

POREDBENA ANALIZA HAŠKIH I ROTERDAMSKIH PRAVILA

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF*

UDK 347.795.3 : 34.05

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 31.7.2010.

Prihvaćeno za tisak: 13.10.2010.

Primjenom komparativne metode uspoređuju se najvažnije konvencijske odredbe i rješenja Roterdamskih pravila s onima sadržanim u Haškim pravilima. Raščlanjuje se većina recentnih odredbi Roterdamskih pravila koje predstavljaju ključne elemente po kojima se ona razlikuju od Haških pravila. U okviru toga ukazuje se na važnost novih pojmova, instituta i osoba koje sudjeluju u prijevoznom poslu. Govori se i o važnim odredbama koje su podudarne jer upravo brojna tradicionalna rješenja koja donose Roterdamska pravila mogu pridonijeti njihovom bržem i lakšem akceptiranju.

Roterdamska pravila nastoje na suvremeni način urediti ugovore o prijevozu stvari morem, a pod određenim uvjetima primjenjivat će se i na prijevoze drugim prijevoznim granama. Opsežnost konvencije govori o njezinoj sveobuhvatnosti i velikoj preciznosti u propisivanju gotovo svih pitanja iz područja pravnog uređenja pomorskih prijevoznih ugovora, i više od toga, ona je jedinstven primjer temeljite raščlambe svih obveza i odgovornosti ugovornih stranaka i općenito svih subjekata koji se pojavljuju u prijevoznom poslu.

Cilj poredbene analize Haških i Roterdamskih pravila je spoznati što novo donose Roterdamska pravila i procijeniti kako se ona uklapaju u postojeće pravno uređenje prijevoza stvari morem. Istodobno cilj je spoznati koje se odredbe Haških pravila danas izlažu kritici zbog njihove neprilagođenosti suvremenim uvjetima prijevoza i novim i

* Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viši znanstveni suradnik, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb; e-mail: vesnas@hazu.hr.

drugačijim odnosima snaga između ugovornih strana u pomorskim prijevoznim ugovorima.

Ključne riječi: *Haško-Visbijska pravila, Rotterdamska pravila, prijevoz stvari morem, multimodalni prijevoz, unifikacija pomorskog prava.*

1. UNIFIKACIJA POMORSKOG PRIJEVOZA STVARI – AKTUALNO PRAVNO UREĐENJE I OTVORENA PITANJA

Pravno uređenje prijevoza stvari morem imalo je put od vrlo stroge kogentne odgovornosti prijevoznika,¹ preko potpune slobode ugovaranja različitih oslobođenja od odgovornosti,² do konačno njegovog uređenja aktualnim međunarodnim kon-

¹ Početak 19. stoljeća karakterizira stroga objektivna odgovornost prijevoznika. *Common law* sustav toga vremena pružao je prijevozniku samo uzak i ograničen broj razloga oslobođenja od odgovornosti. To su: a) viša sila, b) prirodna svojstva ili skrivene mane stvari i c) djela krcatelja ili primatelja. U svim ostalim slučajevima odgovarao je za gubitak ili oštećenje stvari primljenih na prijevoz. Kontinentalno pravo toga vremena nije u tome bitno odstupalo. Prvi moderni trgovački zakonik u svijetu, francuski *Code de commerce* iz godine 1807. predviđao je također vrlo strogu odgovornost. Prijevoznik se za neuredno izvršenje prijevozne prestacije mogao ekskulpirati jedino dokazivanjem postojanja prirodnih svojstava stvari ili više sile.

² Od izuzetno stroge odgovornosti, prijevoznikova odgovornost se s vremenom pretvorila u potpunu neodgovornost prijevoznika za stvari primljene na prijevoz. Isključivanje prijevoznikove odgovornosti ostvarivalo se unošenjem u ugovore o prijevozu (teretnice) klauzula kojima se isključivala odgovornost za vrlo širok krug uzroka, a to je praktično dovodilo do potpune prijevoznikove neodgovornosti. Nastanku takve situacije pridonijela su uglavnom tri glavna činitelja. Pronalazak parobroda i njegova izgradnja zahtijevali su veliku koncentraciju kapitala brodovlasnika. Nasuprot financijski jakim brodovlasnicima, stajali su neorganizirani korisnici prijevoza, koji su se našli u ekonomski slabijem položaju. S pravnog aspekta u liberalnim građanskim zakonima toga vremena postojala je mogućnost formalne slobode ugovaranja. Važan činitelj koji je doprinio ovoj situaciji je i pristup sudova koji su se vrlo blagonaklono odnosili prema klauzulama o neodgovornosti sadržanim u prijevoznim ugovorima. Najjači otpor protiv prijevoznikovih klauzula neodgovornosti pružali su SAD i engleski dominioni kao najveći korisnici prijevoznčkih usluga koji nisu raspolagali odgovarajućim brodskim prostorom, pa su njihovi krcatelji u tom pogledu bili ovisni o engleskim brodovlasnicima. U SAD-u je 1893. godine usvojen Pomorski zakon SAD ili tzv. *Harter Act*. To je prvi normativni akt koji zabranjuje klauzule kojima je svrha isključivanje ili umanjivanje prijevoznikove odgovornosti za propuste u vezi s obvezom čuvanja tereta u tijeku prijevoza, zatim razlikuje nautičku od komercijalne djelatnosti posade, te taksativno nabroja niz izuzetih slučajeva stipuliranih u prijevoznikovu korist. On je preteča reguliranju ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem. Neusklađeno stanje u borbi za unifikaciju prijevoznikove odgovornosti na međunarodnoj razini zahtijevalo je međunarodno rješenje koje je bilo moguće tek nakon prvog svjetskog rata, kada se promijenio omjer ekonomske, političke i pomorske snage.

vencijama: Haškim pravilima,³ protokolima o izmjeni Haških pravila⁴ i Hamburškim pravilima.⁵

Haška pravila su gotovo univerzalno prihvaćena u svijetu i snažno su utjecala na nacionalna zakonodavstva.⁶ Globalna pomorska trgovina koja je započela nakon drugog svjetskog rata nametnula je potrebu za modernizacijom i osuvremenjivanjem pravnog uređenja pomorskog prijevoza. Rad na reviziji Haških pravila započeo je 50-tih godina prošlog stoljeća, donijet je Protokol iz 1968. – Haško Visbijska pravila i Protokol iz 1979. – SDR Protokol.⁷ Oni su uveli minimum modernizacije,⁸ ali je

³ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. poznatija kao Haška pravila (u nastavku ovog rada Haška pravila). O povijesti i razlozima donošenja Haških pravila: *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, CMI, Antwerpen, 1997.; Paul Mayburgh, *Uniformity of Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea*, *Victoria University of Wellington Law Review*, 31 (2000), p. 356-360.; na hrvatskom jeziku tumačenje pojedinih konvencijskih odredbi s opsežnom sudskom praksom u monografiji: Đorđe Ivković, *Haška i Haška-Visbi pravila*, priručnik, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994.

⁴ Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924. usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine (u nastavku ovog rada Haško-Visbijska pravila); Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., potpisan je u Briselu 21. prosinca 1979., a stupio na snagu 14. veljače 1984. (u nastavku ovog rada SDR protokol).

⁵ Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine (u nastavku ovog rada Hamburška pravila).

⁶ Najprepoznatljivija obilježja ove najprihvaćenije Konvencije su: taksativno nabranje izuzetih slučajeva, neodgovornost prijevoznika za djela ili propuste osoba kojima se služi u plovidbi i upravljanju brodom, predviđa se ograničenje odgovornosti na 100 funti sterlinga po jedinici tereta, a taj se iznos uzima prema vrijednosti u zlatu, ne primjenjuje se na razdoblje prije ukrcaja i poslije iskrcaja, primjenjuje se na ugovor o prijevozu uz teretnicu ili sličnu ispravu koja daje pravo na stvari (*document of title*), svaka ugovorna odredba kojom se prijevoznika dovodi u povoljniji položaj nego je to predviđeno Konvencijom smatra se ništavom, nepostojećom i bez učinka. Dakle, Haška pravila kroz prisilne propise uvode minimalni standard odgovornosti prijevoznika za teret. Najvažnije odredbe bit će temeljito raščlanjene u ovom radu.

⁷ Haškim pravilima Republika Hrvatska je obvezana od 8. listopada 1991., temeljem notifikacije o sukcesiji, pri čemu je izjavila da se smatra obvezanom Haškim pravilima koje je ratificirala bivša Jugoslavija, *Službeni list SFRJ, Dodatak međunarodni ugovori*, br. 7/1959. Visbijskim protokolom i SDR protokolom Republika Hrvatska obvezana je od 28. siječnja 1999. Zakon o potvrđivanju ovih protokola objavljen je u Narodnim novinama – Međunarodni ugovori br. 3/1995.

⁸ Najznačajnije izmjene odnose se na uvođenje nove obračunske jedinice, osnovice za obračun i viših iznosa granice odgovornosti. Ograničenje od 100 funti sterlinga po jedinici tereta iz Haških pravila, Visbijskim je pravilima zamijenjeno iznosom od 30 franaka po kilogramu tereta ili 10000 franaka po jedinici tereta, s time da se primjenjuje viši iznos. SDR protokolom zlatni franci zamijenjeni su Posebnim pravima vučenja u omjeru 15:1, pa je tako dobiveno ograničenje od 2 SDR po kilogramu, odnosno 666,67 SDR po jedinici tereta. Prema Visbijskim pravilima prijevoznik gubi pravo na

izostala temeljita i fundamentalna revizija. Problem koji je nastao je da su u primjeni ostala Haška pravila,⁹ a neke države obvezale su se Haško-Visbijskim pravilima i SDR Protokolom. Uz njih primjenjuju se i Hamburška pravila koja nisu postala općeprihvaćena. Dakle, prisutne su kombinacije različitih sustava odgovornosti. Nepostojanje jedinstvenog sustava odgovornosti problem je koji opterećuje međunarodnu pomorsku trgovinu i prijevoz.¹⁰

Dugogodišnji naponi i veliki trud uloženi na stvaranju jedinstvenog sustava odgovornosti za prijevoz stvari nisu urodili odgovarajućim rezultatom jer Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu nije stupila na snagu.¹¹ Promjene u odnosu snaga stranaka pomorskih prijevoznih ugovora, kontejnerizacija, internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije iz temelja su promijenili način poslovanja u pomorskom prijevozu. Ni jedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno probleme, nedostaje unificiranost, konvencijsko uređenje moderne prijevozne prakse, kao što je primjerice uređenje elektroničkih prijevoznih isprava, kontejnerskog prijevoza, ugovora o prijevozu od vrata do vrata i sličnih suvremenih i aktualnih pitanja iz trgovačke i prijevozne prakse. Deunifikaciji pridonosi i činjenica što neke

ograničenje odgovornosti ako je štetu prouzročio namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. Nadalje, Visbijska pravila proširuju polje primjene; primjenjuju se ne samo na teretnice koje su izdane u državi ugovornici tih pravila, nego i u slučajevima kada se luka ukrcaja nalazi u državi ugovornici te kada je to ugovorom predviđeno. Visbijska pravila teretnici daju neoborivu dokaznu snagu kada je ona u rukama trećeg savjesnog imatelja.

⁹ O potrebi otkazivanja Haških pravila opširnije: Dorotea Ćorić, Hrvatska treba otkazati Haška pravila da ili ne?, *Vladavina prava*, god. 2 (1995) br. 5, str. 17-26.; Jasenko Marin, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 46 (2007), br. 161, str. 91-111.

¹⁰ O unifikacijskim problemima međunarodnog prijevoza stvari morem podrobnije: Stuart Beare, Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 306-315; Patrick J. S. Griggs, Obstacles to Uniformity of Maritime Law The Nicholas J. Healy Lecture, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 34, (2003), No. 2; Charles Debattista, The CMI/UNCITRAL cargo liability regime: regulation for the 21st century?, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 304-305; Alexander von Ziegler, Main concepts of the new Convention: Its aims, structure and essentials, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 346-357; José M. Alcántara, The new regime and multimodal transport, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 399-304.; Francesco Berlingieri, The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (By Sea), *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* 58 (2008), br. 1-2, str. 47-76.; Ivo Grabovac, Dragan Bolanča, Prijevoz robe morem – problematika ujednačavanja, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, v. 37 (1995) br. 145-148, str. 39-49.; Ivo Grabovac, Dragan Bolanča, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, g. 40 (2001) br. 155-148, str. 33-56.

¹¹ Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe usvojena je u Ženevi 24. svibnja 1980. godine (u nastavku ovog rada Multimodalna konvencija).

zemlje jednostrano uvide pomorsku legislativu ili se pripremaju za to.¹² Pomorstvo je izrazito međunarodna djelatnost, pa je raznolikost u regionalnim i nacionalnim rješenjima izrazito nepovoljna jer onemogućuje ujednačavanje, dovodi do porasta troškova za sve strane u međunarodnoj trgovini, do češćih sudskih sporova i pravne nesigurnosti.

Uvažavajući sve navedene činjenice (probleme), a s ciljem stvaranja boljeg i suvremenijeg rješenja za 21. stoljeće, izrađena su i potpisana Rotterdamska pravila.¹³ U literaturi se iznose različite ocjene o tome je li sazrelo vrijeme za odlazak Haških pravila u povijest? Jesu li Rotterdamska pravila dovoljno dobra da preuzmu ulogu konvencije koja će uređivati ugovore o prijevozu stvari morem? Hoće li Rotterdamska pravila ostvariti svrhu zbog koje su donijeta i hoće li postati uspješna konvencija? Koje okolnosti i interesi kojih subjekata podržavaju uvođenje promjena u sustav prijevoznikove odgovornosti za prijevoz stvari morem, a što, s druge strane, točnije, koja pravna rješenja kao prepreka tome stoje na putu? O tim i sličnim pitanjima postoje očitovanja prijevoznika,¹⁴ krcatelja,¹⁵ osiguratelja,¹⁶ špeditera,¹⁷ a nailazi se

¹² Ako postoji pravna praznina u regulaciji, dinamika razvoja odnosa u suvremenom prijevoznom pravu popunit će te praznine stvaranjem novog nacionalnog zakonodavstva ili nove regionalne regulative, kao što je regulativa Europske unije. Primjerice, krajem devedesetih godina prošlog stoljeća prijedlog za reviziju američkog Zakona o prijevozu robe morem (novi US COGSA) povučen je iz Kongresa. U slučaju da je prijedlog bio prihvaćen, SAD bi otkazale Haška pravila jer bi zakon bio u suprotnosti s njima. SAD su odlučile pričekati s revizijom zakona dok se ne vidi hoće li se postići odgovarajuće rješenje na međunarodnoj razini. Za SAD Rotterdamska pravila su prihvatljivo rješenje, međutim, ako se ona u razumnom roku ne počnu primjenjivati, SAD će se okrenuti svojoj nacionalnoj soluciji (novom prijedlogu Zakona), prema: Uffe Lind Rasmussen, Evaluation of the new Convention from the perspective of carrier, *Transportrecht* (2009), 9, p. 357-361.

¹³ Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem potpisana je 23. rujna 2009. godine u Rotterdamu (u nastavku Rotterdamska pravila). Konvencija će stupiti na snagu nakon što joj pristupi najmanje 20 država. O pripremnim radovima na Rotterdamskim pravilima, kao i o sadržaju i interpretaciji pojedinih odredbi konvencije i nacrtu konvencije: opširnije tematski brojevi časopisa: *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3; *The Journal of International Maritime Law*, v. 14 (2008), 6; *Transportrecht* (2009), 9.; na hrvatskom jeziku: Vesna Skorupan, Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 57 (2007) br. 1., str. 7-60.

¹⁴ Uffe Lind Rasmussen, o. c. bilješka 12.

¹⁵ Philippe Bonnevie, Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 361-366.

¹⁶ Vesna Polić Foglar, Evaluation of the new Convention from the perspective of insurers, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 366-370.

¹⁷ Jan Ramberg, Evaluation of the new Convention from the perspective of freight forwarders, *Transportrecht* (2009), 9, p. 370-371.

na suprotstavljena stajališta o tome,¹⁸ na koja će se u ovom radu nastojati ukazati i osvrnuti. Pratit će se sličnosti i razlike Haško-Visbijskih i Rotterdamskih pravila kroz analizu najvažnijih konvencijskih odredbi.¹⁹ Primjenom komparativne metode pokušat će se znanstveno protumačiti ciljeve i najvažnija rješenja Rotterdamskih pravila te procijeniti kako se ona uklapaju u postojeće pravno uređenje prijevoza stvari morem. Nadalje, kroz poredbenu analizu novih rješenja s rješenjima Haško-Visbijskih pravila cilj je odgovoriti na pitanje zadovoljavaju li Haško-Visbijska pravila potrebama suvremene svjetske pomorske industrije? Za državu koja razmatra pitanje treba li pristupiti Rotterdamskim pravilima svaka poredbena analiza ovih dviju konvencija iznimno je korisna jer govori i o tome koje odredbe bi prihvaćanjem Rotterdamskih pravila trebalo izmijeniti i akceptirati u domaće zakonodavstvo a u cilju usklađenosti domaćeg pozitivnog prava s međunarodnim konvencijama koje obvezuju Republiku Hrvatsku.

¹⁸ Primjerice: Haška, Haško-Visbijska i Hamburška pravila više nisu adekvatna i nemaju budućnost. Potrebno je modernizirano uređenje unimodalnog pomorskog prijevoza. Potrebna su pravila o multimodalnom prijevozu koja će uključivati i pomorski prijevoz. Rotterdamska pravila nam daju sve u jednom instrumentu: Uffe Lind Rasmussen, *o. c. bilješka 12*. Ovaj autor ističe da bi bilo iluzorno vjerovati da je moguće postići bolju soluciju za novo stoljeće nego što su to Rotterdamska pravila te da nema realne alternative Konvenciji. Međutim, nailazi se i na sasvim suprotna stajališta, primjerice, uglednog prof. Tetleya: “Snažno vjerujem u to i preporučam da se Rotterdamska pravila opozovu i ne budu potpisana niti prihvaćena te da se ona vrate Radnoj skupini III UNCITRAL-a na reviziju,” predlaže da se prihvati Konvencija UN-a o Multimodalnom prijevozu iz 1980.: William Tetley, *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL_No_1.pdf, stranica posjećena 27. svibnja 2010. Također, iznosi se stajalište da unificirana međunarodna pravila trebaju biti što je moguće više jasna kako bi se i na taj način osigurala njihova jedinstvena interpretacija. Rotterdamska pravila, nažalost, nisu ispunila ta očekivanja: Regina Asariotis, *Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 382-398. Ukazuje se i na činjenicu da donošenje i uvođenje u primjenu nove konvencije stvara velike troškove koje će morati platiti pomorska industrija i koji će se plaćati dugi niz godina: Anthony Diamond QC, *The Rotterdam Rules*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2009), Part 4, p. 445-536.

¹⁹ Rotterdamska pravila vrlo su opsežna konvencija, imaju 96 članaka, sama ta činjenica govori da je nemoguće u jednom članku protumačiti i komentirati sve njezine odredbe i konzimirati sve novine i točke za poredbenu analizu. Uz to, u nekim je elementima komparacija irelevantna budući da je pristup Rotterdamskih pravila u pogledu njihovog polja primjene bitno različit, pod određenim uvjetima primjenjuju se i na druge prijevozne grane, tj. na prijevoze od vrata do vrata. Zbog toga je rad imao ambicije usredotočiti se samo na one najvažnije razlike ovih dviju konvencija uz njihovu deskripciju i tumačenje.

2. DEFINICIJE

Roterdamska pravila su sveobuhvatna i opsežna konvencija. Za potrebe konvencije definirano je čak 30 pojmova. Detaljno se reguliraju novi sadržaji, a radi se o velikom broju novih pojmova²⁰ koji nisu sadržani niti definirani u Haškim pravilima.²¹ S jedne strane brojni novi pojmovi i instituti odgovaraju realitetu suvremenih odnosa u pomorskim prijevoznim ugovorima, dakle, trebalo ih je uvesti u novu konvenciju i definirati, a s druge strane asociraju na poznatu činjenicu da “predetaljne” konvencije teže postaju široko prihvaćen izvor prava.²² Prisutna je bojazan da će zbog složenosti, opširnosti i brojnosti novina biti određenih poteškoća u tumačenju, a to će komplicirati primjenu njezinih odredbi. Primjerice, već na prvom koraku, a to je odgovor na pitanje kada se Roterdamska pravila primjenjuju, stranke ugovora o prijevozu moraju proučiti čitav niz definicija i pojmova, mnoge konvencijske odredbe (članke 5, 6, 7, 26, 82 RP), iznimke od primjene pojedinih odredbi, a velik broj odredbi tek će trebati rasvijetliti i protumačiti u poslovnoj i sudskoj praksi.²³ Dakle, praktičari smatraju da su s nomotehničke strane Roterdamska pravila trebala biti puno jednostavnija, kraća i preglednija.²⁴ Autori koji se izjašnjavaju protiv Roterdamskih pravila i njihove glomaznosti ističu da treba postupno dograditi Haško-Visbijska pravila, umjesto da se ide na jedan detaljan sveobuhvatan instrument koji će izazvati mnogo nedoumica u primjeni.²⁵

3. POLJE PRIMJENE

U pogledu polja primjene Roterdamska pravila se bitno razlikuju od Haških pravila i u tom segmentu sadrže možda najbitnije razlike i najinovativnije odredbe.

²⁰ Novi pojmovi su: količinski ugovori, izvršitelj, pomorski izvršitelj, pravo nadzora, strana koja ima nadzor, elektronička komunikacija, elektronički prijevozni zapis, kontejner, vozilo, vozarina, linijski prijevoz. O mnogima od njih opširnije *infra* na odgovarajućim mjestima u radu.

²¹ Haška pravila imaju samo 5 definicija pojmova.

²² Drugim riječima, kada se pregledaju i usporede uspjele i neuspjele konvencije, uočljivo je da su nerijetko uspješnije konvencije koje sadrže manji broj odredaba od detaljnijih i složenijih konvencija. Tako zaključuje Jasenko Marin, *o. c. u bilješci 9*.

²³ Takovo shvaćanje iznosi: Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*.

²⁴ Opširnost i brojni detaljizmi otežavaju interpretaciju i dovode do glomaznost i nepreglednost, tako zaključuje William Tetley, *o. c. bilješka 18*.

²⁵ *Ibid.*

Jedan od važnih ciljeva stvaranja nove konvencije je bio urediti moderni kontejnerski *door to door* prijevoz, dakle, jedinstvenom konvencijom uz pomorski prijevoz pokriti i segment multimodalnog prijevoza. Takav pristup u uređivanju prijevoznih ugovora smatra se pragmatičnim i mudrim pristupom i to se ocjenjuje kao važan praktični doprinos i značaj suvremenom prijevoznom pravu. Međutim, takav koncept se i oštro kritizira, te postoji ozbiljan otpor činjenici da bi se i kopneni prijevoznici bezuvjetno trebali podvrgnuti pravilima o odgovornosti za štetu i općenito ugovornom pravu temeljenom na pomorskom pravu.²⁶ Rezultat toga je vrlo ograničeno polje primjene Rotterdamskih pravila, točnije, neizbježni kompromis između rješenja koje bi predviđalo neprimjenjivanje Konvencije na štetne radnje nastale u kopnenom dijelu prijevoza i rješenja koje bi primjenu Rotterdamskih pravila bezuvjetno protegnulo na cijeli prijevozni put od vrata do vrata. Rotterdamska pravila su ponajprije pomorska konvencija, a to znači, da bi došlo do primjene Rotterdamskih pravila, prijevoz od vrata do vrata mora obvezno uključivati dionicu pomorskog prijevoza.²⁷ Rotterdamska pravila primjenjuju se na ugovore o međunarodnom prijevozu robe između država od kojih je barem jedna stranka Konvencije.²⁸ Pored toga što prijevoz od vrata do vrata mora uključivati dionicu pomorskog prijevoza, Rotterdamska pravila će se primijeniti na prijevozne ugovore kopnom samo pod određenim uvjetima.²⁹

²⁶ Kopneni prijevoznici koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz neskloni su tome da nova međunarodna “pomorska plus” konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, za vrijeme izrade Rotterdamskih pravila europske zemlje su izrazile stajalište da su njihovi željeznički i cestovni prijevoznici neskloni napustiti svoje konvencije CMR i CIM-COTIF. Opširnije o tome: Erik Rosaeg, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 316-335.; Uffe Lind Rasmussen, *o.c. bilješka 12.*; Vesna Skorupan, *Pravna osobnost, odgovornosti i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, *Poredbeno pomorsko pravo-Comparative Maritime Law*, god. 45 (2006), br. 160, str. 31-64.

²⁷ To se iščitava iz definicije ugovora o prijevozu čl. 1 st. 1. t. 1. RP (“...*the contract shall provide for carriage by sea...*”). Pomoćni glagol *shall* u engleskom pravnom jeziku uvijek označava obvezu, pa to znači da se ugovorom o prijevozu uvijek mora ugovoriti prijevoz morem. Ugovorom o prijevozu može se ugovoriti i prijevoz drugom prijevoznom granom (“*contract of carriage ... may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage*”).

²⁸ Drugim riječima, ugovor o prijevozu mora imati međunarodni karakter i mora imati odgovarajuću poveznicu prema državi stranci konvencije. Dakle, u državi ugovornici mora se nalaziti jedno od sljedećih mjesta: mjesto ukrcaja, luka ukrcaja, mjesto iskrcaja ili luka iskrcaja (čl. 5. RP). Za razliku od toga odredbe Haško-Visbijskih pravila primjenjuju se kada je teretnica izdana u državi ugovornici, prijevoz započeo u luci države ugovornice, teretnicom predviđeno da se ugovor ravna po odredbama ove Konvencije ili zakonodavstva koje te odredbe primjenjuje, odnosno daje im snagu (čl. 10. HVP).

²⁹ Takav koncept ima za posljedicu da Rotterdamska pravila imaju puno uže polje primjene od Multimodalne konvencije koja predviđa da se ugovorom o prijevozu može ugovoriti prijevoz najmanje

Primjenom ograničenog mrežastog sustava odgovornosti³⁰ koji Roterdamska pravila predviđaju, ako gubitak ili oštećenje stvari, ili okolnosti koje su uzrokovale zakašnjenje u njihovoj predaji nastanu prije ukrcaja stvari na brod ili isključivo nakon njihovog iskrcaja s broda, Roterdamska pravila se neće primijeniti, već će se na te tzv. “kopnene operacije” primijeniti odredbe druge međunarodne konvencije, pod uvjetom da u vrijeme takvog gubitka, oštećenja ili štete nastale zbog zakašnjenja: a) postoje odredbe međunarodne konvencije koje se primjenjuje na sve ili neke prijevoznikove radnje, a krcatelj je sklopio poseban i izravan ugovor s prijevoznikom u pogledu posebnog djela prijevoza gdje su nastali gubitak, oštećenje ili okolnosti koje su dovele do zakašnjenja u isporuci; b) ako je posebno predviđena odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti ili rok za tužbu i c) ako nije dopušteno na temelju te međunarodne konvencije odstupati u cjelini ili na štetu krcatelja.

Pretpostavlja se da će ovakvo ograničeno polje primjene Roterdamskih pravila stvarati problem prijevoznicima i korisnicima njihovih usluga jer unaprijed ne mogu predvidjeti koji sustav odgovornosti i koja međunarodna konvencija će se primjenjivati.³¹ To isto tako znači da će se granice odgovornosti iz Roterdamskih pravila, kao i granice odgovornosti iz drugih konvencija, primjenjivati na isti ugovor o prijevozu, ovisno o dijelu prijevoznog puta u kojem je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo.

Dakle, rezultat takve koncepcije odgovornosti je da će prijevoznici i korisnici njihovih usluga biti prisiljeni poznavati i primjenjivati i druge konvencije. Prema ugovoru o multimodalnom prijevozu stvari koji uključuje ugovor o prijevozu morem i cestama, Roterdamska pravila će se primijeniti jedino na pomorski dio multimodalnog prijevoza ona se neće primijeniti na prijevoz cestom, ako je štetna radnja nastala prije ukrcaja i poslije iskrcaja stvari s broda. Konzekvenca je, a ujedno i očit paradoks, da će se Roterdamska pravila u stvarnosti primjenjivati jedino na prijevoz stvari morem.

s dvije prijevozne grane, primjerice prijevoz željeznicom i cestom. Opširnije o novom konceptu polja primjene koji uvode Roterdamska pravila: Michael F. Sturley, *Scope of coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, *Journal of International Maritime and Commercial Law*, 10 (2004), 2, p. 138-154.

³⁰ O različitim konceptima odgovornosti o kojima se raspravljalo prilikom izrade Roterdamskih pravila (jedinstvenom, mrežastom i ograničenom mrežastom), opširnije: Vesna Skorupan, *o. c. bilješka* 26.

³¹ Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o međunarodnom željezničkom prijevozu COTIF od 9. svibnja 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodacima, čiji dodatak je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - CIM, ta pravila se navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF, (u nastavku CIM-COTIF). Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR (u nastavku CMR). Odgovornost prijevoznika prema konvencijama koje uređuju prijevoz kopnom je objektivna, dakle, za postojanje odgovornosti nije potrebna njegova krivnja, ali ona nije ni apsolutna jer se odgovornosti u propisanim slučajevima može osloboditi.

Zbog toga se nailazi na brojne kritike koje ovakvo rješenje ocjenjuju neadekvatnim i nepotpunim rješenjem.³² Štoviše, to dovodi do zaključka da Roterdamska pravila nisu samo neodgovarajuća u kreiranju jedinstvenog unificiranog pravnog sustava za reguliranje multimodalnog transporta, već zbog toga dodatno čine kompleksnim i kompliciranim unimodalni pomorski prijevozni sustav. Mrežasti sustav odgovornosti kritizira se zbog svoje kompliciranosti te neuspjeha Multimodalne konvencije, a to stvara i opravdanu sumnju u to hoće li silan napor koji se uložio oko izrade Roterdamskih pravila doživjeti sličnu sudbinu.

Roterdamska pravila izričito propisuju da je ugovor o prijevozu naplatni pravni posao,³³ Haška pravila takvu odredbu nemaju, međutim, analizom bogate sudske prakse, kao i doktrine nastale proučavanjem odredbi Haških pravila, može se nedvojbeno zaključiti da se i ona primjenjuju samo na naplatne prijevoze stvari morem.

Za primjenu Roterdamskih pravila nije potrebno izdavanje prijevozne isprave. To je bitna razlika u odnosu na Haško-Visbijska pravila koja se primjenjuju samo na teretnice izdane za prijevoz robe između luka dviju različitih država, i to ako je teretnica izdana u jednoj državi ugovornici, ako prijevoz započinje iz luke države ugovornice ili ako ugovor o prijevozu tako određuje. Ključna novina Roterdamskih pravila je u tome da se ona primjenjuju i na elektronske prijevozne zapise i elektronske prijevozne isprave. Ugovor o prijevozu može se zaključiti i u elektronskom obliku. Proširenje polja primjene i na elektronske prijevozne isprave je značajno postignuće konvencije i važan njezin aspekt.³⁴

Brodarski ugovori (*charter parties*) su ostali izvan polja primjene i Roterdamskih pravila.³⁵ Također, Roterdamska pravila neće se primjenjivati niti na druge ugovore o uporabi broda ili dijela brodskog prostora u linijskom prijevozu te na ugovore o prijevozu u prijevozima koji nisu linijski,³⁶ osim ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronski zapis (čl. 6. RP). Roterdamska pravila se primjenjuju na pot-prijevozne ugovore, a to su ugovori između prijevoznika i stranke koja nije izvorni

³² “Čini se da bi bilo puno praktičnije i manje konfuzno da Roterdamska pravila uređuju sva pitanja koja se mogu pojaviti u procesu prijevoza stvari u bilo kojem dijelu prijevoznog puta”, zaključuje: William Tetley, *o. c. bilješka 18*.

³³ Definicija ugovora o prijevozu čl. 1. st. 1. t. 1. RP. Također, iz definicije vozarine iščitava se da je to naknada koja se plaća prijevozniku za prijevoz stvari prema ugovoru o prijevozu (čl. 1. st. 1. t. 28. RP).

³⁴ Opširnije *infra* Prijevozne isprave i elektronski prijevozni zapisi.

³⁵ Zadržavanje postojeće prakse o ovom pitanju u literaturi se ocjenjuje pozitivnim. Tako: Uffe Lind Rasmussen *o. c. bilješka 12*.

³⁶ Znači, radi se o ugovorima u slobodnoj plovidbi.

ugovaratelj brodarskog ugovora. Znači, primjenjuju se na odnose između prijevoznika i pošiljatelja, strane koja ima nadzor ili držatelja koji nije izvorna stranka iz brodarskog ugovora ili drugog ugovora za koji se isključuje primjena Roterdamskih pravila (čl. 7. RP). Slične odredbe imaju i Haško-Visbijska pravila.

Količinski ugovori u linijskom prijevozu ušli su unutar polja primjene Roterdamskih pravila. Međutim, u odnosu na ovu vrstu ugovora mogu se izuzeti prinudne odredbe Roterdamskih pravila. Znači, količinskim ugovorom mogu se predvidjeti veća ili manja prava, obveze ili odgovornosti od onih koje je propisala konvencija.³⁷ Neki autori kritiziraju uvođenje količinskih ugovora s osnovnom zamjerkom da se time otvara put velikim prijevoznicima da mogu sklapati s krcateljima količinske ugovore s reduciranom zaštitom, a oni zadržavaju punu odgovornost prema svojim sukontrahentima.³⁸ Međutim, količinski ugovori omogućuju slobodu i u drugom smjeru, a to je da stranke ugovore nižu odgovornost za prijevoznika, u zamjenu za nižu cijenu prijevoza, a da rizik za štetu na teretu prebace na osiguratelja. Važno je i to da Roterdamska pravila nameću stroge okvire u pogledu sigurnosti plovidbe i načina sklapanja količinskih ugovora, a tako jasnim odredbama nesumnjivo pružaju zaštitu prijevoznicima, krcateljima i trećim osobama.

Haško-Visbijska pravila iz definicije robe izuzimaju žive životinje i teret krcan na palubu. Iako prijevoz živih životinja zahtijeva puno više pažnje u usporedbi s prijevozom ostalog tereta, smatra se razumnim da se takvi prijevozi obuhvate konvencijskim uređenjem, međutim i uvedu specijalne norme koje će prijevozniku i krcatelju ostaviti mogućnost slobode ugovaranja, tj. dopustiti dispozitivnost. Hamburška pravila su dobar primjer da je moguće uključiti prijevoz živih životinja u polje primjene konvencije bez uvođenja puno specijalnih odredbi.

U Roterdamskim pravilima žive životinje su izuzete iz prinudnopravnog režima konvencije, međutim, nisu izuzete iz polja primjene.³⁹ Propisano je da se ugovorom o prijevozu mogu isključiti ili ograničiti obveze i odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja. Takva isključenja ili ograničenja neće imati učinak ako tužitelj dokaže da su gubitak oštećenje ili zakašnjenje u isporuci rezultat djela ili propusta prijevoznika ili osoba za čiji rad on odgovara učinjenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak oštećenje ili zakašnjenje ili bezobzirno i sa znanjem da takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogu nastati (čl. 81. RP).

³⁷ Posebna pravila za količinske ugovore čl. 80. RP.

³⁸ Philippe Bonnevie, *o.c. bilješka 15*.

³⁹ To rješenje je kritizirano; ističe se da u današnjim uvjetima nije potrebno izuzimanje prijevoza živih životinja iz prinudnopravnih konvencijskih odredbi. Tako zaključuje Erik Rosaeg, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 316-335.

Rotterdamska pravila napuštaju zastarjelu odredbu Haško-Visbijskih pravila prema kojoj je iz primjene te konvencije isključen teret za koji se u ugovoru o prijevozu navodi da je krcan na palubi i koji se uistinu tako prevozi. Prema Rotterdamskim pravilima prijevoz na palubi je dopušten u 3 slučaja: ako to zahtijevaju propisi, ako je ukrcan u ili na kontejnerima ili vozilima koji su prikladni za prijevoz na palubi, a paluba je posebno podobna (spremna) prevoziti takve kontejnere ili vozila, ili ako je prijevoz na palubi u skladu s ugovorom o prijevozu, s običajima ili konkretnom trgovačkom praksom (čl. 25. RP). Prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari ako su stvari ovlašteno ukrcane, dakle u tom slučaju odredbe konvencije se jednako primjenjuju i na teret na palubi. Međutim, Rotterdamska pravila propisuju da prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su prouzročeni posebnim rizicima kao posljedicom prijevoza na palubi. Ako su stvari na palubu ukrcane protivno predviđenim ovlaštenjima, prijevoznik svakako odgovara za gubitak oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su isključivo prouzročeni zbog njihova prijevoza na palubi i nema pravo pozivati se na slučajeve oslobođenja od odgovornosti predviđene čl. 17. konvencije koji govori o temelju prijevoznikove odgovornosti.⁴⁰ S aspekta prijevoznikovog prava na ograničenje odgovornosti važna je odredba Rotterdamskih pravila kojom je propisano da se prijevoznik ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako su prijevoznik i krcatelj izričito ugovorili da će stvari biti ukrcane ispod palube, a gubitak, oštećenje ili zakašnjenje proizlazi kao posljedica prijevoza na palubi.

Rotterdamska pravila uređuju pitanja u vezi ugovora o prijevozu stvari, pa se kaže da su “izabrala tzv. ugovorni pristup” (*contractual approach*). Ona proširuju svoju primjenu i na ona pitanja koja se ne tiču samo odgovornosti prijevoznika. Znači, može se reći da je to konvencija o odgovornosti prijevoznika, ali isto tako i konvencija o ugovorima o prijevozu. Za razliku od toga u Haškim pravilima je prisutna koncepcija uređivanja teretnice i odgovornosti, znači, tzv. “dokumentarni pristup” (*documentary approach*).⁴¹

4. OBVEZE PRIJEVOZNIKA

U pogledu odredbi koje govore o obvezama prijevoznika Haško-Visbijska i Rotterdamska pravila bitno se razlikuju. Postoje važne sadržajne razlike, međutim i

⁴⁰ Rotterdamskim pravilima propisano je da se prijevoznik ne može pozivati na ugovor o prijevozu, na običaje ili trgovačku praksu protiv treće osobe koja je u dobroj vjeri stekla prenosivu prijevoznu ispravu ili prenosivi elektronički zapis, osim ako ugovorne klauzule ne upućuju da se stvari mogu ukrcati na palubu.

⁴¹ Alexander von Ziegler, *o.c. bilješka 10*.

bitno drugačija stilizacija i struktura odredbi. Haško-Visbijska pravila ograničavaju obvezu ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovidbu na vrijeme, prije i na početku putovanja, nakon što brod započne putovanje, ta prijevoznikova obveza prestaje.⁴² Rotterdamska pravila specificiraju da ta obveza traje i za vrijeme putovanja (čl. 14. st. 1.a). Znači, prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik, uz obvezu brod učiniti sposobnim za plovidbu, kao što je to u Haškim pravilima, ima i obvezu održavati ga sposobnim za plovidbu. Većina autora ovu odredbu ocjenjuje pozitivnom.⁴³ Smatra se da odredba o kontinuiranom trajanju prijevoznikove obveze ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovidbu odgovara komercijalnoj realnosti i eliminira ranije privilegije prijevoznika koje se u modernom transportnom okruženju čine nepravednima.⁴⁴ Ova odredba izravno doprinosi ostvarivanju suvremenih standarda sigurnosti broda za plovidbu predviđenih međunarodnim izvorima upravnopravne prirode: Međunarodnom konvencijom o sigurnosti života na moru (SOLAS), uključujući osobito njezine dijelove: Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja (ISM kodeks), Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i luka (ISPS kodeks). Također, postaje bespredmetna ona konfuzna teorija o sposobnosti broda za plovidbu po fazama “*doctrine of stages*” i ostale tehnike koje su se upotrebljavale da se pokuša ostvariti prijevoznikova neodgovornost.⁴⁵

⁴² Sudska praksa utvrdila je da obveza ulaganja dužne pažnje traje sve do trenutka kada brod podigne sidro i krene, znači ona prestaje prvim pomakom broda iz mjesta u luci u kojoj je bio. Odluka u predmetu *Maxine Footwear Company, LTD., and Morin v. Canadian Government Merchant Marine, LTD.*, *Lloyd's List Law Reports*, (1959), Vol. 2, Part 13, p. 105-114.

⁴³ Podrobnije Francesco Berlingieri, *Basis of liability and exclusions of liability*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 336- 349.

⁴⁴ U odnosu na vrijeme kada su kreirane odredbe Haško-Visbijskih pravila tehnički i tehnološki uvjeti prijevoza te obvezni sigurnosni standardi bitno su se promijenili. Prijevoznik danas može i mora biti u mogućnosti utjecati na stanje svoga broda za vrijeme plovidbe. Ne postoje više razlozi koji bi opravdavali vremensko ograničenje njegove obveze ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovidbu. Opravdano je prijevoznikovu obvezu vremenski produljiti, tako objašnjava Jasenko Marin, *Odgovornost prijevoznika za plovidbenu sposobnost broda*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008) br. 1-2, str., 489-507. Opširnije o obvezama prijevoznika i u radu: Vesna Skorupan, *Obveze prijevoznika – recentna rješenja nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu (Draft Instrument on Transport Law)*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* god. 43 (2004), broj 158, str. 101-152.

⁴⁵ Naime, sudska praksa se u primjeni Haških pravila susretala s problemom tumačenja kauzalnog odnosa između nastale štete i eventualne nesposobnosti broda za plovidbu prije i na početku putovanja. Prema spomenutoj teoriji obveza osposobljavanja broda za plovidbu pojavljuje se u svakoj luci u kojoj brod isplivljava s novim teretom; znači, ako brod u usputnim lukama ukrcava novi teret, prijevoznik je obavezan uložiti dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu samo prema krcateljima čiju robu ukrcava u tim lukama. To znači da “svaki teret ima svoje putovanje” pa uplovljavanjem broda s ukrcanim teretom u usputnu luku ne nastaje obveza ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje

Središnja odredba Roterdamskih pravila koja govori o obvezama prijevoznika je odredba kojom je propisano da je obveza prijevoznika prevesti stvari do mjesta isporuke i predati ih primatelju (čl. 11. RP). Haško-Visbijska pravila ne sadrže tako izričitu odredbu, ali ta prijevoznikova obveza jasno proizlazi iz čl. 3. st. 2. HVP te i iz tumačenja smisla drugih odredbi.

Prema Haško-Visbijskim pravilima prijevoznik je u postupanju sa stvarima dužan uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se za robu i iskrcati robu koja se prevozi (čl. 3. st. 2. HVP). Ova odredba Haško-Visbijskih pravila doslovno je preuzeta u Roterdamska pravila uz to što je dopunjena na način da su navedene i obveze primitka i predaje stvari (čl. 13. st. 1. RP). Trajanje prijevoznikove odgovornosti u Roterdamskim pravilima je prošireno pa je bilo nužno i odredbu koja govori o obvezama prijevoznika u odnosu na stvari dopuniti na načina da se navedu i obveze primitka i predaje stvari. Važna novina Roterdamskih pravila je u tome što spomenuta odredba Roterdamskih pravila nije kogentne pravne prirode. Naime, prijevoznik se s krcateljem može dogovoriti da će ukrcavanje, rukovanje, slaganje ili iskrccavanje stvari obaviti krcatelj, krcatelj iz isprave ili primatelj (čl. 13. st. 2. RP). To je važna odredba jer uvodi iznimku od prijevoznikove obveze brinuti se o teretu. Vjerojatno je ova odredba, koja predstavlja novo pravilo koje nije postojalo u ranijim unifikacijskim instrumentima iz ovog područja, uvrštena zbog šireg polja primjene nove konvencije, znači njezine primjene na multimodalne prijevoze, a koji uključuju i prijevoz morem. Važnost ove norme dolazit će do izražaja i imati primjenu vjerojatno upravo u određenim “među aktivnostima”, poput ukrcaja stvari na brod, iskrcaja s broda, npr. u slučaju ako prijevoz započinje na nekoj kopnenoj destinaciji, nastavlja se preko neke luke (gdje se vrši ukrcaj na brod) i završava u drugoj luci (gdje se vrši iskrcaj). Tipičan primjer su tzv. FIO(S) klauzule (“*Free in and out (stowed)*”) - *FIO (S) clause*), prema kojima strana tereta preuzima brigu o ukrcaju/iskrcaju, koji često uključuje i slaganje i osiguranje tereta.⁴⁶ Stoga se u ovoj novoj odredbi Roterdamskih pravila može prepoznati i intencija da se izradi odredba za FIO (S) klauzule koje su rjeđe u linijskom prometu, a češće u *charter party* prijevozu.

U slučaju postojanja FIO(S) klauzule, tj. sporazuma stranaka da će određene obveze izvršiti krcatelj ili će biti izvršene u njegovo ime, Roterdamska pravila predviđaju odredbe kojima je prijevozniku osigurana zaštita u presumpciji da je u tom slučaju za gubitak ili oštećenje stvari ili zakašnjenje u isporuci odgovoran krcatelj.

broda za plovidbu u usputnoj luci u pogledu tog tereta. O istoj temi opširnije: Zlatko Česić, Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovidbu, *Pomorski zbornik* g. 39 (2001) 1, str. 193-207.; Jasenko Marin, o. c. bilješka 44.

⁴⁶ G. J. van der Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *Transportrecht*, 2002., (7-8), str. 265-277.

Naime, u popis izuzetih slučajeva, uz odredbu koja postoji i u Haško-Visbijskim pravilima, a koja je dopunjena (djelovanjem ili propustom krcatelja, krcatelja iz isprave, strane koja ima nadzor ili bilo koje osobe za čija djela krcatelj odgovara čl. 17. st. 3. t. h), uvršten je i jedan novi izuzeti slučaj, a to je: ukrcavanje, rukovanje, slaganje ili iskrcavanje stvari prema dogovoru u skladu s čl. 13. st. 2., osim ako je prijevoznik ili izvršitelj obavio takvu djelatnost za račun krcatelja, krcatelja iz isprava ili primatelja (čl. 17. st. 3. t. i). Dakle, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti dokazivanjem postojanja i ovog novog izuzetog slučaja, a time se osigurava stvarni reciprocitet u obvezama i odgovornosti ugovornih strana.

Prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik ili izvršitelj mogu žrtvovati stvari u moru kada je to žrtvovanje razumno učinjeno za opću sigurnost ili radi otklanjanja opasnosti od ljudskih života ili imovine u zajedničkom pothvatu (čl. 16. RP).

U usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima, Rotterdamska pravila sveobuhvatnije i sadržajno nešto drugačije reguliraju ovlaštenje prijevoznika u postupanju s opasnim teretom. Prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik ili izvršitelj mogu odbiti primiti ili ukrcati stvari te poduzeti druge mjere koje su razumne, uključujući i iskrcavanje, uništavanje ili činjenje stvari bezopasnim, ako te stvari jesu ili se razumno čini vjerojatnim da će tijekom prijevoznikove odgovornosti postati opasne za osobe imovinu ili okoliš (čl. 15. RP). Važno je naglasiti nekoliko novina Rotterdamskih pravila. Ponajprije, Rotterdamska pravila ne prave razliku s obzirom na to je li prijevozniku bila poznata opasna priroda stvari i je li za nju znao. Nadalje, prema Rotterdamskim pravilima veći je opseg prijevoznikovih ovlaštenja u postupanju s opasnim stvarima (može poduzeti i “druge mjere koje su razumne”), a šire su definirani slučajevi kada ta opasnost postoji, govori se o opasnosti za osobe, imovinu i okoliš.

U Rotterdamskim pravilima obveze prijevoznika propisane su i na drugim mjestima u konvencijskom tekstu. Najvažnija od njih je *predaja stvari*, koja se u usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima prvi puta posebno artikulira kao obveza i regulira u okviru posebnog vrlo opsežnog poglavlja (poglavlje 9).⁴⁷

Važna prijevoznikova obveza prema Rotterdamskim pravilima, a to je ujedno i obveza koja se ne spominje u Haško-Visbijskim pravilima, je obveza prijevoznika obavijestiti krcatelja o stvarima koje prijevoznik zna i koje su nužne i važne krcatelju kako bi mogao ispuniti svoje obveze. Također, bitan element po kojem se Haško-Visbijska i Rotterdamska pravila razlikuju, a ujedno i jedna od najvažnijih novina,

⁴⁷ Uređuju se sva specifična pitanja, kao što su: obveza potvrđivanja predaje, isporuka kada nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički prijevozni zapis, isporuka kada je izdana neprenosiva prijevozna isprava koju je zahtijevala osoba koja predaje stvari, isporuka kada je izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi prijevozni zapis, stvari koje su ostale neisporučene i retencija stvari. Opširnije u radu Vesna Skorupan, *o.c. bilješka 44*.

su odredbe o *pravu nadzora*. Iz izvršavanja prava nadzora proizlazi ovlaštenje strane koja ima nadzor davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, a s druge strane obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor.⁴⁸

5. TRAJANJE ODGOVORNOSTI

Prema Roterdamskim pravilima trajanje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kada prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kada su stvari predane primatelju (čl.12.).⁴⁹ Ovo je značajna razlika u odnosu na razdoblje odgovornosti od ukrcaja do iskrcaja propisano Haškim pravilima i koncepta “od luke do luke” predviđenog Hamburškim pravilima. Roterdamska pravila respektiraju činjenicu da se veliki dio svjetske trgovine odvija prijevozom od vrata do vrata (kontejnerski prijevoz) pa je jedino moguće i logično da se trajanje prijevoznikove odgovornosti proširi na razdoblje od kada prijevoznik primi robu do trenutka predaje robe primatelju.

Roterdamska pravila sadrže i kogentnu odredbu kojom je propisano da se ugovornim utanačenjem razdoblje prijevoznikove odgovornosti ne može skratiti na način da se ugovorom o prijevozu predvidi da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcaja temeljem ugovora o prijevozu. Također, vrijeme isporuke stvari ne može se ugovoriti prije završetka konačnog iskrcaja. Uglavak u ugovoru o prijevozu je ništav ako predviđa vrijeme predaje stvari prije završetka konačnog iskrcaja stvari s broda na kojem se prevoze temeljem ugovora o prijevozu. Svrha je ovih prinudnih propisa poštivanje ugovorenog vremena kao stvarnog vremena prijevoznikove odgovornosti od preuzimanja stvari do njihove predaje primatelju. Ako prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju, prijevoznik treba preuzeti stvari ili ih predati tijelu vlasti ili trećoj osobi, razdoblje prijevoznikove odgovornosti započinje kada prijevoznik preuzme stvari odnosno kada ih preda tijelu vlasti ili trećoj osobi (čl. 12. st. 2 a i b RP).

⁴⁸ O ovoj važnoj prijevoznikovo obvezi opširnije *infra* Pravno nadzora.

⁴⁹ Dodatno, u Roterdamskim pravilima nije razrađena ova općenita odredba i nije pojašnjeno što znači vrijeme i mjesto primitka stvari i njihove predaje. To je bilo učinjeno u posljednjoj verziji Nacrta konvencije, pa se smatra da ovu odredbu treba interpretirati na način da je vrijeme i mjesto primitka ili isporuke stvari vrijeme i mjesto koje su stranke u svom ugovoru odredile. U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tome, za utvrđivanje razdoblja odgovornosti prijevoznika poslužit će običaji i poslovna praksa u mjestu primitka ili isporuke. Ukoliko ne postoje niti ugovorne odredbe stranaka niti poslovna praksa i običaji, vrijeme i mjesto primitka ili isporuke je vrijeme i mjesto gdje i kada je prijevoznik ili izvršitelj stvarno preuzeo nadzor nad stvarima ili stvarno isporučio stvari. Ovo vrijeme nije moguće skratiti tako da vrijeme primitka počinje kasnije od početka ukrcaja ili trajanje odgovornosti završava prije završetka konačnog iskrcaja. Opširnije *infra*.

6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

Princip prijevoznikove odgovornost prema Rotterdamskim pravilima je, kao i prema Haškim pravilima, pretpostavljena krivnja. Smatra se da još uvijek nije sazrelo vrijeme da se prijeđe na objektivnu odgovornost pomorskog prijevoznika, kao što je to u drugim prijevoznim konvencijama, primjerice Budimpeštanskoj konvenciji,⁵⁰ CMR i CIM-COTIF te u pomorskom prijevozu putnika.

Gledano u cjelini, norma Rotterdamskih pravila o odgovornosti nešto je drugačija po stilizaciji. Učinjene su određene izmjene terminologije i strukture odredbi, a postoji i nekoliko relevantnih sadržajnih razlika u usporedbi s aktualnim Haško-Visbijskim pravilima. Sastavljači Rotterdamskih pravila su dobro proučili potencijalne izmjene⁵¹ i vodili računa da se novom stilizacijom i sadržajem bitno ne odstupa od Haško-Visbijskih pravila, a time će se uglavnom sačuvati vrijedna tumačenja pojedinih ključnih odredbi nastala u sudskoj i poslovnoj praksi primjenom Haško-Visbijskih pravila.

Teret dokaza raspoređen je tako da tužitelj dokazuje da je gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastalo za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, on ne mora dokazivati što je uzrok štete nego samo da je šteta nastala. Kada tužitelj dokaže da je šteta nastala, teret dokazivanja se prebacuje na prijevoznika, i prijevoznik, da bi se oslobodio odgovornosti ili dijela odgovornosti, treba dokazati da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe za koju on odgovara.

Prijevoznik se također oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti dokazivanjem postojanja jednog od taksativno nabrojenih izuzetih slučajeva⁵² koji su uzrokovali ili doprinijeli gubitku, oštećenju ili zakašnjenju. Međutim, tada se prijevoznik konačno ne oslobađa odgovornosti već se dopušta dokazivanje njegove krivnje. Znači, prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza prebacio na tužitelja, treba dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između izuzetog slučaja i štetne radnje. To znači, da postojanje nekog od izuzetih slučajeva stvara samo pretpostavku o nepostojanju prijevoznikove krivnje te osoba za koje on odgovara.

⁵⁰ Ugovori o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima Europe uređeni su Budimpeštanskom konvencijom o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima. Konvencija je usvojena na Diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 3. listopada 2000., a stupila na snagu 1. travnja 2005.

⁵¹ O pripremnim radovima opširnije: tematski broj časopisa *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3., poglavito rad Francesco Berlingieri, o. c. bilješka 43.

⁵² Opširnije o sadržaju i pravnoj prirodi izuzetih slučajeva *infra*.

Isto tako, unatoč činjenici postojanja nekog od događaja koji isključuje prijevoznikovu odgovornost, korisnik prijevoza može dokazati da je uzrok štetne radnje ipak na strani prijevoznika, i to zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i snabdjevenosti broda ili činjenice da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kada ih snabdijeva prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari. Znači, može se smatrati da i prema Roterdamskim pravilima prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja, odnosno neizvršavanja prijevoznikovih obveza.⁵³ Ukoliko prijevoznik ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegovog propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će biti odgovoran. Takvo tumačenje prisutno je i u aktualnoj sudskoj praksi. Naime, ukoliko prijevoznik ne uloži dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu, to se tumači kao njegova nepažnja, dakle, kao prijevoznikova krivnja.⁵⁴ Također, ako je šteta nastala zbog postojanja nekog od izuzetih slučajeva, ali je šteta i posljedica propusta prijevoznika da uloži dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu, tada prijevoznik odgovara za cjelokupnu štetu.⁵⁵

Tumačenjem Haških pravila sudovi su zaključili da je teret dokaza o tome da je šteta prouzročena plovidbenom nesposobnošću broda na tužitelju, znači, strani tereta. S druge strane teret dokaza o upotrebi dužne pažnje pada na prijevoznika.⁵⁶

⁵³ Haška pravila u čl. 3. propisuju obvezu prijevoznika da prije i na početku putovanja upotrijebi dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Prema čl. 4. st. 1., ukoliko je prijevoznik uspio s dokazom da je to učinio, oslobađao se odgovornosti za štetu na teretu nastalu zbog neodgovarajućeg stanja broda. Dakle, na prijevozniku je teret dokaza da nije propuštena dužna pažnja u izvršavanju njegovih obveza, a to su: brod učiniti sposobnim za plovidbu, brodu osigurati potrebnu posadu, opremu i životne namirnice, urediti i staviti u dobro stanje skladišta, hladionice i ledenice i sve ostale dijelove broda u koje se roba krca, tako da brod bude sposoban za preuzimanje, prijevoz i čuvanje tereta. Također, prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja je nastala ili proizašla iz nekog drugog uzroka koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika i osoba za koje on odgovara. Međutim, ako se želi koristiti ovom iznimkom, prijevoznik mora dokazati da niti osobna krivnja ili djelo prijevoznika, ni krivnja ili djelo osoba za koje prijevoznik odgovara nisu pridonijeli gubitku, odnosno oštećenju čl. 4. st. 2 (q) HVP.

⁵⁴ *Papera Trades CO. LTD. and Others v. Hyundai Merchant Marine CO. LTD. (The Eurasian Dream)*, *Lloyd's Law Reports*, (2002), Vol. 1, Part 11, p. 719- 744.

⁵⁵ Odluka u sporu *Eurasian Dream, o. c. bilješka 54*. Na brodu je izbio požar i vatra se proširila. Sud je utvrdio da je prijevoznik odgovoran za cjelokupnu štetu, unatoč tome što je na brodu došlo do požara iz drugih razloga, a ne zbog nesposobnosti broda za plovidbu, ali se zbog takvog stanja broda vatra proširila.

⁵⁶ To potvrđuje i novija sudska praksa, odluka u predmetu *Great China Metal Industries CO. LTD. v. Malaysian International Shipping Corporation Berhad (The Bunga Seroja)*, *Lloyd's Law Reports*, (1999), Vol. 1., Part 6, p. 512-562. Jasenko Marin, *o. c. bilješka 44* objašnjava da je to rješenje Haško-Visbijskih pravila kritizirano, naime, i prijevoznik se, kako god to paradoksalno zvučalo, može ekskulpirati plovidbenom nesposobnošću broda ako dokaže da je, usprkos svome ulaganju dužne

Roterdamska pravila napuštaju frazu “*actual fault or privity*” koja je zadavala velike poteškoće u interpretaciji Haških pravila,⁵⁷ ali i ostalih konvencija u kojima se spominjala, naročito Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. Ona je gotovo neprevodiva na ostale jezike, pa su izvori poteškoća nastali u određivanju opsega tog pojma i njegovom jedinstvenom tumačenju.⁵⁸ U odredbi Roterdamskih pravila o principu odgovornosti koristi se riječ “krivnja” (*fault*). Izraz “*fault*” nije dodatno definiran, a iz rasprave provedene u CMI-u proizlazi da je to tzv. “stvarna” krivnja (“*genuine fault*”) u smislu skrivljenog ponašanja ili propust.⁵⁹

U Roterdamskim pravilima zakašnjenje se posebno definira čl. 21, a ono postoji kada stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme. Dakle, u pogledu opsega odgovornosti prema Roterdamskim pravilima prijevoznik odgovara za zakašnjenje samo ako je u ugovoru o prijevozu ugovoreno vrijeme isporuke (čl. 21.). Odredba o odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje i odgovornost za izgublenu dobit zbog zakašnjenja ključna je novina u odnosu na Haško-Visbijska pravila.⁶⁰ U Haško-Visbijskim pravilima, nema odredaba koje bi izravno normirale odgovornost prijevoznika zbog zakašnjenja.⁶¹ Jedino se iz normi o oslobođenju prijevoznika od odgovornosti za

pažnje, ta nesposobnost postojala i prouzročila štetu. To je odraz pravila da prijevoznikova obveza u pogledu osposobljavanja broda nije apsolutna, nego relativna jer on ne mora osposobiti brod za plovidbu nego (tek) uložiti dužnu pažnju da bi to učinio.

⁵⁷ Haška pravila u spomenutom čl. 4 st. 2 (q), koriste izričaj “...with the *actual fault or privity*...”.

⁵⁸ Opširnije o tumačenju fraze “*actual fault or privity*” Velimir Filipović: Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje (značenje izraza “*actual fault or privity*”), *Naša zakonitost* (1966) br. 3 str. 212-222.

⁵⁹ Znači, svojevrсни problem može nastati zbog toga što norma ne opisuje kakav oblik krivnje se traži, (namjera, gruba, nepažnja i slično), pa će izgleda praksi biti ostavljeno tumačenje njegovog opsega. Smatramo da će se pretpostavljati najblaži stupanj krivnje, pa će tužitelj, ako za to ima interes, morati dokazati da su prijevoznik ili njegovi ljudi kvalificirano krivi. Za temelj odgovornosti stupanj krivnje nije relevantan, ali je važan pri utvrđivanju visine odgovornosti. Izuzetno je važan za korištenje prava na ograničenje odgovornosti.

⁶⁰ Opširnije o problemu uređivanja pitanja zakašnjenja u predaji tereta, raspravama koje su vođene prilikom izrade Roterdamskih pravila te argumentima koji su isticali: Petar Kragić, Zakašnjenje u predaji tereta u CMI-jevim pitanjima prijevoznog prava, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 41 (2002), br. 156, str. 13-32.

⁶¹ Rabi se izraz gubitak ili oštećenje u vezi s robom. Budući da su Haško-Visbijska pravila propustila na nesumnjiv način urediti i odgovornost prijevoznika za zakašnjenje u predaji robe, sudska je praksa, suočena sa suvremenim životnim potrebama, po načelu *circulus in probando*, iznalazila rješenja. O odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje kao i recentnoj sudskoj praksi: Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split, 2010., str. 89; Vesna Polić, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe*, Narodne novine, Zagreb, 1991.

skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru ili za razumno skretanje može zaključiti da postoji odgovornosti za štete od zakašnjenja ako devijacija (skretanje) nije opravdana.

7. IZUZETI SLUČAJEVI

Kao i Haško-Visbijska pravila i Roterdamska pravila predviđaju izuzete slučajeve. Prihvaća se *mutatis mutandis* formulacija izuzetih slučajeva iz Haško-Visbijskih pravila.⁶² Oni su dorađeni i suvremenije stilizirani. Određene izmjene i dopune izvršene su zbog prilagodbe širem polju primjene Roterdamskih pravila, neke zbog potrebe suvremenije stilizacije nekih izuzetih slučajeva,⁶³ a određene zbog novih odredbi u konvencijskom tekstu koje utječu na prijevoznikovu ekskulpaciju,⁶⁴ pa ih je potrebno uvrstiti i u izuzete slučajeve. Jedan od bitnih elemenata u sustavu prijevoznikove odgovornosti prema Roterdamskim pravilima je da nautička greška nije ekskulpacijski razlog.⁶⁵ Kao i u Haško-Visbijskim pravilima i u Roterdamskim pravilima požar je uvršten u popis izuzetih slučajeva. Prema Haško-Visbijskim pravilima prijevoznik ne odgovara za požar koji su skrivili njegovi radnici. Takvog uvjeta nema u Roterdamskim pravilima, pa se zaključuje da je intencija sastavljača Roterdamskih pravila pooštrenje odgovornosti za požar jer prijevoznik odgovara i za djela svojih radnika.⁶⁶ Kao i za ostale izuzete slučajeve i za požar prijevoznik odgovara

⁶² O ovoj temi: Dragan Bolanča: *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996., o sadržaju, tumačenju i raspravi o pojedinim izuzetim slučajevima u tijeku pripremnih radova na Roterdamskim pravilima: Vesna Skorupan Wolff, *Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* god. 46 (2007), br. 161, str. 145-190.

⁶³ Primjerice Roterdamska pravila ne koriste stilizaciju "*Act of public enemies*," a u popis izuzetih slučajeva uvrštena je piraterija (*piracy*), rat (*war*), neprijateljstva (*hostilities*) i terorizam (*terrorism*) (čl. 17. t. 3 c RP).

⁶⁴ Primjerice u popis izuzetih slučajeva uvršteno je: djelovanje ili propusti krcatelja iz isprave, strane koja ima nadzor ili bilo koje osobe za čija djela krcatelj odgovara; ukrcavanje, rukovanje, slaganje ili iskrcavanje stvari od strane krcatelja, krcatelja iz isprave ili primatelja; razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete na okolišu. Izuzeti slučajevi primjenjuju se i na štete zbog zakašnjenja, što je razumno rješenje jer neki od nabrojanih izuzetih slučajeva mogu izazvati i zakašnjenje u predaji stvari.

⁶⁵ O provedenim raspravama i argumentaciji koja je isticana u pripremnim radovima na konvenciji u vezi odgovornosti prijevoznika za nautičku grešku: Vesna Skorupan, *o. c. bilješka 62*.

⁶⁶ Suprotno ističe Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*, smatra da se tužitelj može naći u gorjoj poziciji nego prema Haško-Visbijskim pravilima. Ukoliko požar nastupi prije i na početku putovanja, teret dokaza da je upotrijebio dužnu pažnju je na prijevozniku. Prema Roterdamskim pravilima prije-

po načelu dokazane krivnje. Prijevozniku se nameće *onus probandi* činjenice požara i uzročne veze događaja i nastale štete, dok presumpciju isključene odgovornosti prijevoznika mora obarati korisnik prijevoza dokazivanjem krivnje prijevoznika.⁶⁷

Općenita klauzula o odgovornosti koja se u Haško-Visbijskim pravilima nalazi u popisu izuzetih slučajeva čl. 4. st. 2. q, (zvana q klauzula), u Roterdamskim pravilima je suvremenije stilizirana i ne nalazi se u popisu izuzetih slučajeva, već u čl. 17. st. 2. koji govori o temelju odgovornosti.⁶⁸

8. ODGOVORNOST IZVRŠITELJA

Prema Roterdamskim pravilima uz prijevoznika odgovara i pomorski izvršitelj. Ako je za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci stvari odgovoran prijevoznik ili jedan ili više pomorskih izvršitelja njihova odgovornost je solidarna i podijeljena do granica predviđenih Konvencijom (čl. 20. RP). To je bitna razlika jer prema Haškim pravilima odgovara samo prijevoznik. Ključno je i to da Roterdamska pravila govore isključivo o odgovornosti pomorskog izvršitelja,⁶⁹ a ne izvršitelja⁷⁰ općenito.

voznik je odgovoran ako tužitelj dokaže ili da je požar uzrokovan krivnjom prijevoznika (čl. 17. st. 4 a RP) ili da je gubitak uzrokovan nesposobnošću broda za plovidbu (čl. 17. st. 5 a RP). Prilikom izrade Roterdamskih pravila Berlingieri, *o.c. bilješka 43*, se oštro zalagao za brisanje požara iz popisa izuzetih slučajeva i uključivanje “njegovih posljedica” u generalnu odredbu o prijevoznikovo odgovornosti prema kojoj je prijevoznik odgovoran za štetu, osim ako dokaže da niti njegovom krivnjom niti krivnjom osoba za koje on odgovara nije nastala šteta. Svoje shvaćanje obrazlaže činjenicom da se danas u 21. stoljeću uvrštavanje požara u popis izuzetih slučajeva ne smatra opravdanim, osim kada požar ima obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Isto kao i za nautičku grešku, apsurdno je da je prijevozniku omogućeno “prebacivanje” posljedica krivnje osoba kojima se u svom poslu služi na krcatelja.

⁶⁷ Opširnije o odgovornosti prijevoznika za požar: Dragan Bolanča, *Odgovornost brodara za požarnu štetu na brodskom teretu*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* v. 16 (1995) br. 1 str. 81 -91.

⁶⁸ Propisano je da prijevoznik ne odgovara ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za čija djela i propuste on odgovara.

⁶⁹ Pomorski izvršitelj je izvršitelj koji izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznih obveza za vrijeme razdoblja između dolaska stvari u luku ukrcaja na brod i njihovog odlaska iz luke iskrcaja s broda. Kopneni prijevoznik je pomorski izvršitelj jedino ako izvršava ili preuzme izvršiti njegove usluge isključivo unutar lučkog područja čl. 1. t. 7. RP.

⁷⁰ Izvršitelj je osoba različita od prijevoznika koja izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznikovitih obveza prema ugovoru o prijevozu u pogledu preuzimanja, ukrcaja, rukovanja, slaganja, prijevoza, čuvanja, iskrcavanja ili predaje stvari u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli (čl. 1. t. 6. RP).

Prilikom izrade i rasprave o sadržaju Rotterdamskih pravila postojala je znatna podrška među delegatima da se pozicija kopnenih prijevoznika ostavi nedirnuta. Ta podrška dolazila je od onih koji ne žele primjenu pomorskog prava jer su propisi koji uređuju kopneni prijevoz u njihovim zemljama znatno povoljniji za tužitelje, kao i od delegata iz zemalja gdje je suprotan slučaj, kopneni prijevoznici prema njihovom nacionalnom pravu potpadaju pod režim odgovornosti koji je za njih (same kopnene prijevoznike) znatno povoljniji nego Rotterdamska pravila.⁷¹ Predlagalo se da se položaj kopnenih prijevoznika uredi na način da se protiv kopnenog prijevoznika može jedino postaviti zahtjev temeljem izvanugovorne odgovornosti.⁷² U tom slučaju kopneni prijevoznik ima tzv. himalaja zaštitu.⁷³ Ugovori o pomorskom prijevozu obično sadrže “himalaja klauzulu” kao beneficiju prijevoznikovim podugovarateljima. Unošenjem “himalaja klauzule” prema glavnom ugovoru kopneni prijevoznik dolazi u poziciju da se na njega primjene Rotterdamska pravila, osim ako se u takvom slučaju primjenjuje čl. 26. RP koji pod propisanim uvjetima omogućava primjenu odredbi kopnenih konvencija u okviru mrežastog sustava koji uvode Rotterdamska pravila.⁷⁴

Osoba pomorskog izvršitelja faktično je stvarni prijevoznik predviđen u Hamburškim pravilima⁷⁵ i Atenskoj konvenciji. Ovakvo rješenje se pozdravlja jer nespore-

⁷¹ O ovoj temi opširnije u radu: Vesna Skorupan, *o.c. bilješka 26*.

⁷² Naravno, osim ukoliko nacionalno pravo ne dopušta pravo na tužbu prema kopnenim prijevoznicima kao podugovarateljima, znači s osnova podugovora. Ako tužitelj nije samo primatelj prema glavnom ugovoru o prijevozu, nego je spomenut kao primatelj, također, i prema podugovoru, tada će se prema nekim nacionalnim zakonima smatrati da je tužitelj (zahtijevajući robu od potprijevoznika ili na drugi način) pristupio podugovoru (ili je na drugi način postao stranka podugovora) i u skladu s time mu se priznaju ugovorna prava prema potprijevozniku.

⁷³ Ivo Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989. str. 104.: Suvremena “Himalaja klauzula” u slobodnom prijevodu otprilike glasi: “Svako ograničenje odgovornosti i druge odredbe sadržane u tekstu isprave koriste prijevozniku, njegovim punomoćnicima, radnicima i drugim predstavnicima, ali isto tako i svakom nezavisnom ugovaratelju koji izvršava poslove u vezi s robom.”

⁷⁴ Opširnije o ovoj temi: G. van der Ziel: Multimodal aspects, *Il Diritto Marittimo* vol. 106 (2004), Fase 3: 907-916.

⁷⁵ M. F. Sturley: The treatment of performing parties, Transport Law, Document 6, *CIM Yearbook* 2003. p. 230-244., objašnjava da nije potpuno jasno kako široko treba tumačiti definiciju “stvarnog prijevoznika” iz Hamburških pravila. Širim jezičnim tumačenjem dolazi se do zaključka da definicija pokriva bilo koju osobu koja izvršava bilo koji aspekt prijevoza stvari. Međutim, ključno pitanje je uključuje li “prijevoz stvari, ili ... dio prijevoza” svaki aspekt pomicanja stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke (kao što je ukrcavanje ili iskrcavanje), ili ono uključuje samo one aspekte sveukupnog prijevoza stvari koje se mogu opisati samo kao prijevoz stvari. Logička interpretacija definicije sugerira šire tumačenje. Fraza “prijevoz stvari” ukazuje na prijevoznikovu obvezu prijevoza stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke, i bilo bi besmisleno smatrati da npr. ukrcaj stvari i njihov iskrcaj s broda nisu dio ispunjavanja cjelokupne obveze (uz pretpostavku da primitak stvari prethodi ukrcaju stvari na brod, a isporuka stvari slijedi iza iskrcaja stvari s broda). Isti autor zaključuje da, međutim, nije potpuno nedvojbeno je li intencija Hamburške konferencije bila tako široko tumačenje definicije.

no rasyjetljuje jedan od najspornijih i pravno najvećih problema, a to je identitet i krug odgovornih osoba na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem. Naime, prema Rotterdamskim pravilima uz prijevoznika i pomorski izvršitelj smatra se nositeljem obveza i subjektom odgovornosti.

Prijevoznik odgovara prema odredbama Rotterdamskih pravila i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti propisano čl. 12. st. 1., a to je vrijeme od primitka do predaje stvari. Pomorski izvršitelj ne odgovara prema ugovoru o prijevozu nego na temelju Konvencije, sukladno čijim odredbama ne odgovara izvanugovorno. Stoga pomorski izvršitelj odgovara samo dok su stvari pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Prema Rotterdamskim pravilima pomorski izvršitelj ima obveze i odgovornosti koje su propisane za prijevoznika prema toj konvenciji; također, pomorski izvršitelj ovlašten je koristiti se pravom na ograničenje odgovornosti predviđenim za prijevoznika, kao i svim drugim prijevoznikovim pravima i obranama.⁷⁶ Ako prijevoznik preuzme obveze i više granice odgovornosti od onih propisanih Rotterdamskim pravilima, pomorski izvršitelj nije obavezan njima, osim ako je izričito prihvatio te obveze i više granice odgovornosti.

Međutim, pomorski izvršitelj nije samo odgovoran za neispunjenje svojih obveza, već odgovara i za djela ili propuste bilo koje osobe kojoj je on povjerio izvršavanje neke od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu (čl. 19. st. 3. RP). Ako i ta osoba ispunjava kriterije za pomorskog izvršitelja, oštećeni može, uz prijevoznika i pomorskog izvršitelja, tužiti i pomorskog (pod)izvršitelja i tako sve do kraja lanca, teoretski unedogled.⁷⁷

U domaćoj⁷⁸ i u stranoj literaturi⁷⁹ kritizira se koncept izvršitelja. Ističe se da se uvođenjem izvršitelja narušava pravna sigurnost jer se treće osobe koje nisu u ugovornom odnosu s korisnikom prijevoza uvlači u sferu ugovora o prijevozu i time se

⁷⁶ Spomenuto pravo pomorski izvršitelj ima ako: a) je pomorski izvršitelj preuzeo stvari na prijevoz u državi ugovarateljici, ili ih je predao u državi ugovarateljici, ili je djelovao u odnosu na stvari u luci države ugovarateljice i b) ako su okolnosti koje su prouzročile gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: (i) za vrijeme razdoblja između dolaska stvari u luku ukrcaja broda i njihovog odlaska iz luke iskrcaja s broda; (ii) dok pomorski izvršitelj čuva stvari, ili, (iii) bilo koje drugo vrijeme ako je sudjelovao u izvršenju neke djelatnosti koja je predviđena ugovorom o prijevozu (čl. 19. RP).

⁷⁷ Primjer ističe: Petar Kragić, Obvezno osiguranje brodareve odgovornosti za teret – hereza ili logičan korak, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008) br. 1-2, str. 475-487.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Predstavnici Međunarodne udruge špeditera - FIATA predlagali su da se Rotterdamska pravila ne trebaju baviti odgovornošću izvršitelja, a neke delegacije su podržale takvo shvaćanje. Unutar Sjedinjenih Američkih Država nekoliko organizacija sporazumjelo se oko toga da imaju jedinstveni pregovarački tim u projektu izrade Rotterdamskih pravila. To su: *World Shipping Council* (WSC), organizacija koja zastupa većinu linijskih prijevoznika koji pružaju usluge na tržištu SAD-a, *National Industrial Transportation League* (NITL), organizacija koja predstavlja krcatelje SAD-a.: Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument: <http://www.worldshipping.org/jointstatement.pdf>., stranica posjećena 20. travnja 2008.

krši načelo da obvezni odnosi djeluju samo između strana koje su ih zaključile, *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*.⁸⁰ Cilj uvođenja odgovornosti izvršitelja jest povećanje sigurnosti naplate štete od strane korisnika prijevoza. Takva bi se sigurnost po sugestiji onih koji osporavaju ovakvo rješenje mogla postići uvođenjem obveznog osiguranja prijevoznikove odgovornosti i zabranom izvanugovornih tužbi.⁸¹

U pogledu pitanja imaju li izvršitelji pravo ograničiti odgovornost, nažalost Roterdamska pravila nisu potpuno jasna. Naime, čl. 59. st. 1. RP, a to je središnja odredba koja govori o pravu na ograničenje odgovornosti i visini odgovornosti, propisuje da je "...prijevoznikova odgovornost ograničena...".⁸² Međutim, čl. 61. RP, koji govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti, upućuje na to da se uz prijevoznika pod propisanim uvjetima gubitak prava na ograničenje odgovornosti odnosi i na sve osobe spomenute u čl. 18. konvencije.⁸³ Pretpostavlja se da će uvrštavanje Himalaja klauzule u ugovore o prijevozu i dalje ostati aktualno za osobe koje Roterdamska pravila nazivaju izvršitelji.⁸⁴ Nije sporno da to pravo pripada pomor-

⁸⁰ Anglosaksonsko pravo ima tzv. *Privity rule* koje glasi: *A contract cannot effectively confer rights or impose duties on those who are not parties to it*, navodi Petar Kragić, o. c. bilješka 77.

⁸¹ Petar Kragić, o. c. bilješka 77 ističe da iako uvođenje obveznog osiguranja brodara u konvenciju o pomorskim prijevozima na prvi pogled izgleda kao hereza, to bi u budućnosti bio logičan korak koji, s jedne strane, ne bi tražio drastične promjene u organiziranju i provođenju osiguranja odgovornosti brodara, a s druge bi strane pojednostavnio odnose između sudionika pomorskog prijevoza. Sve nove konvencije propisuju obvezno osiguranje, a brodari takvo osiguranje u pravilu imaju. Naime, osiguranje brodareve odgovornosti je dobrovoljno, međutim, prijevoznik ga mora imati da bi poslovaao. Naručitelji prijevoza kao uvjet za zaključivanje ugovora vrlo često traže potvrdu da je brod učlanjen u P&I klub. Kao razlog za neuvođenje obveznog osiguranja brodara za teret navodi se da je ugovor o prijevozu, kao i onaj o osiguranju, privatnopravni posao i da nije potrebna zaštita u obliku propisanog obveznog osiguranja. Dakle, javnopravna zaštita oštećenog potrebna je kod izvanugovorne odgovornosti gdje oštećeni nije u ugovornom odnosu s brodarom pa ne može zaštititi svoje interese, kao npr. kod onečišćenja mora. S druge strane, uvođenje obveznog osiguranja brodareve odgovornosti čini se da je mnogo praktičnija opcija u usporedbi s mogućnošću tužbe protiv neke od osoba kojima se brodaru u prijevozu služi. Prednosti su postojanje jedne odgovorne osobe, jasan režim odgovornosti, znatno lakša naplata štete, osiguranje koje jamči isplatu, ne treba dokazivati tko je štetu prouzročio, nema više jurisdikcija, mjerodavnih prava i sl.

⁸² O ovoj temi opširnije: Vesna Skorupan Wolff: Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, v. 28 (2007), br. 2. str. 973-1016.

⁸³ To su: izvršitelj, zapovjednik ili član posade, prijevoznikov ili izvršiteljev radnik ili bilo koja osoba koja izvršava ili preuzme izvršiti bilo koju prijevoznikovu obvezu iz ugovora o prijevozu, u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli.

⁸⁴ Zanimljiva je novija presuda američkog Vrhovnog suda koja uvelike proširuje primjenu "Himalaja klauzule" čak i u slučaju kada se korisnik ne može pozivati na mjerodavni ugovorni odnos. Sud je iznio tumačenje da se "Himalaja klauzula", koja proširuje primjenu uvjeta iz teretnice, a osobito ograničenje naknade štete, na svakog radnika, uključujući i neovisnog ugovaratelja, mora tumačiti

skim izvršiteljima, a to znači da Himalaja klauzula više nema praktično značenje zaštite od tužbi podignutih protiv pomorskih izvršitelja kao neovisnih ugovaratelja.

9. KRUG OSOBA ZA KOJE PRIJEVOZNIK ODGOVARA

U Roterdamskim pravilima u usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima krug osoba za čija djela i propuste prijevoznik odgovara puno je širi. Prema Haško-Visbijskim pravilima samo prijevoznikovi radnici mogu se koristiti oslobođenjima i ograničenjima odgovornosti na koja se može pozivati prijevoznik u smislu te konvencije i to ako je protiv njih podignuta tužba. Neovisni ugovarači (*independent contractors*)⁸⁵ lučki slagači, operatori terminala i sl. izričito su isključeni od pogodnosti koje su predviđene za radnike i zastupnike prijevoznika. Roterdamska pravila propisuju da je prijevoznik odgovoran za neizvršavanje svojih obveza prema konvenciji koje je prouzrokovano djelima ili propustima izvršitelja, zapovjednika ili članova posade, prijevoznikovih ili izvršiteljevih radnika ili bilo koje osobe koja izvršava ili preuzme izvršiti bilo koju prijevoznikovu obvezu iz ugovora o prijevozu, u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli (čl. 18. RP). Dakle, to su ne samo prijevoznikovi radnici i zastupnici, već i izvršitelji te njihovi radnici i punomoćnici.

10. PRINUDNE ODREDBE

Povijesna i politička pozadina koja je postojala u vrijeme stvaranja Haških pravila dovela je do uvođenja prinudnih odredbi o odgovornosti prijevoznika.⁸⁶ Svrha kogentnog konvencijskog prava je ograničiti stranačku ugovornu autonomiju propisivanjem minimalne odgovornosti prijevoznika koja se ni ugovorno ne može mijenjati u prijevoznikovu korist. Dakle, kogentni propisi nastali su radi zaštite slabijeg partnera u ugovornom odnosu, a to je korisnik prijevoza tzv. strana tereta, a oni su trebali ostvariti ravnotežu između prijevoznika i njegovih komitenata. Drugim rije-

tako da i kopneni prijevoznik potpada tom proširenju jer je strankama bila poznata nužnost prijevoza robe i kopnenim putem. Naime, riječ je danas o čestoj uporabi multimodalnog, mješovitog prijevoza. Vlasnik tereta može jednim jedinstvenim poslom ugovoriti prijevoz prekomorskim putem do nekog odredišta u unutrašnjosti, prema: Ivo Grabovac: Ugovaranje u korist trećega u prijevozu stvari morem, *Pravo i porezi* (2006), br.1, str.31-35.

⁸⁵ Koristi se sljedeća stilizacija “*such servant or agent not being an independent contractor.*”

⁸⁶ Opširnije *supra* bilješka 1 i 2.

čima, da bi se olakšala naplata štete za izgubljeni ili oštećeni teret, pomorsko pravo intervenira u privatni ugovor o prijevozu određivanjem obveza prijevoznika i propisivanjem odgovornosti za njihovo neispunjenje.

Takav oblik zaštite nije predviđen za prijevoznika. To znači da se ugovornim odredbama na pravno valjani način može predvidjeti stroža odgovornost prijevoznika od one propisane Haško-Visbijskim pravilima. Prijevoznik može izdati i tzv. “*full liability*” *bill of lading*. Takvom se teretnicom prijevoznik obvezuje nadoknaditi korisniku prijevoza svaku štetu. U praksi su takvi primjeri izuzetno rijetki i više su teoretska mogućnost. Češći su slučajevi da prijevoznik izdaje tradicionalnu teretnicu i istodobno nudi osiguranje robe (u suradnji s nekim osigurateljem), tzv. “*Insured Bill of Lading*”.

Danas se općenito smatra da pravila koja ograničavaju stranačku autonomiju ne odgovaraju više sadašnjim uvjetima trgovačkih odnosa koji zahtijevaju veću fleksibilnost. Prinudne odredbe su prevladane u pravnom području kojim se uređuju ugovorni odnosi. Smatra se da takve odredbe nisu komercijalne i pravedne.⁸⁷ U ostalim pravnim područjima davno je prepoznato da pravo i ugovori koji reguliraju poslovne odnose trebaju pružati pravni okvir unutar kojeg će ugovorne strane moći slobodno ugovarati različite uvjete i pogodbe. Sve građanskopravne zakonodavne tehnike jedino ukazuju na opća načela, a detalje ostavljaju ugovornim stranama, koje se oko njih mogu sporazumjeti. Primjerice i široko prihvaćena Konvencija UN o ugovorima o međunarodnoj prodaji stvari iz 1980. godine predviđa da ugovorne strane mogu isključiti primjenu te Konvencije ili derogirati brojne njezine odredbe.

U suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, strana tereta u pravilu više nije slabija strana u ugovornom odnosu. Danas nije neuobičajena praksa da krcatelj s prijevoznikom ili špediterom sklopi ugovor kojim se ugovaraju posebni uvjeti prijevoza koji pogoduju krcateljevim poslovnim interesima. Takvi ugovori se u pravilu nazivaju servisnim ugovorima. Servisnim ugovorima krcatelj ponekad nameću svojim ugovornim partnerima širu ili višu odgovornost od one koju bi oni imali prema važećim zakonima i konvencijama.⁸⁸ Uz to, postoje brojni pravni mehanizmi kojima se može osigurati zaštita “slabije strane”. Ponajprije vlasnici tereta mogu se zaštititi kroz ugovore o osiguranju, a zloupotreba dominantne pozicije izbjegava se zaštitom tržišnog natjecanja, pravilima o linijskim konferencijama, nacionalnim propisima koji omogućuju pravnu zaštitu u slučaju postojanja nevaljanosti ugovora i sl.

⁸⁷ Mary Helen Carlson, U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea is Important to the United States, *Texas International Law Journal*, vol. 44 (2009), p. 269-276.

⁸⁸ Vesna Polić Foglar, o.c. *bilješka 16*.

U pravu koje uređuje prijevozne ugovore često interferiraju prijevozne grane, a postojanje različitih sustava prinudnih pravila za više prijevoznih grana otežava poslovanje i povećava troškove.⁸⁹

Uzimajući u obzir te činjenice, težnja nove konvencije je da što manje oslikava postojeće prinudne odredbe Haških pravila usmjerenih isključivo na zaštitu krcatelja. Krcatelji su u Roterdamskim pravilima čl. 80. dobili mnoge korisne alate za zaštitu svojih interesa.⁹⁰

Roterdamska pravila propisuju prinudne odredbe u pogledu odgovornosti prijevoznika. Međutim, također sadrže i posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kogentnost odredbi o odgovornosti krcatelja. Dakle, novina u konvencijskom uređenju je da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na “zaštitu krcatelja” od dispozicija prijevoznika poduzetih na štetu krcatelja, već se propisuje da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju ili ograničavaju obveze ili odgovornost krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor, držatelj ili krcatelja iz isprave.

Konvencija usvaja slobodu ugovaranja za količinske ugovore, međutim i precizno propisuje kada je odstupanje od kogentnih odredbi moguće te kada se uvjeti količinskog ugovora koji odstupaju od Konvencije primjenjuju na odnose između prijevoznika i druge osobe koja nije krcatelj.

11. OBVEZE I ODGOVORNOST KRCATELJA

U Roterdamskim pravilima krcatelj je definiran kao osoba koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu (čl. 1. st. 1. t. 8). Indirektno, to se iščitava i iz definicije prijevoznika sadržane u Haško-Visbijskim pravilima (čl. 1. a) koja definiraju prijevoznika kao “vlasnika ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem”. Definicija iz Roterdamskih pravila je jasna i nedvosmislena, a njome su eliminirane moguće dvojbe koje su postojale uvođenjem pojma krcatelja u Hamburškim pravilima.⁹¹

Novina Roterdamskih pravila je i posebna odredba kojom je propisano da je krcatelj odgovoran za djela i propuste bilo koje osobe, uključujući radnike, zastupnike i podugovaratelja kojima je povjerio izvršenje bilo koje njegove obveze.

⁸⁹ Interferiranje je složeno kod ro-ro prometa, kontejnerskog prometa i sl.

⁹⁰ Pri tome se ponajprije misli na količinske ugovore i uvođenje prava nadzora i propisivanje obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor. Opširnije *infra* Pravo nadzora.

⁹¹ Definicija *krcatelja* iz (čl. 1. st. 1. t. 3.) Hamburških pravila ostavlja određenu sumnju u to koje su osobe ovlaštene koristiti prava krcatelja iz konvencije. Intencija sastavljača Hamburških pravila bila je definicijom obuhvatiti osobu koja zaključuje s prijevoznikom ugovor o prijevozu, kao i osobu koja stvarno na temelju takvog ugovora predaje prijevozniku robu na prijevoz.

Roterdamska pravila posebno definiraju *primatelja-consignee* (čl. 1. st. 1. t. 11. RP). Primatelj je osoba koja je ovlaštena na preuzimanje stvari na temelju ugovora o prijevozu, prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Primatelj ulazi u krug osoba za čija djela ili propuste odgovara krcatelj prema čl. 34. Roterdamskih pravila i to ako mu je krcatelj povjerio izvršavanje neke od njegovih obveza prema ugovoru o prijevozu; o tome opširnije u nastavku.

Novina Roterdamskih pravila je uvođenje pojma “krcatelj iz isprave - *documentary shipper*”. Tim pojmom označava se osoba koja nije krcatelj, a koja je pristala u prijevoznj ispravi ili elektroničkom zapisu biti navedena kao krcatelj. Važna konsekvencija uvođenja tog pojma je da je prema Roterdamskim pravilima krcatelj iz isprave podvrgnut obvezama i odgovornosti nametnutima krcatelju, ali je također ovlašten koristiti se krcateljevim pravima predviđenima Konvencijom (čl. 33. i čl. 55. st. 2. RP).⁹² Glavna intencija ovakvog Konvencijskog rješenja je podvrgnuti prodavatelja krcateljevim obvezama u slučaju tzv. “fob ugovora” kada prodavatelj ne sklapa ugovor o prijevozu s prijevoznikom, dakle, nije stranka prijevoznog ugovora.⁹³

Roterdamska pravila sadrže opsežno poglavlje (glava 7.) koje govori o obvezama krcatelja.⁹⁴ Važno je istaknuti da su odredbe o obvezama krcatelja prinudnopravne prirode. Dakle, ugovorom o prijevozu ne smije se predvidjeti neko utanačenje kojim bi se izravno ili neizravno isključivale, ograničavale ili povećavale obveze i odgovornosti krcatelja predviđene konvencijom.⁹⁵ Primarna obveza krcatelja je (ukoliko drugačije nije ugovoreno u ugovoru o prijevozu) predati stvari spremne za prijevoz. Samom konvencijskom odredbom dodatno je pojašnjeno da krcatelj mora predati stvari u takvom stanju da se one mogu sačuvati u namjeravanom prijevozu, uključujući njihovo ukrcavanje, rukovanje, slaganje, pričvršćivanje, prijevoz i osiguranje te iskrcavanje, a neće prouzročiti štetne posljedice za osobe ili imovinu.

⁹² Stefano Zunarelli, The liability of the shipper, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 350-355., ističe da nije sasvim jasno je li odgovornost osobe koja se naziva krcatelj iz isprave alternativna ili dodatna (solidarna i podijeljena) u odnosu na odgovornost krcatelja.

⁹³ U praksi postoji puno tipova “fob ugovora”, a precizna pravna pozicija prodavatelja nije u svim slučajevima jedinstvena i jednostavna za interpretaciju. Opširnije o toj temi: Jan Ramberg, INCOTERMS 2000 – The necessary Link between Contracts of Sale and Contracts of Carriage, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* 58 (2008), br. 1-2, str. 35-46.; Ratko Zelenika i Helga Pavlič, *Znakovitosti Incoterms-termina 2000. FOB u kupoprodajnim ugovorima*, *Hrvatska pravna revija* god. III, br. 12, 2003., str. 21-26.; Drago Pavić, *Pomorsko pravo, knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 71.

⁹⁴ Konvenciju su podržali gotovo svi brodovlasnici i veliki broj krcatelja te većina P&I i pomorskih osiguravatelja. Neki krcatelji i otpremnici oponirali su konvenciji. O gledištima Europskih krcateljskih udruga detaljnije: Uffe Lind Rasmussen, *o. c. bilješka 12*.

⁹⁵ Čl. 79. st. 2, t. a i b RP.

Novina u odnosu na Haško-Visbijska pravila su posebne odredbe kojima se jasno i nedvosmisleno definira da su obveze krcatelja surađivati s prijevoznikom u pogledu pružanja informacija i davanja uputa. Prema Roterdamskim pravilima krcatelj je obavezan pribaviti pravovremeno prijevozniku informacije, upute i isprave koje se odnose na stvari, a kojima prijevoznik ne raspolaže, a takve obavijesti, upute i isprave su razumno nužne za odvijanje prijevozne prestacije.⁹⁶ Prema Haško-Visbijskim pravilima smatra se da je krcatelj u času ukrcaja zajamčio prijevozniku točnost oznake, broja, količine i težine, kako ih je priopćio, pa je dužan prijevozniku nadoknaditi sve gubitke, štete i troškove koji nastanu ili proizidu iz netočnosti tih podataka (čl. 3 st. 5.). Prema Haško-Visbijskim pravilima ni u kom slučaju prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje u vezi s robom, ako je krcatelj prirodu ili vrijednost robe u teretnici svjesno krivo očitovao (čl. 4. st. 5. al. 4.). Donekle korespondirajuća odredba može se pronaći i u Roterdamskim pravilima. Prema Roterdamskim pravilima krcatelj je dužan prijevozniku naknaditi štetu za gubitak ili oštećenje prouzročene netočnošću obavijesti (čl. 31. st. 2. RP).

Roterdamskim pravilima propisano je da je krcatelj odgovoran za gubitak ili oštećenje koje pretrpi prijevoznik ako dokaže da je taj gubitak ili oštećenje uzrokovano povredom krcateljevih obveza propisanih Konvencijom. Formulacija “gubitak ili oštećenje” (čl. 30. RP) uključuje odgovornost za sve oblike štete, uključujući izmaklu dobit, te troškove zbog zakašnjenja prouzročene prijevozniku.⁹⁷ Krcatelj se oslobađa odgovornosti dokazivanjem da gubitak ili oštećenje nisu nastali njegovom krivnjom ili krivnjom osoba za čija djela i propuste on odgovara. Dakle, opće pravilo o odgovornosti krcatelja je dokazana krivnja, budući da je prijevoznik dužan dokazati da je krcatelj kriv. Također, i prema Haškim pravilima čl. 4. st. 3. utemeljena je odgovornost krcatelja na temelju dokazane krivnje.⁹⁸

Roterdamska pravila, ne samo da ne sadrže odredbu koja bi propisivala granicu krcateljeve odgovornosti za povredu njegovih obveza prema Konvenciji, već Konvencijom krcatelju nije niti dopušteno da s prijevoznikom sklopi valjani sporazum o

⁹⁶ Roterdamska pravila govore o sljedećim uputama: za prikladno, uredno rukovanje i prijevoz tereta, uključujući mjere opreza koje poduzima prijevoznik ili izvršitelj, upute za prijevoznika kako bi ispunjavao zahtjeve zakona, propisa ili javnih vlasti u svezi s namjeravanim prijevozom (čl. 29. RP).

⁹⁷ Takvo shvaćanje podržava Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*. Inače, pitanje stilizacija ovog dijela Konvencije i njezino tumačenje bilo je jedno od najkontroverznijih pitanja prilikom sastavljanja Konvencije. O njima se intenzivno raspravljalo i unutar UNCITRAL-a.

⁹⁸ Krcatelj ne odgovara za gubitak ili oštećenje koje prijevoznik ili brod pretrpi i koji nastanu ili proizidu iz bilo kojeg uzroka, ako ne postoji krivnja ili nemarnosti krcatelja, njegovih radnika ili agenata. To je načelo poznato pod izrazom “*shipper's exemption clause*.” Opširnije o ovoj temi: Dragan Bolanča, *Odgovornost naručitelja (krcatelja) prema brodaru kod prijevoza stvari morem*, *Pomorski zbornik* 31 (1993) br. 1, str. 127-137.

ograničenju svoje odgovornosti.⁹⁹ Postoji iznimka, a to su količinski ugovori.¹⁰⁰ Podudarno Haško-Visbijskim pravilima,¹⁰¹ krcatelj je i prema Roterdamskim pravilima objektivno odgovoran¹⁰² ako je propustio informirati prijevoznika o opasnoj prirodi ili karakteru robe.¹⁰³

12. PRAVO NADZORA

Roterdamska pravila definiraju i uređuju pravo nadzora. Haško-Visbijska pravila o tome nemaju odredbe pa se odredbe o pravu nadzora ocjenjuju jednom od najvažnijih konvencijskih novina.

Pravo nadzora može izvršavati samo osoba koja se naziva strana koja ima nadzor (čl. 50. st. 1.). Kada nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili elektronički zapis, krcatelj je osoba koja ima pravo nadzora, osim ako nakon sklopljenog ugovora ne odredi drugu osobu u toj funkciji.¹⁰⁴ Normiranje prava nadzora, koje je po svojoj prirodi prenosivo s osobe na osobu, može imati korisnu ulogu u razvoju elektroničke trgovine i komunikacija upravo kada prenosivi ili elektronički zapis nije upotrijebljen. Ako je izdana prenosiva prijevozna isprava, držatelj, ili ako je izdano više od

⁹⁹ Roterdamskim pravilima propisano je da je svaka klauzula ugovora o prijevozu ništava ako izravno ili neizravno isključuje, ograničava ili povećava odgovornost krcatelja (čl. 79. st. 2. b RP).

¹⁰⁰ Posebna pravila o količinskim ugovorima sadrži čl. 80. Roterdamskih pravila.

¹⁰¹ Čl. 4. st. 6. HVP.

¹⁰² Naime, prema Roterdamskim pravilima krcatelj ima i posebne obveze u pogledu robe koja je po svojoj prirodi ili obilježjima opasna ili se razumno može očekivati da bi mogla postati opasna za ljude, imovinu i okoliš. Ponajprije prema Roterdamskim pravilima krcatelj mora obavijestiti pravodobno i na odgovarajući način prijevoznika o opasnoj prirodi robe i to prije njezine predaje prijevozniku ili izvršitelju. Ako krcatelj propusti obavijestiti prijevoznika, a prijevoznik ili izvršitelj na drugi način ne saznaju o njihovoj opasnoj prirodi, krcatelj će biti objektivno odgovoran prijevozniku. Također, obveza krcatelja je i označavanje opasne robe prema odgovarajućim standardima, a krcatelj je objektivno odgovoran za štetu koju prijevoznik pretrpi kao rezultat neizvršavanja te krcateljeve obveze.

¹⁰³ U teoriji i sudskoj praksi protumačena je sintagma sadržana u čl. 4. st. 6. HVP prema kojoj je "krcatelj odgovoran za svaku štetu ili troškove, koji posredno ili neposredno nastanu ili proizađu usljed ukrcaja opasne robe." U predmetu *Mediterranean Freight Services LTD v. BP Oil International LTD*. (The "Fiona"), *Lloyd's Law Reports* vol. 2 (1994), part 5., p. 506- 523., sud je zauzeo stajalište da se bilo koji teret koji može prouzročiti štetu ili troškove, te izmaklu korist prijevozniku može smatrati "opasnom robom". U literaturi takvo shvaćanje zastupa Stefano Zunarelli, o. c. bilješka 92.

¹⁰⁴ Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na drugu osobu, nakon čega osoba na koju je preneseno pravo stječe svojstvo strane koja ima nadzor, a osoba koja je izvršila prijenos gubi pravo nadzora. O toj činjenici se obvezno mora obavijestiti prijevoznik.

jednog izvornika te prenosive prijevozne isprave, držatelj svih izvornika, isključivo je strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo nadzora predajom prenosive prijevozne isprave drugoj osobi u skladu s člankom 57. (ovisno o tome je li potrebno indosiranje), a osoba koja je predala ispravu gubi pravo nadzora.¹⁰⁵

Pod pravom nadzora podrazumijeva se ovlaštenje strane tereta davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti, tj. za vrijeme dok su stvari pod njegovim nadzorom. Pravo davati prijevozniku upute uključuje, odnosno sadrži, slijedeća ovlaštenja: 1. davati ili mijenjati upute u odnosu stvari koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu,¹⁰⁶ 2. zahtijevati isporuku stvari u luci pristajanja ili, u slučaju unutarnje plovidbe, u nekom mjestu tijekom plovidbe, 3. umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom.¹⁰⁷ Posebne odredbe u vezi prava nadzora korisno su rješenje jer odgovaraju suvremenim uvjetima odvijanja pomorskog prijevoza stvari. Njegovo postojanje u pomorskom pravu opravdano je ponajprije zbog toga što ovaj institut uz elektronsku razmjenu podataka i isprava može preuzeti sve važne zadatke koje je do sada imala teretnica kao prenosiva isprava. Procjenjuje se da se danas u svijetu, otprilike 70% ukupnog prijevoza stvari brodom odvija bez izdavanja teretnice. Zbog toga je najveća važnost njegovog normiranja ponajprije u tome što je kroz uporabu prava nadzora i bez izdavanja prenosive prijevozne isprave zaštićena njezina najvažnija stvarnopravna funkcija. Drugim riječima, kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosive isprave u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka. Strana nadzora je u poziciji u kojoj je držatelj teretnice, a prijenos prava nadzora ima iste posljedice u smislu prijenosa vlasništva koje ima prijenos teretnice.

¹⁰⁵ Opširnije Vesna Skorupan, *o. c. bilješka 44*.

¹⁰⁶ Primjer za ovu vrstu uputa, koja je inače uobičajena u redovitom prijevoznom poslu, je npr. davanje uputa da se stvari prevoze na određenoj temperaturi ili isporuče u točno određeno vrijeme ugovorenog dana i sl. To ovlaštenje ima obilježja uobičajenih instrukcija tijekom prijevoza koje ulaze u okvir ugovorom utanačenih obveza stranaka.

¹⁰⁷ Pravo "zamijeniti" primatelja, to jest imenovati drugu osobu koja će biti primatelj, a koja osoba može biti i sama strana koja ima nadzor, vrlo su bitni za prodavatelja stvari, ali npr. i za banku koja ima pravo zaloge na stvarima. Prodavatelju stvari koji nije naplatio prodajnu cijenu vrlo je važno ovlaštenje da može zadržati nadzor nad stvarima, znači, spriječiti dolazak stvari u posjed primatelja, ako npr. ovaj nije podmirio svoju obvezu i platio prodajnu cijenu. Dakle, pravo zamijeniti primatelja omogućuje prodavatelju ili banci da odredi drugu osobu (njega samog ili njegovog agenta, novog kupca itd.) kao novog primatelja u zamjenu za izvornog primatelja, a sve s ciljem zaštite odnosno osiguranja njegovih tražbina.

13. PRIJEVOZNE ISPRAVE I ELEKTRONIČKI PRIJEVOZNI ZAPISI

Izdavanje teretnice nužno je za sklapanje prijevoznog ugovora prema Haško-Visbijskim pravilima. Naime, ona se primjenjuju isključivo na prijevoze za koje je izdana teretnica koju prijevoznik izdaje krcatelju na njegov zahtjev.¹⁰⁸ U pravnom uređenju prijevoznih isprava u Roterdamskim pravilima učinjen je najveći otklon i krucijalne promjene u odnosu na Haško-Visbijska pravila. Prema Roterdamskim pravilima izdavanje prijevozne isprave¹⁰⁹ nije konstitutivni element ugovora o prijevozu. Respektiraju se običaji i praksa na tržištu pa stranke ne moraju upotrebljavati prijevoznu ispravu ako to nije kurentna praksa ili običaj na tržištu. Međutim, isto tako, ako se stranke nisu sporazumjele da ne koriste prijevoznu ispravu i ako je uporaba prijevozne isprave običaj i praksa u tim trgovačkim odnosima, nakon isporuke stvari na prijevoz, krcatelj ili krcatelj iz isprave je ovlašten zahtijevati od prijevoznika ili izvršitelja izdavanje nekog od predviđenih oblika prijevozne isprave i to prema krcateljevoj opciji.¹¹⁰ Haško-Visbijska pravila primjenjuju se samo na prenosive prijevozne isprave, to znači da se primjerice ne primjenjuju na teretnicu na ime jer ta isprava nije prenosiva prijevozna isprava koja daje pravo na stvari.¹¹¹ Roterdamska pravila primjenjuju na sve vrste prenosivih i neprenosivih prijevoznih isprava¹¹² pa će vjerojatno biti izbjegnute mnoge dvojbe koje su nastajale u sudskoj praksi oko interpretacije prirode isprave putem koje stvari mogu biti prenijete, odno-

¹⁰⁸ Čl. 3. st. 3., čl. 10. HVP.

¹⁰⁹ Prema Roterdamskim pravilima prijevozna isprava je isprava koju izdaje prijevoznik i kojom se dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj preuzeo stvari na prijevoz na temelju ugovora o prijevozu i isprava koja dokazuje postojanje ili sadrži ugovor o prijevozu.

¹¹⁰ Prenosivu prijevoznu ispravu ili prenosivi elektronički prijevozni zapis ili neprenosivu prijevoznu ispravu ili neprenosivi elektronički prijevozni zapis.

¹¹¹ Prema važećoj sudskoj praksi, kada je izdana teretnica na ime prijevoznik je obavezan isporučiti stvari jedino osobi imenovanoj u teretnici. U tom smislu teretnica na ime nije isprava koja daje pravo na stvari (*document of title*). Ugovorne strane mogu izabrati žele li u teretnicu unijeti oznaku “po naredbi” (“*order of*”) ili imenovati primatelja. Imenovati primatelja antiteza je unošenju u teretnicu oznake “po naredbi”, koja označava teretnicu kao ispravu koja daje pravo na stvari, odluka u predmetu: *Queen’s bench division (Commercial court)*, presuda od 17. travnja 2002. J.I. Macwilliam CO. INC. v. *Mediterranean shipping CO S.A.* (Brod “Rafaela S”). Opširniji prikaz presude: *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003), br. 157, str. 281.-285.

¹¹² Roterdamska pravila uz pojam prijevozne isprave rabe i pojmove: prenosiva prijevozna isprava, neprenosiva prijevozna isprava, elektronička komunikacija, elektronički prijevozni zapis, prenosivi elektronički prijevozni zapis, neprenosivi elektronički prijevozni zapis, izdavanje, prijenos i dr. Vidjeti definicije pojmova čl. 1. st. 1. točke 14.-22. RP.

sno isporučene upravo temeljem same isprave, odnosno njezinom predajom. Dakle, Rotterdamskim pravilima pokušava se urediti pitanje prijenosa prava raspolaganja stvarima kod tradicionalne teretnice i kod elektronske prijevozne isprave i elektronskog prijevoznog zapisa.

Naime, tehnologija poslovanja se promijenila¹¹³ ali su pravni koncepti prijevoza morem ostali isti i danas je potreban mandat i prijevozna isprava u nekom od oblika kako bi se trgovalo robom dok je ona na moru ili negdje u tranzitu.¹¹⁴

Rotterdamska pravila propisuju i koje podatke prijevozna isprava mora sadržavati (čl. 36). U odnosu na Haško-Visbijska pravila, značajna novina je već spomenuti pojam krcatelja iz isprave te odredba kojom se nastoji rasvijetliti i olakšati identifikacija prijevoznika.¹¹⁵ Ako se iz prijevozne isprave ne može identificirati tko je osoba prijevoznika, pretpostavlja se da je prijevoznik upisani vlasnik broda na koji je roba ukrcana osim ako vlasnik broda dokaže da je brod u vrijeme prijevoza bio u zakupu te identificira zakupoprimalatelja i njegovu adresu. U tom slučaju presumira se da je zakupoprimalatelj prijevoznik. Također, upisani vlasnik može i na drugi način oboriti presumpciju da je on prijevoznik, a to isto može i zakupoprimalatelj.

Rotterdamska pravila preslikavaju na elektronsku prijevoznu ispravu ili elektronski prijevozni zapis tradicionalne funkcije teretnice kao što su: potvrda o primitku tereta, dokaz o postojanju ugovora o prijevozu, prijenos ovlaštenja na teret, dokaz

¹¹³ U srednjem vijeku trgovac koji bi zaključio ugovor s vlasnikom broda putovao je sa svojom robom do luke iskrcaja i usmeno davao zapovjedniku upute u svezi s robom. Kasnije (od 16. stoljeća) trgovci više nisu putovali sa svojom robom, već su zapovjedniku davali pisane upute o predaji tereta u luci iskrcaja. Upute su se zvale mandat. U 17-tom i 18-tom stoljeću imatelju prijevozne isprave priznavalo se pravo da potražuje teret od zapovjednika broda. Tako se teret koji nije bio dostupan trgovcu jer se prevozio morem, putem isprave mogao prodavati, kupovati, zalagati, zamijeniti i sl. Isprava je davala pravo na potraživanje tereta od brodarka kada brod stigne na odredište. Znači, sve se svodi na oblik davanja uputa zapovjedniku od strane naručitelja prijevoza bez obzira dolaze li one usmeno od trgovca koji prati robu na putovanju ili u pismu koje se u ukrcajnoj luci zapovjedniku predaje ili izdavanjem prijevozne isprave. Prijenosom teretnice primatelju, krcatelj demonstrira svoju namjeru da instruiira zapovjednika da preda teret onome tko drži teretnicu: Diana Jerolimov, Pravo raspolaganja teretom prema UNCITRAL-ovom Nacrtu instrumenta o prijevozu tereta morem, *Zbornik radova savjetovanja Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Brijuni, 2005., str. 199-202.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ O ovoj temi opširnije: Časlav Pejović, Identitet prijevoznika kod ugovora o time charteru, *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* v. 38, (1996), br. 1-4, str. 31-52; Časlav Pejović, Tko je prijevoznik prema Kanadskom pravu: Naručitelj ili vlasnik broda?, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* v.39 (1997), br. 153-154, str. 191-196; Vesna Skorupan, Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003), br. 157, str. 109-148.; Ivo Grabovac: Treba li pojam "brodar" u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, *Naše more* 44 (1997), br. 1-2, str. 63-68.

o ovlaštenjima osobe navedene u prijevoznoj ispravi (legitimacija).¹¹⁶ Postojeće pomorske konvencije uglavnom su ograničene na pitanja odgovornosti i usredotočene na samog prijevoznika. Sadržaj ostalih pravnih odnosa prema ugovoru o pomorskom prijevozu stvari određen je ugovornim odredbama i nacionalnim pravom koje se primjenjuje, uključujući i različite običaje i praksu na tržištu. Ovaj nedostatak u ujednačenosti prava zamijećen je kao važna zapreka u razvoju elektroničke trgovine u prijevoznom pravu.

Elektronska razmjena podataka vrlo je složen problem za pravno normiranje.¹¹⁷ Za primjenu u praksi elektronske izmjene podataka potrebno je pravno urediti brojna pitanja koja se u svezi toga pojavljuju. To su problem elektronskog potpisa, autorizacije podataka na elektronskom mediju, prijenos i zaštitu podataka, pohranjivanje podataka na elektronskom mediju i njihovu dostupnost. Znači, elektronske prijevozne isprave generiraju i nove probleme koji nisu postojali u korištenju klasičnih papirnatih prijevoznih isprava. Zbog toga neki autori izvode zaključak da se u ovom trenutku ne čini da će sustav prijevoznih isprava predviđen Roterdamskim pravilima u praksi biti jednostavan za primjenu.¹¹⁸

Međutim, unatoč određenih opravdanih prigovora novom uređenju prijevoznih isprava sadržanom u Roterdamskim pravilima, može se zaključiti da kroz suvremeno uređenje prijevoznih isprava Roterdamska pravila predstavljaju prihvatljiv pravni okvir za primjenu svih oblika prijevoznih isprava, a poglavito za uvođenje elektroničke trgovine u pomorski prijevoz. Prepoznaju se sve pojedinosti ugovora o prijevozu i prijevoznih isprava u kontekstu suvremene međunarodne trgovine i strankama se omogućuje pravno uređenje njihovog poslovanja u okruženju elektronske trgovine kao i u okruženju tradicionalnih isprava koje se primjenjuju u međunarodnoj trgovini. Roterdamska pravila predstavljaju prihvatljiv pravni okvir za primjenu takvih prijevoznih isprava. Proširivanje polja primjene Roterdamskih pravila u usporedbi s poljem primjene Haških pravila na prijevoz od vrata do vrata zahtijeva

¹¹⁶ O tome opširnije Dijana Jerolimov, *o. c. bilješka 113*.

¹¹⁷ Opširnije o prijepornim pitanjima: Malcolm Clarke, *Transport documents: their transferability as documents of title, electronic documents*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 356-359.; Felix W.H. Chan, *In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China's position on the Rotterdam Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 40 (2009), 2, April, p. 185-202.

¹¹⁸ Tako: Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*. Međutim, ovoj činjenici se može oponirati jednostavnim zapažanjem. Vrlo dobar primjer navodi Alexander von Ziegler, *o. c. bilješka 10*.: "kada nam informatičari predstavljaju neki novi računalni program i uvjeravaju nas u njegove prednosti i dobrobit koju pruža, s nevjericom slušamo i tome se opiremo, iako smo svjesni činjenice da će nam biti puno lakše, jednostavnije i učinkovitije obavljati posao. Slično se ponašaju i pravnici u situaciji kada se susreću s novim zakonodavstvom ili međunarodnim ugovorom u početku opirući se promjenama i novinama, a kasnije po onoj staroj 'na bolje se čovjek brzo nauči' prihvaćaju promjene".

i harmonizaciju i sigurnost isprava koje se izdaju u tom okruženju, a Roterdamska pravila ispunjavaju i tu zadaću.

14. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI¹¹⁹

Granice odgovornosti u Roterdamskim pravilima više su od granica predviđenih Haško-Visbijskim i Hamburškim pravilima.¹²⁰

Haško-Visbijska pravila	666,67 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta	2 PPV po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe
Hamburška pravila	835 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta	2,5 PPV po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe
Roterdamska pravila	875 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta	3 PPV po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe

Povišenje granica odgovornosti smatra se opravdanim jer i Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. znatno povisuje granicu odgovornosti propisanu konvencijom iz 1976. Također, tako visoke granice odgovornosti već se primjenjuju u mnogim državama. Očekuje se da

¹¹⁹ Pitanje visine ograničenja odgovornosti ostavljeno je za kraj i rješavano je u zadnjoj fazi pregovora i time je postalo posljednji element oko kojeg je trebalo postići kompromis i pretvoriti Roterdamska pravila u uspješno rješenje. U okviru tog pitanja pregovarači su nastojali zadobiti što bolje rješenje za svoje države, te tako nadomjestiti ona rješenja s kojima nisu zadovoljni i u odnosu na koja nisu uspjeli ostvariti svoje interese kroz pregovore. Primjerice SAD nisu suglasne sa svim odredbama i postoje neke odredbe kojima su se oštro protivili. Snažno su preferirali niže granice odgovornosti od granica propisanih čl. 59. Roterdamskih pravila, s obrazloženjem da propisana visina odgovornost nije komercijalno pravedna. Međutim, prepoznali su činjenicu da su više granice odgovornosti vrlo važne za neke države pa su skloni vjerovati da je prihvaćanje viših limita odgovornosti dio općeg kompromisa: Mary Helen Carlson, *o. c. bilješka 87*.

¹²⁰ Iako Hamburška pravila nisu predmet poredbene analize, ova činjenica je važna za temu ograničenja odgovornosti.

će taj važni segment odgovornosti pogodovati krcateljima, osobito onima iz nerazvijenih zemalja i zemalja u razvoju koji su korisnici transportnih usluga.¹²¹

Za razliku od Haških i Haško-Visbijskih pravila, koja ne sadržavaju odredbu koja bi nedvosmisleno regulirala pitanje ograničenja odgovornosti za zakašnjenje,¹²² Rotterdamska pravila, poput Hamburških pravila,¹²³ sadrže odredbu o maksimumu visine odgovornosti za zakašnjenje. U odnosu na Haško-Visbijska pravila bitna novina je propisivanje granice odgovornosti prijevoznika za izgublenu dobit zbog zakašnjenja. Kao što je to uobičajeno i u drugim prijevoznim konvencijama, visina ograničenja odgovornosti za zakašnjenje je vezana uz iznos vozarine. Naknada zbog gubitka ili oštećenja stvari zbog zakašnjenja i odgovornost za izgublenu dobit zbog zakašnjenja ograničena je na iznos koji odgovara dvije i pol vozarine koja se plaća za stvari koje su zakasnile. Cjelokupni iznos koji se plaća prema Konvencije ne može prekoračiti granicu koja je propisana u odnosu na ukupni gubitak stvari o kojima se radi (čl. 60. RP).

Nedvojbeno je da pojam “*package*” u Rotterdamskim pravilima ima isto značenje koje je dobio u dugogodišnjoj primjeni Haško-Visbijskih pravila.¹²⁴

Za razliku od aktualnih konvencija iz područja pravnog reguliranja prijevoza stvari morem kojima se propisuje da je prijevoznikova odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari ograničena, Rotterdamska pravila koriste formulaciju *prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza prema ovoj konvenciji je ograničena*. Naime, Rotterdamska pravila uz dobro poznate obveze prijevoznika u odnosu na brod i postupanje sa stvarima ima i posebno propisane dužnosti prijevoznika pružati informacije i upute te obvezu slijediti upute strane koja ima nadzor. Iz toga proizlazi i njegovo pravo na ograničenje odgovornosti i u slučaju štete nastale korisniku prijevoza zbog ne pružanja informacija i uputa te neispunjavanja uputa strane koja ima nadzor.

¹²¹ Prema UNCITRAL Adopted Draft Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: <http://www.unis.univie.ac.at/unis/pressrels/2008/unisl121.html>, stranica posjećena 1. rujna 2008.

¹²² Opširnije o ovoj temi: Vesna Polić, o.c. *bilješka 61*, str. 72.

¹²³ Čl. 6 (1) b. Hamburških pravila.

¹²⁴ Problem koji se nametnuo razvojem prijevoza u paletama i kontejnerima je čine li paleta ili kontejner “*package*”, tj. hoće li kontejner ili paleta biti kriterij za ograničenje odgovornosti ili individualni komadi koji su spremjeni u kontejneru ili paleti. Ovaj problem je riješen Haško-Visbijskim pravilima; isto rješenje sadrže i Hamburška pravila, a usvajaju ga i Rotterdamska pravila. Propisano je da kada su se stvari ukrcale u ili na kontejner, paletu ili u sličnu napravu za prijevoz koja se koristi za sjedinjenje tereta, ili na vozilo, koleta ili jedinice tereta koje su nabrojene u ugovornim klauzulama kako su pakirane u napravi ili na takvoj napravi ili vozilu smatraju se koletima ili jedinicama tereta. Ako nema takvog nabrojanja, stvari u napravi ili na takvoj napravi smatraju se kao jedinica tereta (čl. 59. st. 2. RP). Opširnije o ovom pitanju Marck Huybrechts: *Limitation of liability and of actions*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 370-381.

Isto kao i kod neispunjenja ostalih prijevoznikovih obveza, pravo na ograničenje odgovornosti nastaje ako se dokaže da je upravo gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta nastalo zbog povrede ovih prijevoznikovih obveza. Pretpostavljamo da će i prilikom gubitka prava na ograničenje odgovornosti biti relevantna prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza ne pružanja potrebnih informacija i uputa i neispunjavanja uputa strane koja ima nadzor.

Prilikom izrade Rotterdamskih pravila neki delegati sugerirali su da je potrebno raspraviti što će sve biti predmet ograničenja odgovornosti. Npr. Rotterdamska pravila posebno propisuju proceduru uporabe prenosivog elektroničkog zapisa, postupak zamjene prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa i sl. Čini se da je nemoguće pokriti spomenute situacije korištenjem jednostavne stilizacije *“loss of or damage to goods.”* Kao rezultat toga nije opravdano smatrati da prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornosti, npr. u slučaju pogrešne isporuke stvari ili isporuke bez prezentacije prenosive prijevozne isprave. Hoće li prijevoznik izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti odlučit će sud primjenom odredbe čl. 61. RP ako su djela prijevoznika poduzeta *“u namjeri”* ili *“sa znanjem.”*

Rotterdamska pravila propisuju da u slučaju kada je prema pravu koje se primjenjuje skretanjem s puta (devijacijom) prijevoznik povrijedio svoju obvezu, takva devijacija sama po sebi ne lišava prijevoznika ili pomorskog izvršitelja prava da se poziva na ograničenje odgovornosti, osim u slučaju kvalificirane krivnje (čl. 24.).

Rotterdamska pravila izričito propisuju da prijevoznik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje stvari posljedica prijevoza stvari na palubi, a stvari su se neovlašteno prevozile na palubi, znači, prijevoznik i krcatelj su ugovorili da će stvari biti ukrcane ispod palube (čl. 25. st. 5. RP).¹²⁵

Rotterdamska pravila ne sadrže odredbu o reviziji granica odgovornosti kako je to uobičajeno u suvremenim konvencijama. Čl. 95. predviđa mogućnost sazivanja konferencije za izmjenu ili dopunu Konvencije.

U odnosu na Haško-Visbijska pravila postoji važna razlika u odnosu na odredbu koja govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Propisano je da prijevoznik i osobe ovlaštene ograničiti odgovornost nisu ovlaštene pozivati se na ograničenje odgovornosti ako tužitelj dokaže da se gubitak koji je prouzročen povredom prijevoznikove obveze prema ovoj Konvenciji može pripisati osobnoj radnji ili propustu ... Također, osobe ovlaštene ograničiti odgovornost nisu ovlaštene pozivati se na ograničenje odgovornosti ako tužitelj dokaže da je zakašnjenje u predaji posljedica osobne radnje ili propusta. Nesumnjivo je da riječ *“osobno”* (osobnoj radnji

¹²⁵ U praksi se najčešće osporava pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju neprijavljenog prijevoza tereta na palubi. Tako zaključuje M. Huybrechts, koji tumači sudsku praksu belgijskih sudova, M. Huybrechts, *o.c. bilješka 124.*

ili propustu) otežava strani tereta da prijevoznika liši povlastice ograničenja odgovornosti. Bit će vrlo teško prijevozniku uskratiti pravo na ograničenje odgovornosti, budući da će biti potrebno dokazati osobnu namjeru prijevoznika ili njegov osobni propust. Formulacija “osobna krivnja” zahtijeva postojanje nekog oblika propusta rukovodstva kompanije, odnosno dokaz da je upravo uprava (menadžment) kompanije djelovala s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati.

15. ZASTARA

Zastarni rok predviđen Roterdamskim pravilima primjenjuje se na obje ugovorne strane,¹²⁶ za razliku od korespondirajuće odredbe Haško-Visbijskih pravila koja pravo korištenja zastarnim rokom osiguravaju samo “prijevozniku i brodu”.¹²⁷ Dakle, i ovom normom se osigurava stvarna ravnopravnost stranaka koju Roterdamska pravila nastoje ostvariti svojim brojnim odredbama. Razlika je također u trajanju zastarnog roka; on je prema Roterdamskim pravilima dvije godine, a prema Haško-Visbijskim iznosi jednu godinu.

16. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Haško-Visbijska pravila su u mnogim važnim pitanjima poslužila kao uzor za pisanje nove konvencije, a ta činjenica ukazuje na postojanje brojnih sličnosti ovih dviju konvencija.

Međutim, danas su omjeri snaga između strane tereta i strane broda bitno izmijenjeni u odnosu na one koji su postojali u vrijeme pisanja Haških pravila, a nove tendencije koje postoje u uređivanju ugovornih odnosa su veća fleksibilnost, smanjenje broja prinudnih odredbi i jednaka pravna zaštita svih ugovornih strana.

Činjenica koja je važna je i to da danas u području pravnog uređenja pomorskog prijevoza stvari postoji više konvencija koje su na snazi, znači više paralelnih sustava odgovornosti, raznih varijacija nacionalnog prava, bez multimodalne konvencije u primjeni, s mnogo zastarjelih odredbi u svezi mnogih instituta. Dakle, pored unifikacije, znači stvaranja jedinstvenog sustava odgovornosti koji će pruži-

¹²⁶ Konvencija koristi stilizaciju “tražbine i tužbe proizašle iz povrede obveza prema ovoj Konvenciji (čl. 62. Roterdamskih pravila).

¹²⁷ Čl. 3. st. 6. al. 4. Haško-Visbijskih pravila.

ti predvidivost i sigurnost, primarna zadaća, početna ideja, odnosno cilj projekta stvaranja nove konvencije je stvoriti pravno okruženje unutar kojeg će ugovori o prijevozu stvari morem biti smješteni u odgovarajući kontekst unutar suvremenih trgovačkih transakcija. To znači da će Roterdamska pravila svojim sustavom pravila morati dopuniti ili korigirati one institute Haško-Visbijskih pravila koji su u današnjim prijevoznim i trgovačkim odnosima postali arhaični. Taj cilj potvrđuje tezu da postoje brojne razlike u sadržaju i nomotehničkoj izvedbi pravila koja propisuju ove konvencije. U tom pogledu, u usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima, Roterdamska pravila predstavljaju vrlo detaljnu i sveobuhvatnu unifikaciju prijevoza stvari i po mnogo čemu ona su novi recentni unifikacijski okvir.

U Roterdamskim pravilima ističu se brojne inovativne odredbe kojima se ponajprije u jedno arhaično i staromodno pravno uređenje prijevoza stvari morem, kakovo je u Haško-Visbijskim pravilima, unose brojne nove i suvremene odredbe. Dakle, razlike ponajprije proizlaze iz činjenice da su uvrštene brojne nove odredbe koje imaju permisivni sadržaj u odnosu na suvremena tehnička dostignuća, zatim odredbe kojima se popunjavaju uočene praznine u postojećem pravnom uređenju prijevoza stvari morem, a sve skupa treba dovesti do novog pravnog okruženja koje će omogućiti bolje i suvremenije konvencijske norme kojima se uređuju ugovorni odnosi iz pomorskih prijevoznih ugovora. Uz to, postavljeni cilj je bio stvoriti moderno i unificirano pravo koje uređuje međunarodni prijevoz stvari morem ali uz važnu odrednicu da je polje primjene konvencije bitno prošireno i nije ograničeno samo na prijevoze morem već pod određenim uvjetima i one prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugom prijevoznom granom. Dakle, uz rješavanje dva spomenuta problema, a to su potreba stvaranja modernog pravnog sustava pravila i potreba unifikacije, Roterdamskim pravilima pridodaje se i njezin najvažniji atribut, a to je da su Roterdamska pravila multimodalna konvencija s ograničenim poljem primjene. Teži se tome da Roterdamskim pravilima bude pokriven i segment multimodalnog prijevoza i omogućiti se pravno uređenje modernog kontejnerskog *door to door* prijevoza.

Međutim, usprkos općem dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem zastarjele te da pitanje odgovornosti pomorskog prijevoznika na međunarodnoj razini nije unificirano riješeno, nova konvencija ocjenjuje se vrlo kontroverznim i osjetljivim pitanjem,¹²⁸ a njezino stupanje na snagu cilj je koji ima neizvjestan rezultat. U praksi se pokazalo da donošenje nove konvencije samo po sebi ne rješava problem osnovnog cilja njezinog donošenja pa tako, sve dok Roterdamska pravila ne prikupe odgovarajući broj ratifikacija i ne stupe na snagu, otvoreno je pitanje kakva je njihova budućnost i hoće li ona postati novo međunarodno

¹²⁸ G. J. van der Ziel, *o. c. bilješka 46*.

pravno vrelo? Također, ako i stupe na snagu, znači prikupe dvadeset ratifikacija, sama ta činjenica neće biti dovoljna da se postigne središnji cilj, a to je unifikacija. Naime, ako Rotterdamska pravila ne postanu široko prihvaćena konvencija, već se primjerice samo minimalan broj država obveže njima, međunarodna zajednica i pomorska prijevozna industrija suočit će se sa još većim stupnjem deunifikacije. U tom slučaju, slično Hamburškim pravilima, njihova primjena ostat će ograničena. Problem deunifikacije neće nestati, već će se povećati, a međunarodno uređenje prijevoza stvari morem postat će još složenije, u negativnom smislu bogatije za još jedan sustav odgovornosti. Haškim, Haško-Visbijskim i Hamburškim pravilima pridružiti će se i Rotterdamska pravila.

Rotterdamska pravila je do sada potpisala 21 država. Od velikih pomorskih vellesila potpisivanjem su oficijelno izrazile svoju podršku SAD,¹²⁹ Norveška, Danska, Grčka, Francuska, Nizozemska. Međutim, do dana 20. srpnja 2010. godine ne postoji niti jedna ratifikacija.¹³⁰ Znači, u ovom trenutku nema odgovora na pitanje hoće li novo pravno uređenje prijevoza stvari morem zaživjeti. Uspjeh ove Konvencije ovisit će o tome hoće li velike trgovačke sile kao Sjedinjene Američke Države, Europska unija, Kina, Japan, Australija i druge pristupiti Konvenciji. S obzirom na očekivani ulazak Hrvatske u Europsku uniju bilo bi korisno da Hrvatska prihvati Konvenciju zajedno sa zemljama Europske unije ako i kada do toga dođe.

Možemo se upitati kako će međunarodni pomorski prijevoz izgledati ako Rotterdamska pravila budu u primjeni, a kako ako ona u dogledno vrijeme ne stupe na snagu. Pri tome treba razmotriti argumente koji govore u prilog tome da Rotterdamska pravila budu široko prihvaćena te spomenuti one koji tome možda stoje na putu.

Osnovna zamjerka Rotterdamskim pravilima je činjenica da stranke multimodalnog prijevoznog ugovora unaprijed ne znaju i ne mogu predvidjeti koji sustav odgovornosti će se primijeniti (tj. hoće li se na konkretni multimodalni prijevozni ugovor primijeniti Rotterdamska pravila ili će ona biti supstituirana). Postojanje više paralelnih sustava odgovornosti, a poglavito primjena više različitih konvencija i pravila o odgovornosti za štetu na jedan multimodalni prijevozni ugovor, isključuje predvidivost i ujednačenost te smanjuje sigurnost, a povećava troškove transakcija i broj sporova.

Nije upitno da je danas, u vremenu kada se veliki dio prijevoza odvija prijevozom od vrata do vrata, potrebno imati konvenciju kojom se uređuju pitanja koja se pojavljuju u razdoblju cijelog prijevoznog puta od vrata do vrata. Nesumnjivo je da Rotterdamska pravila to uređuju. Uložen je ogroman i dugogodišnji trud da se

¹²⁹ Delegacija SAD-a podržala je tekst Konvencije. Velike su šanse da SAD vrlo brzo poduzme nužne korake za ratifikaciju Konvencije: Mary Helen Carlson, *o. c. bilješka* 87.

¹³⁰ <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>, stranica posjećena 20. srpnja 2010.

izradi ovaj međunarodni ugovor s osnovnim ciljem da on pruži pravnu ujednačenost, sigurnost i potiče gospodarski rast i trgovinu. Ključne riječi su unifikacija i harmonizacija ugovora o prijevozu s njegovim vitalnim funkcijama povezanim s prijevozom, transakcijama robom i financiranjem. Pitamo se postoji li tome alternativa. Ako Roterdamska pravila ubrzo ne stupe na snagu, doći će do stvaranja regionalnih instrumenata, a države će donositi samostalne propise. U Europskoj Uniji postoje jasni signali iz Europske komisije da Roterdamska pravila nisu postigla očekivanja u rješavanju multimodalnog prijevoza EU pa zbog toga Europska komisija ozbiljno razmišlja o uspostavi regionalnog pravnog uređenja koje će vrijediti u EU i uređivati promet unutar EU i onaj iz područja EU, a koji se ne bi trebalo sukobljavati s Konvencijom.¹³¹ Ta regionalna solucija proizvela bi veliki broj dodatnih troškova svim stranama uključenim u međunarodni prijevoz. To dovodi do spoznaje, i to je jedna od temeljnih teza, da će bez Roterdamskih pravila razvoj nužno ići u smjeru nacionalne i regionalne regulative, a izgledi da se na svjetskoj razini u dogledno vrijeme ponovno uloži toliki trud, sredstva i godine pregovora i rasprava oko stvaranja novog međunarodnog ugovora gotovo da ne postoje.

Uz to, bez obzira na to koliko bili dobri i jasni nacionalni propisi ili regionalna rješenja, oni ne mogu riješiti problem na međunarodnoj razini. Pomorskom *door to door* prijevozu inherentna su globalna međunarodna rješenja, a regionalne i nacionalne solucije su neprihvatljive. Drugačija je situacija s kopnenim prijevozom; tamo su regionalna rješenja realna i zamisliva. Međutim, ne dovode do harmonizacije pravnog režima u ovom području, ne dovode do značajne redukcije troškova i veće sigurnosti i predvidivosti mogućih poslovnih rizika te veće isplativosti kada se radi o međunarodnom prijevozu. Zbog toga se opravdano ocjenjuje da bi Roterdamska pravila proces prijevoza stvari morem mogla učiniti jednostavnijim, efikasnijim i jeftinijim¹³² te da su ona jedinstvena i najbolja prilika za postizanje globalne unificirane pravne regulacije. Postojanje više paralelnih sustava pravila: Haška pravila Haško-Visbijska pravila, Hamburška pravila i brojne druge varijacije, tome ne pridonose.

¹³¹ Uffe Rasmussen, *o.c. bilješka 12.*

¹³² Mary Helen Carlson, *o.c. bilješka 87.*

Summary:

***A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE HAGUE AND
THE ROTTERDAM RULES***

This paper constitutes systematic comparative analysis of the Hague and the Rotterdam rules. The new and recent provisions of the Rotterdam rules are analysed and discussed in detail. The author elaborates on important and controversial provisions of the Rotterdam Rules. Differences between the Hague Rules and the Rotterdam Rules are pointed out. The object of the examination are provisions dealing with definitions, scope of application, obligations and liability of the carrier and performing party as well as of the shipper, mandatory character of the provisions of the Hague Rules and the Rotterdam Rules, transport documents and electronic transport records, right of control, limits of liability, time for suit.

Key words: *Hague Rules, Rotterdam Rules, carriage of goods by sea, multimodal transport, unification of the carriage of goods by sea.*