

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

Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží - rozsah použití

I když se může zdát, že úprava přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě je pro Českou republiku věcí velmi okrajovou, není tomu tak. Přeprava zboží dnes neprobíhá jen mezi různými státy, ale dokonce i mezi kontinenty a právě na dlouhé vzdálenosti je námořní přeprava některého zboží mnohdy jediným řešením. Česká republika je nadto členským státem Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží (u nás publikována pod číslem 193/1996 Sb., dále jen Hamburská úmluva) a může se tedy stát, že i česká právní praxe bude muset hledat řešení v normách této úmluvy. V tomto článku bych tedy rád osvětlil, kdy se Hamburská úmluva použije.

Historie vzniku Hamburské úmluvy

Hamburská úmluva byla přijímána za jiné konstelace, než tomu bylo v případě o půl století starších Haagských pravidel. Zatímco u těchto pravidel byl námořní sektor spíše vděčný za alespoň nějakou úpravu, v případě Hamburské úmluvy již tvůrce netlačila akutní potřeba přijmout alespoň nějaký instrument. Trochu větší časový prostor pro zpracování úmluvy i období, ve kterém vznikla a které bylo pro mezinárodní unifikace příznivé, stejně jako zkušenosti, které byly učiněny se staršími Haagskými a Haagsko-Visbyskými pravidly, daly vzniknout úmluvě, která obsahovala precizně formulovanou, vyváženou a ucelenou úpravu přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě, která tuto materii upravovala o něco detailněji, než předchozí instrumenty a která reagovala do značné míry na technický pokrok. I přes všechny tyto výhody a optimismus, který nová unifikace vyvolala, však Hamburská úmluva zůstala za očekáváním. Význam Hamburské úmluvy však nelze posuzovat jen podle dosažených ratifikací. Některé státy zakomponovaly nejvýznamnější momenty této úmluvy do svého vnitrostátního zákonodárství (příkladem jsou skandinávské státy [1]), tuto úmluvu lze použít rovněž jako právo smluvní. Hamburská úmluva má pak svůj význam i pro Českou republiku, jelikož ta se stala členským státem této úmluvy.

Dokumentární a smluvní přístup

Při tvorbě Hamburské úmluvy vyvstal stejný problém s vymezením jejího rozsahu použití, jako tomu bylo u starších Haagských pravidel. Při jejich vzniku se střetly dva přístupy - přístup dokumentární a přístup smluvní. Jednalo se v zásadě o to, zda pro aplikaci unifikace bude podstatné vydání určitého dokumentu (v tomto případě konosamentu), nebo obsah ujednání stran. Oproti Haagským pravidlům byl však protentokrát tento „souboj“ rozhodnut ve prospěch smluvního přístupu. Dokumentární přístup byl zatlačen do pozadí především s poukazem na skutečnost, že pokud by námořní dopravce nevydal konosament, ale jiný obdobný dokument (který by třeba nebyl převoditelný), vyhnul by se aplikaci Haagských pravidel [2]. Konosament (či spíše místo jeho vystavení) si však podržel do určité míry vliv na použití či nepoužití Hamburské úmluvy.

Základní vymezení rozsahu použití

Hamburská úmluva pak vymezuje rozsah svého použití konkrétně v čl. 2, kde se stanoví, že ustanovení této úmluvy se použijí na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma různými státy, jestliže se na území smluvního státu nachází přístav nakládky nebo přístav vykládky stanovený

ve smlouvě o námořní přepravě. Hamburská úmluva se použije dále v případě, kdy jeden z přístavů vykládky daných na výběr ve smlouvě o námořní přepravě je skutečným přístavem vykládky a jestliže takový přístav je na území smluvního státu. Konstrukce obsažená v čl. 2 v mnohém připomíná čl. 1 Úmluvy CMR (Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě, publikována pod č. [11/1974](#) Sb.), pro který bývá někdy Úmluva CMR předmětem kritiky [3]. Mnoho shodných znaků je možné najít rovněž s ustanovením čl. 2 Úmluvy CMNI (Budapeštská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách, publikována pod číslem 32/2006 Sb. m. s.) - pro Hamburskou úmluvu je sice rozhodující především obsah přepravní smlouvy, průběh přepravy může být ale také relevantní, dojde-li k situaci předvídané v ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. c), který hovoří o přístavu vykládky, který je daný na výběr. Stejně jako v případě Úmluvy CMNI zde tedy do značné míry trpí jistota účastníků, jelikož nemusí být po nějakou dobu zřejmé, zda se bude přepravní smlouva řídit ustanoveními Hamburské úmluvy či nikoli, protože nemusí být jasné, který přístav bude jako přístav vykládky zvolen.

Význam konosamentu byl pak do jisté míry zachován i v novější úmluvě. K aplikaci Hamburské úmluvy totiž dojde rovněž v případě, kdy byl konosament, nebo jiný dokument, který je důkazem o smlouvě o námořní přepravě, vydán ve smluvním státě nebo pokud tento stanoví, že se má smlouva o námořní přepravě řídit Hamburskou úmluvou, případně právním řádem státu, který je členským státem Hamburské úmluvy. Kritérium vystavení konosamentu v členském státě zde bylo sice zachováno, není však kritériem jediným a ani hlavním. Snaha tvůrců Hamburské úmluvy neumožnit dopravci vyhnout se kogentním normám unifikace přepravní smlouvy v námořní přepravě vystavením jiného dokumentu než konosamentu (kterým je např. tzv. waybill) však přinesla spíše více otázek než řešení. Problém s tímto ustanovením tkví především v tom, co se myslí slovním spojením „jiný dokument“. Pokud prof. Mankowski v souvislosti s Haagskými pravidly v nadsázce prohlásil, že v době jejich přijetí „každý věděl, nebo alespoň věřil tomu, že ví, co to konosament je“ [4], pak lze říci, že ohledně obsahu pojmu „jiný dokument“ panuje jistota daleko menší. Vymezení tohoto pojmu bylo přenecháno praxi, což je s ohledem na technický pokrok ale spíše výhoda.

Judikát, který tento pojem osvětluje, pak v nedávné době poskytl soud, u něž bychom to asi čekali z geografického hlediska nejméně, a sice rakouský OGH (Der Oberste Gerichtshof) [5]. V daném případě se jednalo o přepravu technického zařízení z Číny do Jihoafrické republiky. Tato přeprava byla sjednána prostřednictvím e-mailů, při naložení zboží na loď v Číně byl pak rovněž vydán konosament. Při přepravě došlo vinnou větou a vysokých vln ke ztrátě nákladu. Rakouský OGH nemohl na tuto přepravu aplikovat Hamburskou úmluvu, jelikož konosament byl vydán v Číně (nesmluvní stát) a o použití této úmluvy v něm nebyla zmínka. Samotnou výměnu e-mailů pak nebylo možno považovat za „jiný dokument“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. d) Hamburské úmluvy, jelikož lze usuzovat (z gramatického výkladu i s ohledem na čl. 18 Hamburské úmluvy), že tato předpokládá „fyzický dokument“.

Upřesnění rozsahu použití

Výše uvedený rozsah použití Hamburské úmluvy vymezený v ustanovení čl. 2 odst. 1 je pak navíc upřesněn v dalších odstavcích tohoto článku. Podle ustanovení čl. 2 odst. 2 této úmluvy tak výslovně nehraje roli státní příslušnost lodi (vlajka), dopravce, odesilatele a jiných osob uvedených v tomto odstavci.

Pro detailnější vymezení rozsahu použití této úmluvy je pak třeba podívat se blíže na legální definice obsažené v čl. 1 Hamburské úmluvy. Článek 2 odst. 1 stanoví, že se Hamburská úmluva použije na „smlouvu o námořní přepravě“. Tento pojem je pak legálně definován v čl. 1 odst. 6, kde se říká, že se jedná „o jakoukoliv smlouvu, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého; avšak smlouva, která zahrnuje námořní přepravu a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely této

úmluvy jenom potud, pokud se vztahuje na námořní přepravu.“ Článek. 2 odst. 4 Hamburské úmluvy dále stanoví, že pokud se budoucí přeprava uskuteční v několika zásilkách, které následují za sebou v průběhu dohodnutého období, použije se až na výjimky Hamburská úmluva na každou takovou zásilku.

Tak jako v případě Haagských pravidel mají pak mezi smlouvami o námořní přepravě zvláštní místo tzv. charter parties. Hamburská úmluva se totiž podle čl. 2 odst. 3 nepoužije na smlouvu o provozu lodi a smlouvu o nájmu lodi (tedy na charter parties), pokud nebyl vystavený konosament převeden na třetí osobu. Možné odkázání na konosament bez dalšího vyvolalo mezi dopravci vlnu nevole již při přijetí Haagských pravidel, jelikož konosament byl a je sice vydáván i při přepravách na základě charter party, při těchto přepravách je však prvotní právě obsah charter party a konosament je až druhotným a nikoli nutným dokumentem [6]. Celá záležitost byla nakonec v případě Haagských pravidel vyřešena určitým kompromisem, který spočívá v zapojení článku 2, společně s čl. 1 pís. c) Haagských pravidel. Haagská pravidla totiž v čl. 2 stanoví, že s ohledem na ustanovení čl. 6, podléhá dopravce, který je stranou přepravní smlouvy („*contract of carriage*“), pravidlům o odpovědnosti uvedeným v Haagských pravidlech. Přepravní smlouva („*contract of carriage*“) je pak definována právě v čl. 1 pís. c) těchto pravidel, kde se říká, že přepravní smlouva je taková smlouva, ke které byl vydán konosament, případně obdobný dokument [7], pokud se takový dokument vztahuje k námořní přepravě zboží, včetně konosamentu vydaného na základě charter party a to od okamžiku, kdy tento dokument upravuje vztahy mezi dopravcem a držitelem tohoto dokumentu. Vztah mezi původními stranami charter party tedy pod režim Haagských pravidel nespadá. Tento přístup je pak poněkud „schizofrenní“ a to mj. s ohledem na důkazní sílu konosamentu. Konosament neprokazuje obsah charter party mezi původními stranami, zde je rozhodná právě charter party, pokud je ovšem konosament převeden, jeho důkazní funkce „ožívá“ [8]. Hamburská úmluva pak tento model převzala.

Doprovce se dále musí podle ustanovení čl. 1 odst. 6 Hamburské úmluvy zavázat v přepravní smlouvě k přepravě zboží „po moři z jednoho přístavu do druhého“. Z toho by šlo usuzovat, že pod rozsah použití Hamburské úmluvy spadají pouze přepravy mezi dvěma přístavy, které se nacházejí na pobřeží. Především s ohledem na cíl unifikace, která rozhodně nezamýšlela vynechat přepravy z a do přístavů jako jsou Hamburk a Londýn, dále pak s ohledem na závěr ustanovení čl. 1 odst. 6, které hovoří o „jiném prostředku“ z čehož lze tedy *a contrario* soudit, že setrvává-li zboží na námořní lodi i na vnitrozemské vodní cestě, jde stále o přepravu námořní, by byl ale výše uvedený závěr chybný.

Určitý problém může dále vyvstat s definováním pojmu „zboží“ (angl. „*goods*“). Co se konkrétně rozumí zbožím, pak vysvětluje ustanovení čl. 1 odst. 5 Hamburské úmluvy. Podle tohoto ustanovení se za zboží považují např. i živá zvířata (oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům), zboží zahrnuje dále vysloveně rovněž kontejner, paletu, obdobnou přepravní pomůcku i obal, je-li na nich či v nich zboží seskupeno a pokud byly tyto poskytnuty odesilatelem. Pojem zboží je tedy na první pohled o něco užší než pojem „náklad“ (angl. „*cargo*“), v naprosté většině případů však budou přepravované předměty splňovat podmínky pro to, aby bylo možno je považovat za zboží. Lze nicméně vyslovit pochybnost o tom, zda se na přepravu lodi (např. nově vyrobené) vztahuje Hamburská úmluva. Z gramatického hlediska by to bylo možné, jelikož jde nepochybně o zboží a přeprava má podle dikce této úmluvy probíhat po moři a nikoli lodí (a to i v anglickém znění).

V neposlední řadě musí jít v případě Hamburské úmluvy o přepravu zboží za úhradu. S ohledem na anglické znění, které používá spojení „*against payment of freight*“ lze soudit, že protiplnění musí být poskytnuto v penězích a nikoli ve zboží či „protislužbě“.

Definice smlouvy o námořní přepravě hraje rovněž roli při posouzení aplikace Hamburské úmluvy na kombinované přepravy. Hamburská úmluva totiž říká, že „*smlouva, která zahrnuje námořní přepravu a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely*

této úmluvy jenom potud, pokud se vztahuje na námořní přepravu“.

Vztah Hamburské úmluvy k Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům

Na rozsah použití Hamburské úmluvy má v neposlední řadě dopad i postoj, jaký tato úmluva zaujala ke starším unifikačním úmluvám pro přepravní smlouvu v námořní přepravě, a sice ve vztahu k pravidlům Haagským a Haagsko-Visbyským. Snaha o regulaci přepravní smlouvy v námořní přepravě v podobě Haagských pravidel byla do té doby unikátním počinem, státy se tak rozdělily na ty, které k dané unifikaci přistoupily a na ty, které zůstaly stranou. Po přijetí doplňujících protokolů k této úmluvě pak byly smluvní státy dále rozděleny, a to podle toho, zda dodatkové protokoly ratifikovaly. Celý tento proces se odehrával v rámci systému jedné úmluvy. Hamburská úmluva však přinesla změnu, jelikož si činila ambice stát se celosvětově úspěšnou unifikací přepravní smlouvy. Vzhledem k tomu musela tato úmluva nějakým způsobem vymezit svůj vztah k Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům, což učinila v čl. 31. Podle tohoto ustanovení měly členské státy Haagských pravidel a Haagsko-Visbyských pravidel vypovědět tyto instrumenty, jakmile se stanou členskými státy Hamburské úmluvy s platností od data, kdy pro daný stát vstoupí v platnost Hamburská úmluva.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

[1] FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 281.

[2] STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. The Rotterdam Rules. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010, s. 25.

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

[4] MANKOWSKI, P. Konnossemente und die Rom I-VO. Transportrecht 2008, č. 11/12, s. 418. Hamburská úmluva však již legální definici konosamentu obsahuje.

[5] Rozsudek OGH ve věci 7 Ob 212/10t ze dne 29. 6. 2011 (Transportrecht 2012, č. 2, s. 68 a násl.)

[6] STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. The Rotterdam Rules. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 24.

[7] Srov. HANÁK, F. Haagská pravidla. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 7 a násl.

[8] K tomu blíže: JULGA, G.; STUMM, C. Das englische Konnossementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen. Transportrecht 2005, č. 7/8, s. 275.

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

Další články:

- [DEAL MONITOR](#)
- [Tři dekády v advokacii a otevřený pohled na to, co profesi i justici nejvíc škodí](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)

- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo](#)
- [DEAL MONITOR](#)