzi železničnými systémami rôznych krajín. Ich cieľom je zabezpečiť, aby bolo možné bezproblémovo prevádzať vlaky a tovary cez hranice a medzi rôznymi železničnými sieťami.
- Dohody o bezpečnosti a regulácii: Tieto dohody stanovujú spoločné normy a postupy pre bezpečnú prevádzku železníc a prepravu tovarov po železnici medzi rôznymi krajinami. Zaoberajú sa otázkami ako bezpečnostné predpisy, kontroly a auditovanie železničných prevádzkovateľov.

- Dohody o poplatkoch a tarifách: Tieto dohody sa zaoberajú otázkami poplatkov a taríf spojených s medzinárodnou železničnou prepravou tovarov. Ich cieľom je zabezpečiť spravodlivé a transparentné stanovenie poplatkov a taríf pre všetkých účastníkov medzinárodnej prepravy.

4.3 Zhodnotenie výsledkov kvalitatívneho prieskumu

Na základe realizovaného kvalitatívneho prieskumu môžeme vyvodiť súhrnné zhodnotenie aplikácie COTIF v praxi. Predmetom skúmania bola súkromná slovenská železničná spoločnosť zaoberajúca sa prepravou širokej škály komodít, vrátane petrochémií, uhlia, dreva a ďalších. Ich služby siahajú na viaceré trhy, vrátane Slovenska, Českej republiky, Rakúska, Maďarska a Poľska, s možnosťou prepravy aj do Nemecka, Talianska či Francúzska.

Preprava sa v zmysle COTIF uzatvára na základe prepravnej zmluvy podľa Jednotných právnych predpisov pre medzinárodnú železničnú prepravu tovaru (CIM). Každá zásielka musí byť sprevádzaná nákladným listom, ktorý obsahuje dôležité údaje o odosielateľovi, dopravcovi, prijímateľovi, tovare a pod. Tento dokument sa môže spracovať aj v elektronickej podobe. Pri vyplňovaní nákladného listu je dôležité dodržať správne údaje, ako je hrubá hmotnosť, identifikácia osôb a podpisy, aby nedochádzalo k chybám či problémom pri doručovaní. Spoločnosť sa snaží minimalizovať chyby v dokumentácii a pravidelne kontroluje, či sa dodržiavajú podmienky prepravy a či sa údaje z nákladných listov zhodujú s realitou.

Čo sa týka nakladania a vykladania tovaru sme zistili, že odosielateľ a dopravca sa musia dohodnúť na tom, kto bude zabezpečovať túto činnosť. V prípade absencie dohody je dopravca povinný zabezpečiť nakladanie a vykladanie kusových zásielok, pričom pri vozňových zásielkach je táto povinnosť rozdelená medzi odosielateľa a prijímateľa. Ak tovar nakladá odosielateľ, je zodpovedný za nedostatky a musí nahradiť prípadnú škodu dopravcovi.

V otázke dodacích lehôt existujú rôzne typy lehôt pre vozňové a kusové zásielky. Napríklad výpravná lehota je 12 hodín, pričom prepravná lehota sa určuje za každých začatých 400 km pre vozňové zásielky a za každých začatých 200 km pre kusové zásielky. Dopravca má tiež právo na dodatočné poplatky za dobu dodania, najmä pri špecifických trasách, ako sú trate s odlišným rozchodom koľajníc, preprava po mori alebo

vnútrozemskými vodnými cestami, alebo v prípade neexistencie dostupného železničného spojenia.

K najčastejším problémom, ktorým čelí spoločnosť v rámci prepravy, patria zmeškanie dodacích lehôt, poškodenie tovaru, colné formality a konkurencia zo strany iných dopravných druhov. K zmeškaniu dodacích lehôt dochádza v dôsledku zlého počasia, technických problémov alebo výluky na tratiach. Spoločnosť sa snaží riešiť tento problém prostredníctvom sledovania zásielok a informovania zákazníkov o ich aktuálnom stave. Pre prípad poškodenia tovaru počas prepravy je preprava poistená a spoločnosť má vypracované procesy na riešenie nárokov v prípade poškodenia tovaru. V prípade problémov s colnými formalitami musí mať spoločnosť detailné znalosti o colných predpisoch a procesy na urýchlenie colného odbavenia. Okrem toho, železničná doprava čelí tvrdej konkurencii zo strany cestnej a leteckej dopravy, čo vyžaduje, aby sa spoločnosť snažila odlišiť od konkurencie a ponúkať zákazníkovi jedinečné hodnoty.

V otázke najčastejších problémov zákazníkov spoločnosti sa v nej vždy snažia zákazníkovi vychádzať v ústrety a minimalizovať problémy. V prípade poškodenia tovaru sa to rieši ako poisťná udalosť, a pri zmeškaní zásielky spoločnosť komunikuje so zákazníkovi a informuje ho o dôvodoch a ďalšom termíne doručenia.

Na určitých trasách neexistujú špecifické problémy, ale môžu sa vyskytnúť rôzne nástrahy, ako sú meškania vlakov spôsobené nepriaznivým počasím, technickými problémami alebo výlukami na tratiach, a tiež riziko poškodenia tovaru počas prepravy.

V súvislosti so zodpovednosťou za prepravu tovaru sme je zdôrazňovaný kľúčový význam zodpovednosti, pričom dopravca nesie zodpovednosť za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením tovaru, ako aj za nedodržanie dodacej lehoty. Okrem toho, dopravca je zodpovedný aj za škodu pri preprave železničných vozidiel a za úbytok tovaru, pričom musí byť úbytok v súlade s príslušnými normami. Spoločnosť sa snaží maximalizovať úsilie na zabránenie a minimalizáciu všetkých druhov škôd a následnej zodpovednosti za ne.

Rovnako sme sa venovali spôsobom riešenia náhrady škody v rámci prepravy. Bol nám objasnený postup pri poškodení tovaru, pri ktorom dopravca má povinnosť zaplatiť odškodnenie zodpovedajúce zníženiu hodnoty tovaru. V prípade poškodenia železničného vozidla či intermodálnej prepravnej jednotky sa odškodnenie obmedzuje na výdavky na opravu. V prípade prekročenia dodacej lehoty sa odškodnenie obmedzuje na štvornásobok dovozného. Reklamácie sa zvyčajne podávajú písomne a musia obsahovať nákladný list a súhlas prijímateľa alebo dôkaz o jeho odmietnutí prevziať zásielku. Reklamácie sa väčšinou

podávajú osobou oprávnenou uplatňovať nároky voči dopravcovi, a to prostredníctvom súdu. Písomná reklamácia sa posiela dopravcovi a musí obsahovať nákladný list. V prípade, že reklamáciu podáva prijímateľ, je potrebné predložiť nákladný list.

V rámci železničnej prepravy sa uplatňuje aj Dohovor o „Pravidlách používania nákladných vozňov v medzinárodnej preprave“ (PGV) a Všeobecnú zmluvu o používaní nákladných vozňov (AVV). Dohovor PGV tvorí prílohu B k Dohovoru o vzájomnej spolupráci v oblasti používania nákladných vozidiel. Jeho ustanovenia upravujú používanie nákladných vozidiel, kontajnerov, pásov a iných prepravných pomôcok. Tieto pravidlá platia medzi signatármi dohovoru a nezakazujú dohody, ktoré by zasahovali do záujmov tretích strán. Členstvo v dohovore si vyžaduje vlastníctvo železničnej infraštruktúry alebo parku nákladných vozov, vedieť viesť účtovníctvo spojené s používaním nákladných vozňov a dodržiavať dohovor. Dohovor upravuje práva a povinnosti vlastnickej železnice, ako aj práva a povinnosti používajúcej železnice.

Zmluva AVV upravuje podmienky týkajúce sa odovzdávania nákladných vozňov prepravcom v rámci vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej prepravy. Platí v rámci pôsobnosti platného COTIF. Zmluva AVV stanovuje práva a povinnosti držiteľov a dopravcov týkajúce sa používania nákladných vozňov. Držitelia majú povinnosti ako starostlivosť o vozne podľa technických predpisov, vykonávanie údržby, umožnenie potrebných kontrol prepravcom a poskytnutie informácií potrebných na bezpečnú prevádzku. Naopak, majú právo disponovať so svojimi vozňami a dávať pokyny prepravcom. Dopravcovia majú povinnosti ako starostlivosť a hospodárne zaobchádzanie s vozňami, vykonávanie predpísaných kontrol a rešpektovanie pokynov držiteľa. Majú právo odmietnuť prevziať vozne v prípade technických problémov alebo bezpečnostných rizík. Zmluva AVV taktiež upravuje zodpovednosť za poškodenie vozňov. Dopravca je zodpovedný za škodu, pokiaľ ju nezavinil a môže niest' spoluzodpovednosť pri vzniku škody. Držiteľ nemôže poukazovať na skryté nedostatky vozňa na ospravedlnenie škody. Prepravné lehoty pre naložené a prázdne vozne závisia od dohodnutých termínov. Dopravca nie je zodpovedný za prekročenie lehôt v určitých prípadoch, napríklad ak bolo prekročenie spôsobené držiteľom alebo technickými nedostatkami na vozni. V prípade porušenia lehôt držiteľ môže požadovať odškodnenie od dopravcu. AVV teda poskytuje jasné usmernenia pre používanie nákladných vozňov v železničnej preprave, čím prispieva k efektívnemu a bezpečnému fungovaniu tohto systému.

Jednotné právne predpisy týkajúce sa zmlúv o užívaní železničných vozňov by mohli byť lepšie upravené na zabezpečenie ochrany záujmov všetkých zainteresovaných strán.

Medzi problémy patrí nedostatočné riešenie oneskorených dodávok vozňov, nejasnosti v zmluvách týkajúce sa povinností a zodpovedností v prípade škody alebo poruchy, a nedostatočné zabezpečenie náhradných vozňov v prípade havárie alebo opravy.

V rámci krajín EÚ a mimo nich existujú dohody, ktoré sú zamerané na uľahčenie medzinárodnej železničnej prepravy a zlepšenie spolupráce medzi železničnými systémami. Tieto dohody zahŕňajú najmä dohody o medzinárodnej železničnej preprave, dohody o interoperabilite, dohody o bezpečnosti a regulácii, dohody o poplatkoch a tarifách. Tieto dohody sú kľúčové pre harmonizáciu a efektívnu medzinárodnú železničnú prepravu a zabezpečujú, že prevádzka prebieha podľa jasných noriem a postupov.

Odpovede participantky vyjadrujú komplexné postupy a pravidlá týkajúce sa železničnej prepravy a nakladania s tovarom. Súhlasíme s väčšinou ustanovení, pretože zabezpečujú jasné usmernenia a pravidlá pre všetky zúčastnené strany, čo prispieva k efektívnejšej a bezpečnejšej preprave.

Nakladanie a vykladanie tovaru je kritickou časťou prepravy, a je dôležité, aby sa odosielateľ a dopravca dohodli na ich zabezpečení. V prípade zmeškania dodacích lehôt alebo poškodenia tovaru je nevyhnutné mať jasne stanovené postupy na riešenie reklamácií a náhradu škôd.

Dohovory ako PGV a AVV a dohody o medzinárodnej spolupráci sú dôležité pre zabezpečenie interoperability a bezpečnosti medzinárodnej železničnej prepravy. Harmonizácia a jasné normy zlepšujú prevádzku a znižujú riziko sporov medzi zainteresovanými stranami.

Napriek tomu existujú oblasti, ktoré by mohli byť ešte lepšie upravené, ako je riešenie oneskorených dodávok a nedostatočné zabezpečenie náhradných vozňov v prípade havárie. Lepšie právne predpisy by mohli ochrániť záujmy všetkých strán a zabezpečiť hladký chod železničnej prepravy.

5 Diskusia

Železničná preprava má oproti cestnej nesporné výhody, a to najmä čo do možnosti prepravy ťažkých kusov a hromadných substrátov, vyššej bezpečnosti prepravného systému a menšej záťaže životného prostredia. Medzinárodná železničná doprava je prevádzkovaná na podklade Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave – COTIF, ktorej neoddeliteľnou súčasťou sú Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb (CIV), Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM), Jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní vozňov (CUV) a Jednotné právne predpisy pre zmluvu o užívaní železničnej infraštruktúry (CUI).

Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave – CIM – dodatok B k Dohovoru platia pre všetky zásielky, ktoré boli podané na prepravu na základe priameho nákladného listu vystaveného na prepravnú cestu, prechádzajúce po území najmenej dvoch štátov po tratiach, ktoré sú v zozname dohovoru zapísané. Prepravnou zmluvou sa dopravca zaväzuje, že za odplatu prepraví zásielku na miesto určenia a tam ju dodá príjemcovi. Spomínaná prepravná zmluva je zaznamenávaná v nákladnom liste, ktorý má jednotný vzor a ktorý podpisujú odosielateľ a dopravca (Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM), 2006).

Doprovca zodpovedá za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením tovaru v čase od prijatia tovaru do jeho dodania. Dopravca je ďalej zodpovedný aj za škodu vzniknutú prekročením dodacej lehoty nezávisle na tom, ktoré železničné infraštruktúry použije. Dopravca sa môže zbaviť svojej zodpovednosti, ak došlo k strate, poškodeniu alebo prekročeniu dodacej lehoty zavinením alebo príkazom oprávnenej osoby, osobitnými chybami tovaru alebo okolnosťami, ktorým dopravca nemohol zabrániť a ktorých následky nemohol odvrátiť, pričom dôkazné bremeno leží na dopravcovi. Ak vykonáva prepravu viaceru dopravcov, zodpovedá každý dopravca za vykonanie prepravy po celej trase až po dodanie. Predpisy CIM rozoznávajú odškodnenie za úplnú alebo čiastočnú stratu tovaru, kde sa cena určuje podľa ceny na burze, ďalej odškodnenie za úbytok hmotnosti, za poškodenie tovaru a za prekročenie dodacej lehoty (Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM), 2006).

Na základe realizovaného kvalitatívneho výskumu a záverov z neho vyplývajúcich môžeme zodpovedať na zadané výskumné otázky. V prvej výskumnej otázke *Aké sú hlavné ciele a princípy Dohovoru COTIF?* nás zaujímali ciele a princípy, ktoré z dohovoru

vyplývajú. Zistili sme, že Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) si kladie za cieľ vytvoriť jednotný právny rámec pre medzinárodnú železničnú dopravu a zabezpečiť jej efektívne fungovanie medzi účastníkmi. Primárnymi princípmi Dohovoru COTIF sú:

- Harmonizácia právnych noriem – COTIF sa usiluje o harmonizáciu právnych predpisov týkajúcich sa medzinárodnej železničnej dopravy, aby sa vytvorili jednotné pravidlá a postupy pre všetkých účastníkov.
- Zlepšenie interoperability – jedným z cieľov COTIF je zabezpečiť interoperabilitu medzi rôznymi národnými železničnými systémami, čo umožňuje plynulý pohyb vlakov cez hranice a medzi rôznymi sieťami.
- Ochrana práv a záujmov účastníkov – Dohovor sa snaží chrániť práva a záujmy všetkých strán zúčastnených na medzinárodnej železničnej preprave, vrátane prevádzkovateľov, dopravcov, držiteľov vozňov a cestujúcich.
- Umožnenie medzinárodnej železničnej prepravy – COTIF má za cieľ uľahčiť medzinárodnú železničnú prepravu tovarov a cestujúcich tým, že poskytuje jednotný rámec pre uzatváranie zmlúv a riadenie prepravných operácií.
- Riešenie sporov a konfliktov – Dohovor obsahuje mechanizmy na riešenie sporov a konfliktov medzi účastníkmi medzinárodnej železničnej dopravy, čím prispieva k zabezpečeniu stability a spoľahlivosti prepravného systému.

Tieto ciele a princípy spoločne tvoria základný rámec, ktorý umožňuje efektívnu a bezpečnú medzinárodnú železničnú prepravu a podporuje spoluprácu medzi jednotlivými krajinami a železničnými spoločnosťami.

V druhej výskumnej otázke *Aké sú práva a povinnosti slovenského súkromného železničného prepravcu podľa Dohovoru COTIF?* nás zaujímali práva a povinnosti slovenského železničného prepravcu v zmysle dohovoru. Zistili sme, že práva a povinnosti slovenského súkromného železničného prepravcu podľa Dohovoru COTIF sú stanovené v súlade s ustanoveniami tohto medzinárodného dohovoru. V súvislosti s právom prepravcu môžeme spomenúť nasledovné:

- Disponovanie vozidlami – súkromný železničný prepravca má právo disponovať vozidlami, ktoré sú mu poskytnuté na používanie v rámci zmluvných dohôd alebo nájomných zmlúv.

- Účasť na medzinárodnej železničnej preprave – súkromný prepravca môže využívať svoje vozidlá na účasť v medzinárodnej železničnej preprave, ak sú splnené podmienky a povolenia vyplývajúce z Dohovoru COTIF.
- Požiadavky na údržbu a bezpečnosť – súkromný železničný prepravca má právo požadovať dodržiavanie bezpečnostných a údržbových noriem zo strany držiteľov vozidiel, aby zabezpečil bezpečnosť a spoľahlivosť železničnej prepravy.
- Vyplácanie náhrad a odškodnenie – v prípade poruchy vozidiel alebo iných problémov súkromný prepravca má právo na náhrady a odškodnenie podľa ustanovení Dohovoru COTIF, ak je porušená zmluvná dohoda alebo ak dôjde k škode zavinenej inou stranou.

V súvislosti s povinnosťami prepravcu môžeme spomenúť nasledovné:

- Dodržiavanie bezpečnostných noriem – súkromný železničný prepravca je povinný dodržiavať bezpečnostné predpisy a normy uvedené v Dohovore COTIF a zabezpečiť, aby jeho činnosti neohrozovali bezpečnosť železničnej dopravy.
- Účasť na dohodnutých kontrolách a auditoch – prepravca musí súhlasiť s pravidelnými kontrolami a auditmi, ktoré sa vykonávajú na zabezpečenie dodržiavania noriem a predpisov Dohovoru COTIF a na overenie technickej stavu a bezpečnosti vozidiel.
- Informovanie a spolupráca – súkromný prepravca je povinný poskytovať príslušné informácie a spolupracovať s ostatnými zainteresovanými stranami, vrátane držiteľov vozidiel, na zabezpečenie bezpečnej a spoľahlivej železničnej prepravy.
- Plnenie zmluvných povinností – prepravca musí plniť svoje zmluvné povinnosti vyplývajúce zo zmluvných dohôd alebo nájomných zmlúv týkajúcich sa používania vozidiel v súlade s Dohovorom COTIF a vnútroštátnymi právnymi predpismi.

V tretej otázke Ako Dohovor COTIF upravuje otázky zodpovednosti za škodu v medzinárodnej železničnej doprave? nás zaujímala zodpovednosť za škodu v rámci medzinárodnej železničnej prepravy. Ak sme zistili, dohovor upravuje otázky zodpovednosti za škodu prostredníctvom jasne definovaných ustanovení, ktoré stanovujú práva a povinnosti jednotlivých zúčastnených strán. Medzi hlavné aspekty ako Dohovor COTIF rieši zodpovednosť za škodu patria:

- Základné pravidlá zodpovednosti – Dohovor COTIF stanovuje základné právne rámce pre určenie zodpovednosti za škodu v medzinárodnej železničnej doprave. Tieto pravidlá sa vzťahujú na rôzne aspekty železničnej prepravy, vrátane prepravných zmlúv, použitia vozidiel a manipulácie s nimi.
- Strany zodpovedné za škodu – Dohovor COTIF jasne určuje, ktoré strany sú zodpovedné za škodu v prípade jej vzniku. Zodpovednosť môže byť pripísaná držiteľovi vozidla, prepravcovi, nakladateľovi alebo iným zúčastneným stranám v závislosti od okolností, ktoré viedli k vzniku škody.
- Zodpovednosť za škodu vzniknutú počas prepravy – Dohovor COTIF upravuje zodpovednosť za škodu, ktorá vznikne počas prepravy tovaru železnicou. Tieto ustanovenia zahŕňajú otázky týkajúce sa poškodenia alebo straty nákladu, zranenia osôb alebo iných škôd spôsobených železničnou dopravou.
- Limitácie zodpovednosti – Dohovor COTIF obsahuje ustanovenia o limitácii zodpovednosti, ktoré obmedzujú maximálnu sumu, za ktorú môže byť železničný prepravca zodpovedný v prípade škody. Tieto limity môžu byť rôzne podľa typu škody a okolností, v ktorých k nej došlo.
- Zabezpečenie náhrady a odškodnenia – Dohovor COTIF stanovuje postupy a procesy na zabezpečenie náhrady a odškodnenia v prípade vzniku škody v medzinárodnej železničnej doprave. Tieto postupy zahŕňajú podanie nároku, vykonanie vyšetrovania a posúdenie zodpovednosti, ako aj vyplatenie primeranej náhrady alebo odškodnenia postihnutým stranám.

V súvislosti so slovenským súkromným železničným prepravcom v kontexte Dohovoru COTIF navrhujeme viaceré odporúčania. Prvým z nich je dôkladné pochopenie právnych predpisov, ktoré považujeme za kľúčové pre súkromných železničných prepravcov, vďaka čomu môžu úspešne vykonávať svoju činnosť v súlade s Dohovorom COTIF a jeho prílohami. To si vyžaduje dôkladnú štúdiu textu Dohody a porozumenie jej primárnych princípov, ktoré sa týkajú železničnej prepravy. Železniční prepravcovia by mali jasne chápať zodpovednosť za škodu vznikajúcu počas prepravy, ako aj limity ich zodpovednosti vychádzajúce z dohody. Rovnako by mali mať prehľad o postupoch na zabezpečenie náhrady a odškodnenia v prípade vzniku škôd. Dôkladné pochopenie právnych predpisov Dohovoru COTIF zahŕňa aj identifikáciu ďalších relevantných aspektov ovplyvňujúcich železničnú prepravu. Hovoríme predovšetkým o požiadavkách na

dokumentáciu, bezpečnostné normy či ďalšie dôležité aspekty, ktoré je nevyhnutné brať do úvahy pri vykonávaní medzinárodnej železničnej prepravy.

Druhým odporúčaním je implementácia všetkých bezpečnostných predpisov, technických noriem a požiadaviek uvedených v Dohovore COTIF, čo zahŕňa identifikáciu noriem, ktoré sa týkajú technických špecifikácií vozidiel, ako i požiadaviek na bezpečnosť prevádzky, vrátane rôznych bezpečnostných opatrení a postupov. Je dôležité, aby súkromní prepravcovia venovali osobitnú pozornosť dodržiavaniu týchto noriem a predpisov, a to vykonávaním pravidelných kontrol a údržby ich vozidiel. Nevyhnutné je monitorovať stav železničných vozidiel, ich technickú bezpečnosť a funkčnosť, ako aj vykonávať pravidelnú údržbu a servisné práce pre zabezpečenie ich bezchybnej prevádzky. Okrem toho považujeme za dôležité, aby disponovali súkromní prepravcovia etablovanými postupmi a systémami riadenia rizika zahŕňajúce monitorovanie bezpečnostných aspektov ich prevádzky a identifikáciu prípadných rizík. Spomínané postupy by mali mať prepravcovia prispôbené konkrétnym podmienkam a požiadavkám ich železničnej prepravy s cieľom minimalizovania rizík a zabezpečenia bezpečnosti a spoľahlivosti celého systému.

Ďalším odporúčaním je zlepšenie manažmentu rizika, čo môže prispieť k zlepšeniu bezpečnosti, spoľahlivosti a efektivity prevádzky prepravcu v železničnej doprave. Tento proces zahŕňa viacero krokov a opatrení, ktorých cieľom je identifikovať, hodnotiť a minimalizovať riziká spájajúce sa s medzinárodnou železničnou dopravou. Ako prvý krok pri zlepšovaní manažmentu rizika považujeme vykonávanie auditov bezpečnosti, čo zahŕňa detailnejšie preskúmanie bezpečnostných systémov, postupov či praktík spoločnosti zacielených na identifikáciu možných slabín a rizík. V rámci auditu bezpečnosti môže byť zahrnuté aj posúdenie dodržiavania právnych predpisov a medzinárodných noriem či analýza štatistík nehôd a incidentov pre identifikáciu oblastí, kde je nutné zlepšenie. Ďalší dôležitý aspekt manažmentu rizika predstavuje riadenie prevádzkových rizík v podobe identifikácie a hodnotenia rôznych prevádzkových rizík, ktoré sa spájajú s medzinárodnou železničnou dopravou (napr. technické poruchy, dopravné nehody, zlyhanie infraštruktúry či problémy s logistikou). V kontexte analýzy majú spoločnosti vypracovať a implementovať opatrenia pre minimalizovanie týchto rizík a zabezpečenie bezpečnej a spoľahlivej prevádzky. Za dôležité považujeme aj zabezpečenie primeraného poistenia zo strany súkromných železničných prepravných spoločností, aby sa dokázali ochrániť pred možnými finančnými následkami prípadných škôd alebo incidentov, ktoré sa spájajú s medzinárodnou železničnou dopravou (napr. poistenie vozidiel, nákladu, zodpovednosti voči tretím stranám).

Ďalším odporúčaním je zlepšenie spolupráce a komunikácie súkromných železničných prepravcov s ostatnými zúčastnenými stranami, vrátane verejných prevádzkovateľov železníc, nakladateľov a ďalších prepravcov. Spolupráca a komunikácia by sa mala zacielať na dosiahnutie bezpečnej, spoľahlivej a efektívnej medzinárodnej železničnej prepravy. Prvým krokom v zlepšovaní spolupráce a komunikácie je identifikovať a pochopiť potrebné zúčastnené strany a ich role v kontexte medzinárodnej železničnej prepravy. Súkromní železniční prepravcovia by mali vedieť, kto sú ich hlavní partneri a ako môžu efektívne spolupracovať s každou zúčastnenou stranou pre dosiahnutie spoločných cieľov. Následne považujeme za dôležité vytvoriť otvorené a transparentné komunikačné kanály medzi všetkými zúčastnenými stranami v podobe pravidelných stretnutí, konzultácií a výmeny informácií, aby sa zabezpečilo úplné porozumenie a koordinácia všetkých aspektov medzinárodnej železničnej prepravy. Osobitne dôležitá je spolupráca a komunikácia s verejnými prevádzkovateľmi železníc, nakoľko tieto organizácie poskytujú infraštruktúru a služby potrebné pre medzinárodnú železničnú prepravu. Súkromní prepravcovia by mali viesť otvorený dialóg so spomínanými orgánmi pre zabezpečenie dodržiavania pravidiel a noriem, ako aj efektívne využitie železničnej infraštruktúry.

Posledným odporúčaním je neustále vzdelávanie a školenie zamestnancov, ktoré považujeme za kľúčové pre súkromných železničných prepravcov so zámerom úspešne konkurovať v dynamickom prostredí medzinárodnej železničnej dopravy. Vďaka investíciám do odborného rozvoja zamestnancov je možné zabezpečiť informovanie o najnovších trendoch, technológiách a právnych predpisoch, ktoré sa týkajú ich odvetvia. Považujem za dôležité porozumieť najnovším vývojom v oblasti medzinárodnej železničnej dopravy, čo zahŕňa sledovanie a analýzu nových technologických inovácií či zmien v legislatíve a reguláciách týkajúcich sa železničnej prepravy. Zamestnanci by mali byť oboznámení s najnovšími trendmi v odvetví, aby mohli efektívne reagovať na nové výzvy a príležitosti. Samozrejmosťou je oboznámenie zamestnancov s právnymi predpismi ovplyvňujúcimi ich prácu v rámci medzinárodnej železničnej dopravy. To samozrejme zahŕňa dostatočné pochopenie ustanovení Dohovoru COTIF a jeho príloh, ako aj ďalších medzinárodných noriem a smerníc týkajúcich sa bezpečnosti, ochrany životného prostredia, zodpovednosti a ďalších relevantných oblastí. Školenia by mali poskytnúť zamestnancom nevyhnutné znalosti a zručnosti na dodržiavanie týchto noriem a predpisov v ich každodennej praxi.

Záver

Dohovor COTIF predstavuje kľúčový rámec pre medzinárodnú železničnú dopravu, ktorý sa v súčasnosti uplatňuje aj v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu. Tento dohovor stanovuje práva a povinnosti pre všetkých účastníkov medzinárodnej železničnej prepravy a poskytuje mechanizmy na riešenie sporov a zodpovednosti. Implementácia tohto dohovoru do slovenského právneho systému zabezpečuje konzistentnosť a jednotnosť pravidiel pre všetkých zúčastnených.

Hlavným cieľom práce je charakterizovať Dohovor COTIF a jeho dodatky a ich využitie v praxi v rámci medzinárodnej železničnej prepravy tovaru. V práci objasňujeme, akým spôsobom tieto právne predpisy ovplyvňujú a regulujú medzinárodnú železničnú prepravu a ako prispievajú k bezpečnosti a efektívnosti tohto druhu dopravy. Na základe analýzy a hodnotenia naformulujeme odporúčania a návrhy na optimalizáciu uplatňovania COTIF v podmienkach slovenského súkromného železničného prepravcu.

Medzi hlavné ciele a princípy Dohovoru COTIF patrí zabezpečenie bezpečnej, spoľahlivej a efektívnej železničnej prepravy, ako aj ochrana práv a záujmov zmluvných strán. Dohovor tiež stanovuje technické normy a štandardy pre železničné vozne a infraštruktúru, čím sa zabezpečuje ich technická kompatibilita a interoperabilita. V kontexte medzinárodnej železničnej prepravy a obchodu predstavuje Dohovor COTIF dôležitý nástroj na zlepšenie právneho prostredia a podmienok pre účastníkov železničnej dopravy. Jeho uplatnenie prispieva k zjednodušeniu a harmonizácii obchodných procesov a zároveň zvyšuje dôveru a istotu v medzinárodnom obchode.

V súlade s Dohovorom COTIF sme identifikovali dôležité aspekty, ktoré riadia jeho činnosť v medzinárodnej železničnej preprave. Práva súkromného železničného prepravcu sú stanovené v súlade s ustanoveniami tohto medzinárodného dohovoru a zahŕňajú právo disponovať vozidlami, účasť na medzinárodnej železničnej preprave, uplatňovanie požiadaviek na údržbu a bezpečnosť, ako aj vyplácanie náhrad a odškodnenie v prípade problémov. Pokiaľ ide o povinnosti prepravcu, súkromný železničný prepravca je povinný dodržiavať bezpečnostné normy, zúčastniť sa dohodnutých kontrol a auditov, poskytovať informácie a spolupracovať s ostatnými zainteresovanými stranami a plniť svoje zmluvné povinnosti v súlade s Dohovorom COTIF a vnútroštátnymi právnymi predpismi. Tieto práva a povinnosti vytvárajú rámec pre bezpečnú, spoľahlivú a efektívnu železničnú prepravu, ktorá prispieva k zlepšeniu medzinárodného obchodu a mobility cestujúcich. Dohovor

COTIF tak zohráva kľúčovú úlohu v regulácii a harmonizácii železničnej dopravy a posilňuje dôveru účastníkov v medzinárodnej železničnej preprave.

Dohovor upravuje otázky zodpovednosti za škodu prostredníctvom jasne definovaných ustanovení, ktoré stanovujú práva a povinnosti jednotlivých zúčastnených strán. Medzi hlavné aspekty, ako Dohovor COTIF rieši zodpovednosť za škodu, patria základné pravidlá zodpovednosti (vzťahujú sa na rôzne aspekty železničnej prepravy, vrátane prepravných zmlúv, použitia vozidiel a manipulácie s nimi), strany zodpovedné za škodu (zodpovednosť môže byť pripísaná držiteľovi vozidla, prepravcovi, nakladateľovi alebo iným zúčastneným stranám v závislosti od okolností, ktoré viedli k vzniku škody), zodpovednosť za škodu vzniknutú počas prepravy (ustanovenia zahŕňajú otázky týkajúce sa poškodenia alebo straty nákladu alebo iných škôd spôsobených železničnou dopravou), limitácie zodpovednosti (podľa typu škody a okolností, v ktorých k nej došlo), zabezpečenie náhrady a odškodnenia (podanie nároku, vykonanie vyšetrovania a posúdenie zodpovednosti, ako aj vyplatenie primeranej náhrady alebo odškodnenia postihnutým stranám).

V súvislosti so slovenskými súkromnými železničnými prepravcami v kontexte Dohovoru COTIF sme navrhli viaceré odporúčania. Považujeme za dôležité, aby súkromný železničný prepravca dôkladne pochopil ustanoveniam a princípom Dohovoru COTIF, vrátane jeho príloh, vrátane pochopenia zodpovednosti za škodu, limitov zodpovednosti a postupov pre zabezpečenie náhrady a odškodnenia. Súkromným prepravcom odporúčame implementovať všetky bezpečnostné normy a požiadavky uvedené v dohovore, vrátane technických noriem, pravidelných kontrol a údržby vozidiel. Ďalej je považujeme za vhodné zvážiť implementáciu efektívneho manažmentu rizika s cieľom identifikovať a minimalizovať možné riziká spojené s medzinárodnou železničnou dopravou. Tento manažment zahŕňa aj vykonávanie auditov bezpečnosti a riadenie prevádzkových rizík. Zlepšenie spolupráce a komunikácie so všetkými zainteresovanými stranami, vrátane verejných prevádzkovateľov železníc a nakladateľov, môže prispieť k bezpečnejšej a efektívnejšej medzinárodnej železničnej preprave. Nakoniec, investícia do neustáleho vzdelávania a školenia zamestnancov pomôže zabezpečiť, aby zamestnanci boli vždy informovaní o najnovších vývoch v oblasti a súvisiacich právnych predpisoch, čím sa zvýši kvalita a bezpečnosť prepravy.

Zoznam použitej literatúry

- BUDAMAR.SK. 2006a. *Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM)*. [online]. 2006. [cit. 2023-12-06]. Dostupné na: https://www.budamar.sk/sites/default/files/cim-1999_2006-07-01.pdf.
- BUDAMAR.SK. 2006b. *Jednotné právne predpisy pre zmluvu o používaní vozňov v medzinárodnej železničnej doprave – CUV*. [online]. 2006. [cit. 2023-12-06]. Dostupné na: https://www.budamar.sk/sites/default/files/cuv-1999_2006-07-01.pdf.
- BUDAMAR.SK. 2006c. *Jednotné právne predpisy pre zmluvy o používaní infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave – CUI*. [online]. 2006. [cit. 2023-12-06]. Dostupné na: https://www.budamar.sk/sites/default/files/cui-1999_2006-07-01.pdf.
- CARR, India. 2010. *International trade law: with contributions on private international law*. 4th ed. London: Routledge-Cavendish, 2010. s. 387. ISBN 978-1-851-41707-2.
- CIT-RAIL.ORG. 2024a. *COTIF*. [online]. 2024a. [cit. 2023-12-06]. Dostupné na: <https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>.
- CIT-RAIL.ORG. 2024b. *Rail transport law*. [online]. 2024b. [cit. 2023-12-06]. Dostupné na: <https://www.cit-rail.org/en/>.
- CIT-RAIL.ORG. 2024c. *Organization*. [online]. 2024b. [cit. 2023-12-06]. Dostupné na: <https://www.cit-rail.org/en/organisation/>.
- ČERNÁ, Lenka – KLAPITA, Vladimír. 2018. *Železničná prepravná prevádzka II*. Žilina: [CDROM] Žilinská univerzita v Žiline, 2018. 127 s. ISBN 978-80-8070-884-9.
- EUR-LEX. 2018. *Medzivládna organizácia pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF)*. [online]. 2018. [cit. 2023-12-10]. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/SK/legal-content/summary/intergovernmental-organisation-for-international-carriage-by-rail-otif.html>.
- EURÓPSKA KOMISIA. 2018. *Rozhodnutie Rady o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru*. [online]. 2018. [cit. 2023-12-10]. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0063&from=RO>.
- FRINTA, Ondrej. 2018. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. 312 s. ISBN 978-80-7552-886-5.
- INTERNÉ DOKUMENTY SPOLOČNOSTI

- HEJHALOVÁ, Božena. 2004. *Legislativa v dopravě a spojech*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2004. 218 s. ISBN 80-8070-183-0.
- KNÍŽKA Ján. 2006. *Medzinárodná železničná preprava*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2006. 302 s. ISBN 80-8070-638-7.
- KNÍŽKA, Ján. 2009. *Základy železničnej prepravnej prevádzky*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2009. 335 s. ISBN 978-80-554-0120-1.
- KUČERA, Zdeněk. a kol. 2015. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vyd. Praha: Aleš Čeněk, 2015. 432 s. ISBN 978-80-7380-550-0.
- LOJDA Jiří. 2020. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) – Komentář*. [online] ASPI, 2020. [cit. 2023-11-20]. Dostupné na: www.noveaspi.cz.
- NOVÁK, Radek – ZELENÝ, Lubomír – PERNICA, Petr – KOLÁŘ, Petr. 2011. *Přepavní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3.
- ORGANIZÁCIA PRE SPOLUPRÁCU ŽELEZNÍC (OSŽD). *Dohovor o „Pravidlách používania nákladných vozňov v medzinárodnej preprave“ (PGV)*. Teherán: 2008.
- OTIF.ORG. 2024a. *Mission*. [online] 2024a. [cit. 2023-11-20]. Dostupné na: https://otif.org/de/?page_id=3.
- OTIF.ORG. 2024b. *Tätigkeiten*. [online] 2024b. [cit. 2023-11-20]. Dostupné na: https://otif.org/de/?page_id=19.
- OTIF.ORG. 2024c. *COTIF 1999*. [online] 2024c. [cit. 2023-11-20]. Dostupné na: https://otif.org/en/?page_id=172.
- POLÁČEK, Bohumil. 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 454 s. ISBN 978-80-7552-424-9.
- SEDLÁČEK, Pavel – FLORIÁN. 2017. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 163 s. ISBN 978-80-7552-573-4.
- SEDLÁČEK, P. 2009. *Dohovor CMR (Komentár) Medzinárodná cestná nákladná doprava*. Praha: VOX a.s., 2009, 622 s. ISBN 978-80-8632-482-1.
- STEJSKAL, Petr. 2006. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026-X.
- SVIATKO, Fedor. 1990. *Železničná preprava*. Praha: Nadas, 1990. 223 s. ISBN 80-7030-039-6.
- PAUKNEROVÁ, Monika. 1985. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd, 1985. 140 s.

- PERNICA, Petr. 2005. *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2005. 430 s. ISBN 80-86395-13-8.
- POLÁČEK, Bohumil. 2016. *Kapitoly z medzinárodného dopravného práva II (C. Železničné právo, D. Námorné právo)*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 456 s. ISBN 978-80-7552-424-9.
- PROCHÁZKA, Radoslav – KÁČER, Marek. 2019. *Teória práva*. Praha: C.H. Beck, 2019. 320 s. ISBN 978-80-89603-73-2.
- ROZEHNALOVÁ, Naděžda. 2021. *Právo medzinárodného obchodu. Včetně problematiky medzinárodného rozhodčího řízení*. Praha: Nakladatelství ASPI, a.s., 2021. 524 s. ISBN 978-80-7676-046-2.
- TUZAR, Adam – MAXA, Pavel – SVOBODA, Vladimír. 1997. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997. 278 s. ISBN 80-01-01637-4.
- Vyhláška č. 8/1985 Zb. o Dohovore o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)
- ZÁKONY.JUDIKATÚRY.INFO. 2007. *Vyhláška ministra zahraničných vecí o Dohovore o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) 8/1985 účinný od 01.01.2007*. [online]. 2024. [cit. 2024-04-02]. Dostupné na: <https://zakony.judikaty.info/predpis/vyhlaska-8/1985>.
- ZÁLESKÁ, Natália. 2016. *Odkaz kolíznej normy v medzinárodnom práve súkromnom*. [online] Epravo.sk. 2016. [cit. 2024-03-28]. Dostupné na: <https://www.epravo.sk/top/clanky/odkaz-koliznej-normy-v-medzinarodnom-prave-sukromnom-3336.html>.
- ZELENÝ, Lubomír. 2007. *Osobní přeprava*. Praha: Wolters Kluwer, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- ZITRICKÝ, Vladislav – ČERNÁ, Lenka. 2020. *Medzinárodná železničná preprava*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2020. 250 s.
- ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ CARGO SLOVAKIA, A.S. 2020. *Všeobecná zmluva o používaní nákladných vozňov (AVV)*.

Príloha

Otázky pre kvalitatívny prieskum

1. Aký tovar a kam prepravuje spoločnosť?
2. Ako sa uzatvára preprava?
3. Ako prebieha nakládka a vykládka tovaru?
4. Aké sú dodacie lehoty pri prepravu tovaru?
5. Aké problémy riešite v spoločnosti najčastejšie?
6. Aké sú najčastejšie problémy zákazníkov vašej spoločnosti?
7. Vidíte problémy v konkrétnych trasách?
8. Aký je váš názor na zodpovednosť za prepravu? Riešili ste ju niekedy v praxi?
9. Ako je riešená náhrada škody?
10. Ako prebiehajú reklamácie?
11. Existujú ešte nejaké pravidla, normy, ktoré využívate v rámci železničnej prepravy tovaru?
12. Sú podľa Vás dostatočne upravené jednotné právne predpisy pre zmluvy o užívaní železničných vozňov?
13. Aké dohody sa aplikujú v rámci krajín EÚ a mimo nich?