

NACRT KONVENCIJE O PRIJEVOZU STVARI (U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM)

Dr. sc. Vesna Skorupan *

UDK 347.795.3

341.018:347.795.2

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: svibanj 2006.

Analiziraju se odredbe Nacrta konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) koje uređuju polje primjene, odgovornost prijevoznika, egzoneracijske razloge. Predmet proučavanja su i recentna rješenja u pogledu definiranja i propisivanja odgovornosti izvršitelja i strane koja ima nadzor kao osoba izravno uključenih u prijevozni posao. Upozorava se i na druge važne novine, a to su pravno uređenje prijevoznih isprava i elektroničkih zapisa, elektroničke komunikacije i prava nadzora. Govori se i o ograničenju odgovornosti i gubitku prava na ograničenje te o kogentnosti odredbi o odgovornosti kao važnim pitanjima koja utječu na režim prijevoznikove odgovornosti. Obrađuje se i multimodalni problem polja primjene te odnos tog instrumenta prema drugim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari. Upozorava se na različita stajališta i suprotstavljene argumente koji su isticali u svezi s konvencijskim normiranjem pojedinih odredbi. Posebna pažnja poklanja se usporedbi rješenja tog najnovijeg unifikacijskog instrumenta s rješenjima aktualnih konvencija koje uređuju prijevoz stvari morem.

U zaključnim razmatranjima ocjenjuje se uspješnost njezinih rješenja te se ističu ona sporna pitanja koja mogu uzrokovati poteškoće pri njezinu stupanju na snagu i općenito uklapanju u regulaciju prijevoza stvari na međunarodnoj razini.

Ključne riječi: prijevoz stvari, pomorski prijevoz, multimodalni prijevoz, odgovornost prijevoznika, Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)

* Dr. sc. Vesna Skorupan, asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4/1, Zagreb

1. UVODNA RAZMATRANJA

Na području pravnog uređenja međunarodnog prijevoza stvari morem do danas je usvojeno više međunarodnih unifikacijskih instrumenata: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici,¹ Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici potpisane 25. kolovoza 1924.,² Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924. kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968.³ i Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem.⁴ Haška pravila pokazala su se kao najprihvaćeniji i najuspješniji instrument kojim je uređen prijevoz stvari morem.⁵ Hamburška pravila nisu postigla toliki stupanj prihvaćenosti i ostala su instrument koji nije ostvario ambiciozne zamisli koje su bile motiv njihova nastanka.⁶ Hamburškim pravi-

¹ Zaključena u Bruxellesu dana 25. kolovoza 1924., a stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznatija kao Haška pravila, a naziva se još i Bruxelleska konvencija o teretnici (u nastavku ovog rada: Haška pravila).

² Usvojen u Bruxellesu 23. veljače 1968., a stupio na snagu 23. lipnja 1977. Nazvan je po gradu i luci Visby na zapadnoj obali otoka Gotlanda u Švedskoj u kojoj je godine 1963. formuliran sadržaj Protokola, tzv. *Visby Amendments* ili *Visby Rules* (u nastavku ovog rada Haško-visbijska pravila).

³ Protokol je potpisan u Bruxellesu 21. prosinca 1979., a stupio na snagu 14. veljače 1984. Naziva se i SDR protokol ili Protokol 1979. (u nastavku ovog rada SDR protokol).

⁴ Zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978., a stupila na snagu 1. studenog 1992. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem preporučeno je da pravila koja su u toj konvenciji sadržana budu poznata kao "Hamburška pravila" (u nastavku ovog rada: Hamburška pravila).

⁵ Aktualni podaci o državama ugovarateljicama Haških pravila, Haško-visbijskih pravila i SDR protokola dostupni su na web stranici <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html> i *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., p. 1.5- 6/3-6/4, I.5-11, I.5-15.

⁶ Politički, pravni i gospodarski razlozi potaknuli su, točnije bili su motiv za promjene u međunarodnom sustavu reguliranja pomorskog prijevoza stvari. Kao politički razlog za donošenje nove konvencije navodila se činjenica da su zemlje u razvoju bile odsutne u doba kad su se stvarala Haška pravila, a neke od njih bile su vezane ratifikacijama svojih bivših kolonijalnih gospodara. Pravni razlozi za reviziju Haških pravila bili su u njihovoj stilizaciji, koja po formi manje odgovara tekstu međunarodnog sporazuma. Glavni ekonomski prigovor odnosio se na nejednako snošenje rizika između strane tereta i strane broda, jer su Haška pravila prijevozniku osiguravala povlašteni položaj u odnosu prema strani tereta, a najvažniji argument za to bila je neodgovornost prijevoznika za nautičku pogrešku i potreba krcatelja da sam osigurava svoje rizike. Uz to isticali su se razlozi da

lima pristupaju poglavito države uvoznice i izvoznice, a ne i velike pomorske zemlje, tj. zemlje s velikom tonažom trgovačke flote.⁷ Važno, međutim, nažalost samo u značenju pokušaja u procesu ujedinjavanja pomorskog prijevoza stvari, bilo je donošenje Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.⁸ Ta konvencija ni nakon punih 26 godina nije stupila na snagu, pa je izostala njezina implementacija u međunarodnoj poslovnoj i sudskoj praksi.

Dakle, rezultat unifikacijskog rada do sada je postojanje više instrumenata, a time i više različitih sustava odgovornosti. Pored toga, neke države pristupaju novim međunarodnim aktima, a istovremeno ne otkazuju prijašnje međunarodne sporazume, uz to neke države nisu ratificirale nijednu konvenciju, pa primjenjuju domaće pravo ili nacionalno pravo kombinira razne odredbe aktualnih međunarodnih instrumenata. Posljedica je tih okolnosti da je prijevoz stvari morem danas podijeljen u osam pravnih sustava odgovornosti.⁹ Ta činjenica rađa pravnu nesigurnost i konfuziju koja dovodi do nezadovoljavajuće situacije sa stajališta unifikacijskih ciljeva. Uz to neupitna je činjenica da je međunarodne instrumente, kao i domaće propise potrebno neprestano osuvremenjivati i pratiti zahtjeve koje nameće brzi razvoj najrazličitijih pravnih odnosa koji nastaju u prijevoznim poslovima.

Nezadovoljni takvim stupnjem unifikacije pomorskog prijevoza stvari koji se nerijetko naziva i najprepoznatljivijim pravnim poslom i općenito insti-

se tijekom vremena pojavio problem neujednačene interpretacije Haških pravila u različitim državama, a tehnološki i trgovački razvoj učinio je neke njezine dijelove manje primjenjivim.

⁷ Aktualni podaci o državama ugovarateljicama Hamburških pravila dostupni su na web stranici <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html> i *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., p. I.5.97.

⁸ Konvencija je usvojena u Ženevi 24. svibnja 1980.

⁹ To su: 1. Haška pravila, 2. Haško-visbijska pravila, 3. Haško-visbijska pravila i SDR protokol, 4. Haška pravila ozakonjena u domaćim (nacionalnim) propisima bez ratifikacije ili pristupanja protokolima, 5. Haško-visbijska pravila i SDR protokol ozakonjeni u nacionalnim propisima bez ratifikacije ili pristupanja protokolima, 6. Haška pravila nisu ozakonjena u bilo kojoj formi, pa se primjenjuje domaće pravo, osim ako pravila međunarodnog privatnog prava o rješavanju sukoba zakona drugačije ne određuju, 7. Hamburška pravila, 8. Nacionalno pravo kombinira razne odredbe Haških pravila, Haško-visbijskih pravila, SDR protokol, Hamburških pravila te druge neujednačene domaće odredbe.

tutom čitave pomorske djelatnosti,¹⁰ stručnjaci Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL) zatražili su od Međunarodnog pomorskog odbora - *Comité Maritime International* (u nastavku CMI) da istraži i prikupi informacije o postojećoj praksi i pravu koje se primjenjuje u području međunarodnog prijevoza stvari morem. CMI je u svibnju 1998. osnovao Međunarodnu radnu skupinu za pitanja prijevoznog prava (*International Working Group on Issues of Transport Law*). U skladu s dobro uhodanom praksom CMI-a, ta radna skupina pripremila je anketni upitnik kojim su bila obuhvaćena spomenuta pitanja. Mnoga nacionalna udruženja očitovala su se na taj upitnik, a radna skupina analizirala je njihove odgovore i utvrdila koja pitanja trebaju raspraviti na prvom sastanku Međunarodnog pododbora za ujednačavanje prava pomorskog prijevoza stvari - *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC) koji je Izvršni odbor CMI-a osnovao u studenom 1999.¹¹ Pitanje odgovornosti nije bilo uključeno u razmatranje, ali je ubrzo postalo jasno da projekt treba proširiti te obuhvatiti i to najvažnije pitanje. O pitanju odgovornosti ISC je prvi put raspravljao u lipnju 2000.¹² Sugerirano

¹⁰ To je uz prijevoz putnika središnja aktivnost, točnije sukus pomorstva, pa nije pogrešno reći da sve norme koje u pomorskom pravu nastaju ili su specijalni propisi koji reguliraju ta pitanja ili su dopuna u reguliranju problema odgovornosti za štetu. Izvršna je konstatacija prof. B. Jakaše, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 249: "Razvoj plovidbenog prava prvenstveno se odnosi na razvoj instituta brodarove odgovornosti za prijevoz stvari kao jednog od najvažnijih pravnih instituta plovidbenog prava" te konstatacija koju je još na početku prošlog stoljeća napisao J. Mogan, *Pomorski vozarski ugovor*, Tisak Riječke dioničke tiskare, Rijeka, 1915., str. 5: "Pomorski prijevozni ugovor svakako je najvažniji i najzanimljiviji dio pomorskog prava, on mu je jezgra, jer se pomorsko brodarstvo konačno i sastoji u prijevozu stvari i osoba morem".

¹¹ <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>.

¹² Postavljeno je pitanje ne bi li to nepovoljno utjecalo na buduću ratifikaciju Hamburških pravila. Izvršni odbor CMI-a naglasio je činjenicu da je režim odgovornosti bit pomorskog prava i da bi zbog toga praktički bilo nemoguće stvoriti dobro izbalansiran konvencijski tekst koji bi se mogao neovisno primijeniti ako pravila koja reguliraju odgovornost prijevoznika ne bi bila uključena. G. J. van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, Transportrecht*, 7-8 (2000), p. 265-277, ističe da je to vrlo osjetljiv problem usprkos općem političkom dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i odgovornost prijevoznika zastarjele, a UNCITRAL-ovom inicijativom za donošenje Hamburških pravila te njihovim stupanjem na snagu nije došlo do bitnijih promjena jer nije postignut odgovarajući stupanj prihvaćenosti Hamburških pravila koji bi bio potreban za njihovu široku primjenu.

je da je potrebno raspraviti treba li režim odgovornosti proširiti i na razdoblje izvan pomorskog prijevoza. Snažna potpora takvom pristupu izražena je na CMI-ovoj konferenciji održanoj u Singapuru u veljači 2001. Također, istaknuto je da je u odredbe budućeg instrumenta potrebno uključiti pravne temelje za elektroničku komunikaciju.

Započeo je rad na međunarodnom instrumentu koji će imati obilježja međunarodnog ugovora te će modernizirati prijevozno pravo, uključiti dostignuća najnovije tehnologije, osobito elektroničku trgovinu,¹³ te ukloniti uočene pravne teškoće u regulaciji međunarodnog prijevoza stvari morem. Dok je taj rad tekao, činilo se da će CMI-ova nastojanja biti postignuta, kao i podrška velikih trgovačkih država. U relativno kratkom razdoblju, CMI je vodio poslove na izradi opsežnog preliminarnog nacrtu međunarodnog instrumenta.¹⁴

U međuvremenu su globalizacija i kontejnerizacija, a ponajprije internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije, iz temelja promijenili ekonomske parametre u pomorskom prijevozu. Nijedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno spomenute probleme. Ziel uočava da je realna prijetnja, odnosno opasnost od nastanka procesa deunifikacije, i u tome što neke zemlje jednostrano uvode pomorsku legislativu ili se pripremaju za to. U tim okolnostima UNCITRAL je imao političku hrabrost da više ne protežira "svoja" Hamburška pravila, već umjesto toga zatraži od CMI-a da preispita postojeća pravila o odgovornosti.

¹³ Opširnije o uvjetima za razvoj elektroničke komunikacije u prijevozu stvari morem: P. Jones, A New Transport Convention - a framework for E-Commerce?, March 15, 2004, http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=114.

¹⁴ Razmatranje preliminarnih stadija izrade konvencije zasigurno može poslužiti kao dragocjeno svjedočanstvo o brojnosti i kvalitativnoj razini pregnuća da se stvori jedan sveobuhvatan međunarodni instrument. Stoga ćemo se u kratkim crtama osvrnuti na dosadašnji tijek rada na instrumentu. Na CMI-ovoj konferenciji održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače 2001. predložen je *Outline Instrument*, u skladu s rezolucijom CMI-ove Skupštine od 16. veljače 2001. Nacrt je prihvaćen, a prema zaključcima i smjernicama izmijenjen je i dobiven je tzv. *Revised Draft Outline Instrument* koji nosi datum 31. svibnja 2001. i naziva se još i *the May Draft* ili Svibanjski nacrt. Upućen je nacionalnim udruženjima i velikom broju međunarodnih organizacija, uključujući i članovima savjetnicima CMI-a, zajedno s upitnikom, tzv. *Consultation Paper*, u kojem su zatraženi odgovori na mnogobrojna specifična pitanja. Odgovori i komentari primljeni su od petnaest nacionalnih udruženja i devet međunarodnih organizacija. Npr. Svibanjski nacrt kritički je ocijenila Radna grupa za elektroničku komunikaciju (*E-Commerce Working Group*) i u instrument su uključene odredbe koje je preporučila ta radna grupa, a koje olakšavaju i promiču elektroničku trgovinu. Na temelju svih primljenih odgovora, prigovora i prijedloga sastavljen je tzv. *Final Draft Outline Instrument* koji nosi datum 22. listopada 2001.

Nacrt je CMI predstavio UNCITRAL-u 11. studenog 2001., nakon njegova prihvaćanja od Izvršnog odbora na sastanku 7. prosinca 2001. Nakon toga, UNCITRAL je osnovao posebnu radnu skupinu (*Working Group III - Transport Law*) koja će razmatrati Nacrt, točnije: pripremiti novi instrument.¹⁵ Usprkos brojnim sastancima i iscrpnim raspravama, zaključeno je da je još velik broj pitanja ostao otvoren za raspravu, a mnoge konkretne odredbe treba doraditi i razjasniti.¹⁶ Središnji i najvažniji problem, koji je nedvojbeno utvrđen, odnosi se na primjenu instrumenta (pod određenim uvjetima) i na kopnene, znači željezničke i cestovne prijevoznike, zbog njegova *door to door* polja primjene, što znatno otežava postizanje konačnog cilja, a to je dobro uravnotežen tekst instrumenta. Radna skupina na svom je zasjedanju u Beču od 28. studenoga do 9. prosinca 2005. izradila posljednju verziju novog instrumenta pod nazivom Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) - *Draft convention on carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*¹⁷ (u nastavku ovog rada:

Taj privremeni Nacrt razaslan je nacionalnim udruženjima i međunarodnim organizacijama i primljeni su dodatni komentari. Nakon toga, oni su razmatrani i raspravljani na sjednici ISC-a održanoj 12. i 13. studenog 2001. u Madridu. Rezultat toga rada bio je tzv. *Final Draft Instrument on Transport Law* od 10. prosinca 2001.

¹⁵ Njezin prvi sastanak održan je u New Yorku 15. i 16. travnja 2002., kao predsjedavajući radne skupine na travanjском sastanku izabran je španjolski profesor Rafael Illescas. On je izradio popis glavnih pitanja za raspravljanje te inicirao opću raspravu o njima kako bi se postigla općeprihvaćenost instrumenta. Od tada radna se skupina sastala nekoliko puta i provela više od 10 tjedana u raspravljanju o različitim otvorenim pitanjima i odredbama Nacrta (16.-20. rujna 2002. u Beču, 24. ožujka do 4. travnja 2003. u New Yorku, a 6.-17. listopada 2003. u Beču, izrađena je verzija pod naslovom *Draft instrument on carriage of goods (wholly or partly) (by sea)*. Na raspravama koje su uslijedile Nacrt je ocijenjen uglavnom pozitivno. Mnogi delegati istaknuli su hitnost modernizacije pomorskog ugovornog međunarodnog prava jer se smatra da postojeće pravo zaostaje za modernom praksom. Treba stvoriti pravne temelje za razvoj elektroničke trgovine u pomorskom prijevozu. Pažnja je poklonjena i detaljnoj analizi pojedinih odredbi. Postavljena su mnoga pitanja, mnoge odredbe bile su predmet kritika i komentara, ponekad i nepovoljnih. Međutim, to nije čudno s obzirom na mnoge novine koje Nacrt donosi.

¹⁶ The UNCITRAL Draft Convention - Governing Means Choosing. Can one draft, details, without first agreeing on the principles? *Fairplay Magazine*, March 20, 2003 at p. 28, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/articles/fairplay>.

¹⁷ Pri pisanju ovog rada autorica se koristi upravo tom najnovijom verzijom, također upućivanja na pojedine članke i poglavlja odnose se na verziju: *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Sixteenth session, Vienna, 28 November - 9 December 2005, A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 1-74.

Nacrt konvencije) - i u tom se trenutku sada nalazimo. Radna skupina nastavlja rad na budućem konvencijskom tekstu, a kratak osvrt na preliminarne stadije izrade tog instrumenta svjedoči o tome koliko je napora mnogobrojnih rasprava te sučeljavanja različitih argumenata prisutno u njegovoj izradi.

U našoj pravnoj literaturi odredbe i rješenja sadržani u tom najrecentnijem međunarodnom unifikacijskom instrumentu iz područja prijevoznog prava nisu se obrađivali. Ne samo to, nego je i u međunarodnoj pravnoj literaturi to vrlo recentna tema, o kojoj se zbog vrlo velike važnosti također očekuju iscrpne znanstvene rasprave, a one su još uvijek i u svijetu malobrojne.

U radu ćemo analizirati sadržaj najvažnijih odredbi Nacrta konvencije, s naglaskom na recentna rješenja. Provest ćemo poredbenu analizu određenih odredbi s analognim rješenjima aktualnih unifikacijskih instrumenata koji uređuju pomorski prijevoz stvari. Središnji cilj rada je spoznati prednosti koje se tim instrumentom žele postići, ali i upozoriti na rješenja za koja se smatra da nisu optimalna te koja su u dosadašnjem radu na izradi Nacrta konvencije dobila najviše kritika i koja će u budućem radu na tom međunarodnom instrumentu biti doručena i adekvatnije uređena.

2. POLJE PRIMJENE

Konvencija predviđa polje primjene na tzv. *door to door* prijevoze. Takav koncept znači nešto uže polje primjene nego tzv. potpuni multimodalni pristup koji primjenjuje Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Prema potpunom multimodalnom pristupu, ugovor o prijevozu pokriva prijevoz sa dva različita načina prijevoza ili s više njih. Za razliku od takvog multimodalnog režima, Nacrt konvencije zahtijeva, tj. kao uvjet za svoju primjenu traži da prijevoz bude izvršen morem, a uz to može se predvidjeti i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima. Ugovor o prijevozu definiran je kao *ugovor prema kojem prijevoznik za plaćenu vozarinu preuzima prijevoz stvari od jednog mjesta do drugog. Ugovorom se predviđa prijevoz morem i može se predvidjeti prijevoz drugim vrstama prijevoza pored pomorskog prijevoza* (čl. 1(a)).

Znači, u pogledu polja primjene novi će se instrument primjenjivati na unimodalne pomorske prijevozne ugovore, a pokrivat će i specifične multimodalne prijevozne ugovore. Da bi se radilo o multimodalnom prijevoznom ugovoru, nužno je da jedan dio prijevoza bude izvršen morem. Zbog toga se Nacrt konvencije u dostupnoj recentnoj literaturi naziva i "pomorska plus

konvencija” (*maritime-plus convention*). Međutim, neke važne države nesklone su tome da nova međunarodna *maritime plus* konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, europske zemlje nesklone su napustiti CMR¹⁸ i CIM-COTIF,¹⁹ a neke su države nesklone napustiti svoje nacionalno pravo. Štoviše, mnoge su delegacije istaknule sumnju da će novi režim biti u sukobu s aktualnim unimodalnim režimima, točnije CMR-om i CIM-COTIF-om. Nacrt konvencije rješava taj problem uvođenjem mrežastog sustava odgovornosti. Prema čl. 27., odgovornost se temelji na relevantnom unimodalnom režimu (koji uređuje neku drugu prijevoznu granu, a ne pomorski prijevoz) kad je poznato da je štetna radnja nastala za vrijeme dijela prijevoza koji je prethodio pomorskom ili slijedio iza pomorskog i kad postoje prinudne odredbe međunarodne konvencije koja uređuje odgovornost za tu prijevoznu granu.²⁰ Iako države izvan Europe ne mogu imati značajnije pogodnosti od mrežastog režima uspostavljenog tim instrumentom, one su se načelno suglasile s pretpostavkom da je usvajanje mrežastog sustava politički potrebno da bi se postigao kompromis koji bi bio prihvaćen u Europi.

Instrument će se primjenjivati na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu²¹ i ako postoji određena poveznica s državom ugovarateljicom. Ta će poveznica postojati ako se mjesto primitka ili luka ukrcaja nalazi u državi ugovarateljici ili ako se mjesto isporuke ili luka iskrcaja stvari s broda nalazi u državi ugovarateljici. U tom slučaju mjesto ili luka znače ono mjesto ili luku o kojima su se stranke sporazumjele u ugovoru o prijevozu. Također, predviđa se da se ova konvencija može primjenjivati ako je u ugovoru o prijevozu predviđeno da će se na ugovor primjenjivati njezine odredbe ili pravo neke države koja ih primjenjuje.

¹⁸ Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređuje Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*, 19. svibnja 1956. (u nastavku CMR).

¹⁹ Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređuje *The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF), 9. svibnja 1980., *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail* (CIM), dodatak kojih je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari - Dodatak B COTIF konvenciji (CIM '80), ta se pravila navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF (u nastavku CIM-COTIF). Nova verzija CIM-COTIF donesena je 1999., ali još nije stupila na snagu.

²⁰ Opširnije *infra*, t. 11.

²¹ Zahtijeva se da prijevoz bude međunarodni, a to znači da se mora raditi o prijevozu u kojem je mjesto primitka i mjesto isporuke stvari u različitim državama.

Dakle, polje primjene Nacrta konvencije uređeno je na sličan način kao u Hamburškim pravilima. Bitno je da se više ne spominju nadovezne okolnosti izdavanja teretnice ili druge isprave koja dokazuje ugovor o prijevozu u državi ugovarateljici i ako je jedna od opsijskih luka iskrcaja predviđena u ugovoru o prijevozu morem i stvarna luka iskrcaja i ako se ta luka nalazi u jednoj državi ugovarateljici. Međutim, u prijašnjim verzijama nacrta instrumenta kao uvjet za njegovu primjenu predviđalo se i postojanje tih nadoveznih okolnosti.²²

Široka primjena ovog instrumenta na sve ugovore o prijevozu kad je mjesto primitka i mjesto isporuke u različitim državama zahtijevala je da se istaknu određene iznimke od tog pravila.²³ Pomanjkanje definicije brodarskih ugovora u prijašnjim konvencijama nije uzrokovalo veće poteškoće u praksi i neki su smatrali da je riskantno nastojati definirati te ugovore u vremenu kad se trgovačka praksa rapidno mijenja iz dana u dan. Drugi su smatrali da je njihovo uključivanje u polje primjene nužno jer isključivanje brodarskih ugovora znatno utječe na područje primjene. Istaknut je prijedlog da se proširi polje primjene konvencije na moderne ekvivalente brodarskih ugovora kao što su pomorsko-prijevoznički ugovori i ugovori o budućem prijevozu stvari,²⁴ ali

²² Zanimljivo je da je na sastanku ISC-a u Madridu 12.-13. studenoga 2001. upravo na prijedlog hrvatske delegacije dovedena u pitanje svrsishodnost postojanja tih nadoveznih okolnosti. Naime, razvojem informacijskih tehnologija mjesto sklapanja ugovora (što se uređuje primjenom nacionalnog prava), isto tako i mjesto izdavanja prijevozne isprave sve je teže utvrditi. To je još izraženije kad se govori o mjestu izdavanja elektroničkog zapisa. Kod elektroničke razmjene podataka mjesto izdavanja u virtualnom svijetu Interneta teško je i ponekad irelevantno utvrđivati, osim toga u sklapanju ugovora mogu sudjelovati brojni posrednici koji su sa svojim poslovnica razmješteni širom svijeta. Isto tako, stvarno mjesto isporuke, a time i primjena instrumenta, može se odrediti tek završetkom prijevoza, pa je i ta nadovezna okolnost isključena.

²³ Naime, neki ugovori imaju sva obilježja "ugovora o prijevozu", ali nije nužno da se na njih primjenjuju prinudne konvencijske odredbe. Na primjer, brodarski ugovori do sada su bili isključeni iz kogentnih konvencijskih odredbi. Oni nisu uvršteni u reguliranje međunarodnim instrumentima koji uređuju prijevoz stvari morem zato što pri ugovaranju uvjeta brodarskih ugovora stranke slobodno pregovaraju i nije potrebno njihovo uređivanje prinudnim odredbama. Tako objašnjava B. Czerwenka, Scope of Application and Rules on Multimodal Transport Contracts, UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its Impact on Multimodal Transport, *Transportrecht*, 7-8 (2004), p. 297-303.

²⁴ P. Kragić, Izvješće sa sastanka *International Sub Committee (ISC)* CMI-a, Madrid, 12. - 13. studenoga 2001., dokumentacija Hrvatskog društva za pomorsko pravo, ističe da u SAD-u *volume contracts* pokrivaju 60-70% linijske plovidbe i predstavljaju novi trend.

da se prepoznaju specifičnosti tih ugovora u odnosu prema tradicionalnim brodarskim ugovorima. Prijedlog je bio da pomorsko-prijevoznički ugovori i ugovori o budućem prijevozu stvari budu uključeni, ali da se omogućí sloboda strankama da za te vrste ugovora isključe primjenu instrumenta.²⁵

Posljednja verzija Nacrta konvencije propisuje da se konvencija neće primjenjivati na brodarske ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela broskog prostora. Također, neće se primjenjivati na druge ugovore o prijevozu u slobodnoj plovidbi,²⁶ osim kad prijevozna isprava ili elektronički zapis sadržavaju dokaz da je prijevoznik ili izvršitelj preuzeo stvari, uz iznimku ako te isprave uređuju odnose između stranaka brodarskog ugovora ili ugovora o uporabi broda ili broskog prostora na njemu. Isključena je primjena konvencije i na tzv. ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contract*),²⁷ uz iznimku što će se primjenjivati na svaku pošiljku prema ugovoru o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka u mjeri u kojoj odredbe konvencije to specificiraju (čl. 9(3)).

Nacrt konvencije u čl. 10. propisuje da kad je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis izdan na temelju brodarskog ugovora ili gore spomenutih ugovora, odredbe te konvencije primjenjivat će se na takvu prijevoznu ispravu ili elektronički zapis ako oni uređuju odnose između prijevoznika i primatelja, pošiljatelja, izvršitelja, držatelja ili osobe koja se spominje u čl. 34. koji nisu naručitelj ili ugovorna strana ugovora o uporabi broda ili dijela broskog prostora ili drugih ugovora u slobodnoj plovidbi. Znači, ovdje je riječ o prijevozima koje je ugovorio naručitelj u brodarskom ugovoru ili drugim modernim ekvivalentima brodarskih ugovora. Odredba sličnog sadržaja nalazi se i na kraju čl. 1. b) Haških pravila te čl. 2. st. 3. Hamburških pravila.

²⁵ To isključivanje primjene bilo bi obvezujuće samo za ugovorne stranke konkretnog ugovornog odnosa. Prijevozne isprave koje bi bile izdane na temelju takvog ugovora morale bi biti u skladu s Konvencijom kada dođu u ruke treće osobe koja nije ugovorna stranka: *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc.: Temporary Internet Files/Content. IE5/VEP6I4KP/11-12-01* p.19.

²⁶ Slobodni prijevoz (*non-liner transportation*) Nacrt konvencije definira u čl. 1(c) kao bilo koji prijevoz koji nije linijski prijevoz. Za svrhu tog stavka, "linijska plovidba" znači prijevozne usluge koje se (i) pružaju javnosti kroz javnu objavu ili na sličan način, (ii) uključuju prijevoz brodovima koji voze prema redovitom plovidbenom redu između određenih luka u skladu s javno dostupnim rasporedom plovidbe.

²⁷ Ugovor o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contract*) definiran je kao ugovor o prijevozu određene količine stvari u seriji pošiljaka kroz ugovoreno vrijeme. Određivanje količine robe može uključivati određivanje najniže ili najviše količine određenog raspona količine (čl. 1(b)).

Prema čl. 8(2), odredbe Konvencije primjenjuju se bez obzira na državnu pripadnost broda, prijevoznika, izvršitelja, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge strane koja ima na tome interes. Taj članak podudaran je s člankom 2. st. 3. Hamburških pravila.

U aktualnim pomorskopravnim konvencijama kojima je uređen prijevoz stvari morem primjena konvencija bila je ovisna o tome je li određena prijevozna isprava izdana, točnije radilo se o teretnici (Haška pravila), ili je izdavanje teretnice u jednoj od državi ugovarateljici bio jedan od uvjeta za primjenu konvencije (Hamburška pravila). S vremenom teretnice su u znatnom broju slučajeva zamijenjene drugim, uglavnom neprenosivim ispravama. Štoviše, razvojem elektroničke trgovine uočeno je da elektronički zapisi također mogu ostvariti svrhu prijevozne isprave. Te činjenice dovele su do toga da je polje primjene Nacrta konvencije određeno bez uvjetovanja je li izdana prijevozna isprava, i to bilo koja vrsta prijevozne isprave.

3. STRANKE PRIJEVOZNIH UGOVORA I OSTALE OSOBE UKLJUČENE U PRIJEVOZNI POSAO

Nacr konvencije donosi definicije pojmova svih osoba koje se izravno i gotovo neizostavno pojavljuju u pravnom poslu prijevoza stvari morem. To su definicije: prijevoznika - *carrier*, primatelja - *consignee*, pošiljatelja - *consignor*, strane koja ima nadzor - *controlling party*, držatelja - *holder*, izvršitelja - *performing party*, pomorskog izvršitelja - *maritime performing party*, nepomorskog izvršitelja - *non-maritime performing party* i krcatelja - *shipper*.

3.1. Prijevoznik

Za potrebe Nacrta konvencije "prijevoznik" je definiran kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Znači, u usporedbi s aktualnim pomorskopravnim prijevoznim konvencijama, taj instrument donosi najopćenitiju definiciju prijevoznika do sada. Izostavlja nabranje tko se sve može pojaviti na strani broda, jer se pretpostavlja da se na temelju prijevoznog ugovora prijevoz neće obavljati samo morskim putem, već će sudjelovati prijevoznici i drugih prijevoznih grana, ali jasno u definiciji određuje da je to osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Time je otvorena mogućnost da se u

ulozi prijevoznika pojave različiti subjekti, stavljen je naglasak na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu nije relevantan. Dakle, to može biti brodovlasnik, naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora, špediter, poduzetnik multimodalnog prijevoza i sl. Nacrt konvencije, kao i ostale moderne prijevozne konvencije, predviđa pored ugovornog prijevoznika i osobu koja faktično izvršava prijevoz. On se u Nacrtu naziva “izvršitelj” (*performing party*).

3.2. Izvršitelj (*performing party*)

“Izvršitelj” je u Nacrtu konvencije opisan vrlo opsežnom i može se reći vrlo kompliciranom definicijom, koja ima niz posebnih uvjeta koji se nameću kao nužni za definiranje statusa određene osobe kao izvršitelja.²⁸ Da bi osoba prema Nacrtu konvencije imala atribute izvršitelja, potrebno je udovoljiti sljedećim uvjetima:

- a) osoba o kojoj je riječ nije prijevoznik, znači nije osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu s krcateljem,
- b) fizički izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu u pogledu primitka, ukrcavanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, nadzora, iskrcavanja ili isporuke stvari.
- c) djeluje izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovu nadzoru ili kontroli.
- d) pojmom izvršitelj obuhvaćeni su pomorski izvršitelji i nepomorski izvršitelji, ali nisu obuhvaćene osobe angažirane od krcatelja ili primatelja ili pošiljatelja ili radnici, punomoćnici, ugovaratelji ili podugovaratelji osobe koja nije prijevoznik koja je angažirana od krcatelja ili primatelja ili pošiljatelja.

Rasprava o problemu definiranja izvršitelja izravno je povezana i s “multimodalnim pristupom” koji instrument nastoji ostvariti. Bit problema je u tome što je intencija Nacrta konvencije da u određenim okolnostima pokriva druge prijevozne grane, a ne samo pomorski dio prijevoza, dakle da se primjenjuje na druge prijevozne režime. Zbog toga se posebno uvode pojmovi “pomorski izvršitelj” (*maritime performing party*) i “nepomorski izvršitelj” (*non-maritime*

²⁸ Detaljna analiza pojedinih stadija rasprave o pojmu i odgovornosti izvršitelja opširnije u radu: V. Skorupan, Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* 45 (2006), br. 160, str. 31-64.

performing party). Pomorski izvršitelj je prema Nacrtu konvencije izvršitelj koji izvršava bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti za vrijeme između dolaska stvari u luku ukrcaja (ili, u slučaju tranzitnih pošiljki, u prvu luku ukrcaja) i njihova odlaska iz luke iskrcaja (ili posljednje luke iskrcaja). U slučaju tranzitnih pošiljki, izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti na kopnu za razdoblje između dolaska stvari iz luke i njihova odlaska u drugu luku ukrcaja nisu pomorski izvršitelji. Nepomorski izvršitelji su izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih dužnosti prije odlaska stvari u luku ukrcaja ili nakon dolaska stvari iz luke iskrcaja. O odgovornosti izvršitelja opširnije *infra*, t. 4.4.

3.3. Krcatelj i pošiljatelj

S obzirom na to da je prema Nacrtu konvencije ugovor o prijevozu središnji akt kojim se dispozitivno uređuje velik broj pitanja u svezi s pravnim poslom prijevoza stvari morem, krcatelj je kao i prijevoznik definiran (samo) kao ugovorna stranka, tj. osoba koja sklapa ugovor s prijevoznikom (čl. 1(h)). Od osoba na strani tereta u pogledu krcatelja također postoji slična varijacija kao i u slučaju (ugovornog) prijevoznika i izvršitelja. Postoji pošiljatelj (*consignor*) kao osoba koja stvarno isporučuje stvari prijevozniku ili izvršitelju na prijevoz, on ima jedino pravo, to jest obvezu predati stvari na prijevoz (čl. 1(i)). Značajan je i tzv. *quasi-shipper* kao osoba koja je navedena kao krcatelj u prijevoznoj ispravi i prihvatila je tu ispravu (čl. 34.). U skladu s člankom 34, taj *documentary shipper* uvijek se u praktične svrhe smatra ugovornim krcateljem. Dobro je poznato da osoba navedena u ispravi kao krcatelj nije uvijek ugovorni sukontrahtent s prijevoznikom.

Čl. 34. sadržava odredbu prema kojoj osoba označena kao "krcatelj" u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1(h),²⁹ ako preuzme³⁰ prijevoznu ispravu ili elektronički zapis, onda je to osoba koja ima: (a) obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom članku i prema čl. 59., kao i (b) krcateljeva prava i imunitete propisane ovim

²⁹ Čl. 1(h) definira krcatelja kao osobu koja sklapa ugovor o prijevozu s prijevoznikom.

³⁰ U tekstu Nacrta konvencije rabi se izraz *accepts the transport document* koji u ovom kontekstu smatramo primjerenim prevesti kao preuzme u smislu fizičkog preuzimanja isprave ili postane držatelj isprave.

člankom i poglavljem 14. Međutim, položaj osobe o kojoj je ovdje riječ mogao bi se pokazati kao vrlo složen. Krcatelj i prijevoznik definirani su kao stranke ugovora o prijevozu, u toj mjeri oni imaju određena prava i odgovornost. Komentatori Nacrta konvencije³¹ upozoravaju da takva definicija krcatelja otvara pitanje kako postupati sa: 1. *fob*³²*prodavateljem*, 2. agentom koji nije krcatelj, iako je naveden kao krcatelj u prijevoznoj ispravi, i 3. osobom koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku u slučaju kad je ta osoba različita od osoba spomenutih pod 1. i 2.³³

3.4. Strana koja ima nadzor

Smatra se da je najveći doprinos međunarodnoj unifikaciji transportnog prava uvođenje tzv. "prava nadzora", tj. nove osobe na strani tereta koja ima potpuni nadzor nad stvarima. Strana koja ima nadzor definirana je kao osoba koja je prema čl. 56. ovlaštena vršiti pravo nadzora. Tko će biti stranka koja ima nadzor u smislu Nacrta konvencije, ovisi o tome je li izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis ili je riječ o situaciji kad ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički zapis.

Kad ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički zapis, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor. Međutim, krcatelj i primatelj mogu se sporazumjeti da će pravo nadzora vršiti

³¹ *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc.* p. 44, *o.c.* u bilješki 25.

³² R. Zelenika i H. Pavlič, *Znakovitosti Incoterms-termina 2000. FOB u kupoprodajnim ugovorima*, *Hrvatska pravna revija*, god. III (2003), br. 12, str. 21-26: "Puni naziv Incoterms-termina FOB glasi *Free ON Board (...named port of shipment)*, što prevedeno na hrvatski znači FRANKO BORD (...imenovana luka ukrcaja/otpreme)." D. Pavić, *Pomorsko pravo, Pravo pomorskih prijevoza*, knjiga druga, Sveučilište u Splitu, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002, str. 71, opisuje: "Kratice 'FOB' (*Free on Board* - ugovorena ukrcajna luka). Kao termin ima sljedeće temeljno značenje: Osnovna je obveza prodavatelja da preda stvari u ugovorenoj ukrcajnoj luci. Ukrcajem stvari na brod izvršena je predaja stvari kupcu. Ugovor o prijevozu stvari morem sklapa kupac (uvoznik). Rizik za gubitak ili oštećenje stvari prelazi s prodavatelja na kupca kad roba stvarno pređe ogradu broda u ukrcajnoj luci. Kupac osigurava robu za vrijeme prijevoza."

³³ Opširnije o "fob prodavatelju" i agentu koji nije krcatelj (kako je definirano), ali se spominje kao krcatelj u ispravi, u radu: V. Skorupan, *Obveze prijevoznika - recentna rješenja Nacrta konvencije o prijevoznom pravu (Draft Instrument on Transport Law)*, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* 43 (2004), br. 158, str. 101-152.

druga osoba, o čemu je krcatelj obavezan obavijestiti prijevoznika. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na bilo koju treću osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora (čl. 56(1) Nacrta konvencije).

Strana koja ima nadzor zadržava nadzor nad stvarima do njihove konačne predaje. Također, ne postoji automatski prijenos prava nadzora od krcatelja na primatelja čim stvari stignu na mjesto odredišta. Kad bi postojao automatski prijenos prava kontrole, najčešća uputa krcatelja, a to je da se stvari ne izruče dok on ne dobije potvrdu da je izvršena isplata kupovnine, bila bi uzaludna i ne bi se mogla primijeniti.

U slučaju kad je izdana prenosiva prijevozna isprava, primjenjuju se sljedeća pravila: držatelj, ili ako je izdano više od 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 čl. 56(2)(b), a osoba koja je predala ispravu gubi pravo nadzora. Kad je prenosivi elektronički zapis izdan, stranka koja ima nadzor isključivo je njegov držatelj i ovlaštena je prenijeti pravo nadzora drugoj osobi predajom elektroničke prenosive isprave u skladu s procedurom opisanom u Nacrtu konvencije. Ovdje je riječ o situaciji kad se prijenosom (predajom) prenosive isprave ili elektroničkog zapisa automatski prenosi i pravo nadzora. Kako bi se zaštitila treća osoba držatelj, bilo koja izmjena ugovora o prijevozu mora se evidentirati u prenosivoj ispravi.

Problem može nastati ako postoji više izvornika iste isprave koji se nalaze kod različitih osoba, znači ako je prenosiva isprava izdana u više od jednog primjerka. Odredba Nacrta konvencije slijedi postojeću praksu i propisuje da je jedino držatelj svih izvornika ovlašten vršiti pravo nadzora. Posljedica takvog konvencijskog rješenja je zaključak da ne postoji strana koja ima pravo nadzora, odnosno nitko nema ovlast vršiti pravo nadzora ako određena osoba ima samo jedan ili više izvornika, ali ne i sve izvornike izdane isprave. Takvo shvaćanje podupire i odredba Nacrta konvencije (čl. 56(2)(c)) koja propisuje da kad vrši pravo nadzora, imatelj tog prava mora na zahtjev prijevoznika dokazati odnosno predočiti mu da je on držatelj svih izvornika prenosive prijevozne isprave.

Jedna je od obveza krcatelja pružiti prijevozniku upute koje su razumno nužne za prijevoz. Povremeno se događa da su za vrijeme putovanja poželjne i dodatne informacije i upute ili su čak ponekad hitno nužne. U tom slučaju u čl. 59. propisano je da je upravo strana koja ima nadzor osoba koja je u prvom redu dužna pružiti prijevozniku ili izvršitelju potrebne upute. Pretpostavlja se

da je to osoba koja je zainteresirana za stvari. Ako ne postoji strana koja ima nadzor ili ako ona nije u mogućnosti prikupiti relevantne informacije, može se očekivati da je obveza pružiti dodatne upute na krcatelju ili ugovornom krcatelju (*documentary shipper*).

Uređuje se i problem kad su prijevozniku potrebne upute o osobi zainteresiranoj za stvari (*party interested in the goods*) za vrijeme prijevoza, npr. stvari ne mogu biti isporučene kako je predviđeno, pa su dodatne upute potrebne u svezi s brigom o njima. Glavna osoba koja je obvezna davati prijevozniku upute je strana koja ima nadzor zbog toga što se za nju pretpostavlja da je zainteresirana za stvari. Obveza pružiti upute prijevozniku također se primjenjuje na držatelja elektroničkog zapisa, ako je on strana koja ima nadzor.

Odredba čl. 59. zanimljiva je i po tome što joj je cilj da služi interesu strane tereta, i to što je više moguće zaštititi njezine sigurnosti. Naime, njezinom interpretacijom zaključuje se da je isključena mogućnost da prijevoznik za vrijeme prijevoza postupa kao posrednik u interesu stvari u slučaju kad ne može pronaći stranu koja ima nadzor ili ako ona ne može pružiti adekvatne informacije.³⁴

4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

4.1. Trajanje odgovornosti

Razdoblje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kad prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kad su stvari predane primatelju. Dodatno, Nacrt konvencije razrađuje tu dosta općenitu definiciju i pojašnjava što znači vrijeme i lokacija primitka stvari i njihove predaje (čl. 11.). Vrijeme i mjesto primitka ili isporuke stvari je ono vrijeme i mjesto

³⁴ U slučaju ako stvari ne budu preuzete od primatelja u mjestu i vremenu spomenutom u čl. 11(4) i nema izričitog ili neizravnog sporazuma zaključenog između prijevoznika i primatelja koji bi slijedio iz ugovora o prijevozu ili ako prijevozniku nije dopušteno prema pravu koje se primjenjuje isporučiti stvari primatelju, prijevoznik je ovlašten na rizik i za račun osobe koja ima pravo nad stvarima poduzeti neko pravo ili sredstvo ili sva prava ili sredstva, a to su mogućnost da uskladišti stvari na prikladnom mjestu, raspakira ih ako su pakirane u kontejneru ili poduzme drugi postupak koji je prema mišljenju prijevoznika u interesu stvari i prema okolnostima se razumno može zahtijevati, zatim prodava stvari u skladu s praksom te prema pravu i propisima koji postoje u mjestu gdje se stvari nalaze (čl. 51.).

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. Ako ne postoje ni ugovorne odredbe stranaka ni poslovna praksa i običaji, vrijeme i mjesto primitka je vrijeme i mjesto gdje i kada je prijevoznik ili izvršitelj stvarno preuzeo nadzor nad stvarima, a odgovornost prestaje na mjestu i u vrijeme isporuke koju predstavlja iskrcaj ili istovar stvari s posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva kojom su se prevozile na temelju ugovara o prijevozu.

Također, predajom stvari na odredištu smatrat će se i predaja tijelu vlasti ili trećoj osobi prema odredbama zakona ili propisa koji se primjenjuju. Izručivanje stvari u mjestu isporuke tijelu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima stvari moraju biti izručene prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju, a od kojih ih primatelj može preuzeti, smatra se njihovom isporukom primatelju.

Nacrtom konvencije posebno je propisano da se radi određivanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti ugovorom o prijevozu ne može predvidjeti da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcaja na temelju ugovora o prijevozu te vrijeme isporuke stvari ne može biti prije završetka konačnog iskrcaja.

U poglavlje kojim se uređuje trajanje odgovornosti uključene su i odredbe o prijevozu koji slijedi prijevoz pokriven ugovornom o prijevozu morem ili mu prethodi (čl. 12.). Stranke se mogu izričito sporazumjeti u ugovoru o prijevozu da će u pogledu određenog dijela ili dijelova prijevoza prijevoznik, nastupajući kao agent, organizirati prijevoz drugoga prijevoznika ili više njih. U takvom slučaju prijevoznik je dužan uložiti dužnu pažnju pri odabiru drugog prijevoznika, sklopiti ugovor o prijevozu s tim prijevoznikom prema uobičajenim uvjetima i učiniti sve što se razumno zahtijeva da bi se omogućilo drugom prijevozniku uredno izvršavanje tog ugovora.

4.2. Načelo i opseg odgovornosti

Nacrt konvencije donosi vrlo iscrpnu i detaljno razrađenu odredbu o načelu prijevoznikove odgovornosti u kojoj se uz načelo odgovornosti posebno govori o teretu dokazivanja, njegovu prebacivanju na protivnu stranu, razlozima koji isključuju prijevoznikovu odgovornost te se unutar istog vrlo opsežnog članka navode i pojedina pravila o prijevoznikovim obvezama.

Propisano je da *prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i iz zakašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je (a) gubitak oštećenje ili zakašnjenje*

ili (b) događaj koji je uzrokovao ili pridonio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju nastao za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe navedene u čl. 19.³⁵

U usporedbi s odredbama aktualnih konvencija iz područja pomorskog prijevoza stvari vidi se da je u Nacrtu konvencije zadržano isto načelo odgovornosti, pretpostavljena krivnja. Nomotehnički norma je izvedena kombinacijom odredbi Haških i Hamburških pravila. Ukupni učinak sadržaja norme isti je kao čl. 5. st. 1. Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je čl. 4. st. 2 (q) Haških pravila.³⁶

Znači, bit norme je u tome da će prijevoznik biti odgovoran, osim ako dokaže da ni njegova osobna krivnja, ni krivnja osoba koje izvršavaju njegovu funkciju, a to su podugovarači, zastupnici i radnici, nije prouzročila štetnu radnju ili pridonijela njezinu nastanku. Nacrt konvencije sadržava posebnu odredbu o odgovornosti izvršitelja (čl. 20.), o tome opširnije *infra*.

U odredbama istog članka koje slijede temeljito je razrađeno pitanje kako prijevoznik može dokazati nepostojanje svoje krivnje, točnije pružiti tzv. “negativni dokaz”, da ni krivnja ni djelo prijevoznika, ni krivnja ni djelo osoba kojima se u svom poslovanju služi nisu prouzročili nastanak štetne radnje ili mu pridonijeli. Takva konstrukcija, kojom se traži dokazivanje negativne činjenice, u praksi se faktično svodi na pružanje dokaza “čijom je krivnjom” ili “zbog čega je” štetna radnja nastala ili pak dokazivanjem da je prijevoznik u svom poslu postupao *lege artis*. Dakle, faktično, da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati, s jedne strane, ili da je poduzeo sve mjere da bi izbjegao štetni događaj ili prokazati izvor nastanka štetnog događaja, a koji je izvan onoga za što bi on odgovarao. Nacrt konvencije donosi puno jasniju formulaciju u pogledu tog pitanja:

Ako prijevoznik dokaže nepostojanje svoje krivnje dokazom postojanja jednog od taksativno nabrojanih izuzetih slučajeva³⁷ koji su uzrokovali gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili su im pridonijeli, tada se primjenjuju sljedeće odredbe:

³⁵ Opširnije o interpretaciji čl. 19. i krugu osoba za koje prijevoznik odgovara *infra*, t. 4.3.

³⁶ G. Ziel, The UNCITRAL/CFI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješci 12, objašnjava da je prvi dio norme preuzet, dakle identičan čl. 5. Hamburških pravila. Međutim, zato da bi se izbjegla svojevrsna “nesigurnost” oko njegova tumačenja u pogledu načela odgovornosti, drugi dio odredbe Nacrta konvencije sastavljen je po uzoru na čl. 4. st. 2(q) Haško-visbijskih pravila.

³⁷ Opširnije o sadržaju i pravnoj prirodi izuzetih slučajeva *infra*, t. 4.5.

- a) *Ako tužitelj dokaže da je krivnja prijevoznika ili osoba nabrojenih u čl. 19. uzrokovala događaj koji prijevoznika oslobađa odgovornosti ili mu pridonijela, tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili za njihov dio.*
- b) *Ako tužitelj dokaže da je događaj koji se ne ubraja u izuzete slučajeve pridonio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju i prijevoznik ne dokaže da se taj događaj ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba nabrojenih u čl. 19., tada prijevoznik odgovara za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja.*
- c) *Ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovano ili im je pridonijelo ili je to vjerojatno:*
- (i) nesposobnost broda za plovidbu,*
 - (ii) neprikladno opremanje i opskrba broda ili*
 - (iii) činjenica da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kad ih opskrbljuje prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari, i prijevoznik ne može dokazati:*
 - (A) da je udovoljio obvezi ulaganja dužne pažnje koja se zahtijeva prema čl. 16(1), ili*
 - (B) gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nije prouzročeno bilo kojom okolnošću navedenom u (i), (ii) i (iii), tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili njihov dio.*

Znači, može se smatrati da i prema Nacrtu konvencije prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja, neizvršavanja prijevoznikovih obveza propisanih čl. 16(1) (osposobljavanje broda za plovidbu). Ako ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegova propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će biti odgovoran.

O odgovoru na pitanje na kome leži teret dokaza o tome što je uzrok štetne radnje, unutar CMI-a postojala su različita mišljenja, tj. pristupi. Ziel ističe da na tužitelju nije teret dokaza za sam konkretni uzrok, nego jedino da je štetna radnja nastala za vrijeme trajanja ugovora o prijevozu.³⁸ UNCITRAL je detaljno raspravljao o tom pitanju. Prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza o vlastitoj krivnji 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 pretpostavku o nepostojanju krivnje prijevoznika te osoba za koje on odgovara. Međutim, prijevoznik se konačno ne oslobađa odgovornosti,

³⁸ G. Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješki 12.

već se dopušta dokazivanje njegove krivnje.³⁹ Znači, prema Nacrtu konvencije nedvojbeno je da izuzeti slučajevi oslobađaju prijevoznika odgovornosti, ali samo uvjetno, i to ako oštećeni ne dokaže postojanje krivnje prijevoznika ili krivnje osoba za koje on odgovara. Postojanje tih oslobađajućih razloga mora dokazati prijevoznik s obzirom na opće procesno načelo, prema kojem svaka stranka treba dokazati one okolnosti na koje se u svoju korist poziva.

Korisniku prijevoza, kao suprotnoj strani, u takvoj situaciji preostaje mogućnost dokazivanja da istaknute okolnosti nisu uzrok štetnoj radnji, već druge, koje se mogu pripisati krivnji prijevoznika i za koje slijedom toga prijevoznik odgovara. U tom slučaju korisnik prijevoza treba dokazati da je štetna radnja nastala iz uzroka za koje prijevoznik odgovara. 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, npr. zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i opskrbljenosti broda i činjenice da dijelovi broda u kojima se stvari prevoze nisu bili spremni i sigurni za prijevoz i zaštitu stvari.

³⁹ Đ. Ivković, *Haška pravila i Haško-Visbi pravila, priručnik*, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994., str. 160, upozorava na to da nije sasvim jasno stajalište Haških pravila o odgovoru na pitanje je li oštećeniku dopušteno dokazivati krivnju prijevoznika ili osoba kojima se u svom poslovanju služi. Tumačenjem se može zaključiti da je prijevoznik oslobođen odgovornosti i pod samom pretpostavkom da dokaže navedene činjenice, naime postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između tog slučaja i štete. Člankom 4. stavkom 2. propisano je da "ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili štetu koja nastaje ili proizlazi iz tih uzroka..." Međutim, u protokolu o potpisivanju navedeno je da svaka ugovarateljica može rezervirati pravo da u vlastitom zakonodavstvu "propíše da u slučajevima predviđenim u čl. 4. al. 2. (c) do (p) donositelj teretnice može dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili krivnju njegovih radnika koja nije pokrivena paragrafom (a)." Naš se zakonodavac poslužio tom ovlašću i time učinio bespredmetnim, točnije nespornim vrlo sporno pitanje. PZ u čl. 553. st. 2. propisuje da će unatoč prijevoznikovu dokazu iz stavka 1. istoga članka (a to je dokaz nekog od izuzetih slučajeva), prijevoznik biti odgovoran za štetu ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za radnje i propuste za koje je odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu i rukovanje brodom. Međutim, smatramo da je i prema Haškim pravilima prijevozniku također moguće pozivati se na opći razlog eksculpacije, na primjenu dužne, razborite pažnje. Također, u čl. 4. st. 2. točki (q) propisano je da prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu iz svakog drugog uzroka koji ne proizlazi ni iz vlastite krivnje ili nemarnosti njegova agenta ili njegovih radnika, ali tko se hoće koristiti tom iznimkom, treba dokazati da šteta nije pridonijela ni osobna krivnja prijevoznika, ni krivnja ili nemarnost osoba za koje prijevoznik odgovara.

Interakciju različitih uzroka štetnih radnji nije uvijek jednostavno riješiti, pa su sastavljači Nacrta konvencije vodili računa i o interferenciji više mogućih uzroka i odgovornosti za njih, odnosno propisana su pravila o prijevoznikovoju djelomičnoju odgovornosti. Kad je prijevoznik oslobođen za dio svoje odgovornosti prema opisanim odredbama, tada je prijevoznik odgovoran jedino za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koji su pripisivi događaju ili okolnostima za koje je odgovoran i odgovornost je podijeljena prema načelima odgovornosti propisanim gore opisanim odredbama (čl. 17(4)).

U opseg prijevoznikove odgovornosti ulazi gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci, ali i povrede njegovih obveza prema čl. 29. Taj članak propisuje da je prijevoznik dužan pružiti krcatelju, na njegov zahtjev i pravodobno, informacije koje su prema prijevoznikovu znanju i uputama razumno nužne ili važne za krcatelja. Prvi put se u pomorskopravnoj konvenciji koja uređuje odgovornost za prijevoz stvari morem izričito propisuje prijevoznikova odgovornost za nepružanje informacija i uputa (čl. 18.). Te obveze, pa i odgovornost za njih, uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. Neometano i učinkovito vršenje prava nadzora usko je povezano s izvršavanjem prijevoznikove obveze pružanja informacija i uputa.

Zakašnjenje se posebno definira u čl. 22., zakašnjenje u predaji postoji kad stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme ili, kad nema takvog sporazuma, u vrijeme u kojem se to razumno može očekivati od pažljivog prijevoznika, uzimajući u obzir uvjete ugovora, obilježja prijevoza i okolnosti putovanja.

4.3. Odgovornost za druge

Dio Nacrta konvencije koji govori o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje sadržava i odredbu o odgovornosti za druge (čl. 19.). Propisano je da prijevoznik odgovara: a) za bilo kojeg izvršitelja i b) za bilo koju drugu osobu, uključujući podugovaratelje, radnike i opunomoćenike izvršitelja, koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu u opsegu u kojem te osobe djeluju, bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovu nadzoru ili kontroli. Prijevoznik odgovara kao da su to njegova osobna djela ili propusti, uz izričito propisani uvjet da je on odgovoran jedino za djela i propuste izvršitelja i drugih osoba koje su djelovale u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

Dakle, krug osoba za djela ili propuste kojih prijevoznik odgovara puno je širi u usporedbi s onima iz aktualnih pomorskopравnih konvencija.

4.4. Odgovornost izvršitelja

Nacrt konvencije uređuje isključivo odgovornost pomorskih izvršitelja. Oni su podvrgnuti obvezama i odgovornosti koje su nametnute prijevozniku, a dana su im prava i imuniteti predviđeni za prijevoznika ako su okolnosti koje su uzrokovale gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: (a) za razdoblja u kojem pomorski izvršitelj ima nadzor nad stvarima, i (b) u bilo koje vrijeme na koje se proteže njegovo sudjelovanje u bilo kojoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu (čl. 20(1)).

Znači, Nacrtom konvencije pomorskom se izvršitelju nameće odgovornost kad on izvršava prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu. Važno je razlikovati odgovornosti pomorskog izvršitelja od odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik je odgovoran u skladu s odredbama Nacrta konvencije i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti kako je definirano čl. 11. Suprotno od toga, pomorski izvršitelj nije odgovoran prema ugovoru o prijevozu, a prema Nacrtu konvencije nije odgovoran izvanugovorno. Znači, da bi se izbjegla izvanugovorna odgovornost, pomorski je izvršitelj odgovoran dok su stvari pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Tim propisom onemogućeno je zaobilaženje odredbi Nacrta konvencije podnošenjem tužbe na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv izvršitelja. Također, svrha je ovog propisa i da se zaštiti (ugovorni) prijevoznik jer ako bi tuženi uspio u postupku izvanugovorne odgovornosti izvršitelja, moglo bi doći do toga da oštećeni dobije naknadu i onda kad bi se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti na temelju odredbi instrumenta. U suprotnom (ugovorni) prijevoznik mogao bi indirektno biti odgovoran i iznad ograničenja odgovornosti.

Instrumentom izvršitelj dobiva zaštitu prema trećima od izvanugovornih zahtjeva, ali i obveze prema trećima iz činjenice da je sklopio ugovor s prijevoznikom. Međutim, propisano je da ako prijevoznik pristane preuzeti dužnosti drugačije od onih koje mu nameće ova konvencija, ili sporazumom pristane na to da njegova odgovornost za zakašnjenje u isporuci, gubitak ili oštećenje u vezi sa stvari bude veća od limita određenog člancima 65., 64., i 26(4), pomorski izvršitelj neće biti obavezan tim sporazumom, osim ako se pomorski izvršitelj izričito ne suglasi i prihvati takve dužnosti ili odgovornosti.

Pomorski izvršitelj odgovoran je za djela i propuste bilo koje osobe kojoj je povjerio izvršavanje bilo koje prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu, uključujući podugovaratelje, radnike i agente, kao za svoja djela i propuste. Uz to, bitno je istaknuti da je pomorski izvršitelj odgovoran jedino za djela i propuste tih osoba ako su djelovale u granicama ugovornih obveza, svoga radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju, a za njihova djela i propuste odgovara kao za svoja osobna djela i propuste.

U pogledu propisivanja prava izvršitelja na korištenje ograničenjem odgovornosti kao i drugim beneficijama tuženika sastavljači Nacrta konvencije u ovoj fazi izrade konvencijskog teksta nisu postigli suglasnost. Odredba o tom pitanju sastavljena je u dvije varijante. Prema varijanti A čl. 20(4), ako je prema toj konvenciji tužba podnesena protiv pomorskog izvršitelja, ta je osoba ovlaštena koristiti se povlasticama i ograničenjem odgovornosti koji su dostupni prijevozniku prema toj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovora, zaposlenja ili zastupanja. Prema varijanti B istoga članka, ako je tužba podnesena prema ovoj konvenciji protiv bilo koje osobe različite od prijevoznika na koje upućuje čl. 19. ili čl. 20(3) (uključujući radnike ili zastupnike ugovornog prijevoznika ili pomorskog izvršitelja), tada ta osoba ima beneficije i ograničenja odgovornosti koje stoje na raspolaganju prijevozniku prema toj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovornih obveza, zaposlenja ili zastupanja u konkretnom slučaju. Znači, prema varijanti B krug adresata norme znatno je širi. Prema toj varijanti, bilo koja osoba različita od prijevoznika, a to su ne samo pomorski izvršitelji već i ostali izvršitelji te bilo koje druge osobe, uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i agente koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu, uključujući radnike ili agente samog ugovornog prijevoznika ili pomorskog prijevoznika, bile bi ovlaštene koristiti se pogodnostima obrane i granicama odgovornosti koje su dostupne prijevozniku prema toj konvenciji.

4.5. Iznimke od odgovornosti

Unutar CMI-a velika većina podržala je zadržavanje iznimnih slučajeva, sadržanih u Haško-visbijskim pravilima čl. 4. st. 2. Mišljenja su bila podijeljena o tome treba li izmijeniti pravni karakter nabrojanih slučajeva, i to u smislu je li potrebno nabrojene slučajeve predvidjeti kao oslobođenja od odgovornos-

ti (*exonerations*) ili je u sustavu odgovornosti na temelju krivnje s obrnutim teretom dokaza primjerenije da ti događaji imaju pravni karakter predmnjeve (*presumptions*) da ne postoji prijevoznikova krivnja.⁴⁰ Velik broj zakonodavstava iznimke (*exceptions*) često ne primjenjuje kad se dokaže da je prijevoznik kriv za nastanak štetnog događaja. Također, određeni događaj tipičan je za situaciju kad prijevoznik nije kriv. Tada je opravdano da dođe do prebacivanja tereta dokaza nakon što prijevoznik dokaže postojanje takvog događaja.⁴¹ Sasvim drugačije shvaćanje je ono prema kojem bi svi izuzeti slučajevi trebali biti potpuno brisani iz buduće konvencije. Pobornici tog shvaćanja smatraju da se svi ti događaji mogu podvesti pod opće pravilo o odgovornosti.⁴²

Zbog tako suprotstavljenih mišljenja,⁴³ iznimni slučajevi uglavnom su zadržani kao dio režima utemeljenog na presumpciji. Zadržavanje je ocijenjeno kao opravdano radi očuvanja desetljetne sudske prakse formirane sve od 1931. godine. Odredba čl. 17(3) Nacrta konvencije znači izmijenjenu i proširenu verziju iznimnih slučajeva Haško-visbijskih pravila.⁴⁴ Režim Haško-visbijskih

⁴⁰ Ako se iznimnim slučajevima pristupi kao presumpcijama, prijevoznik treba dokazati da se jedan od nabrojanih događaja dogodio i da je uzrokovao štetu, nakon toga će biti oslobođen odgovornosti, osim ako tužitelj ne dokaže da je prijevoznikovom krivnjom prouzročen događaj na koji se prijevoznik poziva.

⁴¹ *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc.*, p. 29, *o.c.* u bilješci 25.

⁴² Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara.

⁴³ Za vrijeme zasjedanja ISC-a ponovljena je rasprava o potrebi zadržavanja iznimnih slučajeva nabrojanih u čl. 4. st. 2 (c)-(p) Haških pravila, koja je bila provedena otprilike 80 godina prije, za vrijeme priprema Haških pravila. Tada su pravnici iz skandinavskih zemalja i latinskoameričkih zemalja prigovorili da je nabranje iznimnih slučajeva suvišno, a da je odredba čl. 4. st. 2 (q) nedorečena i komplicirana za interpretaciju. U odgovoru na očitovanje francuskog predstavnika Leopolda Dora koji je za vrijeme Haške konferencije 1921. kritizirao popis iznimnih slučajeva, lord Phillimore je istaknuo: "Naviknuti smo na to da u našim tereticama imamo nabrojene iznimne slučajeve, to je sigurnije jer ostavlja manje prostora za ono što nazivamo sudska ocjena." Prema: F. Berlingieri, *Basis of liability and exclusions of liability, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 336-349. Ta konstatacija na vrlo jednostavan način jako dobro predočuje važnost i značenje iznimnih slučajeva kao i potrebu njihova postojanja u konvencijskom tekstu.

⁴⁴ Predviđaju se sljedeći iznimni slučajevi: a) viša sila, b) pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovnih voda, c) rat, neprijateljstva, oružani sukobi, djelovanja pirata, terorizam, pobune, građanski nemiri, d) karantenska ograničenja, smetnje ili zapreke

pravila prošao je kritičku ocjenu pojedinih iznimnih slučajeva zbog prilagodbe širem polju primjene Nacrta konvencije, ali i potrebe suvremenije stilizacije nekih iznimnih slučajeva.

Npr. iznimni slučajevi: rat, neprijateljstva, pobune i građanski nemiri podudarni su s onima iz Haško-visbijskih pravila, čl. 4. st. 2 (e), (f) i (k). Međutim, uz te slučajeve u Nacrtu konvencije dodano je “djelovanjima pirata, oružanim sukobima i terorizmom”. Time je prošireno značenje pojma ratovi, koji se možda koristio kako bi se pokrili i ti pojmovi.

Iznimni slučaj “djelovanja ili propusti krcatelja, ili bilo koje osobe navedene u čl. 35.,⁴⁵ strane koja ima nadzor ili primatelja” djelomično se podudara s onim iz čl. 4. st. 2 (i) Haško-visbijskih pravila. Razlika je u tome što Nacrt konvencije ne spominje “vlasnika robe”, a dodaje novu osobu: “stranu koja ima nadzor”. To je u skladu s ostalim odredbama kojima se opisuju obveze i prava strane koja ima nadzor. Ovdje je sigurno relevantan bilo koji propust krcatelja u izvršavanju obveza koje su mu nametnute Nacrtom konvencije. Isto tako, djela ili propusti primatelja. Riječ je primarno o najvažnijem propustu primatelja, a to je da preuzme stvari na mjestu i u vrijeme spomenutim u čl. 46. Ostali propusti koji se mogu staviti na teret, bez obzira na to je li riječ o

prouzročene od vlade, javnih vlasti ili naroda, uključujući zadržavanje, zaustavljanje ili smetnje ili progone od sudskog procesa kojima nije pridonio prijevoznik ili bilo koja osoba za koju on odgovara, e) štrajkovi, isključenja s rada, obustava ili sprječavanja rada, f) požar na brodu, g) skrivene mane (broda) (prijevoznog sredstva) koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom, h) djelovanja ili propusti krcatelja, bilo koje osobe za koju krcatelj govora, strane koja ima nadzor ili primatelja, i) rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35., strane koja ima nadzor ili primatelja, j) umanjene obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak ili oštećenje koje proizlazi iz posebnih svojstava, skrivene mane, ili vlastite mane robe, k) nedovoljno ili netočno pakiranje ili označavanje koje nije izvršio prijevoznik, l) spašavanje ili pokušaj spašavanja života na moru, m) razumne mjere poduzete radi spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru, n) razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu, o) djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlasti koje imaju prema čl. 15. i 16(2) kad stvari postanu opasne za osobe, imovinu ili okoliš ili budu žrtvovane.

⁴⁵ U čl. 35. propisano je da je krcatelj odgovoran za radnje i propuste bilo koje osobe kojoj je delegirao izvršavanje bilo koje od svojih obveza, uključujući podugovaratelje, radnike, agente i ostale osobe (osim prijevoznika i izvršitelja) koji djeluju bilo izravno ili neizravno na njegov zahtjev ili prema njegovu nadzoru ili kontroli kao da su to njegove radnje ili propusti. Krcatelj je odgovoran jedino za djela i propuste tih osoba koji su počinjeni u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

krcatelju, primatelju ili drugoj osobi, povezani su s vršenjem prava nadzora kako je definirano u čl. 54., kao što je propust u pružanju informacija, davanju uputa ili isprava za vrijeme dok su stvari pod nadzorom prijevoznika.

Iznimni slučaj iz Haških pravila “spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili dobara na moru” stiliziran je u suvremenijoj formi. Naime, izražena je sumnja u svezi s potrebom zadržavanja spašavanja imovine kao iznimnog slučaja, dok je naravno spašavanje ljudskih života na moru neupitno. U skladu s Konvencijom o spašavanju iz 1989., čl. 10., postoji dužnost pružanja pomoći jedino pri spašavanju osoba, a nije predviđena za spašavanje imovine. U slučaju spašavanja imovine dobiva se pravo na nagradu za spašavanje, zbog toga je prilikom sastavljanja odredbe tog iznimnog slučaja istaknuto da nije opravdano davati prijevozniku ovlast da se koristi obrnutim teretom dokaza za radnju koja je prouzročivši gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, njemu donijela korist u obliku naknade za spašavanje. Predlagalo se da se na ovom mjestu izostavi upućivanje na spašavanje imovine. Međutim, toj tvrdnji može se oponirati isticanjem prigovora da dok je brod u opasnosti, i osobe na brodu također su u opasnosti. Ako je riječ o tom slučaju, spašavanje bi najprije trebalo biti usmjereno na spašavanje ljudskih života. Berlingieri⁴⁶ smatra da je možda moguće pronaći neko “srednje” rješenje u kojem bi se spomenulo spašavanje imovine, međutim samo operacije spašavanja u pogledu broda i imovine kad prijeti opasnost za okoliš. Uzimajući u obzir sve istaknute prigovore i prijedloge, posljednja verzija Nacrta konvencije prihvaća kompromisno rješenje i predviđa tri iznimna slučaja: “spašavanje ili pokušaj spašavanja života na moru”, “razumne mjere poduzete radi spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru”, “razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu.”

“Rukovanje, ukrcavanje ili iskrcavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35., strane koja ima nadzor od primatelja”, novi je izniman slučaj uvršten s ciljem da se izradi odredba kojom bi se pokrila situacija iz čl. 14(2) prema kojoj su stranke ovlaštene sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi sa stvarima koje se prevoze (rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje) biti dužna izvršiti strana tereta (krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj).

Izniman slučaj o postojanju kojeg nije postignuta suglasnost, pa nije sigurno hoće li biti zadržan u budućoj konvenciji, jest “djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlasti koje imaju prema čl. 15. i 16(2) kad stvari postanu

⁴⁶ F. Berlingieri, *o. c.* u bilješci 43.

opasne za osobe, imovinu ili okoliš⁴⁷ ili budu žrtvovane". Prigovara se da je teška za interpretaciju sintagma "neprihvatljiva opasnost za okoliš" (*unacceptable danger to the environment*). Takva stilizacija odredbe, točnije uporaba riječi "neprihvatljiva opasnost" (*unacceptable danger*), podrazumijeva postojanje "prihvatljive opasnosti" (*acceptable danger*) za okoliš. To opet znači da će biti vrlo teško postaviti kriterije stupnjevanja, tj. ocjenjivanja i odmjerivanja te "prihvatljivosti" (*acceptability*) opasnosti za onečišćenje okoliša.

Oslobođenje od odgovornosti za pogrešku u navigaciji i upravljanju brodom bilo je predmet rasprave još za vrijeme sjednice ISC-a,⁴⁸ a na konferenciji u Singapuru ponovo je oživjela rasprava o tom pitanju, i to u smjeru ukidanja nautičke pogreške kao razloga oslobođenja od odgovornosti.⁴⁹ Prema mišljenju nekih, njezino "brisanje" je nužno.⁵⁰ Eventualni značajni porast premija osiguranja do kojeg bi došlo kao posljedica ukidanja abolicije za nautičku pogrešku, a posljedica toga bila bi i porast vozarina, nije nikad potvrđen nekim pouzdanim dokazom.⁵¹ U svakom slučaju, pobornici ukidanja neodgovornosti za nautičku pogrešku smatraju da je utjecaj odnosno djelovanje koje bi nastalo na prijevozne tarife teško shvatljivo, jer prijevozne tarife nisu rezultat prinudnog nametanja,

⁴⁷ Prvi put se u konvenciji iz područja prijevoza stvari morem propisuju obveze, točnije ovlasti koje su konzekventne (u skladu) s "javnim pravom" i obvezama u pogledu sigurnosti i sprječavanja zagađivanja okoliša. Prijevoznik dobiva ovlast odbiti ukrcati, iskrcati i uništiti stvari ako su postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude i imovinu te ako postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš. U toj normi prepoznaje se interes zaštite okoliša, koji se danas postavlja imperativom i u suvremenom svijetu neizostavnom potrebom.

⁴⁸ Report on the work of the International Sub-Committee, *CMI Yearbook 1999*, p. 109.

⁴⁹ Intenzivno se raspravljalo o tome je li u novom unifikacijskom instrumentu potrebno zadržati tu tradicionalnu osobitost pomorskog prava: razlikovanje nautičke i komercijalne pogreške. Protivnici "nautičke ekskulpacije prijevoznika" ističu argument da u drugim granama prijevoznog prava nema razlikovanja u djelima i propustima osoba kojima se prijevoznici služe s obzirom na djelatnost u okviru njihovih radnih zadataka. U tom kontekstu pomorski se promet u današnjim uvjetima nema razloga posebno izdvajati tako bitno specifičnim obilježjima o kojima izravno ovisi postojanje prijevoznikove odgovornosti. Također, nastojanje unifikacije prijevoznog prava uopće, a pogotovo u uvjetima njegova reguliranja jedinstvenom konvencijom, upućuje na potrebu kompromisa i jedinstvene odgovornosti prijevoznika, bez distinkcije nautičke i komercijalne djelatnosti. Na taj način ukidanje nautičke pogreške doprinosi je mogućnosti harmonizacije prijevoznog prava.

⁵⁰ F. Berlingieri, *o.c.* u bilješci 43.

⁵¹ *Ibid.*

već su primarno ovisne o pregovorima na tržištu. Ako bi, kao što tvrde oni koji žele zadržati nautičku pogrešku kao razlog oslobođenja od odgovornosti, njezino ukidanje dovelo do povećanja vozarina, posljedice bi nastale za krcatelje i zbog toga je prema mišljenju onih koji se zalažu za ukidanje oslobađanja zbog nautičke pogreške teško razumljivo zašto se tome protive prijevoznici i njihovi P&I osiguratelji. Za razliku od prijašnjih verzija Nacrta konvencije, prema posljednjoj verziji, prijevoznik odgovara za nautičku pogrešku, dakle to pitanje riješeno je kao u Hamburškim pravilima.

Odredba o oslobađanju odgovornosti za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno požarom stilizirana je tako da se učini jasnijim da mora biti riječ o požaru na brodu kojim se teret prevozi *fire on the ship*. U posljednjoj verziji Nacrta konvencije, za razliku od prijašnjih verzija, nema više uvjetovanja da prijevoznik odgovara jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom.

Berlingieri⁵² smatra tu odredbu neuvjerljivom i u materijalnopravnom i u formalnopravnom pogledu. U materijalnopravnom pogledu to oslobođenje je analogno onome za nautičku pogrešku. Čl. 4. st. 2 (b) Haško-visbijskih pravila pisan je kad su bili na snazi *common law* propisi o odgovornosti za požar iz 19. stoljeća, prema kojima brodovlasnici nisu bili odgovorni za štetu na stvarima koje se prevoze prouzročenu požarom bez njihove osobne krivnje ili namjere ili propusta.⁵³ Istaknuto je shvaćanje da se danas u 21. stoljeću takav pristup ne smatra opravdanim, osim kad požar ima obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Berlingieri⁵⁴ ističe da je, isto kao i za nautičku pogrešku, apsurdno da je prijevozniku omogućeno "prebacivanje" posljedica krivnje osoba kojima se u svom poslu služi na krcatelja. Smatra da u slučaju požara u pravilu postoje veliki problemi u svezi s dokazivanjem uzroka nastanka požara, pa je to dodatni razlog za ukidanje tog pravila. Prema mišljenju istog autora, jednostavnije rješenje bilo bi brisanje požara iz popisa iznimnih slučajeva i uključivanje "njegovih posljedica" u opću odredbu prema kojoj je prijevoznik odgovoran, osim ako dokaže da ni njegovom krivnjom ni krivnjom osoba za koje on odgovara nije nastala štetna radnja.

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Merchant Shipping Act 1894.*, čl. 502., propisivao je da je teret dokaza na brodovlasniku. Danas je na snazi *Merchant Shipping Act 1995.*, a čl. 186. propisuje da je teret dokaza na tužitelju, prema: F. Berlingieri, *o.c.* u bilješci 43.

⁵⁴ F. Berlingieri, *o.c.* u bilješci 43.

U pogledu požara, na sastanku održanom u Madridu američka delegacija je tražila da se ta predmnjeva ograniči samo na pomorski prijevoz. To je otvorilo pitanje treba li sve predmnjeve ograničiti samo na pomorski prijevoz. Hrvatska delegacija založila se za takvo rješenje. Međutim, to stajalište nije prihvaćeno, pa bi se pojedine predmnjeve odnosile i na druge grane prijevoza ako je to logično moguće, npr. štrajk, isključenje s rada, obustava ili sprječavanje rada, umanjenje obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak, nedovoljno ili manjkavo pakiranje ili označivanje. Naravno, neki iznimni slučajevi primjenjivi su samo na pomorski prijevoz, npr. "spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili imovine na moru," "pogibelji, opasnosti ili nezgode mora" tipični su pomorski iznimni slučajevi.

Nacrt konvencije posebno spominje devijaciju za vrijeme pomorskog prijevoza. Propisano je da prijevoznik nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci uzrokovano skretanjem broda s puta poduzetim radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života (ili imovine) na moru (ili bilo kojeg drugog razumnog skretanja broda s puta).

U pogledu prijevoza na palubi, propisano je da se stvari mogu prevoziti na palubi broda jedino ako: (a) takav prijevoz zahtijeva pravo koje se primjenjuje ili administrativna pravila, ili se (b) stvari prevoze u kontejnerima na palubi (koji su prilagođeni provozu tereta na palubi), ili je (c) u slučajevima koji nisu pokriveni točkama (a) i (b) prijevoz na palubi u skladu s običajima i praksom na tržištu.

5. GRANICE ODGOVORNOSTI I GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

U ovom trenutku nisu predviđeni iznosi ograničenja odgovornosti. Zaključeno je da ne bi bilo primjereno predvidjeti iznose ograničenja u ovom stadiju rada na izradi konvencije. Kao i u svim suvremenim konvencijama, obračunska jedinica biti će *posebno pravo vučenja* kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi koji će biti navedeni u ovom članku bit će konvertirani u nacionalnu valutu države u skladu s vrijednosti na dan presuđenja ili dan sporazuma stranaka. Vrijednost nacionalnih valuta, u odnosu na *posebna prava vučenja* države ugovarateljice koja je član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunana u skladu s metodom procjene koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond na dan upita za tu operaciju i transakciju. Vrijednost nacionalne

valute, u odnosu na *posebna prava vučenja*, države ugovarateljice koja nije član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunana na način kako to odredi ta država (čl. 64(4)).

Kao ni Haško-visbijska pravila, ni Nacrt konvencije ne definira što pojam “*package*” podrazumijeva. Može se pretpostaviti da sastavljači nisu imali namjeru odstupiti od značenja koji je taj pojam dobio u primjeni Haško-visbijskih pravila. Problem koji se nametnuo razvojem prijevoza u paletama i kontejnerima jest čine li paleta ili kontejner *package*, tj. hoće li kontejner ili paleta biti kriterij za ograničenje odgovornosti ili individualni komadi koji su spremljeni u kontejneru ili paleti. Taj je problem riješen Haško-visbijskim pravilima, isto rješenje sadržavaju i Hamburška pravila, a usvaja ga i Nacrt konvencije. Kad se stvari prevoze u kontejneru, koleta ili druge jedinice tereta označene u odredbama ugovora kao koleta u kontejneru smatraju se koletom ili jedinicom tereta. Ako nisu označene, stvari u kontejneru smatraju se jedinicom tereta (čl. 64(3)).

Deklariranje veće vrijednosti stvari moguće je ako krcatelj prirodu i vrijednost stvari deklarira prije ukrcaja i ako to bude uneseno u prijevozu ispravu ili elektronički zapis i ako je veća vrijednost od iznosa ograničenja odgovornosti propisanog u konvenciji utvrđena sporazumom između prijevoznika i krcatelja. Nedoumica u pogledu te odredbe, koju iznose sastavljači Nacrta konvencije, može se sažeti u pitanje zašto bi instrument omogućivao sporazum prijevoznika i krcatelja oko mogućnosti povisivanja granice odgovornosti. Naime, ako bi prijevoznik “želio” povisiti granicu svoje odgovornosti, nije jasno zašto bi za to trebao postojati sporazum s krcateljem, tj. koja bi bila svrha tog sporazuma.⁵⁵

Slijedom mnogobrojnih novosti koje Nacrt konvencije uvodi, i u dijelu koji uređuje ograničenje odgovornosti očituju se te novine.

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, Nacrt konvencije koristi se formulacijom: *prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza prema ovoj konvenciji je ograničena*. Naime, Nacrt konvencije uz dobro poznate obveze prijevoznika u odnosu na brod i postupanje sa stvarima ima i posebno propisanu odgovornost za pružanje informacija i uputa. Iz toga proizlazi i njegovo pravo na ograničenje odgovornosti i u slučaju štete nastale korisniku prijevoza zbog nepružanja in-

⁵⁵ Slično tumači i M. Huybrechts, *Limitation of liability and of actions*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 370-381.

formacija i uputa. Isto kao i kod neispunjenja ostalih prijevoznikovih obveza, povreda obveze nepružanja informacija ili uputa, odnosno odgovornost za njihovo nepružanje, a time i pravo na ograničenje odgovornosti nastaje ako se dokaže da je upravo gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta nastalo zbog povrede tih prijevoznikovih obveza. Pretpostavljamo da će i prilikom gubitka prava na ograničenje odgovornosti biti relevantna prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza nepružanja potrebnih informacija i uputa.

Sljedeća novina u konvencijskom tekstu u usporedbi s aktualnim instrumentima u ovom području uvrštena je zbog prilagodbe specifičnom polju primjene. Naime, uređuje se pitanje ograničenja odgovornosti u slučaju ako prijevoznik ne može utvrditi jesu li stvari izgubljene ili oštećene (ili je zakašnjenje u isporuci nastalo) za vrijeme pomorskog dijela prijevoza ili za vrijeme prijevoza koji je prethodio ili slijedio iza pomorskog. Tada će se primijeniti najviša granica odgovornosti koju predviđaju prinudne odredbe međunarodne konvencije koje uređuju drugu granu prijevoza.

U posebnoj članku uređuje se odgovornost za zakašnjenje (čl. 65.). Odgovornost za ekonomski gubitak uzrokovan zakašnjenjem ograničena je na iznos ekvivalentan vozarini koja se plaća za zakašnjenje stvari. Ukupni iznos prema tom članku ne može prijeći granicu koja je utvrđena prema čl. 64(1) u pogledu potpunog gubitka stvari.

Odredba o gubitku prava na ograničenje odgovornosti sadržana je u čl. 66. Nacrta konvencije: *Ni prijevoznik ni bilo koja druga osoba navedena u čl. 19. neće imati pravo ograničiti svoju odgovornost ako tužitelj dokaže da su gubitak ili oštećenje u vezi sa stvarima ili povreda prijevoznikovih obveza prema ovoj konvenciji uzrokovani osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.* Uređuje se također gubitak prava na ograničenje odgovornosti kod zakašnjenja, a do gubitka prava na ograničenje odgovornosti također dolazi *ako tužitelj dokaže da je zakašnjenje u isporuci nastalo osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.*

Ta odredba koja govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti nije u potpunosti podudarna s korespondirajućim odredbama Haško-visbijskih i Hamburških pravila. Uz već spomenute novine, dodano je "... uzrokovano osobnim djelom ili propustom osobe..." Nesumnjivo je da riječ "osobno" (osobnim djelom ili propustom) otežava strani tereta da prijevoznika liši povlastice

ograničenja odgovornosti.⁵⁶ Također, bit će vrlo teško prijevozniku uskratiti pravo na ograničenje odgovornosti, budući da će unaprijed biti potrebno dokazati osobnu namjeru prijevoznika ili njegov osobni propust, tj. neće biti dovoljno dokazati namjeru ili grubu nepažnju radnika ili osoba koje djeluju u njegovo ime.⁵⁷

U svom komentaru, sastavljači Nacrta konvencije⁵⁸ ističu da formulacija “prijevoznikova osobna krivnja” zahtijeva postojanje nekog oblika propusta rukovodstva kompanije. Uz to, ne smatra se nužnim navoditi detaljniji opis o kakvom se propustu treba raditi. Tetley⁵⁹ objašnjava da dodavanje riječi *personal* znači da će tužitelj biti siguran da će sud odbiti ograničenje odgovornosti jedino ako on dokaže da je upravo uprava (menadžment) kompanije djelovala s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. S druge strane, djelo ili propust prijevoznikovih radnika, kao npr. zapovjednika ili posade, ne može rezultirati gubitkom prava na ograničenje odgovornosti, bez obzira na to u kojoj se mjeri očituje njihova namjera ili bezobzirnost.

U praksi se najčešće osporava pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju neprijavljenog prijevoza tereta na palubi.⁶⁰ Za taj specifični problem Nacrt konvencije u čl. 26(4) propisuje da ako postoji izričit sporazum prijevoznika i krcatelja kako će se stvari prevoziti ispod palube, prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornost za štetu na stvarima koja je isključivo nastala zbog njihova prijevoza na palubi. Norma istog sadržaja, a nešto drugačije stilizacije postoji u Hamburškim pravilima (čl. 9. st. 4.).

Može se očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti i u slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su prema prijevoznikovu znanju bile razumno potrebne ili važne za krcatelja za vršenje njegova prava nadzora. Posebno se ističe u čl. 29. da te informacije moraju biti pravodobne i potpune. To je, uz pravo nadzora, svojevrsna novina u konvencijskom uređenju, pa će važnu ulogu u njihovoj interpretaciji imati sudska praksa i pravna znanost.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ W. Tetley, *Comments on the Draft Instrument on Transport Law*, website <http://tetley.law.mcgill.ca/unctad.htm> at number 84.

⁵⁸ *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc*, p. 39, *o.c.* u bilješci 25.

⁵⁹ W. Tetley, *Comments on the Draft Instrument on Transport Law*, *o.c.* u bilješci 57.

⁶⁰ Tako zaključuje M. Huybrechts, koji tumači sudska praksu belgijskih sudova. M. Huybrechts, *o.c.* u bilješci 55.

6. PRIJEVOZNE ISPRVE I ELEKTRONIČKI ZAPISI

Pojam “teretnica” u Nacrtu konvencije nigdje se ne spominje,⁶¹ ali definiran je pojam “prijevozna isprava” (čl. 1. t. n), koji znači ispravu izdanu prema ugovoru o prijevozu od prijevoznika ili izvršitelja koja dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu ili dokazuje sadržaj ugovora o prijevozu. Napravljena je distinkcija između prenosive (negocijabilne) isprave (*negotiable transport document*) i neprenosive isprave (*non-negotiable transport document*) te su predviđena posebna pravila za te dvije skupine isprava.⁶² Posljedica je toga da se na teretnicu na ime (*straight bill of lading*) primjenjuju pravila o neprenosivim ispravama (*non-negotiable transport documents*).

Elektronički zapis znači informaciju u jednoj ili više poruka izdanu elektroničkim putem na temelju ugovora o prijevozu od prijevoznika ili izvršitelja koji dokazuju da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu i dokazuju ugovor o prijevozu.

Poglavlje 9. uređuje prijevozne isprave i elektroničke prijevozne zapise. Propisano je da je poslije isporuke stvari prijevozniku ili izvršitelju pošiljatelj ovlašten zahtijevati izdavanje prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa koji dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari. Određuje se i sadržaj informacija u svezi sa stvarima koje trebaju biti u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom prijevoznom zapisu. Ovaj članak uglavnom korespondira s odredbama Haških i Hamburških pravila. Propisuje se da prijevoznu ispravu mora potpisati prijevoznik ili osoba koju prijevoznik na to ovlasti. Elektronički prijevozni zapis uključuje elektronički potpis prijevoznika ili osobe ovlaštene od prijevoznika. Taj elektronički potpis mora identificirati potpisnog i uključuje prijevoznikovu autorizaciju elektroničkog prijevoznog zapisa. Nedostatak jednog ili više podataka sadržanih u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom zapisu ili njihova netočnost ne utječe na valjanost prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa (čl. 40.).

⁶¹ Ocjenjuje se da je velik napredak u tome što je postojeće pomanjkanje unificiranosti prava povezanog s teretnicom izbjegnuto. Prevladava shvaćanje da će tržišna funkcija te isprave biti ostvarena i kroz novi način reguliranja prijevoznih isprava.

⁶² Nacrt konvencije donosi njihove definicije. Prenosiva prijevozna isprava znači prijevoznu ispravu koja sadržava stilizaciju “po naredbi” ili “prenosivo” ili drugu prikladnu stilizaciju iz koje se prepoznaje da stvari trebaju biti predane po naredbi krcatelja, primatelja ili donositelja. Za razliku od toga, neprenosiva prijevozna isprava znači ispravu koja se ne može označiti kao prenosiva prijevozna isprava.

Uvrštena je i nova odredba prema kojoj ako podaci u prijevoznj ispravi ili elektroničkom zapisu ne identificiraju prijevoznika, ali upućuju na to da su stvari ukrcane na brod ime kojeg je navedeno, tada se presumira da je upisani vlasnik broda prijevoznik. Upisani vlasnik broda može osporiti tu presumpciju ako dokaže da je brod izdan u zakup, a time je prenesena ugovorna odgovornost za prijevoz stvari na identificiranog zakupoprmatelja. Ako registrirani vlasnik ospori presumpciju da je prijevoznik, tada je zakupoprmatelj za vrijeme prijevoza presumirani prijevoznik na isti način kao što je to registrirani vlasnik.⁶³

Nacrt konvencije uređuje pitanje dokaznog učinka prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Prijevozna isprava ili elektronički zapis koji dokazuje primitak stvari predstavlja: (a) predmnjevu do protudokaza o preuzimanju stvari kako su opisane i (b) neoborivi dokaz o preuzimanju stvari kako su opisane ako je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis prenesen na treću osobu koja je djelovala u dobroj vjeri oslanjajući se na opis stvari u njoj.

7. ELEKTRONIČKA TRGOVINA

Ideja o budućem projektu ovog novog instrumenta potekla je upravo od UNCITRAL-ove radne grupe za elektroničku trgovinu (*UNCITRAL Working Group on Electronic Commerce*), a središnji je cilj bila potreba i poželjnost međunarodne kodifikacije teretnice.⁶⁴ Sredinom devedesetih prošlog stoljeća to tijelo imalo je na programu rada “elektronifikaciju” prenosivih prijevoznih isprava (*documents of title*).⁶⁵ Zaključeno je da općenito “virtualizacija” prenosivih prijevoznih isprava nije moguća zbog oblika i funkcije koju imaju papirne

⁶³ Mišljenje koje je prevladalo na Radnoj skupini za izradu Nacrta konvencije jest da ta odredba rješava važan problem koji mora biti obrađen u konvenciji, ali da to pitanje zahtijeva dodatno istraživanje u pogledu ostalih mogućih oblika iskorištavanja broda. Stoga odredbu koja je formulirana u opisanom obliku Radna skupina ne smatra zadovoljavajućom i ona je stavljena u zagrade te će se rasprava o njezinu sadržaju nastaviti.

⁶⁴ Opširnije: P. Jones, The electronic bill of lading in negotiable form. A contribution from the UNCITRAL Working Group on Electronic Commerce to the UNCITRAL Draft Convention on Transport Law, June 25, 2003, http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=107.

⁶⁵ To su isprave koje identificiraju osobu koja je ovlaštena izvršavati prava inkorporirana u toj ispravi; u slučaju neprekinutog lanca indosiranja ta osoba zadnji je donositelj ili osoba na koju glasi teretnica (indosat), a u slučaju bjanko isprave, ona je njezin držatelj.

isprave. Funkcija teretnice u papirnatom obliku u velikoj je mjeri povezana sa samim obilježjima papirnatih isprava kao takve. Rezultat toga je da se mogućnost upotrebe elektroničke teretnice ne može temeljiti na jednostavnoj primjeni prava koje se primjenjuje na teretnice u papirnatom obliku. U slučaju prijenosa prava i mogućih obveza (ustup, novacija, pristup i drugo) mora biti jasno koja su prava i obveze u to uključene. To je iznimno važno u slučaju kad se prema nacionalnom pravu pravo vlasništva prenosi odnosno proizlazi iz tog prijenosa prava. Međutim, došlo se i do spoznaje da se materijalna funkcija prenosive prijevozne isprave može ugraditi i u strukturu elektroničke poruke i time omogućiti očuvanje njezine materijalne i formalne uloge. U različitim UNCITRAL-ovim publikacijama upozoravalo se na taj pristup poznat pod nazivom *functional equivalent approach*. On je baziran na analizi svrhe i funkcija tradicionalnog papirnato oblika te kako tu svrhu i funkcionalnost ispuniti kroz tehnološke mogućnosti elektroničke trgovine.⁶⁶ U pogledu negocijabilnosti teretnice, iz tog *functional equivalent approach* proizlaze brojna pitanja. Ziel⁶⁷ ističe da iako su funkcije teretnice dobro poznate u trgovačkoj praksi, njezini su pravni temelji, međutim, daleko od uniformnosti. Otvorena su pitanja koja su točno prava i obveze krcatelja, primatelja i posrednog držatelja teretnice. Ovdje dosta toga nije propisano i temelji se na poslovnoj i sudskoj praksi. 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. Taj nedostatak u ujednačenosti prava zamijećen je kao važna zapreka u razvoju elektroničke trgovine u prijevoznom pravu.

Preporučeno je da se u preambuli novog instrumenta na jasan način utvrdi da je upravo jedan od njegovih ciljeva ukloniti zapreku za širu upotrebu elektroničkih transakcija, usvajanjem relevantnih načela *UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996*. Jedan od načina za postizanje tog cilja jest jednostavno definirati riječ "isprava" (*document*) uključivanjem u njegovu definiciju informacije sadržane na bilo kojem mediju. Takva definicija pokrivala bi infor-

⁶⁶ UNCITRAL's website: www.uncitral.org/en-indeks.htm. Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996).

⁶⁷ G. J. van der Ziel, Survey on History and Concept, UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its Impact on Multimodal Transport, *Transportrecht* 7-8 (2004), p. 275-278.

macije sadržane u elektroničkim zapisima kao i one napisane na papiru. Takav pristup smatra se boljim putem. Međutim, široko rasprostranjeno mišljenje koje još uvijek postoji, a prema kojem "isprava" znači papir, dovodi do toga da se različiti izrazi upotrebljavaju za ugovore zaključene elektroničkim putem ili evidentirane u obliku poruke (zapisa) razmijenjenog elektroničkim putem. Izraz "elektronički zapis" (*electronic record*) izabran je kao sredstvo ili medij za neutralan izraz.⁶⁸ *Contract particulars* izabran je kao prikladan izraz koji znači bilo koju informaciju u svezi s ugovorom o prijevozu ili stvari sadržanom u prijevoznjoj ispravi ili elektroničkom zapisu.

Poglavlje 2. Nacrta konvencije: Elektronička komunikacija nastoji stvoriti pravni temelj za uporabu isprava koje su nužne za razvoj elektroničke trgovine. Time je praksi dana mogućnost da se oslobodi papirnatih isprava i da se uvedu elektroničke isprave.⁶⁹ Nacrt konvencije primjenjivat će se na sve ugovore o prijevozu, uključujući i one koji su sklopljeni elektroničkim putem. U čl. 5. posebno se govori o uporabi i učinku elektroničke komunikacije. Propisano je da bilo koji podatak koji se nalazi u prijevoznjoj ispravi u skladu s tom konvencijom može biti zabilježen ili razmijenjen uporabom elektroničke komunikacije umjesto prijevozne isprave pod uvjetom da za izdavanje i uporabu elektroničkog prijevoznog zapisa postoji izravan ili neizravan pristanak prijevoznika i krca-telja. Izdavanje, kontrola ili prijenos elektroničkog prijevoznog zapisa ima isti učinak kao izdavanje, držanje ili prijenos prijevozne isprave.

Nacrt konvencije propisuje pravila o korištenju elektroničkog zapisa (čl. 6.). Upotreba negocijabilnog elektroničkog prijevoznog zapisa mora se odvijati u skladu s predviđenom procedurom u pogledu a) izdavanja i prijenosa zapisa, b) osiguranja zaštite integriteta elektroničkog prijevoznog zapisa i c) načina na koji imatelj elektroničkog zapisa mora dokazati da je imatelj zapisa.

Čl. 7. Nacrta konvencije pokriva još jednu važnu situaciju, a to je ako je prenosiva prijevozna isprava izdana i prijevoznik i držatelj se sporazumiju da zamijene tu ispravu prenosivim elektroničkim prijevoznim zapisom. Tada: a) držatelj mora predati prijevozniku prenosivu prijevoznju ispravu ili sve izdane isprave ako ih je više izdano, b) prijevoznik mora izdati držatelju prenosivi

⁶⁸ Opširnije: P. Jones, A New Transport Convention - Rules of Procedure that govern use of electronic communications, March 23, 2004, http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=108.

⁶⁹ Opširnije: P. Jones, A New Transport Convention - How are Rules of Procedure adopted by a private party binding on third parties? April 21, 2004, http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=111.

elektronički prijevozni zapis koji uključuje izjavu da je on izdan kao supstitucija za prenosivu prijevoznu ispravu, c) prenosiva prijevozna isprava prestaje imati bilo kakav učinak ili vrijednost.

Isto tako, ako je prenosivi elektronički prijevozni zapis izdan i prijevoznik i držatelj se sporazumiju da zamijene taj elektronički prijevozni zapis prenosivom prijevoznom ispravom: a) prijevoznik mora izdati držatelju, u zamjenu za taj elektronički prijevozni zapis, prenosivu prijevoznu ispravu koja uključuje izjavu da je ona izdana kao supstitucija za prenosivi elektronički prijevozni zapis i b) nakon te zamjene, elektronički prijevozni zapis prestaje imati bilo kakav učinak ili vrijednost.

8. PRAVO NADZORA

Sa stajališta prijevoza stvari morem jedna je od najvažnijih novina u Nacrtu konvencije normiranje prava nadzora. Definirana je "nova" osoba, to je strana koja ima nadzor (*controlling party*). Time je promovirana i nova ovlast, a to je pravo nadzora (*right of control*). Za razliku od drugih prijevoznih konvencija, pravo nadzora nije do sada bilo normirano u pomorskim konvencijama.⁷⁰

Primjena u pomorskim prijevozima teretnice, i praksa koja se razvila njezinom uporabom, bila je razlog što se u prošlosti u pomorskim konvencijama nije osjećala potreba za normiranjem tog prava (ovlasti). Danas je situacija u pomorskim prijevozima drukčija. U velikom broju trgovačkih odnosa uporaba prenosive prijevozne isprave rapidno opada ili čak potpuno nestaje. Zbog toga, normiranje prava nadzora, koje je po svojoj prirodi prenosivo s osobe na osobu, može imati korisnu ulogu u razvoju elektroničke trgovine i komunikacija upravo kad prenosivi ili elektronički zapis nije upotrijebljen.⁷¹

Pod tim pravom razumije se ovlast strane tereta davati prijevozniku upute u svezi sa stvarima za vrijeme njegove odgovornosti, tj. za vrijeme dok su stvari pod njegovim nadzorom. Pravo davati prijevozniku upute uključuje odnosno

⁷⁰ Nešto što se može nazvati ekvivalentom prava nadzora sadržano je u *Jedinstvenim pravilima vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvenciji (CIM '80)* i *Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom iz 1956. (CMR)*, a također i naš PZ u čl. 514. koji uređuje prijevoz stvari morem uz izdavanje teretnog lista propisuje davanje određenih uputa prijevozniku u kojima se pronalaze elementi prava nadzora.

⁷¹ *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc, o.c.* u bilješci 25, p. 67.

sadržava sljedeće ovlasti: 1. davati ili mijenjati upute u pogledu stvari koje ne znače promjenu ugovora o prijevozu,⁷² 2. zahtijevati isporuku stvari prije njihova dolaska na odredište, 3. umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom,⁷³ i 4. sporazumjeti se s prijevoznikom o izmjeni ugovora o prijevozu (čl. 54. i 55.).⁷⁴

Konstatacija koja se logično nameće jest da pravo nadzora ima učinak samo ako je prijevoznik obvezan slijediti upute strane koja ima nadzor. Slijedom toga pojavljuje se pitanje postoji li uvijek prijevoznikova obveza slijediti upute strane koja ima nadzor i uopće o kakvim je uputama riječ.⁷⁵

Kao što je već istaknuto, u vršenju prava nadzora mogu se razlikovati dvije skupine uputa, one koje su bitne za uobičajeni nadzor nad stvarima, i koje ne predstavljaju izmjenu ugovora. Pravilo je da je prijevoznik dužan slijediti tu vrstu uputa. Druga skupina uputa su one koje znače svojevrsnu izmjenu

⁷² Primjer za tu vrstu uputa, koja je inače uobičajena u redovitom prijevoznom poslu, jest npr. davanje uputa da se stvari prevoze na određenoj temperaturi ili isporuče u točno određeno vrijeme ugovorenog dana i sl. Ta ovlast ima obilježja uobičajenih instrukcija tijekom prijevoza, koje ulaze u okvir ugovorom utanačenih obveza stranaka.

⁷³ Pravo zahtijevati isporuku stvari prije njihova dolaska na odredište i pravo "zamijeniti" primatelja, to jest imenovati drugu osobu koja će biti primatelj, a koja može biti i sama strana koja ima nadzor, vrlo su bitni za prodavatelja stvari, ali npr. i za banku koja ima pravo zalogu na stvarima. Prodavatelju stvari koji nije naplatio prodajnu cijenu vrlo je važna ovlast da može zadržati nadzor nad stvarima ili može izvršiti pravo obustave isporuke prema ugovoru o prodaji. Znači, isporuka stvari prije dolaska na odredište (za vrijeme putovanja) može između ostalog omogućiti prodavatelju da spriječi dolazak stvari u posjed primatelja, ako npr. ovaj nije podmirio svoju obvezu i platio prodajnu cijenu. Pravo zamijeniti primatelja omogućuje prodavatelju ili banci da odredi drugu osobu (njega samog ili njegova agenta, novog kupca itd.) kao novog primatelja u zamjenu za izvornog primatelja, a sve s ciljem zaštite odnosno osiguranja njegovih tražbina.

⁷⁴ Ovlast sadržana u čl. 55. sporazumjeti se s prijevoznikom oko izmjena odnosno odstupanja od postojećeg ugovora vrlo je važna i za stranu tereta i za stranu broda. Ta ovlast zapravo znači da osoba koja ima pravo nadzora (*possessor of the instruction right*) postaje prijevoznikov ugovorni pandan (suugovaratelj) za vrijeme prijevoza, a ta je ovlast s velikim reperkusijama jer tom ovlašću strana koja ima nadzor stječe potpunu kontrolu nad stvarima koje se prevoze.

⁷⁵ G. Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješci 12, vrlo plastično opisuje da je slijediti upute dio prijevoznikova "proizvoda", a to je prijevoz, i upute kao takve ulaze u račun odnosno funkciju prijevoza.

ili dopunu ugovora o prijevozu. U dva slučaja propisano je da je prijevoznik dužan izvršiti upute koje imaju obilježje izmjene ugovora o prijevozu, točnije strana koja ima nadzor ovlaštena je zahtijevati isporuku stvari prije njihova dolaska na odredište i umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. može zamijeniti primatelja drugom osobom. Riječ je o uputama koje se smatraju nužnima za prodavatelje kako bi nastavili nadzor nad stvarima prema ugovoru o prodaji, u slučaju kad nisu plaćene od kupca. Međutim, postoje i druge upute koje imaju učinak izmjene ili dopune ugovora. Posebnu pozornost izaziva ta skupina uputa jer se prema temeljnim načelima obveznog prava izmjena ili dopuna ugovora u pravilu tretira kao tzv. *two-sided matter* i treba biti rezultat sporazuma obiju stranaka. Zbog toga je unutar CMI-a pokrenuta intenzivna rasprava o tom pitanju. Izraženo je stajalište da te odredbe u onoj mjeri u kojoj daju pravo strani koja ima nadzor, u situaciji kad se prijevoznik ne slaže s primljenim uputama, znače proširivanje nesigurnosti, kao ustupak za vrlo mali napredak.⁷⁶ Istican je i prigovor da se u pogledu prava nadzora pomorski prijevoz ne može uspoređivati s ostalim oblicima prijevoza. Smatralo se da je velik teret stavljen pred prijevoznike, pa je u čl. 57. propisano “umjerenije” rješenje.⁷⁷

Prijevozniku je osigurana svojevrsna zaštita od “upletanja” u njegov posao vršenjem prava nadzora. Propisano je, između ostalog, da davanje uputa ne smije ometati normalno djelovanje prijevoznika, a Nacrt konvencije također se bavi troškovima i eventualnim gubicima koji mogu nastati vršenjem prava nadzora.⁷⁸ Vrlo je bitno naglasiti da odredbe povezane s ovlašću davati upute prijevozniku nisu prinudne pravne prirode. To se može zaključiti interpreta-

⁷⁶ *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc, o.c.* u bilješci 25, p. 71.

⁷⁷ Oponenti takvih shvaćanja smatrali su da i druge prijevozne konvencije imaju slična rješenja te ona u primjeni ne stvaraju nikakve poteškoće. Osim toga, bitno je da pravo nadzora neće moći dugo ostati rijetko rabljeno pravo zbog njegove važne uloge u razvoju elektroničke trgovine u pomorskim prijevozima.

⁷⁸ Propisano je da davanje uputa ne smije prouzročiti dodatne troškove ili gubitke prijevozniku ili bilo kojoj osobi koja ima neki interes nad stvarima koje se prevoze na istom putu. Ako se razumno može očekivati da bi mogla nastupiti jedna od opisanih okolnosti, prijevoznik nije u obvezi slijediti upute. U slučaju da su dodatni gubitak ili troškovi nastali u vršenju prava nadzora, strana koja ima nadzor dužna ih je nadoknaditi. Isto tako, ako prijevoznik razumno može očekivati da će izvršavanje uputa prouzročiti dodatne troškove, gubitak ili oštećenje, ali usprkos tome spreman je slijediti upute, tada je prijevoznik ovlašten zahtijevati osiguranje dodatnih troškova od strane koja ima nadzor u iznosu koji se razumno može očekivati za te dodatne troškove, gubitak ili oštećenje.

cijom odredbi čl. 60.⁷⁹ Razlog je jasan: pravo nadzora i njegova prenosivost čisto su dispozitivne prirode i prinudne odredbe u ovom slučaju ne bi bile primjerene.⁸⁰ Zbog toga Nacrt konvencije ostavlja strankama mogućnost da svojim sporazumom ograniče ili isključe mogućnost prenošenja prava kontrole. Ako su izdani prijevozna isprava ili elektronički zapis, bilo koji sporazum stranaka o tom pitanju mora biti sadržan u toj ispravi.

9. KOGENTNOST ODREDBI O ODGOVORNOSTI I ZNAČENJE UGOVORNIH UTANAČENJA STRANAKA

Kao i aktualne pomorskoppravne konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem, i Nacrt konvencije sadržava posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kogentnost odredbi o odgovornosti, ali i općenito propisuju slučajevi u kojima je ograničena sloboda ugovaranja.⁸¹

Osim ako je drugačije propisano ovom konvencijom, bilo koja ugovorna odredba smatrat će se nevažećom ako: a) izravno ili neizravno isključuje ili ograničuje obveze prijevoznika ili pomorskog izvršitelja predviđene ovom konvencijom, b) izravno ili neizravno isključuje ili ograničuje odgovornost prijevoznika ili pomorskog izvršitelja za kršenje bilo koje obveze predviđene ovom konvencijom. Odredba kojom se zabranjuje ustupanje koristi od osiguranja stvari prijevozniku,⁸² po uzoru na postojeće konvencije, uvrštena je i u ovaj instrument. Eventualno postojanje takvog utanačenja Nacrt konvencije proglašuje nevažećim (čl. 94(1)(c)).

⁷⁹ Bitni elementi prava nadzora nisu dio prinudnog prava, zaključuje i G. Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea*, o.c. u bilješci 12, a to je izričito navedeno i u *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc*, o.c. u bilješci 25, p. 72.

⁸⁰ Strana koja ima nadzor može imati razlog, odnosno u određenoj situaciji želi ograničiti pravo prijenosa prava nadzora ili u određenom slučaju onemogućiti njegov transfer. Isto tako prijevoznik može htjeti isključiti mogućnost zahtijevati isporuku stvari za vrijeme putovanja ili strankama iz bilo kojeg razloga ne mora uvijek kolidirati mogućnost zamjene primatelja drugom osobom.

⁸¹ Poglavlje 20. Nacrta konvencije sadržava spomenute odredbe *Validity of contractual stipulations*.

⁸² Nacrt konvencije uvrštava uz prijevoznika i osobe nabrojene u čl. 19., a to su: bilo koji izvršitelj, bilo koja druga osoba, uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i zastupnike.

Novina je u konvencijskom uređenju da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na “zaštitu” krcatelja od eventualnih dispozicija prijevoznika koje bi bile poduzete na štetu krcatelja.⁸³ Propisano je da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju, ograničuju ili povisuju obveze ili odgovornost za kršenje bilo koje obveze krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor, držatelja ili osoba navedenih u čl. 34.⁸⁴

Svrha je spomenute odredbe da se zabrani “narušavanje” uspostavljene ravnoteže između ugovornih strana koju instrument nastoji osigurati, a koja bi mogla biti poduzeta ne samo na štetu strane tereta već i strane broda.

Prvi put se u materiji uređivanja odgovornosti za prijevoz stvari morem izravno propisuju i obveze te odgovornost krcatelja (poglavlje 8.),⁸⁵ strane koja ima nadzor (poglavlje 11.) te primatelja (poglavlje 10.). Zbog toga se, analogno tome, u odredbi koja govori o ograničenju slobode ugovaranja propisuje i zabrana derogiranja odredbi o odgovornosti i strane tereta. Također, time se izravno osigurava i stvarna ravnopravnost ugovornih stranaka jer Nacrt konvencije propisuje obveze i odgovornosti jednih i drugih, a isto tako proglašuje nepostojećim i nevažećim ugovorna utanačenja kojima bi se isključivala ili ograničavala odgovornosti svih stranaka koje sudjeluju u pravnom poslu prijevoza stvari morem.

Nacrt konvencije, kao i Haška pravila, dopušta da se ugovorom o prijevozu može isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja za prijevoz živih životinja, osim ako se dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nastalo zbog radnje ili propusta prijevoznika, pomorskog izvršitelja ili osoba za djela ili propuste kojih prijevoznik odgovara, učinjenih bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

Također, identično odredbama Haških pravila, ne dolazi do primjene zabrana zaporki neodgovornosti, odnosno prijevoznik i pomorski izvršitelj mogu

⁸³ To je svojevrsna novost u uređivanju prijevoza stvari morem, jer je jedan od glavnih razloga donošenja postojećih pomorskopravnih konvencija bila upravo zaštita strane tereta od ugovornih utanačenja kojima bi prijevoznik sebe oslobađao od odgovornosti ili umanjivao svoju odgovornost u odnosu na ono što je odredbama konvencije propisano.

⁸⁴ Opširnije o osobama na strani tereta *supra*, 3.3.

⁸⁵ Hamburška pravila imaju također poseban dio (dio III) u kojem je uređena odgovornost krcatelja, a koji uz opće pravilo o odgovornosti sadržava još posebna pravila o opasnoj robi. Međutim, odredba Nacrta konvencije o tom pitanju znatno je šira i sveobuhvatnija.

isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za prijevoz stvari za koje priroda, njihovo stanje ili okolnosti i uvjeti poslovanja pod kojima se prijevoz treba izvršiti razumno opravdavaju poseban sporazum, pod uvjetom da se oni ne tiču uobičajenih (redovitih) trgovačkih tereta u tijeku redovitog trgovačkog poslovanja te da nije izdana niti treba biti izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis.

Novina u pravnom reguliranju pomorskog prijevoza stvari jesu i posebne odredbe o ugovorima o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contracts*) unutar odredbi o ništavosti ugovornih utanačenja (čl. 95.). Propisano je da ako se na tu vrstu ugovora primjenjuju odredbe ove konvencije, ugovorom se mogu predvidjeti veće ili manje dužnosti, prava, obveze i odgovornosti od onih koje predviđa Konvencija za ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka, i to bilo da su sklopljeni u pisanom obliku ili elektroničkom obliku, pod uvjetom da ugovor sadržava jasnu odredbu o tome da derogira odredbe Konvencije.

10. PRAVO NA TUŽBU

Nacrt konvencije uključuje odredbe o pravu na tužbu (čl. 67.). Odredba je sastavljena u alternativnom obliku, jer o njezinu sadržaju nije postignuta suglasnost. Prema varijanti A, pravo tužiti prijevoznika ili izvršitelja isključivo pripada ugovornim strankama, krcatelju ili primatelju. Međutim, propisano je da ta ovlast pripada i bilo kojoj osobi na koju je krcatelj ili primatelj prenio svoje pravo ili koja je stekla pravo prema ugovoru o prijevozu subrogacijom prema nacionalnom pravu koje se primjenjuje, kao osiguravatelj, u mjeri u kojoj je osoba pravo koje je stekla prijenosom ili subrogacijom oštećena povredom ugovora o prijevozu.

Varijanta B tog članka predviđa da bilo koje pravo u svezi s ugovorom o prijevozu može ostvariti bilo koja osoba koja ima pravni interes prema bilo kojoj obvezi koja nastaje u izvršavanju ugovora, ako je ta osoba pretrpjela gubitak ili oštećenje.

Propisani zastarni rok, kao u Haškim pravilima, iznosi godinu dana. Propisano je da je prijevoznik oslobođen odgovornosti prema toj konvenciji ako sudski ili arbitražni postupak nije pokrenut unutar roka od jedne godine. Postoji analogna odredba i s obzirom na zastaru tužbe prema strani tereta. Propisano je da je krcatelj oslobođen svake odgovornosti prema poglavlju 8.

te konvencije (to poglavlje uređuje krcateljeve obveze) ako sudski ili arbitražni postupak nije pokrenut u roku od jedne godine. Rok zastare počinje teći na dan predaje cijelog tereta ili u slučaju kad nije predan na posljednji dan kada je stvari trebalo predati. Dan s kojim vrijeme zastare počinje teći nije uključen u to razdoblje. Osoba protiv koje je postavljen zahtjev može u svako vrijeme unutar vremena zastare produžiti to vrijeme pisanom izjavom tužitelju. Taj rok može se ponovo produžiti drugom izjavom ili izjavama (čl. 71.). To rješenje podudarno je s Haško-visbijskim i Hamburškim pravilima.

Nacrt konvencije sadržava i odredbe o tužbi za naknadu od treće osobe. Tužba za naknadu štete od treće osobe koja se smatra odgovornom može se podnijeti i nakon proteka zastarnog roka propisanog Konvencijom ako se podnese unutar roka koji dopušta pravo koje se primjenjuje u mjestu gdje je pokrenut spor. U pogledu dopuštenog vremena, točnije njegova računanja, postoji alternativna odredba. Varijanta A budućeg stavka b) čl. 72. sastavljena je po uzoru na Hamburška pravila i predviđa da dopušteno vrijeme ne može biti kraće od devedeset dana računajući od kada osoba koja podnosi takvu tužbu za naknadu bilo (i) podmiri zahtjev ili (ii) od dana kad joj je uručen sudski poziv u postupku koji se protiv nje vodi. Varijanta B predviđa devedeset dana računajući otkad (i) osoba koja podnosi tužbu za naknadu podmiri zahtjev ili je (ii) donesena konačna presuda protiv koje se više ne može ulagati pravni lijek, koja se odnosi na osobu koja je podnijela tužbu za obeštećenje.

Novost u poglavlju kojim se uređuje rok za tužbu jest odredba o tužbi protiv zakupoprimalatelja. Propisano je da ako upisani vlasnik broda ospori presumpciju da je on prijevoznik, tužba protiv zakupoprimalatelja može se podnijeti i nakon proteka roka od godine dana ako se podnese unutar roka koji dopušta pravo koje se primjenjuje u državi u kojoj je pokrenut spor ili u roku od 90 dana počevši od dana kad je registrirani vlasnik a) dokazao da je brod bio u zakupu u vrijeme prijevoza i b) identificirao zakupoprimalatelja.

U pogledu sudbenosti Nacrt konvencije govori o tužbama protiv prijevoznika i tužbama protiv pomorskog izvršitelja. Propisano je da u sudskim sporovima protiv prijevoznika koji se odnose na prijevoz stvari prema ovoj konvenciji tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar sudbenosti kojeg se nalazi jedno od sljedećih mjesta: (a) sjedište tuženika; ili (b) ugovorom predviđeno mjesto preuzimanja stvari; ili ugovorom predviđeno mjesto isporuke stvari; ili (c) luka u kojoj su stvari prvi put ukrcane na brod ili luka u kojoj su stvari konačno iskrcane s broda, ili (d) bilo koje mjesto dodatno označeno u tu svrhu u prijevoznoj

ispravi ili elektroničkom prijevoznom zapisu. U pogledu sudskih sporova protiv pomorskog izvršitelja propisano je da u sporovima koji se odnose na prijevoz stvari prema ovoj konvenciji tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar sudbenosti kojeg se nalazi jedno od sljedećih mjesta: (a) sjedište pomorskog izvršitelja; ili (b) mjesto gdje su stvari preuzete od pomorskog izvršitelja i mjesto gdje je izvršitelj stvari isporučio.

11. MULTIMODALNI PROBLEM I ODNOS PREMA DRUGIM KONVENCIJAMA

Multimodalni aspekt Nacrta konvencije ocijenjen je kao najsloženije pitanje u čitavoj dosadašnjoj raspravi o instrumentu. Središnje je pitanje treba li se instrument primjenjivati jedino na pomorski dio prijevoza ili i na dijelove prijevoza koji prethode prijevozu morem ili slijede za njim. Afirmativni odgovor na ovo pitanje zastupaju oni delegati koji se zalažu za postizanje tzv. "multimodalnog ideala", a njegov je cilj jedinstveni režim odgovornosti koji bi se primjenjivao na sve prijevozne grane.⁸⁶

Usprkos snažnoj potpori za multimodalno polje primjene, sve delegacije nisu uvjerene da će to biti riješeno. *Door-to-door* pristup prihvaćen je kao radna hipoteza, ali minimalno je uključen u supstantivne odredbe Nacrta konvencije, i to radi zaštite funkcioniranja kopnenog prijevoza.⁸⁷ Opće je shvaćanje također da sukob s drugim unimodalnim konvencijama treba izbjeći. Dodatno, CMI je primarno smatrao da treba urediti odnosno regulirati pomorske prijevozne ugovore prema kojima bi kopneni prijevoznici imali beneficiju zaštite, tzv. *himalaya protection*.⁸⁸

Teoretski odgovornost izvršitelja, tj. prijevoznika iz drugih prijevoznih grana moguće je urediti prema trima različitim konceptima odgovornosti: jedinstvenom, mrežastom i ograničenom mrežastom, a sva su tri i analizirana kao mogućnosti za uređenje odgovornosti u novom instrumentu.

⁸⁶ G. Ziel, Multimodal aspects; *Il Diritto Marittimo* 106 (2004) 3, p. 907-916.

⁸⁷ Tako objašnjava G. Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješci 12.

⁸⁸ *Ibid.*

Prema jedinstvenom režimu odgovornosti, ista se pravila trebaju primjenjivati za bilo koji gubitak ili oštećenje, bez obzira na to gdje su gubitak ili oštećenje nastali i bez obzira na ulogu konkretnog tuženika u prijevoznom poslu. Tako ako do oštećenja stvari dođe za vrijeme prijevoza cestovnim prijevozom u Europi, strana tereta mogla bi tužiti izvršitelja - kamionskog prijevoznika (kao stranu kod koje je za vrijeme prijevoza došlo do oštećenja stvari) ili ugovornog prijevoznika s kojim je sklopila ugovor prema instrumentu, a to bi zamijenilo CMR (kao regionalnu konvenciju koja bi se primjenjivala na odgovornost cestovnog prijevoznika).

Jedinstveni režim odgovornosti ima neupitne prednosti, iz perspektive onih koji redovito rade s međunarodnim multimodalnim pošiljkama, a one su u jedinstvenosti i predvidivosti režima odgovornosti. Složeno pitanje kada je i kako štetna radnja nastala minimizirano je, a rezultat toga je pojednostavnjivanje odštetnih postupaka. Svi tuženici bili bi odgovorni prema istim pravilima i eliminiralo bi se nastojanje da se tuži onaj tuženik koji odgovara po strožim uvjetima odnosno prema višim granicama odgovornosti. Suprotno od toga, osnovni nedostatak mrežastog sustava je nemogućnost predviđanja režima odgovornosti i mogućih rizika jer se unaprijed prilikom sklapanja ugovora ne može znati u kojem će dijelu prijevoznog puta štetna radnja nastati i koji će se režim odgovornosti primijeniti. Naravno, sa stajališta kopnenih prijevoznika, koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz, jedinstveni režim odgovornosti smanjio bi ujednačenost i predvidivost.

Nacrt konvencije nastoji uspostaviti sustav koji će biti što je moguće više ujednačen s "mrežastim sustavom", međutim, dosta ograničen u odnosu prema potpunom mrežastom sustavu.

Znači, u pogledu prava koje se primjenjuje UNCITRAL-ova radna skupina odlučila je da se primjenjuju različita pravila na unimodalne ugovore o prijevozu morem s jedne strane i na multimodalne (pomorske) ugovore s druge strane. Nacrt konvencije sadržava samo jedan "sklop" odnosno sustav pravila vezanih uz ugovore o prijevozu stvari koja se odnose na pomorske ugovore o prijevozu koji uključuju i prijevoze koji se uz prijevoz morem odvijaju i drugim prijevoznim putem.

Za prevladavanje sukoba s drugim konvencijama Nacrt konvencije propisuje pravilo koje govori o rješavanju sukoba konvencija (čl. 27.). Propisano je da će, ako postoje odredbe međunarodne konvencije prema uvjetima kojih se ona

primjenjuje na sve ili neke prijevoznikove radnje na temelju ugovora o prijevozu za vrijeme tog razdoblja (npr. za vrijeme prijevoza stvari cestom) i koja sadržava posebne norme o prijevoznikovoju odgovornosti, ograničenju odgovornosti, roku za tužbu i od kojih se ne može odstupiti sporazumom stranaka, bilo uopće ili na štetu krcatelja, odredbe te konvencije imati prednost pred odredbama ove konvencije u mjeri u kojoj su one obvezne. Ako je u tom slučaju npr. kopneni prijevoznik izravno tužen kao izvršitelj prema Nacrtu konvencije, materijalno pravo koje će se primijeniti odnosno režim odgovornosti koji će se primijeniti bit će onaj koji predviđa konvencija o kopnenom prijevozu koja se u tom slučaju primjenjuje.⁸⁹

Nacrt konvencije naknadno je doraden i uvrštene su posebne odredbe relevantne za pitanje prava koje se primjenjuje u slučaju kad se mjesto nastanka štetne radnje može lokalizirati kao i u slučaju kada to nije moguće.

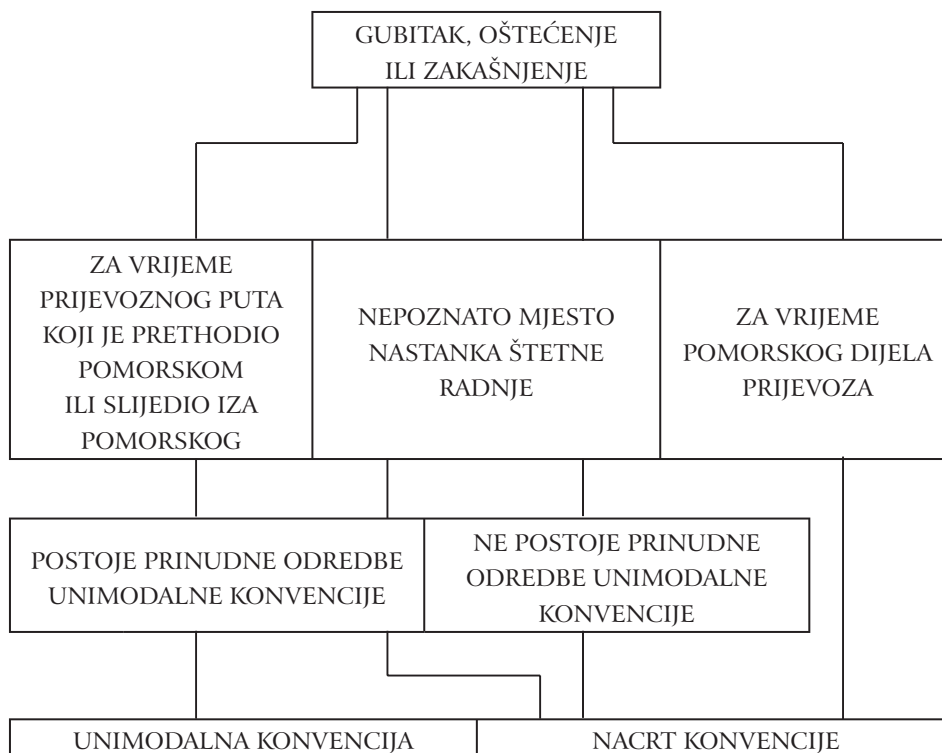
U slučaju “nelokalizirane štetne radnje” pravila Nacrta konvencije koja se odnose na pomorski prijevoz i uglavnom su utemeljena na Haško-visbijskim pravilima primjenjivat će se i na prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima i putovima.

Instrument će jedino biti “nadmješten”, odnosno neće se primjenjivati u slučaju kad postoji konvencija koja sadržava prinudne odredbe za neku drugu prijevoznju granu, a ne pomorski prijevoz, i ako je nesporno da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastali isključivo za vrijeme tog dijela prijevoza (npr. kopnenog).

To znači da će, ako je štetna radnja nastala za vrijeme prijevoza morem i prijevoza npr. kopnom ili ako se ne može dokazati u kojem je dijelu prijevoznog puta nastala, ovaj instrument prevladati i on će se primjenjivati na čitav dio prijevoznog puta, tzv. “od vrata do vrata”. Ta se odredba jednostavnije može prikazati sljedećim dijagramom.

⁸⁹ Međutim, taj međunarodni prinudni režim za kopneni prijevoz primjenjuje se jedino u Europi i ograničeno u Južnoj Americi. Unatoč tome moguće je uključiti *Paramount* klauzulu i u ugovore prema kojima kopneni prijevoznici pružaju svoje usluge izvan Europe.

MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVORE O PRIJEVOZU
OD “VRATA DO VRATA” (DIJAGRAM MREŽASTOG SUSTAVA
PREMA NACRTU KONVENCIJE)



Može se zaključiti da tzv. “multimodalni problem” nije riješen u potpunosti, ali uvođenjem mrežastog sustava taj problem nije niti uvećan, tj. to se pitanje nije dodatno zakompliciralo. Ostaju brojne nedoumice koje su utvrđene i koje postoje nakon donošenja Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Mrežasti sustav u teorijskim je raspravama obično ocijenjen kao vrlo kompliciran i antikomercijalan. Ističe se da korisnik prijevoza unaprijed, znači prilikom sklapanja ugovora, ne može znati s kakvom odgovornošću može računati. Naime, nije sigurno u kojem će dijelu prijevoznog puta eventualna štetna radnja nastati te hoće li se to moći utvrditi, a samim time hoće li ova konvencija biti “nadmještena” drugom konvencijom koja sadržava prinudne odredbe za vrstu prijevoza za vrijeme kojeg je štetna radnja nastala.

Najveći prigovori mrežastom sustavu odgovornosti odnose se na one dijelove puta kad se stvari nalaze u skladištima ili kad se štetna radnja dogodi u

fazi prekrcavanja. Tim režimom odgovornosti ne bi bile pokrivena ni štete od zakašnjenja koje nastanu u tijeku mješovitog prijevoza, a za koje se ne bi moglo utvrditi u kojoj su fazi puta nastale.⁹⁰ U tim slučajevima, znači kad je nepoznato mjesto nastanka štetne radnje primjenjivao bi se instrument.

Komentatori Nacrta konvencije posebno ističu da se taj predloženi mrežni sustav odnosi jedino na odredbe koje su izravno povezane s odgovornošću prijevoznika, uključujući i ograničenje odgovornosti i rokove za tužbu. Odredbe u drugim konvencijama koje mogu indirektno utjecati na odgovornost nisu od utjecaja. Također, mnogo drugih prinudnih odredbi koje se primjenjuju na kopneni prijevoz ne pokriva ugovore koje regulira Nacrt konvencije zato što su oni izravno specijalizirani za kopneni prijevoz i njihova primjena na ugovore ovog tipa bila bi neprikladna i mogla bi prouzročiti konfuziju.⁹¹

12. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Pravna regulativa koja uređuje prijevoz stvari morem na međunarodnoj razini u potpunosti ne zadovoljava unifikacijske ciljeve te u određenim pitanjima pravno uređenje suvremenih uvjeta pomorskog poslovanja i pomorskog prijevoznog prava. Puna uniformnost te suvremena rješenja nastoje se ostvariti novom međunarodnom konvencijom. Njezina su rješenja suvremena i kompromisna. Njima se nastoji postići nekoliko važnih ciljeva: preuzeti dobra rješenja postojećih konvencija, a time i zadržati sudsku i poslovnu praksu koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. S druge strane uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila radi udovoljavanja suvremenim zahtjevima koje nameću novonastali pravni odnosi u prijevoznim poslovima.⁹² Nadalje, iznimno

⁹⁰ V. Filipović, *Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza*, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*, XIV (1976), br. 2, str. 1-10.

⁹¹ *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc*, o.c. u bilješci 25, p. 22.

⁹² Npr. elektroničke prijevozne isprave i elektronička trgovina te općenito elektronička razmjena podataka zahtijevaju da se ta pitanja riješe odnosno da se omogući korištenje novih tehnologija i u pravnim poslovima prijevoza stvari morem. Činjenica da u suvremenoj trgovačkoj i pomorskoj praksi ugovorni prijevoznik u pravilu nikada osobno ne izvršava sve obveze prema ugovoru o prijevozu, već gotovo svi prijevoznici danas podugovaraju s drugim društvima izvršavanje posebnih aspekata ili dijelova prijevoznog posla nameće potrebu pravnog reguliranja odgovornosti osoba koje faktično izvršavaju neku od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu.

važan cilj koji se želi postići tim najnovijim pokušajem unifikacije jest prilagoditi sustav odgovornosti pomorskog prijevoznika ostalim prijevoznim granama.

Uz pokušaj prilagodbe pomorskog prijevoza ostalim prijevoznim granama, to novo međunarodno vrelo ne zanemaruje osobitosti pomorskog prijevoza u odnosu prema drugim prijevoznim granama te mnogobrojnim specifičnim pomorskopравnim institutima koji su u praksi afirmirani dugogodišnjom primjenom. U normiranju načela odgovornosti učinjene su stilske promjene i dorada u smjeru modernije nomotehničke izvedbe konvencijskih odredbi. U uređivanju pitanja oslobađanja prijevoznika od odgovornosti Nacrt konvencije polazi od načelno jedinstvenog normiranja pravila koja će biti primjenjiva u prijevoznom pravu općenito. Međutim, u situacijama u kojima stvarne razlike između pomorskog prijevoza i ostalih grana prijevoza uvjetuju različita pravna rješenja, utvrđena su i posebna pravila. Najtipičniji primjer su pojedini iznimni slučajevi koji su mogući samo u pomorskom prijevozu. To su ujedno i podudarna rješenja s Haškim pravilima. Nacrt konvencije ne predviđa kao ekskulpacijski razlog nautičku pogrešku, pa je takvo rješenje podudarno s Hamburškim pravilima.

Najveća novina sa stajališta uređenja pomorskog prijevoza stvari jest uvođenje prava nadzora. To pravo odnosno ovlast te osoba koja ga ima (strana koja ima nadzor), kao ni posebne odredbe u vezi s obilježjima prava nadzora, obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor te prijenos prava i obveza nisu bili predviđeni aktualnim pomorskopравnim konvencijama. To je svakako rješenje koje odgovara suvremenim uvjetima odvijanja pomorskog prijevoza stvari. Upotreba teretnice u prijevozu stvari rapidno opada. Procjenjuje se da se danas u svijetu otprilike 70% ukupnog prijevoza stvari brodom odvija bez izdavanja teretnice. Zbog toga je najveća važnost njegova normiranja po-najprije u tome što kroz pravilnu uporabu prava nadzora najvažnija stvarno-pravna funkcija prenosive prijevozne isprave može i bez izdavanja te isprave biti zaštićena. Kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosive isprave u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka. Strana nadzora sada je u poziciji u kojoj je držatelj teretnice, pa se očekuje da nacionalna prava, pa tako i naše pravo, pridodaju pravu nadzora te njegovu prijenosu iste posljedice u smislu prijenosa vlasništva koje sada ima prijenos teretnice.

Nacrt konvencije ne uvjetuje svoju primjenu s obzirom na tip prijevoznih isprava koje su izdane te s obzirom na činjenicu je li uopće prijevozna isprava izdana. Nastoje se stvoriti pravni temelji za uporabu isprava koje su nužne za

razvoj elektroničke trgovine. Time je praksi dana mogućnost da se oslobodi papirnatih isprava i da se uvedu elektroničke isprave. Instrument će se primjenjivati i na ugovore o prijevozu koji su sklopljeni elektroničkim putem.

Nacrt konvencije sadržava niz dispozitivnih odredbi, stranke se mogu sporazumjeti da će neku od prijevoznikovih obveza izvršiti krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj ili će biti izvršeni u njihovo ime, nadalje, određivanje trajanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti primarno je “ugovorna stvar,” stranke također odlučuju hoće li biti izdana prijevozna isprava ili ne i sl., a to su sve brojne novosti u odnosu prema aktualnim pomorskopравnim konvencijama.

Općenito, može se zaključiti da je jasno izražena potreba modernizacije međunarodnog prava vezanog uz prijevoz stvari morem. Nacrt konvencije u tekstu u kojem se sada nalazi može poslužiti kao dobar temelj za raspravu o tome. Vrlo je opsežan i uključuje mnogo novina, a o velikom broju ključnih pitanja može se reći da je postignuta odgovarajuća razina konsenzusa.

Ocjenjuje se da politička budućnost modernizacije pravnog uređenja pomorskog prijevoza na temelju Nacrta konvencije obećava. Dvije važne države koje uvode (ili namjeravaju uvesti) jednostrano zakonodavstvo, Narodna Republika Kina i SAD, aktivno sudjeluju u savjetovanjima o njegovoj izradi. Također, ostale velike trgovačke i pomorske zemlje poput Japana učinile su isto i podržale UNCITRAL-ova nastojanja. Europske zemlje su podijeljene. Neke su pozitivno ocijenile čitav projekt, neke su se postavile neutralno zbog toga što neke vlade žele najprije završiti unutarnje konzultacijske procese. Negativno se očitovala Njemačka.⁹³

Međutim, rad na izradi buduće konvencije nije završen, slijedi detaljnija analiza određenih odredbi te kritika pojedinih predloženih rješenja s prijedlozima za njihovo poboljšanje. Također, očekuje se da će pojedine odredbe biti jasnije strukturirane i formulirane.

Njezina nova i suvremena rješenja zahtijevaju detaljnu znanstvenu raščlambu. Osobito će zanimanje izazvati npr. norme o pravu nadzora, izvršitelju, problematika primjene konvencije na multimodalne prijevoze, znači, pod određenim uvjetima, i na prijevoze drugim prijevoznim granama, a ne samo pomorskim prijevozom, rješavanje problema sukoba s konvencijama koje uređuju kopneni prijevoz i sl. Cilj istraživanja provedenog u ovom radu

⁹³ G. Van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, o.c.* u bilješki 12.

crpi svoj supstrat iz konvencijskih odredbi bez obzira na okolnost je li riječ o međunarodnom instrumentu koji će privući pristajanje velikog broja država u kratkom vremenu ili će, poput Hamburških pravila ili Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu, imati drugačiju sudbinu.

U ovom trenutku još je uvijek preuranjeno s određenim stupnjem vjerojatnosti iznositi bilo kakvu predikciju o tome kad će ova konvencija biti usvojena, a još manje kad će stupiti na snagu i doći u primjenu.⁹⁴ Dapače, na ključna pitanja, kao što su je li dovoljno izbalansirana između tradicionalnih rješenja na koje su stranke prijevoznih ugovora naviknute i suvremenih jasno strukturiranih i sadržajno dobro osmišljenih odredbi, a time dovoljno elastična da ne izazove previše otpora, hoće li dati velik doprinos pojednostavnjenju i harmonizaciji pojedinih pravnih pravila u ovom području, hoće li uopće zaživjeti međunarodna unifikacija tzv. *door to door* prijevoza i sl., moći će se odgovoriti tek nakon donošenja njezina konačnog teksta te cjelovitih analiza pojedinih pitanja koje su još uvijek malobrojne. Uz mnoga vrlo pozitivna i dapače nužna rješenja, koja bi se gotovo sigurno dobro uklopila u regulaciju ne samo pomorskog prijevoza već i prijevoza drugim prijevoznim granama, a time bitno pridonijela harmonizaciji prava prijevoza stvari, opravdano se može pretpostaviti i što će biti glavne poteškoće u njezinu eventualnom stupanju na snagu. To je ponajprije problem koji je nedvojbeno već sada utvrđen a odnosi se na primjenu instrumenta i na kopnene prijevoznike zbog njegova *door to door* polja primjene. Mrežasti sustav odgovornosti zbog svoje kompliciranosti te neuspjeha Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu ostavlja opravdanu sumnju u to hoće li silan napor koji se ulaže u izradu tog instrumenta doživjeti sličnu sudbinu.

⁹⁴ Nacrt konvencije sada je na drugom čitanju koje se očekuje završiti na 18. zasjedanju Radne grupe u studenom 2006. godine. Uslijedit će treće čitanje, nakon toga objavit će se konačni tekst Nacrta konvencije. Ako se taj postupak završi tijekom 2007. godine, usvajanje novog instrumenta UNCITRAL Commission predviđa se 2008. godine, <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>.

Summary

Vesna Skorupan *

DRAFT CONVENTION ON CARRIAGE OF GOODS (WHOLLY OR PARTLY) (BY SEA)

The most important provisions of the Draft Convention on Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea) and their comparison with the solutions of the current conventions which regulate carriage of goods by sea are analyzed. Different points of view and opposing arguments emphasized during the creation of this most recent unification instrument are pointed out.

Provisions in the field of application, the carrier's liability, and particular exoneration reasons are examined in detail. The object of the examination are also recent solutions in respect of defining and prescribing the liability of the performing party and the controlling party as persons who are directly involved in carriage business. Other important innovations are pointed out, which are legal regulation of transport documents and electronic records, electronic communication and the right of control. The article also deals with the limitation of liability and the loss of the right to limitation, as well as cogency of provisions on limitation as important issues which affect the regime of the carrier's liability. The multimodal problem of the field of application is also analyzed, as well as the relation of this instrument towards other conventions which regulate carriage of goods.

The Draft Convention attempts to regulate in a comprehensive and contemporary manner the question of liability for damage from the contract of carriage of goods by sea. Its codification rules are contemporary and compromising. Numerous provisions from the existing international conventions which regulate carriage of goods by sea are adopted in order to retain case law which is established and acceptable to the parties. New institutes are introduced and the existing rules changed in order to satisfy contemporary conditions of maritime activities. Advantages which are expected to be achieved by this new instrument are presented, but the solutions which could present obstacles in its entry into force and incorporation into the regulation of carriage of goods by sea on the international level are also presented.

Key words: carriage of goods, carriage by sea, multimodal carriage, carrier's liability, Draft Convention on Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea)

* Vesna Skorupan, Ph. D., assistant, Adriatic institute of the Croatian academy of arts and sciences, Frane Petrića 4/1, Zagreb

Zusammenfassung

Vesna Skorupan **

ENTWURF EINES ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE BEFÖRDERUNG
VON GÜTERN (GÄNZLICH ODER TEILWEISE) (AUF SEE)

In der vorliegenden Arbeit werden die Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs über die Beförderung von Gütern (gänzlich oder teilweise) (auf See) analysiert und zugleich mit den Regelungen gemäß den aktuellen Übereinkommen zum Gütertransport auf See verglichen. Es wird auf unterschiedliche Standpunkte und gegensätzliche Argumente Bezug genommen, die im Laufe der Erarbeitung dieses neuesten Vereinheitlichungsinstrumentes vorgebracht wurden. Die Bestimmungen zum Anwendungsbereich, zur Haftung des Verfrachters und zu einzelnen entlastenden Gründen werden sorgfältig untersucht. Geprüft werden auch neuere Lösungen hinsichtlich der Definition und Vorschriften zur Haftung des Verfrachters und der die Verfügungsgewalt übenden Person als Personen, die unmittelbar am Beförderungsgeschäft beteiligt sind. Es wird auch auf andere wichtige Neuerungen verwiesen wie etwa die rechtliche Regelung der Transportdokumente und elektronischer Aufzeichnungen, elektronischer Kommunikation und der Kontrollrechte. Desweiteren wird eingegangen auf wesentliche Fragen, die die Gestaltung der Haftung des Verfrachters beeinflussen wie Haftungsbeschränkungen und den Verlust des Beschränkungsrechts sowie die Stimmigkeit der Haftungsbestimmungen. Es wird auch das Problem des multimodalen Anwendungsbereichs und das Verhältnis zwischen diesem Instrument und anderen die Beförderung von Gütern regelnden Übereinkommen behandelt.

Der Übereinkommensentwurf ist bemüht, die Frage der Schadenshaftung aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg umfassend und zeitgemäß zu regeln. Die Kodifizierungsregeln sind modern und auf Kompromissen begründet. Es werden zahlreiche Bestimmungen aus den bestehenden internationalen Übereinkommen, die den Seetransport von Gütern regeln, übernommen, um die Rechtsprechung, die sich eingebürgert und als für die Parteien annehmbar erwiesen hat, beizubehalten. Es werden neue Institute eingeführt und bisherige Regeln geändert, um den modernen Anforderungen des Seebetriebs gerecht zu werden. In dieser Arbeit werden die von diesem neuen Instrument erhofften Vorteile geschildert, es wird aber auch auf Lösungen hingewiesen, die mit

** Dr. Vesna Skorupan, Assistentin am Adria-Institut der Kroatischen Akademie der Wissenschaften und Künste, Frane Petrića 4/1, Zagreb

Inkrafttreten und internationaler Einbeziehung in die Regulierung des Gütertransports auf See Schwierigkeiten bereiten könnten.

Schlüsselwörter: Beförderung von Gütern, Seetransport, multimodaler Transport, Haftung des Verfrachters, Entwurf eines Übereinkommens über die Beförderung von Gütern (gänzlich oder teilweise) (auf See)