

Ali naj Slovenija ratificira novo konvencijo?

**Jana Rodica,**  
mag. pravnih znanosti

V okviru različnih dogodkov za počastitev slovenskega dneva pomorstva je Društvo za pomorsko pravo Slovenije organiziralo posvet za podrobnejšo predstavitev Konvencije Združenih narodov o pogodbah za mednarodni prevoz blaga, ki v celoti ali delno poteka po morju (Rotterdamska pravila), ki je bila sprejeta konec leta 2008, države pa so jo lahko prvič podpisale 23. septembra 2009 v Rotterdamu. Tedaj je konvencijo podpisalo 16 držav, med drugim šest članic EU in ZDA. Pravila bodo začela veljati po enem letu od deponiranja 20. instrumenta ratifikacije, sprejetja, odobritve ali pristopa.

Konvencija prinaša številne dorečene rešitve, denimo odprava navtične napake, je poudaril dolgoletni generalni sekretar Komisije ZN za mednarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL) **dr. Jernej Sekolec**. Pojasnil je potek sprejema konvencije in naznanil, da je konvencijo do sedaj podpisalo 21 držav, postopki ratifikacij pa so v posameznih državah že v teku. Hkrati je izpostavil, da so v konvenciji precej bolj sistematično urejena razmerja med vkrcevalcem in prevoznikom. Trdno je prepričan, da bodo sodobno oblikovane določbe pravil dobro služile pomorstvu v prihodnje.

Na status pravil in dolgo pot poenotenja pomorskega prava na področju prevoza blaga po morju je opozoril **dr. Marko Pavliha** predsednik društva in častni ambasador Modre knjige o celostni pomorski politiki EU. Poudaril je, da Vlada ni napotila svojega uradnega predstavnika na slavnostni podpis konvencije septembra lani, kar po mnenju društva ni bila modra poteza, saj bi navzočnost in podpis pomenila zlasti diplomatsko priznanje UNCITRAL-a, Organizacije združenih narodov in države gostiteljice, Slovenija pa bi v skladu z javnim priporočilom društva še vedno imela dovolj časa za tehten premislek v okviru EU o končni ratifikaciji konvencije.

Dr. Pavliha je sistematično poudaril dobre rešitve in nekatere pomanjkljivosti, ki jih prinašajo pravila. Med prvimi so:

- v preambuli lahko najdemo sledove naravnega prava, kot je denimo sklicevanje na enakopravnost, pravičnost, skupni interes, blaginjo vseh ljudi in promocijo pravne gotovosti. Prav tako pravila določajo, da jih je treba razlagati v skladu z njihovim mednarodnim značajem, potrebo po pospeševanju poenotenja in dobro vero v mednarodni trgovini;
- pravila urejajo tudi nekatera področja, ki do zdaj niso bila predmet konvencij (denimo razpolaganje s tovorom med prevozom) in izročitev blaga;
- uporaba pravil je zelo široka, pod določenimi pogoji pa se uporabljajo tudi za prevoz blaga na palubi in prevoz živih živali;
- izčrpno je urejeno elektronsko poslovanje oziroma prevozne listine v elektronski obliki
- subjektivna odgovornost prevoznika z obrnjenim dokaznim bremenom je predpisana jasneje kot denimo v Hamburških pravilih;
- prevoznik odgovarja od prevzema blaga do izročitve, kar je širše kot »od ladijskega vitla do vitla« ali »od pristanišča do pristanišča«;
- Dolžna skrbnost glede sposobnosti ladje za plovbo obvezuje prevoznika med celotnim potovanjem po morju;
- prevoznik se ne more izogniti odgovornosti zaradi navtične napake, ima pa še vedno na voljo 15 drugih ekskulpacijskih razlogov;
- tožbe zastarajo v dveh letih, vendar je rok možno sporazumno podaljšati;

– določbe o arbitraži so lahko priložnost, da Slovenija razvije mednarodno pomorsko arbitražo in se tako dodatno promovira kot pomorska dežela.

Nekatere pomanjkljivosti pravil pa so:

– njihova velika kompleksnost, saj vsebujejo kar 96 členov v 18 poglavjih, kar je precej več od Haaško-visbijskih pravil (10 členov), Hamburških pravil (34 členov) ali Multimodalne konvencije (40 členov);

– določen je sistem modificirane mrežaste odgovornosti prevoznika namesto enotne odgovornosti, ki je denimo v Multimodalni konvenciji;

– če upravičenec ne notifikira pravočasno škode ali izgube blaga, to nima nikakršnih posledic, kar je nenavadno. Na drugi strani izgubi pravico do odškodnine v primeru zamude, če ne prijavi škode v 21 dneh od prejema blaga;

– komajda je še opravičljivo, da lahko prevozniki omejijo svojo odgovornost, kar se je v potniškem (letalskem) prometu že začelo opuščati. Če pa jim že pripada ta pravica, potem ni pravično, da je nimajo tudi vkrcevalci, ki v nekaterih primerih odgovarjajo celo strožje (objektivno);

– določbe o sodni pristojnosti in arbitraži bodo veljale le za tiste države, ki bodo v skladu z določili konvencije izjavile, da jih te določbe zavezujejo;

– t. i. imenovane volumenske ali tonažne pogodbe, ki omogočajo obid pravil oziroma večje ali (predvsem) manjše pravice, obveznosti in odgovornosti strank.

O multimodalnem problemu pravil je razpravljajal **dr. Boris Jerman**. Pri multimodalnem prevozu v okviru določil Rotterdamskih pravil so nekatera vprašanja napredna, druga pa pragmatična, če ne že konzervativna. Poglavitni napredek pravil na tem področju je, da se uporabljajo od vrat do vrat, kar omogoča, da se jih uporablja skozi vse faze izvajanja multimodalnega prevoza. Po drugi strani so pravila zelo konzervativna, saj ne uvajajo modificirane mrežaste odgovornosti le na področje omejitve odgovornosti, temveč tudi na področju temelja odgovornosti.

Na njegovo misel sem se v svojem prispevku navezala tudi sama in se osredotočila na posamezne vidike režima odgovornosti. Pravila prinašajo »nove akterje«, t. i. izvedbeno oziroma pomorsko izvedbeno stranko. Konvencija določa, da je pomorska izvedbena stranka skupaj s prevoznikom solidarno odgovorna za škodo, izgubo ali zamudo pri izročitvi dobrin v okviru omejitev, določenih s konvencijo. V praksi je lahko to določilo izjemno neugodno za operaterje v pristaniščih, zlasti če pomorska izvedbena stranka povzroči škodo skupaj z ladjarjem in gre pri tem za finančno slabo obstoječega ladjarja. Upniki oziroma oškodovanci bodo terjali operaterje v pristaniščih, ladjar pa bo pristanišče zapustil in ga bo zelo težko izslediti za sprožitev regresnega zahtevka po poplačilu upnikov oškodovancev.

O težavah, s katerimi se srečujejo špediterji, je razpravljajal **Borut Škabar** iz družbe Blumarine d.o.o.. Ena od njih je »hibridno«  
poslovanje v pomorstvu, kjer se namenoma pa tudi iz neznanja in posploševanja mešajo pogoji, pogodbe, tovorni listi iz linijskega prometa s prometom v prosti plovbi, kar sta dve zelo kompleksni in različni zadevi. Lahko pa se zgodi, da bodo isti akterji pravila izkoriščali v podobne namene in še bolj zapletli stvari, kar se bo kazalo v vse več nesporazumih, tožbah in arbitražah.

Svetovno združenje pomorskih agentov se do pravil še ni opredelilo, je poudaril **Zlatan Čok** iz družbe Pomorska agencija in špedicije Savica d.o.o. in dodal, da je to razumljivo, saj ti pričakujejo opredelitev ladjarjev. Čok meni, da so pravila vsekakor dobrodošla kot modernizacija veljavnih pravil, saj obsegajo tudi multimodalne prevoze. Zaradi obsežnosti in številnih kritik tako s strani uporabnikov prevoznih storitev in eminentnih pravnikov ni prepričan, da bodo pravila v obstoječem besedilu ratificirana.

## Predlogi za Vlado

Udeleženci so posvet sklenili s tremi ključnimi predlogi za Vlado:

1. naj organizira in financira prevod Rotterdamskih pravil v slovenščino, pri čemer naj vključi Društvo za pomorsko pravo Slovenije in pravno katedro Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani;
2. čim prej naj pooblasti vodjo (veleposlanika) slovenske stalne misije pri OZN v New Yorku, da pravila podpiše;
3. naj s predlogom zakona o ratifikaciji počaka do zavzetja skupnega stališča EU, ki se bo morda tudi sama odločila za ratifikacijo, saj je eden od ključnih ciljev pomorskega prava čim večje poenotenje, od nacionalnega nivoja prek regionalnega in vse do čim širše mednarodne unifikacije.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Glej tudi **Rodica, J.**: Ali naj Slovenija podpiše novo pomorsko konvencijo? PP, št. 23/2009, str. 28.