

K PROBLEMATIKE NOVÉHO PRÁVNEHO RÁMCA MEDZINÁRODNEJ PREPRAVY NÁKLADU PO MORI

Božena Hejhalová¹

Úvod

Snahy o zjednotenie pravidiel medzinárodného obchodovania a s tým úzko súvisiacej prepravy nákladu siahajú do ďalekej minulosti. Rozdiely medzi národmi vyplývajúce z odlišných kultúrnych, historických a právnych systémov spôsobovali v medzinárodnej výmene tovarov množstvo nedorozumení a sporov. Čiastočné riešenie prinášali bilaterálne dohody medzi dvomi štátmi, ktoré pomáhali riešiť tieto problémy. Mali však obmedzenú územnú a časovú platnosť a pri neustále sa zvyšujúcom objeme výmeny tovarov sa stávali brzdou medzinárodného obchodu. V dôsledku toho vznikali medzinárodné organizácie a združenia, ktorých snahou bolo tieto pravidlá zjednotiť a tým podporiť medzinárodný obchod.

Námorná doprava je najstarším druhom dopravy. Ide o dopravu, ktorá prebieha mnohokrát nielen ako medzinárodná, ale dokonca ako medzikontinentálna a je preto veľmi ťažko predstaviť si fungujúcu námornú dopravu v stave právnej neistoty vyplývajúcej z existencie rôznych právnych poriadkov v rôznych právnych kultúrach. Význam námornej dopravy viedol medzinárodné organizácie k prijatiu jednotných pravidiel pre medzinárodnú dopravu po mori. Dôležitú úlohu v tomto procese zohráva Organizácia spojených národov (OSN).

1. Právny rámec prepravy nákladu po mori

Najstarším dohovorom upravujúcim podmienky medzinárodnej prepravy nákladu po mori je Medzinárodný dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre konosamenty nazývaný tiež **Haagske pravidlá o konosamentoch**, ktorý bol prijatý už v roku **1924**, Bruselskými protokolmi z roku 1968 a 1979 bol revidovaný z dôvodu technického rozvoja (v súčasnosti je tento dohovor známy pod názvom Haagsko-Visbycké pravidlá). V roku 1978 bola prijatá Dohoda OSN o námornej preprave tovarov nazývaná tiež **Hamburské pravidlá**, ktorá mala nahradiť predchádzajúce dohovory. Proces ratifikácie však trval veľmi dlho a do platnosti vstúpila táto dohoda až v roku 1992. Vzhľadom na neprijateľnosť niektorých bodov dohody

¹ Ing. Božena Hejhalová, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, e-mail : Bozena.Hejhalova@fpedas.uniza.sk

pre zmluvné strany, viaceré štáty dodnes nepristúpili k tejto dohode a naďalej sa riadia Haagskymi (resp. Haagsko-Visbyckými) pravidlami. Naopak, zmluvnými štátmi Hamburských pravidiel sa stali z hľadiska námornej prepravy nevýznamné štáty, medzi nimi aj Slovenská republika (v SR, resp. v bývalej ČSFR, nadobudla táto dohoda platnosť 1.11.1992). Slovenská republika, resp. bývala Československá republika neratifikovala Haagske pravidlá, teda nikdy nebola zmluvným štátom tohto prvého medzinárodného dohovoru o námornej preprave nákladu.

Snahou medzinárodného spoločenstva bolo prijať medzinárodný dohovor, ktorý by sa týkal multimodálnej prepravy nákladu, nie len námornej prepravy.

V roku 1980 bol na pôde OSN prijatý a predložený na ratifikáciu Medzinárodný dohovor o multimodálnej preprave nákladu, ktorý vychádzal z úplnej alebo čiastočnej prepravy nákladu po mori, ale týkal sa akejkoľvek multimodálnej prepravy. Bohužiaľ, do dnešného dňa nebol tento dohovor ratifikovaný dostatočným počtom štátov (doteraz ho ratifikovalo iba 11 štátov, z ktorých ani jedna nepatrí k významným transportným veľmociam), takže tento dohovor doposiaľ nenadobudol platnosť. Významnou udalosťou završujúcou takéto snahy bolo prijatie **Dohovoru OSN o zmluvách o medzinárodnej preprave nákladu (úplne alebo čiastočne) po mori**, nazývaného tiež **Rotterdamské pravidlá**.

2. Dohovor OSN o zmluvách o medzinárodnej preprave nákladu (úplne alebo čiastočne) po mori

Dohovor bol prijatý valným zhromaždením OSN 11. decembra 2008 a kladie si za cieľ nahradiť staršie (ale dobre aplikovateľné a využívané) dohovory o námornej preprave nákladu, ktorými sú tzv. Haagské pravidlá z roku 1924 (Medzinárodný dohovor o zjednotení niektorých pravidiel vo veci konosamentov), včítane Protokolu z roku 1968 a 1979 (Haagsko-Visbycké pravidlá) a ďalej Hamburské pravidlá z roku 1978 (Dohovor OSN o námornej preprave nákladu).

Dohovor definuje zmluvu o preprave ako zmluvu uzatvorenú medzi odosielateľom a dopravcom, ktorou sa dopravca zaväzuje, že za úhradu prepraví náklad z jedného miesta do iného miesta. Zmluva musí zahŕňať námornú prepravu, ale môže sa týkať aj prepravy inými druhmi dopravy v nadväznosti na námornú prepravu. Dohovor definuje „vykonávajúcu stranu“ ako osobu odlišnú od dopravcu, ktorá vykonáva alebo sa zaväzuje vykonať

ktorýkoľvek z dopravcových záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o preprave (predovšetkým záväzky týkajúce sa prijatia nákladu, jeho naloženia, uloženia, prepravy a pod.) pokiaľ koná na základe dopravcových požiadaviek alebo pod dohľadom či kontrolou dopravcu. Za odosielateľa sa považuje osoba, ktorá uzatvára zmluvu o preprave s dopravcom, dokumentovým odosielateľom je definovaná osoba odlišná od odosielateľa, ktorá súhlasí so svojim uvedením ako odosielateľa v prepravných dokumentoch.

Týmto dohovorom, t.j. Rotterdamskými pravidlami sa bude riadiť zmluva o námornej preprave nákladu, pokiaľ miesto prijatia nákladu na prepravu a miesto doručenia nákladu ležia v dvoch rôznych štátoch a pokiaľ v dvoch rôznych štátoch ležia prístav nakládky a prístav vykládky, za predpokladu, že sa aspoň miesto prijatia nákladu na prepravu, miesto doručenia nákladu, prístav naloženia alebo prístav vylozenia nachádzajú v zmluvnom štáte Rotterdamských pravidiel.

2.1 Zodpovednosť dopravcu

Dôležitým ustanovením v dohovore je vymedzenie zodpovednosti (predovšetkým zodpovednosti dopravcu) pri preprave nákladu.

Doba dopravcovej zodpovednosti začína od okamihu, keď dopravca alebo vykonávajúca strana prevezme náklad na prepravu a končí v okamihu, keď je náklad dodaný príjemcovi.

V zmysle článku 17 je dopravca je zodpovedný za stratu alebo poškodenie nákladu ako aj za oneskorené dodanie, pokiaľ oprávnený preukáže, že strata, poškodenie, oneskorené dodanie, prípadne udalosti či okolnosti viažuce sa k tomu, nastali v dobe dopravcovej zodpovednosti. Oprávnený musí teda preukázať nielen dobu, v ktorej došlo k vzniku škody, ale aj príčinu vzniku škody. Naopak, ak dopravca preukáže, že vzniknutá škoda, strata alebo oneskorenie dodania nákladu nie je spôsobené jeho zavinením, je úplne alebo čiastočne zbavený zodpovednosti. V čl.17 ods. 3 sú uvedené jednotlivé príčiny alebo udalosti, pri ktorých je dopravca zbavený zodpovednosti – medzi ne patrí napr. „zásah vyššej moci“, vojna, ozbrojený konflikt, požiar na lodi, snaha zachrániť život či majetok na mori a pod. K zaujímavým príčinám patrí napr. škoda vzniknutá v dôsledku odôvodniteľných opatrení dopravcu v záujme zabránenia škôd na životnom prostredí alebo štrajk.

Dohovor upravuje aj zodpovednosť námornej vykonávajúcej strany - podľa článku 20 Dohovoru sú dopravca a jedna alebo viac námorných vykonávajúcich strán spoločne a nerozdielne zodpovední za stratu, poškodenie alebo oneskorené dodanie nákladu, a to do výšky stanovenej Dohovorom.

Pre určenie výšky náhrady škody v prípade straty alebo poškodenia nákladu je rozhodujúca **hodnota nákladu v mieste a dobe dodania**. Hodnota nákladu je viazaná na burzovú hodnotu, ak náklad nemá burzovú hodnotu, potom na jeho tržnú hodnotu a ak ani jedna z týchto hodnôt nie je zistiteľná, hodnota nákladu predstavuje bežnú hodnotu tovaru rovnakého druhu a kvality v mieste dodania.

Ak nie je preukázaný opak, platí, že dopravca dodal náklad v súlade s jeho popisom v zmluve o preprave, ak nebola voči dopravcovi alebo vykonávajúcej strane uplatnená výhrada zahrnujúca všeobecný popis poškodenia alebo straty v okamihu dodania, alebo ak strata alebo poškodenie nebolo zrejmé pri preberaní nákladu, potom v lehote **do 7 dní** od prevzatia nákladu v mieste určenia. Pokiaľ ide o **oneskorené dodanie**, nárok na náhradu škody zaniká, ak nebola podaná reklamácia z dôvodu oneskoreného dodania nákladu **do 21 dní od vydania nákladu**. Ak sú reklamácie uplatnené vo vzťahu k vykonávajúcej strane, ktorá náklad dodala, majú rovnaký účinok, ako keby boli uplatnené voči samotnému dopravcovi. Platí to aj obrátene.

Výška zodpovednosti dopravcu je týmto dohovorom obmedzená, a to na **875 ZPČ** (tzv. zvláštne práva čerpania určené Medzinárodným menovým fondom) **za prepravovanú jednotku** alebo **3 ZPČ za kilogram hrubej hmotnosti** podľa toho, ktorá čiastka je vyššia (pre porovnanie, Hamburské pravidlá stanovili limity vo výške 835 ZPČ za jednotku alebo 2,5 ZPČ za kilogram hrubej hmotnosti, Haagsko-Visbycké pravidlá stanovujú limit dopravcovej zodpovednosti na 666,67 ZPČ za jednotku alebo 2 ZPČ za kilogram hrubej hmotnosti). Dopravca má možnosť si s odosielateľom dohodnúť vyšší limit zodpovednosti, odosielateľ má tiež právo v prepravnej zmluve deklarovať vyššiu hodnotu zásielky. Zodpovednosť dopravcu za straty z dôvodu oneskoreného dodania nákladu je obmedzená na **2,5 násobok prepravného**. Dopravca však stratí možnosť dovolávať sa na limity pre náhradu škody, pokiaľ ním bola škoda spôsobená úmyselne alebo z neobstaranosti, pričom musel vedieť, že z takéhoto konania škoda pravdepodobne vznikne

Dohovor stanovuje jednotnú lehotu na uplatnenie nárokov, a to **2 roky** od okamihu, kedy bol náklad dopravcom dodaný, alebo v prípade nedodania sa lehota počíta od posledného dňa, kedy mal byť náklad dodaný.

Čo sa týka prepravy, ktorá predchádza námornej preprave alebo nasleduje po námornej preprave, podľa čl. 26 sa dohovor nepoužije v prípade, že strata alebo poškodenie nákladu alebo udalosť či okolnosť, ktorá spôsobila oneskorené dodanie zásielky nastala v dobe dopravcovej zodpovednosti, ale výhradne pred nalodením nákladu alebo výhradne po vylovení z lode. V takomto prípade sa použijú ustanovenia príslušnej medzinárodnej zmluvy upravujúcej príslušný druh dopravy.

2.2 Oblasti neupravené dohovorom

Dohovor v čl. 82 stanovuje, že jeho ustanovenia sa nedotýkajú platnosti a úplnosti dohôd o medzinárodnej leteckej preprave, o medzinárodnej cestnej doprave, o medzinárodnej preprave po železnici a o preprave po vnútrozemských vodných cestách, a to za predpokladu, že takáto zmluva o leteckej preprave sa podľa jej ustanovení použije na akúkoľvek časť zmluvy o preprave, dohoda o cestnej doprave sa použije na náklad, ktorý zostáva naložený na cestnom dopravnom prostriedku a je naložený na loď, dohoda o preprave po železnici sa použije podľa jej ustanovení na námornú prepravu ako doplnok železničnej prepravy a dohoda o preprave po vnútrozemských vodných cestách sa použije na prepravu bez prekládky v rámci vnútrozemskej a námornej prepravy.

2.3 Najvýznamnejšie zmeny

Medzi najvýznamnejšie zmeny oproti predchádzajúcim pravidlám patrí:

- možnosť použiť túto zmluvu aj pre hromadný tovar (bulk cargo) použitím charter party, ak sa pripojí všeobecná doložka (paramount clauses) o jej použití,
- možnosť vydať aj iný prepravný doklad ako konosament,
- možnosť do obchodovateľného konosamentu zaviesť inštitút "dokumentového odosielača (documentary shipper)",
- možnosť použiť prepravný objemový kontrakt (volume contract)

- zvýšenie zodpovednosti za poškodený nákladu na 875 ZPČ za prepravovanú jednotku alebo na 3 SDR za kilogram hrubej hmotnosti podľa toho, ktorá čiastka je vyššia
- možnosť použiť tzv. priebežný (trough) konosament, ktorý pod jeden konosament zahrňuje nielen hlavnú dopravu po mori, ale aj prepravu predchádzajúcu námornej preprave a prepravu nasledujúcu po námornej preprave, t.j. prepravu do vnútrozemia, ktorá nielenže môže byť vykonaná ktorýmkoľvek druhom dopravy, ale napríklad v prípade EÚ, by bola súčasne aj medzinárodná. [5]

2.4 Ostatné ustanovenia

Rotterdamské pravidlá obsahujú tiež ustanovenie, že zmluvný štát nemôže byť zároveň zmluvným štátom Haagskych pravidiel pre konosamenty alebo Hamburských pravidiel. V prípade, že niektorý štát je členským štátom niektorého zo starších dohovorov a chce pristúpiť k Rotterdamským pravidlám, je povinný starší dohovor vypovedať.

Pre nadobudnutie účinnosti Rotterdamských pravidiel je potrebné, aby ich ratifikovalo aspoň 20 štátov. Účinnosť má nadobudnúť prvý deň mesiaca nasledujúceho po uplynutí jedného roku od uloženia 20. ratifikácie tohto dohovoru.

K 31. augustu 2010 ratifikovalo tento dohovor 22 štátov [3], takže podmienka pre nadobudnutie platnosti zmluvy bola splnená. Je treba zdôrazniť že Rotterdamské pravidlá sú záväzné iba pre štáty, ktoré ich ratifikovali a že bude existovať okruh štátov, ktoré budú naďalej aplikovať Haagske pravidlá o konosamentoch a iné štáty zase budú aplikovať Hamburské pravidlá. Je preto diskutabilné, či cieľ, ktorý bol stanovený pri tvorbe tohto dohovoru, a to zjednotiť prepravno-právne podmienky pri preprave nákladu po mori, bol naplnený.

Záver

Rotterdamské pravidlá vychádzajú zo starších, ale stále aplikovateľných a využívaných dohovorov týkajúcich sa prepravy nákladu po mori a sú modernou alternatívou k nim. Stanovujú právny rámec ktorý je v súlade s technologickým vývojom ako aj s vývojom medzinárodného obchodu, ku ktorému došlo v oblasti námornej prepravy od prijatia predchádzajúcich dohovorov. Snažia sa priblížiť potrebám globálneho obchodu, uznávajú multimodalitu v doprave a moderné logistické stratégie, elektronický prenos informácií a

elektronické doklady, priznávajú dokladom právo obchodovateľnosti, zvyrazňujú bezpečnosť tovaru a znižovanie všeobecného rizika súvisiaceho z jeho premiestnením.

Záverom možno konštatovať, že Rotterdamské pravidlá pre prepravu nákladu po mori sú inštitucionálnym posunutím smerom dopredu v súlade s trendmi globálnej a znalostnej ekonomiky.

Literatúra:

- [1] Hejhalova, B. : Právny rámec dopravy a spojov, vysokoškolské učebné texty, 1. vydanie. EDIS, Žilina, 2011, 153 s. ISBN 978-80-554-0340-3
- [2] E-bulletin dopravního práva č. 3 – august 2009, dostupné na : http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2009.pdf, máj 2012
- [3] Formela, P. :Rotterdamské pravidlá podpísalo už 22 štátov, In : Elektronické periodikum spoločnosti ABONEX, s.r.o. Ročník : 1. vydanie 3/2010, dostupné na : <http://www.abonex.sk/newsletter.php?clanok=45&vydanie=5>, máj 2012
- [4] Rotterdamské pravidlá, alebo do tretice všetko.... ? dostupné na: <http://dopravni.net/lode/5925/rotterdamska-pravidla-aneb-do-tretice-vseho/>, máj 2012
- [5] http://www.azzz.sk/doc/monitoring/azzz_export_6.5.2011.doc, máj 2012

Lektoroval:

Prof. Ing. Marián Šulgan, PhD., Žilinská Univerzita, Žilina

Zadané na uverejnenie: **30. mája 2012**