

Posvet o Rotterdamskih pravilih

Portorož, 5. marec 2010

I. Po poteh poenotenja pomorskega prava na področju prevoza blaga po morju

- 1882: Združenje za mednarodno pravo (ILA) pripravi vzorčno nakladnico, s katero naj bi omejilo ladjarje pri vsesplošnem izključevanju pogodbene odgovornosti.
- 1885: ILA izdela vzorčna pravila o pomorskem prevozu na podlagi nakladnice.
- 1893: zaradi neuspešnih mednarodnih prizadevanj se pojavijo različni nacionalni pristopi kot npr. ameriški Harterjev zakon in podobni predpisi v Novi Zelandiji, Avstraliji, Kanadi in Maroku.
- 1897: ustanovitev nevladnega Mednarodnega pomorskega odbora (CMI), ki prevzame unifikacijsko pobudo.
- 1924: Haaška pravila (CMI).
- 1968: Haaško-visbijska pravila (CMI).
- 1978: Hamburška pravila (UNCITRAL).
- 1979: Protokol SDR k Haaško-visbijskim pravilom (CMI).
- 1980: Multimodalna konvencija - Konvencija Združenih narodov o mednarodnem multimodalnem prevozu blaga (UNCTAD), ki nikoli ni začela veljati.
- 2008: Rotterdamska pravila - Konvencija Združenih narodov o pogodbah za mednarodni prevoz blaga, ki v celoti ali delno poteka po morju (CMI in UNCITRAL).
- 2010: zdaj velja najmanj osem različnih režimov pravne ureditve prevoza blaga po morju, ki se mu bo bržkone pridružil še deveti.

II. Status Rotterdamskih pravil

- Rotterdamska pravila so nastajala 10 let (skupaj 25 tednov usklajevanj na zasedanjih na Dunaju in v New Yorku!) v okviru CMI in UNCITRAL. Sprejeta so bila 11. decembra 2008 na zasedanju generalne skupščine OZN v New Yorku.
- Pravila je bilo prvič možno podpisati na svečanosti 23. septembra 2009 v Rotterdamu, zdaj pa je to možno storiti na sedežu OZN. Tedaj jih je podpisalo 16 držav, med drugim 6 članic EU (Danska, Grčija, Nizozemska, Poljska, Španija in Francija), kakor tudi ZDA, Norveška, Švica in druge.
- Žal slovenska vlada ni poslala svojega uradnega predstavnika, kar po mnenju društva ni bila modra poteza, saj bi prisotnost in podpis pomenila zlasti diplomatsko priznanje UNCITRAL oziroma OZN in državi gostiteljici, pri čemer bi Slovenija v skladu z javnim priporočilom društva še vedno imela dovolj časa za tehten premislek v okviru EU o končni ratifikaciji konvencije. V imenu društva sva se dogodka udeležila z mag. Mitjo Grbcem.
- Pravila je do zdaj podpisalo 21 držav (še vedno jih je le 6 članic EU), a jih še nobena ni ratificirala, čeprav so menda nekatere že začele postopek, začenši z ZDA..
- Pravila bodo začela veljati po enem letu od deponiranja 20 instrumenta ratifikacije, sprejetja, odobritve ali pristopa.

- V nadaljevanju podajam kratko oceno pravil, ki je plod (1) preučitve znanstvenih prispevkov 13 uglednih tujih in mednarodno priznanih pravnikov, (2) pogovorov s pravniki in drugimi strokovnjaki iz prakse ter (3) lastnih razmišljanj.

III. Nekateri dobre rešitve Rotterdamskih pravil

- V pripravo Rotterdamskih pravil je bilo vloženo ogromno znanja, naporov, usklajevanj in kompromisov. Izdelek je vsebinsko boljši in modernejši kot prejšnji mednarodni sporazumi, z izjemo Multimodalne konvencije.
- 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 je v 1. členu določeno, da je treba pravila razlagati v skladu z njihovim mednarodnim značajem, potrebo po promociji poenotenja in dobro vero v mednarodni trgovini.
- Pravila urejajo tudi nekatera področja, ki do zdaj niso bila predmet konvencij (npr. razpolaganje s tovorom med prevozom – 50. do 56. člen, in izročitev blaga – 43. do 49. člen).
- Uporaba pravil je zelo široka (5. člen), pod določenimi pogoji pa se uporabljajo tudi za prevoz blaga na palubi (25. člen) in prevoz živih živali (81. člen). Kot običajno ne veljajo za prosto plovbo oziroma ladjarske pogodbe.
- Izčrpno je urejeno elektronsko poslovanje oziroma prevozne listine v elektronski obliki (8. do 10. člen, 35. do 42. člen).
- Pohvalno je poglavje o obveznostih prevoznika (11. do 16. člen).
- Subjektivna odgovornost prevoznika z obrnjenim dokaznim bremenom (17. člen) je predpisana bolj jasno kot npr. v Hamburških pravilih.
- Prevoznik odgovarja od prevzema blaga do izročitve, »od vrat do vrat«, kar je širše kot »od ladijskega vitla (škripca) 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 ekskulpcijskih razlogov (tretji odstavek 17. člena).
- Tožbe zastarajo v dveh letih, vendar je rok možno sporazumno podaljšati (62. in 63. člen).
- Določbe o arbitraži (75. do 78. člen) lahko pomenijo priložnost, da Slovenija razvije mednarodno pomorsko arbitražo in se tako dodatno promovira kot pomorska dežela.

IV. Nekateri pomanjkljivosti Rotterdamskih pravil

- Pravila so izjemno kompleksna, saj vsebujejo kar 96 členov v 18 poglavjih, kar je npr. bistveno več od Haaško-visbijskih pravil (10 členov), Hamburških pravil (34 členov) ali Multimodalne konvencije (40 členov). Poleg tega so zelo komplicirana, bržkone zaradi prepletanja kontinentalnega stila (konciznost, klenost) z anglosaškim (preciznost, npr. izčrpno naštevanje). Precej je novih izrazov, kar odstopa od skoraj stoletne sodne prakse. Nekateri členi so predolgi in vsebujejo preveč navzkrižnih sklicevanj in izjem. Že 1. člen vsebuje kar 30 definicij, ki za nameček niso razvrščene po abecednem vrstnem redu.
- Določen je sistem modificirane mrežaste odgovornosti prevoznika (26. in 82. člen) namesto enotne odgovornosti, ki jo npr. najdemo v Multimodalni konvenciji. Če

bo denimo škoda nastala med cestnim prevozom, bo veljala CMR, med železniškim CIM itd., kar bo povzročalo zmedo in negotovost.

- Če upravičenec ne notifikira pravočasno škode ali izgube blaga, to nima popolnoma nobenih posledic, kar je nenavadno. Na drugi strani izgubi pravico do odškodnine v primeru zamude, če ne prijavi škode v 21 dneh od prejema blaga (23. člen).
- Na pragi 21. stoletja je komajda še opravičljivo, da lahko prevozniki omejijo svojo odgovornost (59. do 61. člen), kar se je v potniškem (letalskem) prometu že začelo opuščati. Če pa jim že pripada ta pravica, potem ni pravično, da je nimajo tudi vrkevalci (27. do 34. člen), ki v določenih primerih odgovarjajo celo strožje (objektivno).
- Določbe o sodni pristojnosti (66. do 74. člen) in arbitraži (75. do 78. člen) bodo veljale le za tiste države, ki bodo izjavile v skladu z 91. členom, da jih te določbe zavezujejo.
- Tako imenovane »količinske pogodbe« (»volumenske« ali »tonažne« pogodbe - 80. člen) omogočajo obid pravil oziroma večje ali (predvsem) manjše pravice, obveznosti in odgovornosti strank.

V. **Predlog udeležencem posveta in slovenski vladi**

- Vlada naj čim prej 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.
- Pooblasti naj vodjo (veleposlanika) slovenske stalne misije pri OZN v New Yorku, da podpiše pravila.
- S predlogom zakona o ratifikaciji naj počaka do skupnega stališča EU, ki se bo na podlagi 93. člena pravil morda tudi sama odločila za ratifikacijo. Eden od ključnih ciljev pomorskega prava je namreč čim večje poenotenje, od nacionalnega nivoja (zlasti v zveznih državah), prek regionalnega in vse do čim širše mednarodne unifikacije.

prof. dr. Marko Pavliha
predsednik društva