

PROBLEMATIKA MEĐUNARODNE REGULATIVE PRIJEVOZA STVARI MOREM (PRIJEDLOG UNIFIKACIJSKOG USKLAĐIVANJA)

Dr. sc. Ivo Grabovac, redoviti profesor
Pravnog fakulteta u Splitu
Dr. sc. Dragan Bolanča, izvanredni profesor
Pravnog fakulteta u Splitu

UDK 347.795.3
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 22.8.2000.

Činjenica da su neke države vezane Haaško-Visbyjskim (ili samo Haaškim ili Visbyjskim) pravilima, a i o Protokolu iz 1979. također valja voditi računa, dok su druge spremne primjenjivati Hamburška pravila, ili druge kombinacije s Haaško-Visbyjskim pravilima, ne pridonosi ujednačavanju pomorskog prava na području prijevoza stvari. Postoji i mišljenje da bi ujednačavanju pomorskog prijevoza stvari pridonijela suvremena koncepcija nove konvencije koja bi na temeljima dosadašnjih iskustava optimalnije uvažavala interese broda i tereta. U radu se, upravo u cilju tog ujednačavanja, nastoje pronaći zajednička rješenja, iste ili bliske pravne regulacije u obje međunarodne konvencije. Međutim, iskazuju se i znatne razlike u rješenjima, a u Hamburškim pravilima ima i odredaba koje uređuju sasvim nove odnose. Prati se i rad u okviru Comité maritime international-a (CMI), pa se izlažu i stajališta nacionalnih udruženja za pomorsko pravo. Konačno, izlažu se mnogobrojna komparativna rješenja.

1. UVOD

U ožujku 1978. godine usvojen je na Diplomatskoj konferenciji u Hamburgu tekst Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem. Posebnom rezolucijom (dodatak III.) preporučeno je da se ta Konvencija nazove "Hamburška pravila" (kao što postoje "Haaška pravila" *alias* Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 1924. i "Visbyjska pravila" *alias* Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 1968.). Spominjemo i Protokol o

izmjenama Haaških i Visbyjskih pravila, 1979. tzv. SDR Protokol jer uvodi obračunsku jedinicu "Posebno pravo vučenja", "Special Drawing Right"-kratica SDR.

Hamburška pravila stupila su na snagu 1. studenoga 1992. godine. 25 država su do danas postale države ugovarateljice tih Pravila. Nije riječ o državama s respektabilnim sastavom trgovačkih mornarica. Međutim, može se očekivati i pristup novih država Hamburškim pravilima. Nagovještava se, na primjer, i interes Sjedinjenih Američkih Država. Naime, hoće li SAD, koji je tradicionalni zaštitnik interesa krcatelja (prisjetimo se Harter Acta 1893., a sustav Hamburških pravila težio je, mada su dvojbeni rezultati, pružiti teretu povoljniji pravni tretman spram Haaško-Visbyjskih pravila), možda biti začetnik šireg prihvaćanja tih pravila? Stoga se aktualizira sadržaj Hamburških pravila, posebice u usporedbi s Haaško-Visbyjskim pravilima.

U gospodarsko-prometnom značenju Haaško-Visbyjska pravila su u prednosti. Skromni su kapaciteti trgovačkih mornarica država koje bi primjenjivale Hamburška pravila.¹ Brodovlasnici su također protiv Hamburških pravila.² Ipak, sama činjenica supostojanja dvaju međunarodnih instrumenata u istom području pravnih odnosa (prijevoz stvari morem), otvara konkretne probleme primjene mjerodavne konvencije, u kombinaciji čak osam mogućih pravnih područja,³ što zahtijeva nužnu međunarodnu suradnju u praktičnoj provedbi. Raščlanit ćemo neke aktualne probleme.

2. OSNOVNA PROBLEMATIKA - PRIJEPORNA PITANJA U PRIMJENI

Iako je u najranijem razdoblju priprema za donošenje nove konvencije u prijevozu robe morem bilo težnja da se stubokom mijenjaju Haaško-Visbyjska pravila (osobito u korist tereta, korisnika prijevoza), kasnije se postupno saznavalo da se određena načela moraju zadržati (npr. ograničenje odgovornosti). U konačnom tekstu Hamburških pravila reproducirane su mnoge odredbe Haaško-Visbyjskih pravila. Ipak, postoje nadopune i pot-

¹ F. Berlingieri, Conclusion-Coexistence entre la Convention du Bruxelles et la Convention de Hamburg, *Il diritto marittimo*, Genova, sv. II., 1993, str. 352.

² D. Kimball, Shipowner's Liability and the Proposed revision of the Hague Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1975., str. 251.

³ Vidi I. Grabovac - D. Bolanča, Splitski brodari kao značajni poduzetnici u prijevozu stvari i problematika međunarodne regulative, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 33, 3-4 (43-44), 1996., str. 282-283.

puno nova rješenja (npr. o izravnom prijevozu, o jamčevnim pismima, o sudbenosti-arbitraži), ali i znatnije izmjene. Međutim, bjelodano se nije namjeravalo posve raskinuti s dotadašnjim sustavom Haaško-Visbyjskih pravila. Stoga dugogodišnja uspješna primjena Haaško-Visbyjskih pravila utemeljena i sudskom praksom nužno će utjecati i na tumačenje istih ili srodnih rješenja u Hamburškim pravilima. To, nesumnjivo, predstavlja crvenu nit kontinuiteta izgrađenog sustava odgovornosti i drugih instituta u međunarodnom prijevozu stvari morem.

Haaško-Visbyjska pravila primjenjuju se na sve teretnice što se odnose na prijevoz robe između dviju različitih država - kada je teretnica izdana u državi ugovarateljici, a zatim i kada je teretnica izdana u državi koja nije ugovarateljica, pod uvjetom da je prijevoz započeo u luci države ugovarateljice, u oba slučaja riječ je o luci ukrcaja. Haaško-Visbyjska pravila sadrže i poznatu Paramount klauzulu (koja bi se, usput rečeno, inače primjenjivala), tj. primjenjuje se Konvencija ako je teretnicom predviđeno da se ugovor ravna po odredbama Konvencije ili zakonodavstva koje primjenjuje konvencijske odredbe ili im pridaje učinak. Irelevantna je državna pripadnost broda, prijevoznika, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge osobe koja ima interes (usp. čl. 10.).

Hamburška pravila proširuju područje vlastite primjene. Primjenjuju se ne samo onda kada je luka ukrcaja u državi ugovarateljici, nego i ako je u toj državi luka iskrcaja, pa čak i ako je jedna od opsijskih luka iskrcaja, kako je predviđeno u ugovoru o prijevozu stvari, uistinu bila i luka iskrcaja u državi ugovarateljici. Hamburška pravila primjenjuju se, naravno, i na sve teretnice izdane u jednoj državi ugovarateljici. Međutim, što je posebno značajno, primjenjuje se i na ugovore o prijevozu robe morem između različitih država i kada je izdana u državi ugovarateljici druga isprava koja dokazuje postojanje ugovora o prijevozu, a nije teretnica (usp. čl. 1. i 2.). Smatra se da odredba koja ne vezuje primjenu Konvenciju uz (negocijabilnu, prenosivu) teretnicu odgovara i potrebama suvremenog prometa, u kojem se novim tehnologijama skraćuje vrijeme prijevoza.⁴

Moguće je da ovakav sklop rješenja dovede do primjene Haaško-Visbyjskih pravila u državi luke ukrcaja, a Hamburških pravila u državi luke odredišta. Stoga bi mjerodavno pravo moglo ovisiti o tome u kojoj je državi tužba podnesena. Linijski prijevoznik (brodar) mogao bi tako pristati podvrći se sudu države luke s kojom održava redovitu prugu.⁵

³ Berlingieri, *Conclusion-Coexistence...*, *op. cit.*, str. 351.

⁴ I. Grabovac, *Prijevoz stvari s više prijevoznika*, Split, 1976., str. 65; F. Berlingieri, *La Convenzione di Bruxelles del 23 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNICTRAL du Convenzione sul trasporto di merci per mare: un raffronto critico*, *Il diritto marittimo*, Genova, sv. IV, 1977., str. 560-561.

Uvijek je u kombinaciji i Paramount klauzula⁶ uz pretpostavku da su stranke ugovorile primjenu Hamburških pravila. Ako se tužba podnese sudu države ugovarateljice Haaško-Visbyjskih pravila, ovakva ugovorna klauzula mogla bi imati pravni učinak u sklopu čl. 3. st. 8. Haaško-Visbyjskih pravila.⁷ Bitno bi stoga bilo ustvrditi da li se odredbama Hamburških pravila prijevoznik oslobada odgovornosti ili mu se ta odgovornost umanjuje. Pače, u usporedbi sa spomenutom dispozicijom, načelno su odredbe Hamburških pravila, a glede uređenja odgovornosti, nepovoljnije za prijevoznika, odnosno trebalo bi da pružaju bolju zaštitu korisnicima prijevoza. Stoga ne bi bilo zapreke da se ne poštuje autonomija stranačke volje. Međutim, postoje i slučajevi kada norme Hamburških pravila ublažavaju odgovornost prijevoznika u odnosu na Haaško-Visbyjska pravila (usp. u daljem tekstu). Sud države koja primjenjuje Haaško-Visbyjska pravila procjenit će značenje učinka Hamburških pravila na odgovornost prijevoznika. Konkretno, u našem pravu na ugovore o plovbenim odnosima primjenjuje se pravo koje su stranke izabrale (čl. 995. Pomorskog zakonika). Iznimno, glede prijevoza stvari, primjenjuje se uvijek naš Zakonik na odgovornost prijevoznika (brodara) za oštećenje, manjak ili gubitak tereta čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka (prisilne norme), ako je luka ukrcaja ili odredišta u Republici Hrvatskoj⁸ (v. čl. 996. st. 1. t. 1.). Kada je riječ o dispozitivnim zakonskim odredbama o odgovornosti (v. čl. 584.),⁹ nema ograničenja slobode ugovaranja. Naš se Pomorski zakonik, inače, zasniva na Haaško-Visbyjskim pravilima.¹⁰

⁶ Usp. čl. 10. c *Haaško-Visbyjskih pravila*. U Hamburškim pravilima ističe se da će se primjenjivati konvencija, ako je teretnicom ili drugom ispravom kojom se dokazuje postojanje ugovora o prijevozu stvari morem predviđeno da će se odredbe te konvencije ili zakonodavstva bilo koje države koje prihvaća njene odredbe, primjeniti na ugovor (čl. 4. st. 1e).

⁷ Čl. 3. st. 8. *Haaško-Visbyjskih pravila* glasi: "Svaka klauzula, pogodba ili sporazum u ugovoru o prijevozu, kojima se prijevoznik ili brod oslobadaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u svezi s robom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem dužnosti ili obveza propisanih ovim člankom, ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drugi način nego je to propisano ovom konvencijom bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka. Klauzula kojom se prijevozniku ustupa korist od osiguranja, kao i svaka slična klauzula, smatrat će se klauzulom koja oslobada prijevoznika od odgovornosti".

⁸ I. Grabovac, Mjerodavno pravo Republike Hrvatske o pomorskoj plovidbi, *Informator*, Zagreb, br. 4143, 1993., str. 1-2.

⁹ Iznimno se odredbe Pomorskog zakonika o odgovornosti brodarka u prijevozu stvari mogu ugovorom mijenjati u korist brodarka (prijevoznika) u slučaju 1. oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcajanja ili nakon iskrcaja, 2. prijevoz živih životinja, 3. prijevoz tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi i 4. štete zbog zakašnjenja.

¹⁰ Poblje I. Grabovac, Supostojanje Haaško Visbyjskih i Hamburških pravila i problematika međunarodnog ujednačavanja prava o prijevozu stvari morem, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 32, 1994., str. 208-210.

3. SUGLASNA ILI BLISKA RJEŠENJA U MJERODAVNIM MEĐUNARODNIM SPORAZUMIMA

U usporedbi polazimo od sustava i redoslijeda članaka u Hamburškim pravilima.

1. Glede polja primjene prihvaćaju se rješenja Haaško-Visbyjskih pravila, osim što se u Hamburškim pravilima proširuje i na luke iskrcaja država ugovarateljica, što je već naglašeno (čl. 2. st. 1. i 2. u usporedbi s čl. 10. Haaških pravila), te i na sve druge isprave koje nisu teretnica.

2. Čl. 5. st. 1. Hamburških pravila ističe da prijevoznik, u razdoblju dok traje njegova odgovornost (koja se proširuje spram Haaško-Visbyjskih pravila, usp. čl. 4.), odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i za zakašnjenje u predaji, osim u slučaju ako dokaže da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati poradi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.

Kako tumačiti sintagmu iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila osobito u usporedbi s "dužnom pažnjom" (pozornošću) iz Haaško-Visbyjskih pravila? Postoji mišljenje da pomorskom prijevozniku neće biti lako dokazivati da je poduzeo sve mjere koje bi se razumno mogle zahtijevati kako bi se izbjegao štetni događaj i njegove posljedice. To bi mogla biti *probatio diabolica!* Tehnički napredak nameće sve veće mogućnosti i dužnosti pri izbjegavanju štetnih posljedica. Moglo bi se gotovo tvrditi da se svaki događaj može izbjeći zahtijevanim mjerama. Ovisit će o shvaćanju i tumačenju sudova. Stoga se izražava bojazan da bi se odgovornost na temelju krivnje, kako proizlazi iz čl. 5. st. 1. mogla često poistovjetiti s kauzalnom (objektivnom) odgovornošću.¹¹

Nedvojbeno je da je u Hamburškim pravilima prihvaćeno klasično načelo odgovornosti na temelju pretpostavljene (predmnijevane) krivnje, što odgovara rješenju iz Haaško-Visbyjskih pravila. Taj temelj odgovornosti jasno proizlazi iz tumačenja izričaja iz čl. 5. st. 1., a kako bi se uklonila bilo kakva nejasnoća, raspršile sve sumnje, u prilogu II. Hamburških pravila države ugovarateljice prihvaćaju "zajedničko shvaćanje", zapravo zajednički dogovor, da je odgovornost prijevoznika utemeljena na pretpostavljenoj (predmnijevanoj) krivnji ili nemarnosti.

Stilizacija iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila odgovara, u osnovi, zahtijevanoj dužnoj pažnji (pomniji, pozornosti) kao "due diligence" a i u smislu "properly", "carefully" i slično iz Haaško-Visbyjskih pravila. "Due dili-

¹¹ C. Legendre, *La Convention de Nations unies sul le transport de marchandises par mer, Le droit maritime français*, Paris, 355, 1977., str. 352; I. Grabovac, *Temelji odgovornosti u prometnom pravu*, Split, 2000, str. 11 - 22.

gence" uklapa se u "measures reasonably... required" iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila.¹² Prijevoznik, dakle, kao i u Haaško-Visbyjskim pravilima, odgovara na osnovi pretpostavljene (predmnijevane) krivnje, jer se od njega traži dokaz da je razborito postupio, tj. u granicama pozornosti koja se od njega zahtijeva. Naravno, ne traži se od prijevoznika neka neobična pozornost (pomnija, pažnja), nego upravo razumna pozornost (franc. "diligence raisonable").

Ističe se da u Haaško-Visbyjskim pravilima za svoje oslobođenje od odgovornosti prijevoznik mora dokazivati konkretne slučajeve (izuzetne slučajeve, "excepted perils", njih 17), a to znači konkretne uzroke štete, a u Hamburškim pravilima mora samo dokazivati da je poduzeo razumne mjere da se izbjegne šteta i njezine posljedice. Iz toga bi se moglo zaključiti da je u Haaško-Visbyjskim pravilima statuirano tzv. načelo pretpostavljene odgovornosti, a u Hamburškim pravilima načelo pretpostavljene krivnje, što bi za štetnika (prijevoznika) bila blaža odgovornost,¹³ a to ne bi bilo u skladu s deklariranom težnjom, izraženom tijekom pripremnih radova na Hamburškim pravilima, da se pooštri odgovornost pomorskog prijevoznika. Međutim, i u Haaško-Visbyjskim pravilima prijevozniku ostaje mogućnost pozivati se na opći razlog ekskulpacije, na primjenu dužne pažnje (pomnije, pozornosti).¹⁴

Zanimljivo je usporedno rješenje odgovornosti prijevoznika za požar. Hamburška pravila usvajaju načelo dokazane krivnje prijevoznika (v. čl. 5. st. 4.). Prijevozniku bi bilo dostatno dokazivati da je šteta na robu nastala zbog požara, pa bi prijevoznik odgovarao samo onda ako bi korisnik prijevoza dokazao njegovu krivnju. Zapravo, u toj situaciji ostvaruju se učinci koji su, inače, poznati u sustavu izuzetih slučajeva iz Haaško-Visbyjskih pravila. Ako se usporedi rješenje iz Haaško-Visbyjskih pravila i odredbu Hamburških pravila glede odgovornosti za požar, može se ustanoviti da je pooštrena odgovornost prijevoznika, jer prijevoznik odgovara i za djela svojih službenika, zaposlenika, osoba kojima se služi u svom poslovanju. Međutim, ako se odgovornost za požar promatra u sklopu općeg režima

¹² W. Tetley, Canadian Comments on the Proposed Uncitral Rules - An Analysis of the Proposed Uncitral text, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati OH, vol. 9, 2, 1978., str. 258.

¹³ R. Rodiere, La responsabilité du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978, *Le droit maritime français*, Paris, 356, 1978, str. 457; D. Bolanča, *Odgovornost brodaru za izuzete slučajeve*, Split, 1996, str. 14.

¹⁴ I. Grabovac, Pojam dužne pažnje ("due diligence") u prijevozu stvari morem, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, 100, 1983., str. 107-111; I. Grabovac, Osnova odgovornosti brodaru u Konvenciji o prijevozu robe morem, 1978., *Pomorski zbornik*, Rijeka, 17, 1979, str. 230-232.

odgovornosti u Hamburškim pravilima, ta odgovornost je blaža, pa se i približava položaju prijevoznika u Haaško-Visbyjskim pravilima. Poseban postupak prijevoznikove odgovornosti za požar, u sustavu Hamburških pravila, opravdava se činjenicom da uzrok požara ne mora ležati samo na brodu, nego i na teretu.¹⁵

Određena usporedba sličnosti postoji i kod spašavanja života ili imovine na moru, kao mogućnost oslobođenja prijevoznika od odgovornosti. Naime, Haaško-Visbyjska pravila oslobađaju prijevoznika odgovornosti za štete koje su posljedica skretanja poradi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru, kao i za drugo razumno (razborito) skretanje. O kontroveznom problemu devijacije mnogo se raspravljalo u literaturi, a i pred sudom su se znale ispriječiti dileme, posebice u primjeni anglo-američkog prava. U svezi s problematikom odgovornosti prijevoznika za skretanje bitno je ustvrditi kada je skretanje opravdano, tj. je li spašavanje imovine, u okolnostima slučaja, opravdano, a što pak znači razumno skretanje ili, kako naš Zakonik kaže, skretanje "zbog drugih opravdanih razloga".¹⁶

Hamburška pravila (čl. 5. st. 6.) prijevoznika oslobađaju od odgovornosti za slučaj spašavanja života (što je sigurno izvan svake rasprave), a spašavanje imovine tvori razlog za oslobođenje od odgovornosti samo ako je razborito (zbog razboritih mjera).

U tom dijelu približena su stajališta obiju međunarodnih konvencija, s tim da je nužna rasprava kada je spašavanje imovine razborito. Međutim, u tomu je razlika, Hamburška pravila ne spominju klasičnu devijaciju, pa će se ostali slučajevi skretanja, izvan mogućih spomenutih situacija iz čl. 5. st. 6., podvrći općim normama o odgovornosti prijevoznika za robu. To znači da će svaka devijacija (skretanje s plovidbenog puta) biti kršenje konvencijskih odredaba ako prijevoznik ne dokaže da su on i osobe kojima se služi u svom poslovanju (npr. zapovjednik) poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati poradi izbjegavanja skretanja i njegovih posljedica, tj. da nije kriv.

Materija ograničenja odgovornosti prijevoznika u osnovi je jednako uređena u oba međunarodna instrumenta (osim što je viši iznos ograničene odgovornosti u Hamburškim pravilima - 835 i ili 2,5 - spram 666,67 ili 2 obračunske jedinice posebnog prava vučenja u Haaško-Visbyjskim pravilima odnosno Protokolu 1979.). Razvidan je utjecaj Haaško-Visbyjskih pravi-

¹⁵ I. Grabovac, *Konvencija o prijevozu robe morem, Hamburg 1978. s komentarom*, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1979., str. 16.

¹⁶ I. Grabovac, *Pravni problemi devijacije kod ugovora o pomorskom prijevozu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, II, 1964. str. 137; D. Bolanča, *Pravni problemi pravca putovanja broda i skretanje s puta, Pomorski zbornik*, Rijeka, XXX, 1992., str. 281-297.

la na Hamburška pravila. To se odnosi i na jednaka rješenja za jedinicu tereta kada je riječ o kontejnerima, paletama i sličnim prijevoznim napravama, te o gubitku prava na ograničenje odgovornosti.

O razlikama glede odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje u predaji robe raspraviti će se u sljedećem poglavlju.¹⁷

Jednake su, odnosno gotovo identične, odredbe o odgovornosti krcatelja (čl. 12. Hamburških pravila, čl. 4. st. 3. Haaško-Visbyjskih pravila) i o prijevozu opasne robe (čl. 13. odnosno čl. 4. st. 6.). To isto vrijedi i za izvanugovornu odgovornost prijevoznika i osoba kojima se on služi u svom poslovanju (čl. 7. u usporedbi sa čl. 4. bis).

3. Bez obzira na deklariranu množinu podataka koje bi teretnica po Hamburškim pravilima morala sadržavati (usp. čl. 15.), jednaka je regulacija, što je osobito bitno naglasiti, u obje konvencije glede primjedaba, opaski (rezervi) o teretu, te o dokaznom učinku. Ipak, uočava se razlika u tomu što se u Hamburškim pravilima (čl. 16. st. 1.) predviđa obveza unositi u teretnicu opasku o netočnosti, razlozima za sumnju ili nepostojanje prikladnih sredstava za provjeru, dok se Haaško-Visbyjskim pravilima ističe da prijevoznik neće biti dužan niti navoditi ili spomenuti oznake, broj, količinu ili masu tereta ako ima ozbiljnog razloga sumnjati da ne predstavljaju onu robu koju je uistinu primio, ili ako nije imao razumne mogućnosti to provjeriti (čl. 3. st. 3. in fine). Međutim, to nije tolika razlika da sudska praksa s iskustvom od nekoliko desetljeća ne bi svojim utjecajem pripomogla što ujednačenijoj primjeni i Hamburških pravila.

Potpuno su iste odredbe o jamstvu krcatelja (čl. 17. st. 1. - usp. čl. 3. st. 5.), ali su u Hamburškim pravilima norme o jamčevnim pismima (nepotrebno?), čega nema u Haaško-Visbyjskim pravilima.

4. Pravni učinci prigovora o gubitku ili oštećenju tereta jednaki su u obje konvencije (usp. čl. 19. i čl. 3. st. 6.), ali su pravodobni rokovi različiti. Po Haaško-Visbyjskim pravilima primatelj bi trebao uložiti pisani prigovor odmah pri preuzimanju robe, ako su mane na robi vidljive, a ako je riječ o skrivenim manama, rok je tri dana od predaje (preuzimanja) robe.

¹⁷ Na osnovi *Haaško-Visbyjskih pravila* ne postoje odredbe koje bi izravno normirale odgovornost prijevoznika za zakašnjenje. Međutim, u tim pravilima postoji sintagma o odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe, ili "u svezi s robom", što omogućuje i ekstenzivno tumačenje, tj. obuhvaćanje tipičnih šteta zbog zakašnjenja, šteta koje fizički ne pogadaju teret (daljnje štete). Tu koncepciju prihvaćaju neka zakonodavstva i sudska praksa, a u novije vrijeme čak i sudska praksa u Francuskoj, čije zakonodavstvo odgovornost zbog zakašnjenja u prijevozu stvari ne uređuje prisilnim normama (vidi I. Grabovac, Uređuju li Haaško/Visbyjska pravila odgovornost broдача za zakašnjenje?, *Uporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 3-4, 33, 1991., str. 241.).

Hamburška pravila produžuju rokove. Za vidljive mane pisani se prigovor još može uložiti i sutradan, a ako su skrivene rok je 15 susljednih dana, nakon dana kada je roba predana primatelju. Mislimo da su rokovi u Hamburškim pravilima predugi, osobito za skrivene mane (s čime se slažu i mnoga nacionalna udruženja za pomorsko pravo).

Novina je u Hamburškim pravilima da se i za štete od zakašnjenja traži pisana obavijest u roku od 60 susljednih dana nakon dana kada je roba predana primatelju. Ako se na vrijeme ne uloži takav prigovor, nastupa *prekluzija* (a ne samo pretpostavka do protudokaza kao u slučaju gubitka ili oštećenja robe).

5. Valja posebice napomenuti da se *kogentnost* (prisilnost) normi u obje konvencije jednako izražava. Ništavan je svaki uglavak u ugovoru o prijevozu kojima se izravno ili neizravno mijenjaju odredbe konvencije, ali se dopušta povišenje odgovornosti prijevoznika i pooštrenje njegovih obveza (čl. 23. st. 1. i 2. u usporedbi sa čl. 3. st. 8.).

4. RAZLIKE U UREĐENJU U HAAŠKO-VISBYJSKIM I HAMBURŠKIM PRAVILIMA - ŠTO PREPORUČITI KAO POLAZIŠTE ZA UNIFIKACIJU ?

1. Haaško-Visbyjska pravila ne primjenjuju se za razdoblje prije početka ukrcavanja niti nakon iskrcaja (čl. 13.). Za razdoblje prije ukrcaja i poslije iskrcaja postoji sloboda ugovaranja (čl. 7.). Hamburška pravila pak *proširuju* trajanje odgovornosti prijevoznika od trenutka preuzimanja (prijema) robe u luci ukrcaja do predaje robe u luci iskrcaja. Hamburška pravila preciziraju kada se smatra da je prijevoznik robu preuzeo (usp. čl. 4.). Uobičajeno je da krcatelj predaje robu prijevozniku, ali se vodi računa i o slučaju kada je prijevoznik mora preuzeti od tijela vlasti ili treće osobe, ako je tako propisano u luci ukrcaja. Isto tako, prestaje odgovornost prijevoznika kada robu izruči primatelju, ali se, u praksi, događa da se primatelj ne javlja ili ne može preuzeti robu, pa će je prijevoznik staviti na raspolaganje (npr. javnom skladištu) na račun i rizik primatelja s učinkom predaje u skladu s propisima ili običajima (lučkim) u luci iskrcaja. Valjalo je uvažiti i situaciju da se roba u skladu s propisima u luci iskrcaja mora predati tijelu vlasti ili nekoj trećoj (određenoj) osobi. Ipak, trajanje odgovornosti prijevoznika za stvari prostorno je ograničeno lukom ukrcaja i lukom iskrcaja. Ako bi prijevoznik, npr. preuzeo robu na nekom mjestu u unutrašnjosti, odgovornost prijevoznika prema Hamburškim pravilima ne bi započela prije nego što bi roba stigla u luku ukrcaja, a prestala bi, svakako, u luci iskrcaja. Zapravo, Hamburška pravila definiraju ugovor o prijevozu kao ugovor "kojim prijevoznik pre-

uzima uz plaćanje vozarine prijevoz robe morem iz jedne luke u drugu" (v. čl. 1. st. 6.), pa se ta pravila primjenjuju pri uporabi prijevoznih sredstava u drugim granama prometa (mješoviti, multimodalni prijevoz) samo za morski dio puta. Međutim, sporne mogu biti granice luke, pa se ubuduće ne bi isključivale rasprave u svezi s (širom ili užom) definicijom prostora luke ukrcaja ili iskrcaja. Zapravo, valjalo bi više voditi računa o ugovornoj slobodi stranaka!

Smatramo da je stajalište Hamburških pravila opravdano i prihvatljivo. Ako se prijevoznik za razdoblje prije ukrcajanja i nakon iskrcaja služi u svom poslovanju i samostalnim trećim osobama (npr. skladištarima), mora preuzeti rizik za rad svojih ugovaratelja spram kojih mu preostaje pravo povrata (regresa).

2. U prethodnom je poglavlju elaborirano stajalište o jednakom temelju odgovornosti prijevoznika u objema konvencijama. Ipak, i u sklopu toga temelja (pretpostavljene krivnje) pojavljuju se dvojbe o sadržaju odgovornosti prijevoznika, a u upitnoj, strožoj ili blažoj odgovornosti, u usporedbi osobitu pozornost privlači *nepoznati* (neotkriveni) *uzrok štete*. U sudskoj praksi i teoriji u primjeni Haaških (Haaško-Visbyjskih) pravila nema o tom pitanja jedinstvenog stajališta. Postoji tvrdnja, zasnovana na primjeni čl. 4. st. 2. ("excepted perils") da brodar odgovara za štete koje nastanu od nepoznatog uzroka (neotkrivenog podrijetla), jer je prijevoznik dužan navesti uzrok gubitka ili oštećenja, ili dokazati - kada se ne može poslužiti ustanovom "izuzetnih slučajeva" - da se uzrok štete ne može imputirati njevoj krivnji ili krivnji njegovih službenika za čije radnje odgovara.¹⁸

Mislimo da je u sustavu Haaško-Visbyjskih pravila prijevoznik dužan dokazati uzrok štete kako bi se ekskulpirao. To znači da prijevoznik mora izdvojiti i spomenuti (naglasiti) uzrok štetnog događaja, kako bi se onda - dokazom da ni njegova uredna pozornost (pažnja, pomnija) nije bila dostatna da se izbjegne šteta - oslobodio odgovornosti. U sustavu izuzetnih slučajeva, po samoj naravi pravnog instituta, mora prijevoznik dokazati uzrok. Prema tome, štetu od nepoznatog uzroka u dosadašnjem režimu Haaško-Visbyjskih pravila snosi prijevoznik, on za takvu štetu odgovara.

Raščlambom čl. 5. st. 1. Hamburških pravila nesumnjivo proizlazi da je pomorskom prijevozniku dovoljno za svoje oslobodenje od odgovornosti dokazati kako su poduzete sve razborite mjere, a to znači da je postupao tako da mu se ne može pripisati krivnja. Dakle, za nepoznati uzrok štete - ako prijevoznik dokaže svoje brižljivo (razumno) ponašanje - snosio bi rizik korisnik prijevoza. Korisnik bi prijevoza, po Hamburškim pravilima, morao stoga individualizirati događaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili

¹⁸ Berlingieri, *La Convenzione...*, *op. cit.*, str. 568-569.

zakašnjenje, jer je to osnovna pretpostavka da bi uspio sa zahtjevom za naknadu štete. Dakle, moglo bi se tvrditi da je položaj prijevoznika povoljniji u Hamburškim pravilima, nego što je to prema Haaško-Visbyjskim pravilima, barem glede nepoznatih uzroka štete. U ostalim slučajevima, u Hamburškim pravilima, moglo bi se govoriti i o pooštrenoj odgovornosti prijevoznika.

3. Hamburška pravila ne poznaju više institut od 17 taksativnih "izuzetih (iznimnih) slučajeva" ("excepted perils", "cas excepté") iz Haaških (Haaško-Visbyjskih) pravila kojima se prijevoznik - prostim dokazom uzročne (kauzalne) veze slučaja i štete te samim tim prebacivanjem dokaza o vlastitoj krivnji na korisnika prijevoza (ovlaštenog imatelja teretnice) - često koristi u sporu. Logično bi bilo da izostavljanje pravnog mehanizma "izuzetih slučajeva" znači pooštrenje odgovornosti prijevoznika, jer bi - u načelu (iznimke sam spomenuo) - morao za svoje oslobođenje dokazivati da nije kriv. Ipak, veći dio izuzetih, iznimnih slučajeva iz Haaških pravila mogao bi se podvesti pod opću ekskulpacijsku normu iz Hamburških pravila,¹⁹ odnosno ne mogu se zanemariti dosadašnji utjecaji sudske prakse na području tih "slučajeva" (uključujući i omnibus klauzulu iz čl. 4 st. 2q)²⁰ u sklopu Haaško-Visbyjskih pravila na mogućnost supsumiranja pod opću sintagmu iz Hamburških pravila. Na primjer, ako je gubitak ili oštećenje tereta nastalo kao rezultat opasnosti, pogibelji ili nezgoda mora ("perils, danger and accident of the sea...", jedan od izuzetih slučajeva, naš Pomorski zakonik ga naziva "pomorska nezgoda"), razumno je pretpostaviti da bi prijevoznik, ako bi bio oslobođen odgovornosti na osnovi Haaško-Visbyjskih pravila, trebao isto tako biti oslobođen odgovornosti primjenom Hamburških pravila. Naime, ako je štetni događaj proistekao iz morskih opasnosti, a prijevoznik dokaže da je gubitak ili oštećenje tereta prouzročeno tim događajem koji je nepredvidiv, neotklonjiv (nesavladiv, neodoljiv) odnosno izvanredan,²¹ a u isto je vrijeme pridonio dokaze koji se zahtijevaju na temelju čl. 5. st. 1. Hamburških pravila, oslobodit će se odgovornosti. Ili,

¹⁹ E. Pallua, Pitanja koja se s pravnog i ekonomskog stajališta pojavljuju u vezi s UNCTRAL-ovim Nacrtom konvencije o prijevozu robe morem, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, 75, 1977., str. 7; Bolanča, *op. cit.*, str. 172.

²⁰ Na osnovi tzv. omnibus klauzule prijevoznik se može osloboditi odgovornosti i zbog svakog drugog uzroka, koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi, ali teret dokaza pada na osobu koja se pokušava koristiti tim isključenjem odgovornosti; ona bi morala dokazati da ni vlastita krivnja ili djelo prijevoznika ili krivnja ili djelo agenata, odnosno osoba u službi prijevoznika, nisu pridonijeli gubitku ili oštećenju.

²¹ I. Grabovac, Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao "iznimnog slučaja" u pomorskom prijevozu stvari, *Uporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 133-134, 1-2, 1992., str. 65

drugi primjer. Prema Hamburškim pravilima prijevoznikova dužnost osposobiti brod za plovidbu postoji ne samo prije i na početku putovanja (kao u Haaško-Visbyjskim pravilima), nego i za vrijeme putovanja, do kraja putovanja, što nesumnjivo utječe na pooštrenje odgovornosti prijevoznika. Međutim, ako je šteta, doduše prouzročena nesposobnošću broda za plovidbu (zbog inavigabilnosti broda) prije početka putovanja, a prijevoznik pridonese dokaz da su on i njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati da brod bude doveden u stanje sposobnosti za plovidbu, takav dokaz trebao bi biti temeljem oslobođenja prijevoznika od odgovornosti jer je malo vjerojatno da bi se nesposobnost mogla ukloniti tijekom putovanja.

4. Izostavljanje tzv. *nautičke pogreške* (propusti u plovidbi i rukovanju brodom) prijevoznikovih službenika (osoba kojima se prijevoznik služi u svom poslovanju) kao razlog za oslobođenje prijevoznika od odgovornosti u Hamburškim pravilima svakako je najznačajnija izmjena. Ona je, zapravo, ključni razlog stanovitog nepovjerenja prema Hamburškim pravilima od velikog broja država, osobito onih sa snažnom trgovačkom mornaricom. Ta je promjena bitna glede pooštrenja odgovornosti prijevoznika, *de facto* jedina nedvojbeno norma iz Hamburških pravila koja znači pooštrenje odgovornosti prijevoznika.

Mada je takvo rješenje u osnovi pravno opravdano (jer nema danas više razloga da se pomorski prijevoznici posebice povlašćuju u odnosu na prijevoznike u drugim granama prometa), zbog tradicionalne primjene te ustanove, i ustaljene sudske prakse države brodovlasnika teško će se nje odreći. Osim toga, promjena u svezi s nautičkom odgovornošću izaziva i stanovite reperkusije na polju osiguranja, poglavito jačanje tržišta osiguranja od odgovornosti koje je u visoko razvijenim državama.²² Danas prevladava mišljenje da bi trebalo ostaviti kao ekskulpaciju pogrešku posade u plovidbi (management in navigation), ali bi se mogla napustiti koncepcija o tome da prijevoznik ne odgovara za propuste u upravljanju brodom (management of the ship).²³

5. U Hamburškim pravilima udvostručen je zastarni rok (u Haaško-Visbyjskim pravilima zastarni rok je godinu dana od dana kada je teret predan ili je trebalo da bude predan - čl. 6. st. 4., a u Hamburškim pravilima dvije godine - čl. 20. st. 1.). Smatramo da je primjerenije zadržati kraći zastarni rok.

6. Hamburška pravila uređuju neke odnose koji nisu bili obuhvaćeni odredbama Haaško-Visbyjskih pravila.

²² V. Filipović, Zašto Jugoslavija nije ratificirala Hamburška pravila, *Uporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 121,1,1989., str. 70.

²³ Grabovac-Bolanča, *op. cit.*, str. 287.

Hamburška pravila posebice naglašavaju (čl. 1. st. 5.) da roba uključuje i *žive životinje*.

Haaška pravila ne odnose se na palubni teret koji je po ugovoru o prijevozu označen da je ukracan na palubu i koji se stvarno tako i prevozi. Hamburška pravila primjenjuju se pak i na ovlaštenu prijevoz na palubi (v. čl. 9.). Naime, palubni se teret obuhvaća odredbama Hamburških pravila, a prijevoznik ga je tako ovlašten prevoziti ako u tom smislu postoji sporazum s krcateljem ili je takav prijevoz u skladu s običajima određene gospodarske grane ili se zahtijeva na osnovi propisa. Smatramo da je rješenje Hamburških pravila prihvatljivo.

Hamburška pravila, dalje, uređuju odgovornost (ugovornog) prijevoznika i stvarnog prijevoznika (usp. čl. 10.), pri čemu stvarni prijevoznik nije obični potprijevoznik, čak ni onda kad se je (ugovorni) prijevoznik poslužio drugim prijevoznicima. Doduše (ugovorni) prijevoznik odgovara tada za cijeli prijevoz, ali se nameće i odgovornost, u konvencijskim granicama, stvarnog prijevoznika za prijevoz koji je obavio (odgovara za svoju dionicu puta). U tom opsegu oba prijevoznika odgovaraju solidarno.

U svezi s prijevoznicima (ugovorni, stvarni) može se pojaviti i problem *identiteta prijevoznika*. Naime, dvojbe o identitetu, istovjetnosti prijevoznika nastaju onda kada prijevoznik nije jasno (očito) imenovan, određen u prijevoznoj ispravi. Stoga se predlaže u (budućem) konvencijskom tekstu dodatne odredbe kako bi se olakšalo korisniku prijevoza da identificira prijevoznika koji je pasivno legitimiran. Naime, prijevoznik bi morao označiti svoje ime (naziv), sjedište, adresu u prijevoznoj ispravi. Poželjno bi bilo unijeti što više podataka za identifikaciju. Kada je jednom prijevoznik imenovan, (pobliže) označen, tada je ta osoba konačno i neoborivo prijevoznik s pasivnom legitimacijom. Takva osoba tada ne bi mogla pobijati svoju prijevozničku funkciju i odgovornost. Ako pak prijevoznik nije označen, imenovan, ali prijevozna isprava sadržava oznaku da su stvari ukrcane (ili primljene za ukrcaj) na imenovani brod, upisani vlasnik toga broda je konačno i neoborivo prijevoznik, osim u slučaju ako upisani vlasnik dokaže da je brod u vrijeme kada je prevezio stvari bio u zakupu (demise charter), a zakupoprimateelj brodar prihvatio je odgovornost za prijevoz stvari. Ove bi se odredbe odgovarajuće primjenjivale i na stvarnog prijevoznika.²⁴

Hamburška pravila, za razliku Haaško-Visbyjskih, imaju i odredbe o izravnom (direktnom) prijevozu (čl. 11.). Hamburška se pravila u kontekstu tog prijevoza primjenjuju u slučaju kada se unaprijed ugovori da će (ugo-

²⁴ Pobliže *CMI News Letter*, Antwerpen, N(2), 1999, str. 3. Vidi također Đ. Ivković, *Brodar-Carrier-Vozar-Prijevoznik plovidbenog prava u svjetlu međunarodnih multilateralnih konvencija*, Piran 1998, str. 81 i dalje.

vorni) prijevoznik ustupiti dio prijevoza drugom prijevozniku. Odredbe su u načelu prihvatljive uz određene korekcije.²⁵

Jedna od novina Hamburških pravila, koju svakako valja pozdraviti je jasno i nedvosmisleno uključivanje odgovornosti za zakašnjenje u sustav odgovornosti prijevoznika za robu (čl. 5. st. 1., a u st. 2. precizira se kada zakašnjenje u predaji nastupa). Mjerila granica odgovornosti za zakašnjenje razlikuju se od slučaja gubitka ili oštećenja robe. Ograničenje za zakašnjenje u predaji robe određeno je iznosom koji odgovara dva i pol puta vozarine koja se plaća za zakašnjelu robu, ali ne može prekoračiti cjelokupnu vozarinu koja se plaća prema ugovoru o prijevozu robe morem (v. čl. 6. st. 1b). Nije li bilo primjerenije visinu odgovornosti za zakašnjenje određivati jednako kao i u slučaju gubitka ili oštećenja robe?

Inače sporna jamčevna pisma ostaju i dalje sporna u odredbama Hamburških pravila.

Od preostalih novosti u Hamburškim pravilima spominjemo da se priznaje svaka isprava²⁶ (ne mora biti teretnica), ali glede opisa robe podaci u toj ispravi - za razliku od teretnice - su takve valjanosti da se mogu uvijek obarati, pa i kada isprava prijeđe u ruke trećih osoba (usp. čl. 18.). Konačno valja naglasiti da u Hamburškim pravilima postoje opširne norme o sudbenosti (čl. 21.) i arbitraži (čl. 22.).

7. U sklopu rada ugledne međunarodne stručne organizacije Comité maritime international-a (CMI), te pokušaja usklađivanja raznih stajališta nacionalnih udruženja za pomorsko pravo, moglo se u globalu zamijetiti na posebno sačinjenim pokazateljima, da je u nekim pitanjima (o kojima se i izjašnjavao autor Ivo Grabovac) postignuta suglasnost, u nekim drugim rješenjima suglasnost u velikom dijelu, ali i potpuna odsutnost dogovora, izostanak konsensusa.²⁷

Konkretno, nacionalna udruženja za pomorsko pravo, a sudjelovalo je i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, sastajući se više puta pokušavali su se dogovoriti o zajedničkim stajalištima. Pri tom je bilo suglasnosti, više ili manje, o mnogim pitanjima, ali i izostanak konsensusa.

Ipak, dogovor je postignut u najvećem broju regulativa. Svi su suglasni da je nužno precizno definiranje pojmova. Isto tako je prihvatljivo polje primjene iz čl. 2. st. 1. i 2. Hamburških pravila (primjena i na teret koji se

²⁵ Vidi I. Grabovac, *Konvencija Ujedinjenih naroda...*, op. cit. str. 35-37.

²⁶ U čl. 2. st. 3. *Hamburških pravila* ističe se da se odredbe konvencije ne primjenjuju na broderske ugovore. Međutim, kada je teretnica izdana na temelju broderskog (charter) ugovora, konvencijske odredbe primjenjuju se na takvu teretnicu ako ona uređuje odnos između prijevoznika i imatelja teretnice koji nije naručitelj.

²⁷ Poblježe *CMI News Letter*, Antwerpen, No.2, 1999, str. 6-8.

izvozi ali i uvozi, bez obzira na izdanu teretnicu, osim ako je riječ o charter party-u). Trajanje odgovornosti iz Hamburških pravila, ali uz korekciju domaća spornog izričaja "luka" (u smislu poštivanja ugovorne dispozicije), akceptabilno je rješenje. Suglasnost postoji i u potrebi uređenja slučajeva kada je sporan prijevoznik koji odgovara (Identity of carrier), o čemu je već bilo riječi u tekstu ovog rada. U svakom slučaju treba pravilima uvijek nastojati identificirati prijevoznika. Nema nikakvih dvojbi u sustavu odgovornosti prijevoznika da se propišu obveze prijevoznika (usp. čl. 3. st. 1. i 2. Haaško-Visbyjskih pravila, te (ne) odgovornosti za osobe kojima se prijevoznik služi u slučaju požara (v. čl. 4. st. 2b). Čak je većina i za zadržavanje instituta "izuzetih slučajeva". Nema sumnje da i za neovlaštenu devijaciju valja primjenjivati odredbe konvencije, bez obzira na poznato anglosaksonsko stajalište o bitnoj povredi ugovora. Palubni teret može biti uređen u skladu s čl. 9. Hamburških pravila. Bez obzira o kojoj je ispravi riječ, valja primjenjivati pravila osim na charter parties (v. čl. 2. st. 3. Hamburških pravila). Zauzima se liberalno stajalište glede potpisa (čl. 14. st. 3. Hamburških pravila). Nužna je suglasnost o sadržaju i dokaznoj snazi prijevoznih isprava, što se već legislativski ustalilo. O dužnosti i odgovornosti krcatelja neprijeorne su odredbe u Haaško-Visbyjskim i Hamburškim pravilima.

Institut prigovora primatelja o stanju tereta je neprijeporan. Rokovi? Čini se da postoji suglasnost da se za skrivene štete propišu tri radna dana. Ni o sudbenosti ne bi trebalo biti spora.

U velikom dijelu nacionalna udruženja za pomorsko pravo koja su sudjelovala u debati suglasna su da bi trebalo urediti izravni prijevoz, ograničenje odgovornosti (nije sporno samo ograničenje nego visina, ali čini se da to ne bi trebalo predstavljati poseban problem u budućoj jedinstvenoj regulaciji međunarodnog prijevoza stvari), gubitak prava na ograničenje (riječ je samo o upotrebljavanim izrazima - prihvatljiva je jasnija izreka iz Hamburških pravila s konkretnim "takvim" - "such"); bjelodano je da neće biti većih zapreka u dogovoru. Sporno je jamčevno pismo (treba li ga konvencijski urediti?) i arbitraža.

Nema dogovora glede odgovornosti za krivnju osoba kojima se prijevoznik služi (servants or agents) u plovidbi i rukovanju brodom (fault in navigation, fault in the management of the ship).²⁸

²⁸ Zanimljivo je samo u tom segmentu odgovornosti prijevoznika da su se u CMI-u evidentirala stajališta pojedinih nacionalnih udruženja za pomorsko pravo. Pri tome su se odvojila mišljenja o krivnji u plovidbi (fault in navigation) i upravljanju brodom (management of the ship). Statistički, više je država (udruženja) bilo da se održi institut oslobođenja prijevoznika za krivnju osoba kojima se služi u plovidbi, nego onih koji su bili za ukidanje te odredbe. Međutim, otprilike podjednako je bilo stajališta da se održi načelo o povlastici prijevoznika i pri upravljanju brodom i ukidanja takvog tradicionalnog oslobođenja. To znači, zapravo, da u tom pitanju nije bilo konsensusa (v. *CMI News Letter*, Antwerpen, No.2, 1999., str. 8.)

Sporna je i odgovornost za stvarnog prijevoznika (performing carrier) osobito u svezi s Himalaya klauzulom.²⁹ Što se tiče odgovornosti za zakašnjenje sporno može biti samo je li uopće potreban rok za pretpostavku o izgubljenoj robi (v. čl. 5. st. 3. Hamburških pravila). Ne znamo zbog čega je prijevoz opasnog tereta deklariran kao sporan, kad između Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila i nema neke bitne razlike u uređenju odnosa, iako mi se čini da je formulacija "kako to okolnosti traže" elastičnija u Hamburškim pravilima. Zastara tužbe je ostala sporna, ali samo glede roka (da li jedna ili dvije godine).

5. OSVRT NA USPOREDNU LEGISLATIVU

Velika Britanija je donijela svoj Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act - COGSA*) 1924. godine, koji je u osnovi identičan s *Haaškim pravilima*.³⁰ Na temelju COGSA iz 1971. godine prihvaćena su *Visbyjska pravila*,³¹ dok je 1992. godine donesena i druga izmjena COGSA koja se odnosi na *The Bill of Lading Act iz 1855*.³² Godine 1981. u britansko zakonodavstvo uključen je i SDR Protokol iz 1979. donošenjem *Merchant Shipping Act-a*.³³ Velika Britanija nije potpisala *Hamburška pravila*, iako je u početku bila njihova pristalica, ali je pod pritiskom svojih brodara promijenila mišljenje.³⁴

U *Sjedinjenim Američkim Državama* još je uvijek na snazi neizmjenjeni *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)* iz 1936. godine,³⁵ jer SAD nisu pri-

²⁹ Usp. I. Grabovac, *Odgovornosti prijevoznika*, Split, 1989., str. 101-109.

³⁰ Zanimljivo je da je britanski COGSA donesen 1. kolovoza 1924. godine tj. prije usvajanja *Haaških pravila* (25. kolovoza 1924.). Premda je Velika Britanija ratificirala *Haaška pravila* 2. srpnja 1930. godine, ona nikada nisu dobila snagu zakona - vidi S. Mankabady, *Interpretation of the Hague Rules, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, London, August, 1974, str. 125.

³¹ *Visbyjska pravila* su stupila na snagu 1. listopada 1976. godine - pobježe D.G. Powles, *The Carriage of Goods by Sea Act 1971, Journal of Business Law*, London, April, 1978, str. 141-146.

³² Tako T. Howard, *The Carriage of Goods by Sea Act 1992, Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1993., str. 181 -190.

³³ B. Reynolds, *Further Thoughts on the Carriage of Goods by Sea Act 1992, Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1994., str. 143 -152.

³⁴ Tako T. Busch, *Hamburg Rules, Prawo Morskie*, Gdansk, 5, 1991, str. 91.

³⁵ COGSA se temelji na *Haaškim pravilima* koja su stupila na snagu 29. srpnja 1937. godine - vidi M.F. Sturley, *The History of the Hague Rules and the United States Carriage of Goods by Sea Act, Il diritto marittimo*, Genova, sv. I, 1991, str. 45; J.C. Sweeney, *The Prism of COGSA, Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 4, 1999., str. 543 - 594.

hvatile ni *Visbyjska*,³⁶ ni *Hamburška pravila* (iako su ih potpisale). Spektar različitih teorijskih mišljenja kreće se od neophodne ratifikacije nove moderne konvencije (*Hamburških pravila*),³⁷ preko preuzimanja *Visbyjskih pravila* uz čekanje na reakciju važnih američkih trgovačkih partnera na *Hamburška pravila*,³⁸ do onih najčešćih, da američkoj pomorskoj industriji najviše odgovara kombinacija *Haaško - Visbyjskih i Hamburških pravila*.³⁹ Taj će *status quo* izmijeniti Radna grupa za prijevoz stvari (*Committee on the Carriage of Goods*) Američkog udruženja za pomorsko pravo (*U.S. Maritime Law Association*) koja je od 1993. do 1996. pripremila nacrt izmijenjenog COGSA - U.S. MLA COGSA '96. Tekst nacrta iz 1996. godine promijenio je više od 50% teksta COGSA 1936.⁴⁰ Posebni pododbori Senata SAD⁴¹ taj su tekst u potpunosti ponovno izmijenili i predložili javnosti tzv. *Senate COGSA '99*. Novi nacrt se po svojoj strukturi, obilježavanju i rješenjima smatra neprihvatljivim za međunarodnu uporabu, jer je bitno različit od bilo kojeg zakona u svijetu, a posebno su neuobičajena njegova rješenja o obveznoj primjeni američkog *Bills of Lading Act-a* i američke judikature (arbitraže) bez obzira tko su ugovorne stranke i bez obzira gdje je teretnica izdana.⁴²

Kanadski Carriage of Goods by Water Act iz 1936. godine bazirao se na *Haaškim pravilima*, ali 6. svibnja 1993. godine, ta su pravila opozvana i zamijenjena *Haaško - Visbyjskim pravilima* (Part I), iako Kanada nije ratificirala *Visbyjska pravila*.⁴³ Međutim, zakonodavcu je ostavljena mogućnost da prema okolnostima u budućnosti ta nova pravila zamijeni *Hamburškim pravilima* (Part II) premda ih Kanada nije potpisala.⁴⁴

³⁶ A.I.Mendelsohn, Why the U.S. Did Not Ratify the Visby Amendments, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1992., str. 52 - 53.

³⁷ D.A.Werth, The Hamburg Rules revisited - A Look at U.S. Options, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1991., str. 80.

³⁸ Tako J.C. Moore, The Hamburg Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1978., str. 11.

³⁹ Detaljnije G.F. Chandler, After Reaching a Century of the Harter Act - Where Should We Go From Here, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 1, 1993., str. 47; Mendelshon, *op. cit.*, str. 53.

⁴⁰ Tako W. Tetley, The Proposed New United States Senate COGSA . The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 4, 1999., str. 604.

⁴¹ U pitanju su Senate's Sub-committee on Surface Transportation and Merchant Marine i Sub-committee of the Senate Committee on Commerce, Science and Transportation - vidi *ibid*, str. 597.

⁴² *Ibid*, str. 604 -605.

⁴³ Vidi W. Tetley, International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?, *Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science*, Trst - Patras, 1998, str. 5.

⁴⁴ Naime, svake 4 godine u Parlamentu će se odlučivati hoće li se prihvatiti *Hamburška pravila* - pobliže J.B. Wooder - R.F. Southcott, Canadian Maritime Law Update (1992 - 1993), *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 3, 1994., str. 423; M. F. Sturley, Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 4, 1995., str. 564.

Australski Carriage of Goods by Sea Act iz 1924. godine koji se osniva na *Haaškim pravilima*,⁴⁵ od 31. listopada 1991. godine zamijenjen je *Haaško - Visbyjskim pravilima* i Protokolom iz 1979 (COGSA 1991).⁴⁶ Nadalje, ujedno je bila donesena odluka da se *Hamburška pravila* počnu primjenjivati automatski 1994, ali je taj rok produžen do 1997. godine.⁴⁷ Ta je odluka povučena novom izmjenom zakona 15. rujna 1997. godine (*Carriage of Goods by Sea Amendment Act 1997*), s ciljem praćenja međunarodne situacije u odnosu na prihvaćanje *Hamburških pravila* (Australija ih nije potpisala).⁴⁸ Australski zakon je još jednom promijenjen 1. srpnja 1998. godine (*Carriage of Goods by Sea Regulations 1998*), pa možemo kazati da su u Australiji danas na snazi modernizirana *Haaško - Visbyjska pravila*.⁴⁹

Novi Zeland je 1940. godine donio *Sea Carriage of Goods Act* kojim je recepirao u domaće pravo *Haaška pravila*. Dana 20. prosinca 1994. godine prihvaćaju se *Visbyjska pravila* i opozivaju *Haaška pravila*, te se donosi novi zakon (*Maritime Transport Act*) koji sadrži *Haaška pravila* revidirana *Visbyjskim pravilima* i Protokolom iz 1979 (inače, ova država nije potpisala *Hamburška pravila*).⁵⁰

Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act*) u **Japanu** je na snazi od 1. siječnja 1958. godine i slijedi rješenja *Haaških pravila* ratificiranih 1. srpnja 1957. godine. Zakonski tekst je promijenjen ratificiranjem *Visbyjskih pravila* 1. ožujka 1993. godine.⁵¹

Republika Kina donijela je novi Pomorski zakonik koji je stupio na snagu 1. srpnja 1993. godine. Kina nije ratificirala ni *Haaško - Visbyjska*, ni *Hamburška pravila*,⁵² ali je u tekstu svog zakonika kombinirala rješenja ovih

⁴⁵ Australija je ratificirala *Haaška pravila* 4. srpnja 1955. godine - vidi W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, *Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science*, Trst - Patras, 1998, str. 5.

⁴⁶ Australija je stranka *Visbyjskih pravila* od 16. srpnja 1993. - *ibid*, str. 5.

⁴⁷ Vidi B. Makins, *The Hamburg Rules: A Casualty?*, *Il diritto marittimo*, Genova, sv. 3, 1994, str. 645.

⁴⁸ S. Derrington - M. White, *Canadian Maritime Law Update: 1995 - 1996*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 3, 1997., str. 454.

⁴⁹ Tetley, *op. cit.*, str. 13 - 14.

⁵⁰ O tome detaljnije C. C. Nicoll, *Significant Carriage of Goods by Sea Reform in New Zealand*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 3, 1995, str. 448.

⁵¹ Vidi Makins, *op. cit.*, str. 645 i Tetley, *op. cit.*, str. 6. Napominjemo da taj zakon regulira samo međunarodnu plovidbu, dok se na domaći prijevoz stvari morem primjenjuje japanski Trgovački zakon (knjiga III i IV) - tako A. J. Bolla Jr., *The (Im)Probable Future in Japanese Charter Parties: The Language of Law*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 1, 1998, str. 115.

⁵² E. J. Broedermann, *China and Admiralty - An Introduction to Chinese Maritime law and U.S. Chinese Shipping Relations*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 3, 1984, str. 434 - 435; Tetley, *op. cit.*, str. 5.

međunarodnih instrumenata, pri čemu je dodala i neka vlastita za koje nema primjera u drugim zakonodavstvima.⁵³

Pomorsko pravo u *Južnoj Koreji* uređeno je Trgovačkim zakonom iz 1962. godine⁵⁴ kojemu su uzor *Haaška pravila*. Taj je zakon izmijenjen 1991. godine unošenjem općenito *Visbyjskih pravila* s nekim elementima *Hamburških pravila*, iako oba međunarodna akta nisu još ozakonjena u Južnoj Koreji.⁵⁵

U *Republici Južnoj Africi* dana 4. srpnja 1986. godine stupio je na snagu Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act*) koji je prihvatio *Haaško - Visbyjska pravila*.⁵⁶ Od 1. rujna 1997. godine prvobitni tekst je promijenjen novim aktom (*Shipping General Amendment Act 1997*) čime je u južnoafričkom pravu ozakonjen i SDR Protokol iz 1979. godine (ni ova država nije potpisala *Hamburška pravila*)⁵⁷.

Novi pomorski kodeksi *Danske, Finske, Norveške i Švedske* stupili su na snagu 1. listopada 1994. godine. Radi se o državama koje su ratificirale i *Haaška* i *Visbyjska pravila* (uključujući i Protokol iz 1979), dok su potpisale *Hamburška pravila*.⁵⁸ Revidirano nordijsko zakonodavstvo razuman je i jednostavan pokušaj da se praznine u *Haaško - Visbyjskim pravilima* popune odgovarajućim odredbama *Hamburških pravila*, a rezultat je originalni tekst koji dosljedno povezuje oba unifikacijska instrumenta.⁵⁹

Ruska Federacija primjenjuje Zakon o trgovačkoj plovidbi (engl. *Merchant Shipping Code*) iz 1968. godine koji je preuzela od bivšeg SSSR-a.⁶⁰

⁵³ Vidi D. Ćorić, Pomorski zakonik Narodne Republike Kine, *Uporedno pomorsko pravo*, Zagreb, 1- 4, 1193, str. 195 - 202; V.P. Ćurčić, Odgovornost pomorskog vozara za teret de lege ferenda, *Pravo u gospodarstvu*, Zagreb, 5, 1997, str. 800 - 802.

⁵⁴ Tako B.K. Min - J.M. West, Limitation of Shipowner's Liability under the Commercial code of Korea, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 1, 1985, str. 26.

⁵⁵ Tetley, *op. cit.*, str. 6 i 12.

⁵⁶ W.A. Ramsden, Maritime Law in South Africa, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 2, 1989, str. 195. Južna Afrika je opozvala *Haaška pravila*, a prihvatila je *Visbyjska*, iako ih nije ratificirala - Tetley, *op. cit.*, str. 5.

⁵⁷ Tako W. Tetley, The Proposed New United States Senate COGSA. The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnatti, 4, 1999., str. 606.

⁵⁸ Poblize o tome vidi A. Philip, Scope of Application, Choice of Law and Jurisdiction in the New Nordic Law of carriage of Goods by Sea, *Il diritto marittimo*, Genova, sv. 2, 1996, str. 309 - 310.

⁵⁹ Opširnije J. Ramberg, New Scandinavian Maritime Codes, *Il diritto marittimo*, Genova, sv. 4, 1994, str. 1223 - 1224, Tetley, *op. cit.*, str. 612 - 613.

⁶⁰ Rezolucijom Vrhovnog savjeta Ruske Federacije od 12. prosinca 1991. godine svi zakoni bivšeg SSSR-a koji nisu u suprotnosti s Ustavom Rusije, važe i na području Rusije - tako F. Berlingieri, The Liability of the Owner for Loss or Damage to the Goods, *Il diritto marittimo*, Genova, sv. 2, 1992, str. 1128.

Taj je zakon inspiriran odredbama *Haaških pravila*, iako ih bivša država nije potpisala, dok Rusija nije ratificirala ni *Visbyjska*, ni *Hamburška pravila*.⁶¹

Poljska je ratificirala *Haaška pravila* 4. kolovoza 1937. godine i unijela ih u svoj Pomorski zakon iz 1961. godine.⁶² *Visbyjska pravila* i Protokol iz 1979. inkorporirani su u zakonski tekst 1986. godine, pa današnje poljsko pomorsko pravo čine *Haaško - Visbyjska pravila*, jer Poljska nije prihvatila *Hamburška pravila*.⁶³

Belgijski zakonodavac ozakonio je *Haaška pravila* unoseći ih u svoj Trgovački zakon iz 1928. godine (knjiga II., poglavlje II.) i to na način da je doslovno preuzet konvencijski tekst uvršten u jedan članak - čl. 91.⁶⁴ Dana 7. rujna 1978. godine Belgija je prihvatila i *Visbyjska pravila*, dok nije potpisnik *Hamburških pravila*.⁶⁵

Njemačka je 1937. godine novelirala 4. knjigu, 4. dio svojega Trgovačkog zakona (*Handelsgesetzbuch - HGB*) iz 1896. godine uključivši u pomorsko-pravnu materiju *Haaška pravila* (inače ratificirana 1. srpnja 1939.). Njemačka nije ratificirala niti *Visbyjska pravila*, niti Protokol iz 1979., želeći izbjeći bilo kakvu radnju koja bi mogla prejudicirati moguću ratifikaciju *Hamburških pravila*, čiji je potpisnik. Ipak, posebnom reformom pomorskog prava, 1986. godine u HGB su unesena oba još neratificirana međunarodna akta.⁶⁶

Pomorski prijevoz u *Francuskoj* reguliran je Zakonom br. 66 - 420 od 18. lipnja 1966. o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima (*Loi no 66 - 420 du 18 juin 1966 sur les contracts d'affretement et de transport maritimes*) i istoimenom Uredbom br. 66 - 1078 od 31. prosinca 1966. o brodarskim... (*Decret no 66 - 1078 du 31 decembre 1966 sur les contracts...*) koji zajedno čine jednu kodifikacijsku cjelinu. Ti se akti temelje na *Haaškim pravilima* koje je Francuska ratificirala 4. siječnja 1937. godine. Oni su revidirani u više navrata (1979., 1986. i 1987.) na način da su u cijelosti inkorporirana

⁶¹ Vidi W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, *Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science*, Trst - Patras, 1998, str. 7.

⁶² *Ibid*, str. 6.

⁶³ Poljska je ozakonila *Visbyjska pravila* 1980. godine, a Protokol iz 1979. prihvatila je 1985. godine - pogledajte J. Lopuski, *Pravo Morskie*, tom II, knjiga 1, Branta, 1998, str. 24, 31 i 450 - 451.

⁶⁴ N.A. Yiannopoulos, *Uniform Rules Governing Bills of Lading, The Brussels Convention of 1924. In the Light of National Legislation*, *The American Journal of Comparative Law*, Baltimore, 4, 1961, str. 380.

⁶⁵ Tetley, *op. cit.*, str. 5.

⁶⁶ Pogledajte o njemačkom zakonu W. Tetley, *The Proposed New United States Senate COGSA . The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, 4, 1999., str. 608; I. Grabovac, *Nova reforma pomorskog prava u Saveznoj Republici Njemačkoj, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, 3 - 4, 1988, str. 360 - 362.

Visbyjska pravila (inače ratificirana 10. prosinca 1977.) i Protokol iz 1979.⁶⁷ Francuska nije potpisala *Hamburška pravila*, ali prati njihovu sudbinu.⁶⁸

Italija uređuje pomorski prijevoz Zakonom o plovidbi (*Codice della navigazione*) iz 1942. godine koji se oslanja na *Haaška pravila* ratificirana 7. listopada 1938. godine.⁶⁹ Međutim, talijanski je zakonodavac naknadno prihvatio *Visbyjska pravila* i Protokol iz 1979. godine, a oni su stupili na snagu 22. studenog 1985. godine.⁷⁰ Ni Talijani nisu potpisali, niti su pristalice *Hamburških pravila*.⁷¹

Jugoslavija primjenjuje svoj Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine koji se osniva na *Haaškim pravilima* (ratificiranim 17. travnja 1959. godine), ali sadrži i neka rješenja *Visbyjskih pravila*, iako ona nisu službeno prihvaćena.⁷² Jugoslavija nije potpisala *Hamburška pravila*.⁷³

Republika Slovenija je stjecanjem neovisnosti dana 25. lipnja 1991. godi- na preuzela Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine bivše Jugoslavije, a od tada se smatra i strankom *Haaških pravila*.⁷⁴ Sloveniju ne obvezuju ni *Visbyjska* (iako se ona nalaze u zakonskom tekstu), ni *Hamburška pravila*.⁷⁵ Uskoro se očekuje donošenje novog Pomorskog zakonika u kojem će slovenski zakonodavac odlučiti hoće li prihvatiti *Haaško - Visbyjska pravila* i Protokol iz 1979. ili *Hamburška pravila*, jer ga na to obvezuje *Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije iz 1991.*⁷⁶

Bugarska do sada nije članica niti jednog akta na području međunarodnog prijevoza stvari morem, ali je u njenom Zakonu o pomorskoj plovidbi iz 1970. godine očit utjecaj *Haaških pravila*.⁷⁷

⁶⁷ Detaljnije W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, *Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science*, Trst - Patras, 1998, str. 5; I. Grabovac, *Revizija nekih odredaba o teretnici i odgovornosti brodaru u prijevozu stvari u Francuskoj*, *Adrias*, Split, 2, 1988, str. 257.

⁶⁸ Tetley, *op. cit.*, str. 5.

⁶⁹ *Ibid*, str. 6.

⁷⁰ Tako I. Tullio, *Codice della navigazione*, Milano, 1992, str. 453; R. Clerici, *Sull'entrata in vigore delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico*, *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, Padova, 1, 1986, str. 21 - 22.

⁷¹ Tetley, *op. cit.*, str. 6.

⁷² Vidi Č. Pejović, *Identitet prevozioca kod ugovora o tajm čarteru*, *Pravni život*, Beograd, 11 (tom III, tematski broj Postojeće i buduće pravo), 1996, str. 315 - 338.

⁷³ Tetley, *op. cit.*, str. 7.

⁷⁴ *Ibid*, str. 7.

⁷⁵ Poblizhe M. Pavliha, *Prevozno pravo*, Ljubljana, 2000, str. 97 i 109.

⁷⁶ Tako M. Pavliha, *The Future of Transport Law in Slovenia*, *Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science*, Trst - Patras, 1998, str. 28 - 29.

⁷⁷ Poblizhe S. Stalev, *Pomorsko trgovačko pravo*, Sofija, 1991, str. 141; M. Marinov, *Bulgaria, Conflict of Maritime Laws* (dio u knjizi W. Tetley, *International Conflicts of Law - Common, Civil and Maritime*), Montreal, 1994, str. 882.

Grčki Zakon o pomorskom privatnom pravu (*Code of Private Maritime Law*) iz 1958. godine slijedio je *Haaška pravila*, iako ih je Grčka ratificirala tek 23. ožujka 1993. godine, kada su prihvaćena i *Visbyjska pravila*, pa su tako danas na snazi *Haaško - Visbyjska pravila*.⁷⁸ Grčka nije potpisnik *Hamburških pravila*.⁷⁹

6. ZAKLJUČAK

Stanoviti utjecaj Haaško-Visbyjskih pravila (uključujući i Protokol iz 1979.) na Hamburška pravila je očit. Dugogodišnja uspješna primjena Haaško-Visbyjskih pravila, afirmirana i sudskom praksom, morala je nužno utjecati i na određena rješenja u Hamburškim pravilima. U (budućoj) supostojećoj primjeni obiju konvencija mogu se očekivati sukladna tumačenja istih ili srodnih instituta. Ipak, u onom dijelu - u kojem Hamburška pravila donose nova rješenja ili u regulaciji znatno odstupaju od dosadašnjih stajališta - Haaško-Visbyjska pravila ne mogu utjecati. Nasuprot, nije zamislivo da bi Hamburška pravila, kao međunarodni instrument koji je kasnije izglasan, imala bilo kakvu snagu djelovanja na Haaško-Visbyjska pravila (uz napomenu da su Hamburška pravila izrazito utjecala na Konvenciju Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.). Ipak, u spomenutoj (budućoj) usporednoj primjeni jednih i drugih pravila nije isključeno da bi u uređenju odnosa s istim ili sličnim izričajima u tekstu, u sustavu Hamburških pravila moglo biti suvremenih tumačenja u sudskoj praksi.

U radu smo Haaška i Visbyjska pravila uzimali kao jedinstveni međunarodni akt i uspoređivali ga s rješenjima iz Hamburških pravila. Međutim, ne može se zaobići realna situacija u primjeni s različitim sustavima odgovornosti. Ta činjenica stvara nesigurnost i pravnu zbrku što ne pridonosi ujednačavanju pomorskog prava na području prijevoza stvari. Dvojbena je bi li i nova kompromisna konvencija bila prihvaćena od respektabilnog broja država.

Kako u takvoj aktualnoj situaciji postupiti u Republici Hrvatskoj? Smatramo da valja pričekati s ratifikacijom Hamburških pravila. U

⁷⁸ Tako P. Avrameas, Greece, Conflict of Maritime Laws (dio u knjizi W. Tetley, *International Conflicts of Laws - Common, Civil and Maritime*), Montreal, 1994, str. 919.

⁷⁹ Tetley, *op. cit.*, str. 6.

današnjoj konstelaciji pomorsko gospodarskih i političkih odnosa Republici Hrvatskoj još odgovaraju Haaško-Visbyjska pravila, što se potvrdilo i ratifikacijom tih pravila (zajedno s Protokolom iz 1979. godine), pa tekst našeg Pomorskog zakonika u tom dijelu za sada ne bi trebalo mijenjati. Uostalom, većina analiziranih inozemnih legislativa svojim rješenjima potvrđuju ovo mišljenje.⁸⁰

⁸⁰ Vidi I. Grabovac - D. Bolanča, *Prijevoz robe morem - problematika ujednačavanja, Uporedno pomorsko pravo*, Zagreb, 1 - 4, 1995, str. 47. Inače, Čurčić smatra da Pomorski zakonik treba mijenjati, te predlaže i obrazlaže te promjene smatrajući da su one u skladu s osnovnim smjernicama razvoja u drugim zemljama i na međunarodnoj razini - vidi detaljnije *op. cit.*, str. 812 - 828.

Summary

THE PROBLEM OF THE INTERNATIONAL REGULATION OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA - A PROPOSAL OF THE UNIFICATION

The fact that some states are bound by the Hague-Visby Rules (or, either the Hague or the Visby Rules, the Protocol 1979 must be taken into consideration, too), and the other states are ready to apply the Hamburg Rules, or other combination with the Hague-Visby Rules, does not contribute to the unification of maritime law in the field of carriage of goods. There is the view that the unification of the carriage of goods by the sea would be best promoted by a modern conception of a new convention which would on the basis of past experience serve the interests of both the vessel and the cargo in the optimum way. It is for the purposes of such unification that this paper seeks to find common solutions, i.e. the same or similar legal regulations in both international conventions. However, considerable differences in solutions are also evident, and the Hamburg Rules contain provisions which regulate entirely new relations. The authors expound the work of International Maritime Committee (Comité maritime international - CMI) and the various opinions of the National Member Associations. Finally, many various comparatively legal solutions are represented.