

ZMENY V DOHOVORE CMR

Miloš Poliak¹

1 Úvod

V súvislosti s Dohovorom CMR sa pripravujú dve významné zmeny. Prvá sa vzťahuje iba na slovenských dopravcov, ktorým sa prijatím Protokolu k Dohovoru CMR výrazne zmení obmedzenie zodpovednosti za prepravovaný tovar, druhá zmena sa vzťahuje k elektronickému nákladnému listu.

2 Zmena zodpovednosti podľa Dohovoru CMR

Uzatvorenie prepravnej zmluvy pri medzinárodnej preprave tovaru bez bilaterálnych alebo multilaterálnych zmlúv by výrazne skomplikovalo prepravu tovaru, pretože dopravca by musel poznať všetky vnútroštátne právne predpisy krajín, v ktorých by vykonával prepravu vecí. Z rozdielnosti právnych predpisov v jednotlivých krajinách a z dôvodu ich nejednotného výkladu by dochádzalo často k nedorozumeniam pri uzatváraní zmlúv, nevynímajúc nároky kladené na dopravcu. Z toho dôvodu potreba jednotnej právnej úpravy preprav nákladov medzinárodnej cestnej dopravy našla svoje vyjadrenie vo formulácii **Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR)**. Pri tvorbe tohto Dohovoru sa kládol dôraz na to, aby bola predovšetkým jednotne upravená sprievodná dokumentácia tovaru, zásady zodpovednosti dopravcu a postup pri uplatňovaní zodpovedajúcich návrhov na náhradu škody.

Ak dopravca má podľa ustanovení Dohovoru CMR povinnosť nahradiť škodu za úplnú alebo čiastočnú stratu zásielky, ktorá vznikne od okamihu jej prevzatia k preprave do okamihu jej vydania, vypočíta sa náhrada z hodnoty zásielky v mieste a čase jej prevzatia na prepravu. Hodnota zásielky sa určuje podľa burzovej ceny, a ak nie je burzová cena, podľa bežnej trhovej ceny, a ak nie je ani burzová ani bežná trhová cena, podľa všeobecnej hodnoty tovaru rovnakej povahy a kvality. Dohovor CMR obsahuje pre vymedzenie zodpovednosti dopravcu podrobné ustanovenia (článok 23), ktoré sú v niektorých smeroch závažným spôsobom odlišné od ustanovení zodpovednosti dopravcu vo vnútroštátnych zákonných predpisoch. Dohovor CMR stanovuje, že **náhrada škody nesmie presiahnuť stanovenú čiastku za kilogram chýbajúcej hrubej hmotnosti**. V pôvodnom znení Dohovoru CMR sa zodpovednosť dopravcu odvíjala od hodnoty zlatého franku. Schválením Protokolu k dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave upravujúcej článok 23 a jeho nasledujúcou ratifikáciou (možnosť ratifikácie od roku 1978) sa v zmluvnej krajine výrazne znížila zodpovednosť dopravcov, pretože zlatý frank je nahradený jednotkou zvláštnych práv čerpania (ZPČ). Vzhľadom na to, že SR pristúpila k Protokolu k dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave upravujúcej článok 23 iba 20. februára 2008 a protokol začne platiť v SR od 20. mája 2008, zodpovednosť dopravcu je upravená nasledovne:

¹ Ing. Miloš Poliak, PhD; Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline; Univerzitná 1; 010 26 Žilina; tel.: 041/513 3531; Milos.Poliak@fpedas.uniza.sk

- **do 19. mája 2008** (vrátane) podľa pôvodnej úpravy z roku 1956, ktorá limituje náhradu škody maximálne do výšky 25 zlatých frankov za kilogram chýbajúcej hrubej váhy. Zlatý frank (gold franc, GF) je pôvodná ucelená jednotka Banky pre medzinárodné platby v Basileji, ktorá platila do 31. 3. 2003 (od tohto dátumu platia zvláštne práva čerpania – SDR, ktoré definuje Medzinárodný menový fond). Vzhľadom na to, že do 19. mája 2008 zodpovednosť dopravcu sa stanovuje na základe zlatého franku, je potrebné vychádzať z jeho poslednej definície, ktorá pochádza z roku 1979, kedy bola určená kurzom 1,94149 USD za 1 zlatý frank. To znamená, napr. ak by sa zodpovednosť vyjadrovala k 20. marcu 2008, potom by sa zodpovednosť vypočítala ako:

$$1 \text{ USD} = 20,731 \text{ SKK},$$

$$1 \text{ GF} = 1,94149 \text{ USD},$$

$$1 \text{ GF} = 1,94149 \text{ USD} \cdot 20,731 \text{ SKK/USD} = 40,249 \text{ SKK}$$

To znamená, do 19. mája 2008 dopravca zodpovedá pri prepravách podľa Dohovoru CMR do výšky:

$$25 \text{ GF/kg} \cdot 40,249 \text{ SKK/GF} = 1\,006,20 \text{ SKK/kg}$$

čo pri jazdnej súprave s užitočnou hmotnosťou 25 ton predstavuje výšku ručenia dopravcu **25,16 mil. Sk.**

- **od 20. mája 2008**, vzhľadom na to, že SR pristúpila k Protokolu k CMR upravujúceho článok 23 Dohovoru je stanovená hranica maximálnej zodpovednosti dopravcu nahradená pružnejším spôsobom prostredníctvom jednotky zvláštnych práv čerpania definovanej Medzinárodným menovým fondom, ktorá umožňuje, aby dopravca i poškodený veľmi pohotovo mohli zistiť prípadný rozsah náhradovej povinnosti. Použitá jednotka zvláštnych práv čerpania je zverejňovaná v úradnom kurzovom lístku s tým, že pre medzinárodnú cestnú prepravu tovaru je stanovený konštantný koeficient 8,33, ktorý sa v prípade škody násobí hodnotou jednej jednotky ZPČ a počtom kilogramov hrubej hmotnosti zásielky. Takto sa získava čiastka maximálnej náhradovej povinnosti dopravcu za škodu na zásielke. To znamená, že ak by ku škode na zásielke došlo po 20. máji 2008, maximálna zodpovednosť dopravcu za jeden kg hrubej hmotnosti sa stanoví na základe výmenného kurzu XDR a SKK (v kurzovom lístku označovaná ako MMF-ZPČ-SDR: napr. 34,006 SKK/XDR).

To znamená, od 20. mája 2008 dopravca zodpovedá pri prepravách podľa Dohovoru CMR do výšky:

$$8,33 \text{ XDR/kg} \cdot 34,006 \text{ SKK/XDR} = 283,30 \text{ SKK/kg}$$

čo pri jazdnej súprave s užitočnou hmotnosťou 25 ton predstavuje výšku ručenia dopravcu **7,08 mil. Sk.**

Pristúpením SR k Protokolu CMR upravujúceho článok 23 sa upraví zodpovednosť cestných dopravcov na úroveň zodpovednosti ostatných dopravcov z členských krajín EÚ, z ktorých takmer všetky už pristúpili k uvedenému protokolu. Prijatím protokolu sa zníži zodpovednosť dopravcu takmer o 18 mil. Sk pri prevádzkovaní súpravy s užitočnou hmotnosťou 25 ton.

3 Elektronický nákladný list CMR

21. februára 2008 Ekonomická hospodárska komisia schválila Dodatočný protokol k Dohovoru CMR týkajúci sa elektronických nákladných listov. Dodatočný protokol vstúpi do platnosti deväťdesiaty deň po tom, čo päť zmluvných štátov založí svoje ratifikačné alebo prístupové zmluvy u Generálneho tajomníka Organizácie spojených národov, pričom Protokol bude možné podpísať od 27. do 30. mája 2008. V SR bude možné elektronický nákladný list CMR používať v prípade, ak Protokol ratifikuje aj SR.

Elektronický nákladný list je nákladný list vystavený prostredníctvom elektronickej komunikácie dopravcom, odosielateľom alebo akoukoľvek inou stranou, ktorá má záujem o plnenie zmluvy o doprave pokrytú Dohovorom CMR, vrátane náležitostí logicky sa vzťahujúcich na elektronickú komunikáciu prostredníctvom príloh, alebo inak prepojenú s elektronickou komunikáciou súbežne s alebo následne po jej vydaní tak, aby sa stali súčasťou elektronického nákladného listu. Podľa Dodatočného protokolu môže byť nákladný list CMR, ale aj akákoľvek požiadavka, vyhlásenie, pokyn, žiadosť, výhrada alebo iná komunikácia týkajúca sa plnenia zmluvy o preprave vystavená prostredníctvom elektronickej komunikácie, to znamená vytvorená, odoslaná, prijatá alebo uchovávaná elektronickými, optickými, digitálnymi alebo podobnými prostriedkami spôsobom, ktorý umožňuje, aby dané informácie boli prístupné tak, by mohli byť ďalej použiteľné.

Elektronický nákladný list CMR je považovaný za rovnocenný vo vzťahu k papierovému nákladnému listu CMR, čo znamená že nadobúda rovnakú dôkaznú hodnotu a účinnosť ako papierový nákladný list.

Overenie platnosti elektronického nákladného listu

Elektronický nákladný list overujú zmluvné strany prostredníctvom spoľahlivého elektronického podpisu (dáta v elektronickej podobe, ktoré sú pripojené alebo logicky sa vzťahujú na iné elektronické dáta a ktoré slúžia ako metóda na overenie platnosti), ktorý je zárukou prepojenia s elektronickým nákladným listom. Metóda využívajúca elektronický podpis sa považuje za spoľahlivú vtedy, keď je elektronický podpis:

- jedinečne spojený so signatárom (podpisujúcim),
- schopný identifikovať signatára (podpisujúceho),
- zriadený spôsobom, ktorý má signatár (podpisujúci) pod plnou kontrolou,
- prepojený na dáta, ktorých sa týka tak, že je možné zistiť akékoľvek ďalšie zmeny týchto dát.

Autentickosť elektronického nákladného listu môže byť overená aj pomocou inej elektronickej overovacej metódy, ktorú povoľuje zákon krajiny, v ktorej bol elektronický nákladný list vystavený. Náležitosti obsiahnuté v elektronickej dodackej liste musia byť prístupné pre všetky strany (dopravca, odosielateľ, colné úrady), ktoré sú na to oprávnené.

Podmienky pre používanie elektronického nákladného listu CMR

Elektronický nákladný list musí obsahovať všetky povinné náležitosti ako papierový nákladný list. Postup pri vystavovaní elektronického nákladného listu musí zabezpečiť

integritu jednotlivých náležitostí, ktoré nákladný list obsahuje od okamihu, keď bol prvýkrát vytvorený vo svojej finálnej podobe. Integrita je zabezpečená vtedy, keď sú všetky náležitosti úplné a nezmenené, s výnimkou doplnkov a zmien, ktoré vyplývajú z bežnej komunikácie, uchovávanía a zobrazovania nákladného listu. Postup doplnenia alebo úpravy elektronického nákladného listu musí umožniť zistiť, že boli realizované takéto doplnenia alebo úpravy elektronického nákladného listu, pričom musia byť zachované aj náležitosti, ktoré tento nákladný list pôvodne obsahoval.

Zmluvné strany, ktoré majú záujem používať elektronický nákladný list CMR sú povinné dohodnúť sa na jednotlivých postupoch a ich implementácii, predovšetkým pokiaľ ide o:

- spôsob vystavenia a dodania elektronického nákladného listu oprávnenej Zmluvnej strane;
- zabezpečenie integrity elektronického nákladného listu;
- spôsob, ktorým si príslušná Zmluvná strana, uplatňujúca si práva vyplývajúce jej z elektronického nákladného listu, môže tento nárok uplatniť;
- spôsob, ktorým sa potvrdzuje, že bola realizovaná dodávka konečnému adresátovi;
- postupy pre dopĺňanie a úpravy elektronického nákladného listu;
- postupy pre prípadné nahradenie elektronického nákladného listu CMR papierovým nákladným listom vydaným iným spôsobom.

Tieto postupy musia byť ľahko zistiteľné a musia byť uvedené na elektronickom dodacom liste.

Dopravca je v každom prípade povinný odosielateľovi na jeho žiadosť odovzdať potvrdenku na tovar ako aj všetky informácie nevyhnutné na identifikáciu zásielky a na prístup k elektronickému dodaciemu listu (nákladnému listu CMR).

Odosielateľ môže poskytnúť dopravcovi vo forme elektronickej komunikácie aj doklady potrebné colným a ďalším úradným jednaniam vykonávaným pred vydaním zásielky, pokiaľ doklady existujú v takejto formáte a zmluvné strany sa dohodli na postupoch umožňujúcich vytvorenie prepojenia medzi týmito dokumentmi a elektronickými nákladnými listami. Rovnako je možné postupovať v prípade ostatných dokladov, ktoré odosielateľ poskytuje dopravcovi pri uzatváraní prepravnej zmluvy.