

# ROTTERDAMSKA PRAVILA – NOVI POKUŠAJ MEĐUNARODNOPRAVNOG UREĐENJA ODGOVORNOSTI ZA POMORSKI PRIJEVOZ STVARI I S NJIME POVEZANIH DRUGIH GRANA TRANSPORTA

Prof. dr. BORISLAV IVOŠEVIĆ\*

UDK 347.795.3 : 347.440.16

347.447.54 : 347.763

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 12.3.2013.

Prihvaćeno za tisak: 22.5.2013.

*U članku autor daje prikaz rješenja usvojenih u Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem, usvojenoj Rezolucijom UN od 11. prosinca 2008. godine, a otvorenoj za potpisivanje u Rotterdamu 23. rujna 2009. godine, pod preporučanim nazivom "Roterdamska pravila".*

*Nakon uvodne analize stanja prava do donošenja ove nove Konvencije, konstatira se da se u materiji međunarodnog reguliranja pomorskih prijevoza po prvi puta, nakon što su Haška, Haško-Vizbijska i Hamburška pravila uređivala pitanje vozareve odgovornosti za robu koju je primio na prijevoz, regulira pomorskoprijevozni ugovor u cijelosti i uz dodatno reguliranje dijelova prijevoznog puta koji prethode ili slijede pomorski prijevoz. Autor daje prikaz sadržaja Roterdamskih pravila u cijelosti. Pritom se posebna pažnja posvećuje brojnim novim subjektima, institutima, dokumentima, te rješenjima koja se u Konvenciji zauzimaju, uvijek uz nastojanje da izlaganja budu potkrijepljena, ili pak kritički sagledana, u svjetlu do sada usvojenih rješenja pravne teorije, te poslovne i sudske prakse.*

*Autor u zaključku iznosi i sučeljava oprečne stavove koji se u literaturi iznose, zauzima svoj stav prema njima i rješenjima sadržanima u Konvenciji, te razmatra moguća rješenja de lege ferenda za donošenje jednog prihvatljivog i racionalnog pravnog sistema odgovornosti za robu u prijevozu (pomorskom i multimodalnom) na međunarodnom planu.*

**Ključne riječi:** *ugovor o prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem; obveze i odgovornost vozara; obveze i odgovornost krcatelja; prijevozna isprava i elektronički prijevozni zapis; izvršitelj i pomorski izvršitelj; stranka s pravom nadzora; količinski ugovor.*

## 1. UVOD

Odgovornost pomorskog vozara za teret koji je primljen na prijevoz jedno je od ključnih pitanja pomorskog prava, koje se ukazuje kao specifično u odnosu na rješenja građanskog i privrednog prava, kao i na druge grane transportnog prava.<sup>1</sup>

\* Dr. Borislav Ivošević, redovni profesor u mirovini, e-mail: boroi@ptt.rs.

<sup>1</sup> U ovom radu engleski termin "carrier" označavat ćemo terminom "vozar", s obzirom da je on bio važeći, (pored osnovnog termina brodar), prije i nakon donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine, posebno u stručnoj i znanstvenoj literaturi. U hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004. godine usvojen je termin "prijevoznik".

Pravni režim odgovornosti vozara za robu koju je primio na prijevoz, kako za pravo koje je bilo u primjeni u Jugoslaviji, tako i za pravo većine zemalja u svijetu, posebno onih koje se smatraju vodećim pomorskim državama, uspostavljen je u materiji teretnice Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine, potpisanom u Bruxellesu, poznatijoj kao Haška pravila.<sup>2</sup> Pravila o odgovornosti brodarka za teret koji je primio na prijevoz, kako su ustanovljena Haškim pravilima, široko su prihvaćena u pomorskim poslovnim krugovima, tako da je ova međunarodna konvencija uvijek isticana kao primjer uspješne unifikacije pomorskog prava. Kasnije (1968. godine) ova je Konvencija dopunjena jednim Protokolom koji je nazvan Vizbijska pravila (Visby Rules), kojim su izvršene neke dopune koje su vodile računa o unaprijeđenoj tehnologiji prijevoza tereta morem putem paleta i kontejnera i definiranja, s tim u vezi, pojma jedinice tereta (unit of cargo), dopuni režima utvrđivanja gornje granice odgovornosti uvodeći i ograničenje po kilogramu tereta koji se prevozi, u slučajevima kada je to povoljnije. Ovako ustanovljeni režim odgovornosti za teret postao je poznat kao Haško-Vizbijska pravila (Hague-Visby Rules).<sup>3</sup>

Bruxelleska konvencija o teretnici do danas je u primjeni skoro 80 godina, a u SAD-u primjenom Harter Act-a više od jednog stoljeća. Principi i pravila koji su ovim dokumentima usvojeni već su duboko utemeljeni u pomorskim trgovačkim krugovima, a i među pomorskim pravnicima. Ovako ustanovljen režim odgovornosti vozara za teret počiva na nekoliko fundamentalnih postulata među kojima su:

- obveza upotrebe dužne pažnje (due diligence) da brod bude osposobljen za plovidbu (seaworthy) i za prijevoz ugovorenog tereta (cargoworthy) prije i na početku putovanja (before and at the beginning of the voyage);

<sup>2</sup> Donošenju Haških pravila prethodio je sukob između SAD-a, u to vrijeme vodeće zemlje korisnika brodarskih usluga, i Velike Britanije, kao najvećeg brodograditeljskog zemlje, koja se preko naklonosti domaćih sudova široko koristila tzv. klauzulama neodgovornosti, otklanjajući skoro u svemu odgovornost za teret koji bi njihovi brodograditelji primili na prijevoz. Da bi ukinuli ovakvo negativno stanje, SAD 1893. godine donose zakon kojim ograničavaju, odnosno proglašavaju ništavim, ovakve brojne odredbe o isključenju odgovornosti i nastoje uspostaviti fer balans između prijevoznika i korisnika njihovih usluga u slučajevima trgovine sa SAD-om. Taj zakon poznat je kao Harter Act, po imenu senatora koji ga je predložio. Nakon ovoga, dolazi do inicijative da se ovo pitanje uredi na međunarodnom planu. Početni naponi ometeni su Prvim svjetskim ratom, a nakon njegovog završetka zainteresirane strane su prvo namjeravale riješiti problem setom privatnih (nedržavnih) pravila koja su usvojili u Hagu 1921. godine i nazvali ih Haška pravila. Međutim, kako ta pravila nisu donijela željeni rezultat, sazvana je međunarodna konferencija na kojoj je u Bruxellesu 1924. godine donesena Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, ali popularni naziv Haška pravila i dalje je zadržan.

<sup>3</sup> Jugoslavija je usvajajući Zakon o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova iz 1959. godine u domaće pravo unijela režim Haških pravila, a donošenjem Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine prihvaćena su i određena rješenja Protokola iz 1968. godine (Vizbijska pravila), mada ne sva, jer, na primjer, nije prihvaćeno rješenje o obračunu visine odgovornosti po kilogramu. Na Haško-Vizbijskom sistemu temelji se i novo hrvatsko i slovensko pomorsko pravo, a u Crnoj Gori i Srbiji u imovinskompravnom dijelu još uvijek nije promijenjen Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

- oslobađanje vozara (carrier) od odgovornosti u slučaju ako je do gubitka i štete na teretu došlo uslijed propusta u plovidbi i rukovanju brodom (tzv. nautička greška – nautical fault). Uvođenjem ovog značajnog isključenja, još od Harter Act-a uvedeno je i pravilo da je vozar u svemu odgovoran za greške i propuste vezane za rukovanje i čuvanje tereta, te da su ništave sve klauzule koje bi vodile isključenju ove njegove (komercijalne) odgovornosti;
- prinudnopravni režim Haških pravila primjenjuje se na prijevoze koji se vrše uz izdavanje teretnice ili slične isprave, a na charter partije samo ako je došlo i do izdavanja teretnice, počevši od momenta kada se odnosi između vozara i imatelja teretnice započnu ravnati prema toj ispravi;
- pored osnovnog oslobađanja od odgovornosti zbog “nautičke greške” Konvencija predviđa i jedan dosta široki krug događaja i okolnosti koji, ako se dogode, odnosno postoje, dovode do oslobađanja broдача od odgovornosti, s time što je strana koja tvrdi da se nešto dogodilo ili nije, ili da nešto postoji ili ne, dužna to i dokazati;
- kada se ustanovi da je vozar odgovoran za gubitak ili štete na teretu, Konvencija (i Protokol iz 1968. godine) daju pravo vozaru da dodatno ograniči svoju odgovornost po jedinici tereta do određenog gornjeg iznosa, a kako je to predviđeno Haškim pravilima, odnosno kasnije i usvojenim Protokolom.

Ovaj je pravni režim u okviru Ujedinjenih naroda, a posebno od strane UNCTAD-a, došao pod kritiku novooslobođenih zemalja u svijetu, Afrike i Azije, koje su se zalagale za ustanovljenje pravnog režima koji bi više odgovarao korisnicima prijevoznih usluga.<sup>4</sup> Na njihovu inicijativu 1978. godine usvojena su u domeni vozareve odgovornosti za teret Hamburška pravila koja su značila bitan otklon u odnosu na pravni režim Haško-Vizbijskog sistema.

Usporedo s pitanjima vezanim za odgovornost prijevoznika u jednoj grani transporta zbog sve veće povezanosti transportnih operacija po principu “od vrata do vrata” (door to door) preuzeta su unifikacijska nastojanja da se pronađe prihvatljiv međunarodnopravni režim za mješoviti transport. Pravni režim koji je trebalo uspostaviti bio je usko povezan s uspostavljanjem kriterija za reguliranje

<sup>4</sup> Šezdesetih godina prošlog stoljeća došlo je do ukidanja kolonijalnog sistema u svijetu i do naglog formiranja velikog broja novih nezavisnih država, prvenstveno na tlu Afrike i Azije. U okviru UN-a te države su bile udružene u tzv. Grupu 77 da bi bolje štatile svoje političke i ekonomske interese. Jugoslavija, kao tada nesvrstana zemlja, politički je pripadala ovoj grupi država, mada njezini ekonomski interesi nisu bili uvijek podudarni s tim državama, pa ni u području pomorstva. Brojne konvencije i pravila koji su u tom periodu doneseni za područje pomorstva i transporta s ambicijom uvođenja novog svjetskog ekonomskog poretka, reklo bi se s posebnim osvrtom na pomorstvo i transport, nisu imali većeg uspjeha u međunarodnim pomorskim krugovima. (O ovome vidi, B. Ivošević, *The Goals and Significance of the Newly Adopted International Conventions in Private Maritime Law within the New International Maritime Order, Proceedings & Report*, Vol. 18-19, Florida State University, 1984-1985, str. 58 - 63.

odgovornosti u okviru cjelovite prijevozne operacije u kojoj učestvuju najmanje dva različita prijevozna sredstva i ustanovljenjem jedne prijevozne isprave koja bi pratila takvu prijevoznu operaciju. Da se odgovorajuća međunarodna konvencija donese, napori su vršeni od strane Međunarodnog instituta za izjednačene privatnog prava (UNIDROIT) u Rimu, koji je 1965. godine pripremio nacrt Konvencije o ugovoru o međunarodnom mješovitom prijevozu robe. Kako ovaj nacrt nije usvojen, rad je preuzeo Međunarodni pomorski odbor (CMI), koji je na Konferenciji u Tokiju 1969. godine donio svoj nacrt poznat kao Tokijska pravila i iste godine u Rimu je sazvana konferencije s ciljem da uskladi navedene nacрте i pronade zajedničko rješenje. Rješenje je bilo kompromisno utoliko što pomorski prijevoz ne bi bio jedan od obveznih između najmanje dvije vrste prijevoza. Međutim, do završnog dokumenta opet nije došlo zbog protivljenja država, kao što su npr. SAD i Kanada, ali protivljenja je bilo i od strane zemalja u razvoju.<sup>5</sup>

Rad na izradi jednog međunarodnog dokumenta nastavljen je od strane IMCO-a i ECE-a i završio je izradom nacрта tzv. TCM pravila 1972. godine, koji također nije proveden u život. Sve ovo rezultiralo je donošenjem, od strane pomorsko-trgovačkih krugova i organizacija, određenog broja teretnica koje su pokrivala, a i danas to čine, cjelokupnu prijevoznu operaciju kada se radi o mješovitim prijevozima.<sup>6</sup> Ipak, nastojanjem, u prvom redu zemalja u razvoju, u okviru UN-a usvojena je 1980. godine Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Ovaj međunarodnopravni dokument pitanje mješovitog prijevoza rješava uvođenjem posebnog subjekta ovakve vrste transportne aktivnosti (MTO–Multimodal Transport Operator) koji zaključuje i izvršava poseban ugovor za ovakvu vrstu prijevoza uz izdavanje jedinstvene prijevozne isprave za cijeli prijevozni put. Naravno, Konvencija uvodi i vlastiti sistem odgovornosti za teret koji je primljen na prijevoz, koji se razlikuje od onih usvojenih u drugim granama transporta, a posebno u pomorskom. Doduše, smatra se da se kod usvajanja rješenja u ovoj Konvenciji krenulo i od činjenice da će zbog izmjena u sistemu odgovornosti za pomorski prijevoz robe, koji je bio usvojen u Hamburškim pravilima, biti manje teškoća s integriranjem pomorskopravne odgovornosti u ukupni i jedinstveni sistem odgovornosti multimodalnog prijevoza prema Konvenciji iz 1980. godine. Hamburška pravila, koja su donesena 1978. godine, a 1992. godine stupila na snagu, ipak nisu bila šire prihvaćena i usvojena u pomorskim trgovačkim krugovima, a istu sudbinu doživjela je i Konvencija o multimodalnom prijevozu, koja nikada i nije stupila na snagu.<sup>7</sup> Zbog ovakve sudbine

<sup>5</sup> Više o ovome I. Grabovac, *Prijevoz stvari s više prijevoznika*, Split, 1976. godina.

<sup>6</sup> Na primjer, Međunarodna trgovačka komora 1973. godine donosi Jedinstvena pravila o ispravi mješovitog prijevoza, a CMI Opće uvjete za ispravu mješovitog prijevoza, a poznato je da se i danas, kada su mješoviti prijevozi u pitanju, najviše upotrebljava teretnica koju je usvojilo Udruženje međunarodnih špeditera (FIATA) 1970. godine, poznata kao FIATA Bill of Lading.

<sup>7</sup> Zanimljivo je da je Kina 1992. godine, sa stupanjem na snagu 1. srpnja 1993., nakon 40 godina rada

ovog međunarodnopravnog dokumenta čini se da je i dalje logična i primjenljiva konstatacija koju je tim povodom izrekao Prof. Grabovac da “do sada svi brojni pokušaji međunarodne kodifikacije nisu uspjeli, a pitanje je i kada će se izglasati odgovarajući međunarodni instrument”.<sup>8</sup>

S obzirom na naprijed prikazano stanje, Haško-Vizbijska pravila i dalje su onaj pravni režim koji je najviše u primjeni u svijetu i pokušaji da se on promjeni doživjeli su, barem do sada, neuspjeh. Da će Haško-Vizbijski sistem odgovornosti vozara za teret biti i dalje branjen potvrđuje se i time što je, neposredno nakon usvajanja Hamburških pravila 1978. godine, već 1979. na inicijativu CMI-a usvojen Protokol o izmjenama Haško-Vizbijskih pravila kojim su u ovaj sistem odgovornosti vozara kao obračunsku jedinicu za utvrđivanje gornje granice odgovornosti uvedena posebna prava vučenja, čime su i ova Pravila usaglašena s obračunskim sistemom koji je postao općeprihvaćen u transportnom pravu i ujedno je poslana poruka privrženosti ovom sistemu odgovornosti i nakon donošenja Hamburških pravila.<sup>9</sup>

## 2. ROTERDAMSKA PRAVILA I OSNOVNI RAZLOZI ZA NJIHOVO DONOŠENJE

Donošenje Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem uslijedilo je 30 godina nakon donošenja Hamburških pravila i 28 godina poslije Konvencije UN o multimodalnom prijevozu. Konvencija je donesena u Roterdamu, pa je i dobila, kako je rečeno, preporučeni naziv Roterdamska pravila (Rotterdam Rules).<sup>10</sup> Ova Konvencija ima za cilj uvođenje u pomorsko pravo, ali i uopće u transportno pravo, novog sistema odgovornosti za teret kada se prijevoz vrši morskim putem, ali i u slučajevima mješovitog prijevoza pod uvjetom da se uvijek jedan dio prijevoznog puta vrši morem, polazeći od premisa da je pravni režim Haških pravila prevladan, a da Hamburška pravila nisu šire prihvaćena. Roterdamska pravila su, međutim, ambiciozan pravni poduhvat u kojem je sa 96 članaka raspoređenih u 18 glava uređeno ne samo pitanje odgovor-

---

donijela svoj Pomorski imovinski zakonik u kojem je odgovornost vozara regulirala prema odredbama Hamburških pravila (vidi, Felix W. H. Chan, In search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: Chinas Position on Rotterdam Rules, *Journal of Maritime Law & Commerce*, April, 2009).

<sup>8</sup> Vidi I. Grabovac, op. cit., str. 82-83.

<sup>9</sup> Obračunska jedinica po Haškim pravilima prvobitno je bila 100 zlatnih funti, da bi nakon Drugog svjetskog rata ugovorom o “zlatnoj klauzuli” ustanovljena na 200 funti, a Vizbijskim pravilima odgovornost je ograničena na 10.000 Poenkareovih franaka po jedinici tereta ili koletu i 30 franaka po kg/težine. Posebna prava vučenja u Hamburškim pravilima ustanovljena su na 835 obračunskih jedinica po koletu ili jedinici tereta i 2,5 obračunskih jedinica po kilogramu, a Protokolom iz 1979. godine, koji je stupio na snagu 1984., ti odnosi su 666,67 obračunskih jedinica po jedinici tereta i 2 obračunske jedinice po kilogramu.

<sup>10</sup> U ovom radu, pored naziva Roterdamska pravila, koristimo i nazive: Konvencija, Pravila, ili skraćenicu: RP, uz navođenje odgovarajućeg dijela teksta (glave ili članka Konvencije).

nosti vozara za robu primljenu na prijevoz, (i naravno, utvrđivanja odgovarajuće prijevozne isprave), već i cjelovitost ugovornog odnosa u pitanju koje podrazumijeva iscrpno reguliranje prava i obveza obje ugovorne strane, kao i mnogih drugih pitanja s ciljem utvrđivanja sveobuhvatnog pravnog režima koji treba regulirati prijevoz morem i, u određenim situacijama, one kopnene prijevoze koji se na taj prijevoz nadovezuju ili mu prethode.

Konvencija obiluje i brojnim novinama, bilo na način da se uvode potpuno nova, do tada u pomorskopravnoj regulativi i praksi nepoznata rješenja uz uvođenje novih subjekata, ili se neka postojeća modificiraju uz nastojanje da se što detaljnije i, po mišljenju autora Konvencije, preciznije i jasnije obrade.<sup>11</sup>

Rad na donošenju Roterdamskih pravila započeo je od strane UNCITRAL-a (United Nations Commission on International Trade Law) 2001. godine s ciljem da se pripremi jedan međunarodnopravni instrument koji bi regulirao prijevoz koji se vrši "od vrata do vrata" (door to door transport) uvijek s obvezom da jedan dio, može se slobodno reći glavni dio, prijevoznog puta bude pomorski prijevoz, a završen je usvajanjem Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem 3. srpnja 2008. godine. U Rezoluciji Generalne skupštine UN-a od 11. prosinca 2008. godine i Preambuli Konvencije odaje se priznanje doprinosu i uopće učinku Haško-Vizbijskih, ali i Hamburških pravila, harmonizaciji prava koje regulira prijevoz robe morem, međutim, odmah se naglašava da tehnološki i komercijalni razvoj koji se dogodio od usvajanja tih međunarodnih dokumenata zahtijeva njihovu konsolidaciju i modernizaciju. Također se ukazuje na nedostatak općeobvezujućeg međunarodnog dokumenta koji bi jedinstveno pratio ugovor o pomorskom prijevozu i drugim granama prijevoza. Jasno se ističe da dosadašnji međunarodnopravni režim nije u potpunosti osiguravao ravnopravnost učesnika u međunarodnoj pomorskoj trgovini, te da je propustio osigurati uniformnost i uzeti u obzir modernu transportnu praksu, uključujući kontejnerizaciju, prijevoze od vrata do vrata i upotrebu elektroničkih transportnih dokumenata.

Polazeći od naprijed navedenih nedostataka i mana postojećeg pravnog režima u ovom području, onako kako ih u ovim dokumentima vidi Generalna skupština UN-a, Rezolucija izražava uvjerenje "da će usvajanje uniformnih pravila modernizirati i harmonizirati režim koji regulira međunarodni prijevoz robe koji uključuje i pomorski prijevoz, te povećati pravnu sigurnost, unaprijediti efika-

---

<sup>11</sup> Kate Lanan, pravnic UNCITRAL-ovog sekretarijata u Beču, u članku "The Launch of the Rotterdam Rules" navodi da su novine Roterdamskih pravila: reguliranje prijevoza od vrata do vrata; normiranje upotrebe elektroničkog prijevoznog zapisa; unaprjeđenje normi o kontejnerskom prijevozu; više izbalansiran pristup reguliranju odgovornosti vozara; samostalna (direktna) odgovornost pomorskog izvršitelja; uvođenje nadzorne stranke i reguliranje prava nadzora; novi iznosi ograničenja odgovornosti vozara; detaljno reguliranje predaje robe primatelju; uvođenje pravila za utvrđivanje identiteta vozara; detaljno reguliranje krateljevih obveza; reguliranje zastarjelosti; pravila o sudskoj nadležnosti i arbitraži, te sloboda ugovaranja kod količinskog ugovora.

snost i komercijalnu predvidljivost u području međunarodnog prijevoza robe, te ukloniti prepreke tokovima međunarodne trgovine među državama i stvoriti nove mogućnosti za pristup nekada udaljenih stranaka od svjetskih trgovačkih tržišta i tako igrati odlučujuću ulogu u unapređenju te trgovine i ekonomskog razvoja, kako na domaćem, tako i na međunarodnom planu”.

Rezolucija, mora se reći, s pravom ukazuje i na činjenicu da krcatelji i prijevoznici nemaju mogućnost koristiti se jednim obvezujućim i izbalansiranim općim režimom koji bi potpomogao izvršenju prijevoznih ugovora koji uključuju razne vidove transporta, a što je vidljivo iz sumarne analize koju smo izvršili kao uvod u ova naša izlaganja.<sup>12</sup>

### 3. OSNOVNI POJMOVI I DEFINICIJE ROTERDAMSKIH PRAVILA

Roterdamska pravila prvo daju definicije pojmova koji će se koristiti u njima i tu je zaista dosta novina i do sada nepoznatih pojmova u pravnoj teoriji i tehnici donošenja međunarodnih dokumenata u ovom području.

U članku 1. st. 1. definira se ugovor o prijevozu (contract of carriage) kao ugovor kojim vozar (carrier) uz plaćanje vozarine, preuzima prijevoz stvari iz jednog mjesta u drugo. Predviđa se da se prijevoz vrši morem, a da se može odnositi i na druge vidove prijevoza kao dodatne pomorskom, čime se odmah određuje i *sea-des materiae* koju Roterdamska pravila reguliraju. Također se određuje da se Pravila odnose i na tzv. “volume contract”, za koji je Vesna Polić Foglar upotrijebila termin “količinski ugovor”, a putem kojeg se vrši prijevoz određene količine robe u više uzastopnih prijevoza tijekom određenog vremenskog perioda, pa treba razumjeti da se i u slučaju ove vrste ugovora može raditi o mješovitom prijevozu.<sup>13</sup>

Roterdamska pravila definiraju, pored izdvojenosti količinskog ugovora, dvije vrste prijevoza u pomorskom transportu. Prvo, određuju da postoji linijski prijevoz (liner transportation), znači prijevozni servis koji se nudi javnosti kroz oglašavanje ili na drugi sličan način i uključuje prijevoz brodom koji vrši plovidbu na osnovi redovnog reda polazaka između određenih luka u skladu s javno objavljenim datumima plovidbe, a sve ostale vidove plovidbe definira kao “nelinijski prijevoz” (non liner transportation), čime uvodi novi termin (doduše ne i novi pojam – primjedba B. I.) u pomorsko brodarstvo, koji označava slobodnu – trampersku plovidbu (tramp shipping), što će kasnije u pojedinim rješenjima biti kombinirano s određenim dodatnim detaljima.

---

<sup>12</sup> O izrazitom stanju “deunifikacije” u materiji odgovornosti pomorskog brodarstva za teret koji je primio na prijevoz i uopće o problemima izvršenja pomorskih i multimodalnih prijevoza vidi Skorupan Wolff, Unifikacija pomorskog prijevoza stvari – aktualno pravno ređenje i otvorena pitanja, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 2010., str. 169 - 210.

<sup>13</sup> Vidi Vesna Polić Foglar, Količinski ugovor prema Roterdamskim pravilima, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 2010, str. 211-220. Termin “količinski ugovor” bit će korišten i u ovom radu.

Pored vozara i krcatelja (shipper) kao dvije ugovorne strane koje zaključuju ugovor o prijevozu, Roterdamska pravila predviđaju i definiraju i druge subjekte kao osobe koje sudjeluju u prijevoznom poslu, bilo na strani vozara, gdje se pojavljuje i definira “izvršitelj” (performing party) i, posebno, “pomorski izvršitelj” (maritime performing party) ili na strani krcatelja, gdje pored krcatelja može postojati i krcatelj naznačen u prijevoznoj ispravi (documentary shipper) ili uvođenjem subjekta koji ima kontrolu nad izvršenjem ugovorne operacije, tzv. “stranke s pravom nadzora” (controlling party). Pravila dalje određuju kako i pod kojim uvjetima subjekt ugovora može steći zakonita prava prema prijevoznoj ispravi s time što se više ne govori o teretnici (bill of lading) već o transportnom dokumentu, odnosno prijevoznoj ispravi (transport document), a ako je ista izdana u elektroničkoj formi, onda se naziva “elektronički prijevozni zapis” (electronic transport record).

Naravno da centralno mjesto zauzima reguliranje vozareve odgovornosti za teret koji je primio na prijevoz, ali značajna su i rješenja usvojena za obveze i odgovornost krcatelja, trajanje odgovornosti, te pitanja povezana s isporukom (predajom) robe. Uređeno je i pitanje zastarjelosti, sudska nadležnost i postupak, kao i arbitraža, kogentnost ugovornih odredbi, te nabrojanje pitanja koja nisu uređena Konvencijom.

#### 4. POLJE PRIMJENE I TUMAČENJE ROTERDAMSKIH PRAVILA

Konvencija (članak 2. RP), a to proizilazi i iz osnovnog pristupa Rezolucije UN-a, propisuje da se njezino tumačenje treba vršiti uzimajući u obzir njezin međunarodni karakter i potrebu da se promovira uniformnost u njezinoj primjeni i princip pridržavanja savjestnosti i dobre vjere u međunarodnoj trgovini.

U cilju pravne sigurnosti ističe se potreba poštivanja pisane forme u komunikaciji između subjekata ugovora i upotrebe elektroničke komunikacije uz prethodnu međusobnu suglasnost (članak 3. RP).<sup>14</sup>

Člankom 4. st. 1. predviđa se da se vozar, pomorski izvršitelj, zapovjednik, posada i bilo koja druga osoba koja pruža usluge na brodu, te službenici vozara ili pomorskog izvršitelja mogu koristiti svakom obranom ili ograničenjem odgovornosti koje pruža Konvencija u bilo kojem sudskom ili arbitražnom postupku koji je pokrenut radi gubitka, štete ili zakašnjenja u predaji robe ili povrede bilo koje druge obveze iz Konvencije. Stavkom 2. istoga članka takva prava priznaju

---

<sup>14</sup> Prof. Berlingieri u radu “An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules”, *Il Diritto Marittimo*, Fase. 1-2012, navodi da se obveza poštivanja pisane forme prilikom obavještanja, potvrda, suglasnosti, dogovora i izjava u međusobnoj komunikaciji ugovornih strana u svim člancima kako je to nabrojeno u čl. 3 RP može vršiti samo pisanim putem, dok usmeno dokazivanje ne bi bilo dozvoljeno, uz analizu pravnog učinka propusta pisane forme u svakom pojedinom slučaju.



se i krcatelju, krcatelju iz isprave, te njihovim podugovarateljima, agentima ili službenicima.<sup>15</sup>

Polje primjene Roterdamskih pravila regulirano je u drugoj glavi (članci 5.-7. RP). Ovim odredbama promovira se međunarodnopravni režim prijevoza robe morem (u cijelosti ili djelomično), što znači da se Pravila primjenjuju ako su mjesto prijema i mjesto predaje robe u različitim državama i ako su ukrcajna i iskrcajna luka pomorskog dijela prijevoznog puta u različitim državama, i pod uvjetom da se prema ugovoru o prijevozu, bilo mjesto prijema ili predaje, ili luka ukrcaja ili iskrcaja, nalaze na teritoriji neke od država ugovornica.

Posebno se ističe da se Roterdamska pravila primjenjuju bez obzira na nacionalnost broda, vozara, izvršitelja, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge zainteresirane strane, čime se ističe da se pravni režim ovih pravila bazira na principu teritorijalnosti, a uz isključenje principa nacionalne pripadnosti učesnika.

I pored nastojanja za što širom obuhvatnošću, izvan polja primjene Konvencije ostali su prijevozi u linijskoj plovidbi, ako se obavljaju uz zaključenje čarter partija ili drugih ugovora za upotrebu broda ili prostora na brodu, a u nelinjskom (slobodnom) prijevozu generalno ne dolazi do njezine primjene, osim ako se ta vrsta prijevoza vrši bez postojanja čarter partije ili drugog ugovora o upotrebi broda ili bilo kojeg brodskog prostora ili ako se vrši uz izdavanje prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa (čl. 6. RP).

Uvođenjem naprijed navedenih izuzetaka vezanih za načine prijevoza i upotrebe čarter partija i prijevoznih isprava, Konvencija ostaje bliska pravnom režimu Haško-Vizbijskih i Hamburških pravila, a istovremeno i proširuje polje svoje primjene u slučajevima kada nema zaključenog ugovora (bilo kojeg tipa) među ugovornim stranama, što proizilazi iz jednog od suštinskih nastojanja Konvencije da primjena Roterdamskih pravila nije isključivo vezana za prijevoze koji se vrše uz izdavanje teretnice, kao što je to slučaj s Haškim i Hamburškim pravilima.

Novina je i u odredbi članka 7. da i u slučaju da se Konvencija ne primjenjuje na određene ugovore u skladu s člankom 6., do njene primjene ipak dolazi između vozara i primatelja, nadzorne stranke i držatelja, ukoliko nisu originalne stranke kojeg od ugovora koji su isključeni iz pravnog režima Konvencije.

Rješenje ponuđeno u članku 7. RP je dosta čudno i pravniku strano, pa i nerazumljivo, jer daje pravo određenim subjektima koji su, može se pretpostaviti, faktički izvršioци ugovorne pogodbe, mimo originalnih ugovornih strana koje su

<sup>15</sup> Berlingieri, op. cit. str. 8, navodi da autor toga dijela studije (prof. Honka) ističe da su prava na korištenje obrane bila uža prema Haško-Vizbijskim i Hamburškim pravilima, jer su ova ograničena na obrambene mehanizme za slučaj gubitka i šteta na teretu i zakašnjenja u predaji (ovo posljednje je bilo sporno u Haškim pravilima – primjedba B. I.), dok Roterdamska pravila pružaju zaštitu protiv povrede bilo koje obveze iz Konvencije. Također, ističe se da se pravilima koja se člankom 4. RP daju osobama navedenim u tom članku osigurava legislativni efekt iz Himalaja klauzule, a Berlingieri smatra da je zaštita koja se člankom 4. pruža nezavisnim suugovarateljima veća od zaštite tom klauzulom, jer nju ne priznaju u državama kontinentalnog prava, pa ni u svim common law jurisdikcijama.

taj ugovor zaključile, da budu podvrgnute (ili da se koriste) pravnim režimom Roterdamskih pravila, dok se na originalne (izvorne) ugovorne strane taj režim ne primjenjuje. S tim u vezi, ispravno je u literaturi primijećeno da se ovakvim stavom Roterdamskih pravila i uopće uvođenjem u njihov pravni sistem novih subjekata, koji nisu ugovorne strane, povređuje načelo da obligacioni odnosi djeluju samo među ugovornim stranama, mada se ukazuje da dano rješenje pokriva određene situacije koje realno u praksi postoje.<sup>16</sup>

## 5. OBVEZE VOZARA

Obveze vozara regulirane su u glavi četiri (čl. 11.-16.) Roterdamskih pravila. Kao osnovnu obvezu vozara Konvencija navodi izvršenje prijevoza robe do odredišta i njezinu predaju primatelju (članak 11. RP). Nakon ovakvog definiranja osnovne vozareve obveze, u članku 12. utvrđuje se period trajanja vozareve odgovornosti za robu koju prevozi. Ovo pitanje jedno je od centralnih pitanja svakog pravnog akta koji uređuje materiju odgovornosti u pravu i, naravno, posebno u svim granama transporta, pa tako i pomorskom.

Period trajanja vozareve odgovornosti utvrđuje se od “prijema do predaje” robe od strane vozara, dakle, period odgovornosti poklapa se s trajanjem tzv. prijevoza “od vrata do vrata” (door to door carriage).<sup>17</sup> Međutim, za razliku od Hamburških pravila, koja (doduše samo za pomorske prijevoze) ne poznaju moguće izmjene u utvrđenom sistemu trajanja odgovornosti, Roterdamska pravila dozvoljavaju da ugovorne strane mogu ugovoriti vrijeme i mjesto prijema i predaje robe, s time da bi takav sporazum bio ništav ako se vrijeme početka odgovornosti ugovori poslije početka ukrcajnih operacija, a vrijeme završetka prije početka iskrcaja. Suštinski ova odredba, možda bez potrebe, dosta komplicirano dozvoljava ugovornim stranama da svojim sporazumom ugovore period trajanja vozareve odgovornosti onako kako im odgovara, ali ne uže od perioda odgovornosti kako je bio utvrđen Haškim pravilima.<sup>18</sup> U istom članku, kao i u Hamburškim

---

<sup>16</sup> O ovome vidi Skorupan Wolff, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 49, Zagreb, 2010, str. 191-192. Prof. Sturley (vidi Berlingieri, op. cit. str. 11) ispravno primjećuje da se danim rješenjem želi sačuvati uloga teretnice kod prijevoza koji se vrši na osnovi čarter ugovora, što je bio osnovni pristup Haških pravila, ali vodeći računa i o tome da Roterdamska pravila nisu u svojoj primjeni i učinku ograničena samo na teretnicu. Simon Baughen, *Shipping Law*, fifth, ed, 2012, str. 141-142 smatra da Konvencija primjenom odredbi čl. 7. pokriva slučajeve izdavanja teretnice i druge prijevozne isprave među učesnicima prijevozne operacije, a koji nisu originalne stranke ugovora.

<sup>17</sup> Haška pravila regulirala su pitanje trajanja odgovornosti u članku 1., određujući da odgovornost vozara traje od momenta ukrcaja robe na brod pa do njenog iskrcaja s broda. Hamburška pravila period trajanja vozareve odgovornosti proširuju na vrijeme od momenta kada je vozar primio robu na čuvanje u luci iskrcaja, pa tijekom prijevoza, do momenta njene predaje na odredištu (članak 4. Hamburških pravila).

<sup>18</sup> Kada se radi o preciznosti utvrđivanja perioda trajanja vozareve odgovornosti Berlingieri (op. cit., str. 15) skreće pažnju na upotrebu fraze “beginning of their initial loading” i smatra da to znači da početak

pravilima, predviđeni su slučajevi kada je, u skladu s propisima mjesta prijema ili mjesta predaje robe, predviđeno da vozar prima robu od ili je predaje javnim vlastima, da period odgovornosti vozara počinje od momenta prijema robe od jednog takvog organa, odnosno prestaje momentom predaje takvom organu.<sup>19</sup>

Nakon reguliranja vremena trajanja odgovornosti u članku 13., stavak 1., vozar se obvezuje da pravilno i pažljivo prima, krca, rukuje, slaže, prevozi, čuva, stara se za, i iskrca i preda robu, a u stavku 2. istog članka, određuje se da se vozar i krcatelj mogu sporazumjeti da krcanje, rukovanje, slaganje ili iskrcaj mogu biti vršeni od strane krcatelja ili primatelja s naznakom da takav sporazum neće biti od utjecaja na ostale odredbe Roterdamskih pravila kojima se regulira odgovornost vozara i obveze i odgovornost krcatelja, što mora biti uneseno u međusobni ugovor.<sup>20</sup>

Navedene odredbe u skladu su i sa sadašnjom praksom koja postoji u reguliranju prava i obveza između vozara i krcatelja vezano za ukrcajno-iskrcajne operacije, mada, kada se tiče slaganja tereta u brod, koju obvezu također može po dogovoru vršiti krcatelj, vozar ne može isključiti dio svoje obveze i odgovornosti koja se odnosi na osiguranje stabiliteta broda, odnosno, u krajnjoj liniji, njegove sposobnosti za plovidbu.

Kako se odredbe članka 13. odnose na cjelokupnu prijevoznu operaciju koja u sebi može uključivati i dijelove prijevoznog puta koji se obavljaju drugim prijevoznim sredstvima prije ili poslije (ili i jedno i drugo) pomorskog prijevoza, u članku 14 regulira se obveza pomorskog vozara za upotrebom dužne pažnje da brod osposobi za plovidbu “prije i za vrijeme putovanja” (before and during the voyage) na način što će navigacijski i konstrukcijski osposobiti brod za plovidbu, popuniti ga kvalificiranom posadom, opremiti i snabdijeti zalihama za ukupno putovanje, kao i pripremiti i održavati skladišta i druge dijelove broda u kojima se roba prevozi, kao i vlastite kontejnere, ispravne i sigurne za prijem, prijevoz i očuvanje robe, što podrazumijeva, u skladu s postojećom doktrinom i praksom, da brod mora plovidbeno i konstrukcijski biti spreman za izvršenje ugovorenog putovanja (seaworthy), kao i da u svakom pogledu bude pripremljen (čista skladišta, ispravna oprema) za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj ugovorenog tereta (cargo worthy).

---

vremena trajanja odgovornosti vozara Roterdamska pravila vezuju za ukrcaj robe na prvo prijevozno sredstvo.

<sup>19</sup> Ovakvo rješenje kritizirano je od strane zastupnika krcatelja i primatelja kao rješenje koje produžava period trajanja njihove odgovornosti (vidi: Alexander von Ziegler, *The Liability of the Contracting Carrier*, *Texas International Law Journal*, Vol. 44, No. 4, str. 107).

<sup>20</sup> S tim u vezi ističe se da se preuzimanje odgovornosti od strane krcatelja (i primatelja) ograničava na obveze koje su na njih prenesene takvom ugovornom klauzulom, a da za sve ostalo vozar ostaje i dalje odgovoran, kao na primjer za štete od krađe tereta. (Tako Berlingieri, op. cit., str. 16).

Usvojenim rješenjem u sistem odgovornosti vozara Roterdamska pravila ponovo vraćaju princip upotrebe dužne pažnje (*due diligence*) iz Haških pravila, s time što obvezu protežu na cijeli prijevozni put, a koji je princip bio napušten u Hamburškim pravilima.<sup>21</sup>

Kao i mnoge druge odredbe Roterdamskih pravila, i ova glava je raznorodna po svom sadržaju, pa joj se tako pridodaju odredbe o pravima vozara prema opasnom teretu ili teretu koji prema razumnoj procjeni može takav postati u periodu vozareve odgovornosti, kako prema osobama, tako i imovini ili okolini. U takvom slučaju vozar može odbiti prijem takve robe, naknadno je iskrcati ili uništiti i, uopće, učiniti je bezopasnom (članak 15. RP).

Na kraju u članku 16. regulirano je pravo na žrtvovanje tereta koje dovodi do primjene pravila o generalnoj (zajedničkoj) havariji.

## 6. PRINCIPI ODGOVORNOSTI VOZARA ZA TERET PREMA ODREDBAMA ROTERDAMSKIH PRAVILA

Vozareva odgovornost za teret koji je primio na prijevoz regulirana je u članku 17. Roterdamskih pravila. Materija ovoga članka podijeljena je u šest posebnih dijelova (6 stavaka).

Prvi stavak stipulira obvezu na strani podnositelja zahtjeva za obještećenje da dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji tereta nastali u periodu vozareve odgovornosti kako je to određeno Konvencijom, dakle, od prijema do predaje robe (*door to door* koncepcija), a što je sadržano u članku 12. RP.

Drugim stavkom utvrđuje se pretpostavljena krivnja kao osnova vozareve odgovornosti i obveze da nadoknadi nastale gubitke, odnosno štete.<sup>22</sup> Naime, usvajanjem pravila o rasporedu tereta dokazivanja, na teret vozara stavlja se obveza da dokaže da se uzrok, ili jedan od uzroka (čime se ukazuje na mogućnost podijeljene odgovornosti, koju Konvencija prihvaća), ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje on odgovara.

Treći stavak ovoga članka odnosi se na "oslobađajuće okolnosti", koje, ukoliko vozar dokaže da su one pridonijele u cijelosti ili djelomično nastaloj šteti, isključuju njegovu odgovornost. Uvođenjem u Konvenciju ovoga stavka, autori, što se

---

<sup>21</sup> Koncept primjene "dužne pažnje" u osposobljavanju broda za plovidbu nije bio uključen u Hamburška pravila, iako u pripremnim radovima nije kao takav kritiziran, već su više kritizirane teškoće i nedosljednosti sudske prakse u odnosu na koncept "prije i na početku putovanja" kada je u pitanju obnovljivost tog koncepta u slučaju da se pomorsko putovanje odvija po tzv. stupnjevima, dakle, kada brod na jednom putovanju pristaje u više usputnih luka (o tome vidi: W. E. Astle, *The Hamburg Rules*, *Fairplay Publications*, 1981, str. 46 i 47).

<sup>22</sup> U literaturi se ističe (José Angelo Estrella Faria, *Uniform Law for International Transport at Uncitral: New Times, New Players, and New Rules*, *Texas International Law Journal*, Vol. 44, No.4) da je princip pretpostavljene krivnje u Haškim pravilima bio prešutan, dok je u Hamburškim i Roterdamskim eksplisitno ustanovljena obveza vozara da dokaže da nije kriv za gubitak, odnosno štetu, onako kako se to odredbama članka 17. RP predviđa.

tiče isključujućih okolnosti, vraćaju se na načela i u mnogome na sistematizaciju, pa i leksiku, Haških pravila, normalno s određenim izmjenama koje su produkt globalnog pristupa koji Roterdamska pravila imaju u reguliranju cjeline materije u pitanju, ili pak u uvođenju novih oslobođenja, kao što je pitanje terorizma ili mjera poduzetih da se izbjegne, odnosno spriječi, moguća šteta životnoj sredini. U taj krug novina koje predstavljaju oslobađajuće okolnosti spadaju i odredbe o uništenju opasnog tereta, kao i slučaj kada na bazi postignutog sporazuma kr-  
cateelj vrši poslove ukrcaja i iskrcaja tereta (i eventualnog slaganja i trimovanja) predviđen kao oslobađajuća okolnost u čl. 17. st. 3. RP, točka (i), poznat i kao FIO izuzeće.<sup>23</sup>

Kada se radi o isključenju odgovornosti za požar na brodu, Hamburškim pravilima izmijenjen je pristup koji su imala Haška pravila o ovoj oslobađajućoj okolnosti, naime, da će vozar biti odgovoran za štete od požara samo ako je on osobno odgovoran, odnosno kriv za požar. Hamburška pravila oslobađaju vo-  
zara ove vrste odgovornosti ako uspije dokazati da se krivnja za požar ne može pripisati ni njemu, niti osobama kojima se u poslovanju služi. Roterdamska pra-  
vila ostaju na ovom principu, koji predstavlja pooštrenu odgovornost vozara u odnosu na Haška pravila, na način što požar na brodu svrstavaju u opću listu oslobođenja (čl. 17. st. 3. pod f) RP).<sup>24</sup>

Daljim uspoređivanjem odredbi članka 4. st. 2. Haških pravila i članka 17. st. 3. Roterdamskih pravila vidljivo je da je u ovim drugim izostavljena alineja pod (a) iz Haških pravila da se vozar i brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta koji su nastali ili se mogu pripisati “radnji, nepažnji ili propustu zapovjednika, članova posade, pilota, ili druge osobe u službi vozara u plovidbi i upravljanju brodom”. Dakle, i Roterdamska pravila, kao prethodno i Hamburška pravila, ostaju na stanovištu da “nautičku grešku” treba napustiti kao mogućí razlog ekskulpacije vozara od odgovornosti za štete na robi koju je primio na prijevoz.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Alexander von Ziegler, op. cit., str. 117 ukazuje i da je spašavanje imovine na moru novina u odnosu na oslobođenja iz Haških pravila, ali da su ovu vrstu isključenja prvo uvela Hamburška pravila.

<sup>24</sup> O ovome vidi B. Ivošević, op.cit., str. 151-154; W. E. Astle, op. cit., str. 53-54.

<sup>25</sup> Prilikom pripremnog rada na izradi Hamburških pravila posebnoj analizi (i kritici) bile su izložene oslobađajuće okolnosti iz članka 4. st. 2. Haških pravila, pa je konačni rezultat bio napuštanje koncepcije taksativnog nabranja pojedinih slučajeva oslobođenja, odnosno izostavljanje svih Haškim pravilima predviđenih oslobođenja, osim posebnog tretmana požara. Članak 5. Hamburških pravila, koji regulira pitanje osnova odgovornosti, pored navedenog bavi se i pitanjem reguliranja odgovornosti za prijevoz živih životinja, te pitanjem podijeljene odgovornosti. Diskusije vođene povodom reguliranja ovog pitanja ukazivale su na mogućnost da se sva nabranja iz Haških pravila zamjene jednom “omnibus” klauzulom, ali na kraju ni to nije usvojeno. Što se tiče izostavljanja, odnosno ukidanja nautičke greške, istaknuto je više razloga, ali najbitniji su svakako bili objektivna poteškoća da se izvrši precizno razgraničenje između nautičke greške (plovidba i upravljanje brodom) i komercijalnih grešaka – propusta vozara i njegovih ljudi prilikom ukrcaja, slaganja, čuvanja, tijekom prijevoza i prilikom iskrcaja robe na odredištu i, drugo, u praksi sudova da dosta olako propuste vozara proglase nautičkom greškom i onda kada se tiču manipulacije teretom. Na primjer, pogrešno slaganje koje

Slučajevi oslobođenja od odgovornosti neće imati učinak, uopće ili djelomično, ukoliko prema stavcima 4. i 5. članka 17. podositelj zahtjeva uspije dokazati krivnju voza, vezano za djelovanje događaja i okolnosti na koje se vozar poziva, ili da je šteti pridonio drugi događaj, a ne onaj naveden u stavku 3., ili da je vozar odgovoran za gubitak, štetu ili zakašnjenje ako su vjerojatno prouzročeni ili su šteti pridonijeli: nesposobnost broda za plovidbu, nepravilna ili nedovoljna popunjenost broda posadom, opremom ili zalihama i ako brodska skladišta i kontejneri broda nisu ispravni i sigurni za prijem, prijevoz i čuvanje robe i pod uvjetom da vozar nije u stanju dokazati da nijedan od događaja i okolnosti koji ga čine odgovornim nije pridonio gubitku, šteti ili zakašnjenju, odnosno da se u svemu pridržavao s dužnom pažnjom svojih obveza, kako su označene u stavku 5. pod a) ovoga članka.

Nametanjem obveze voza, da dokazuje da su određeni događaji i okolnosti pridonijeli gubitku ili šteti i istovremenim davanjem prava oštećenom da to pobija, iznosi se i stav da se do sada ustanovljena pravila o teretu dokazivanja kompliciraju i postojeća praksa remeti, tako da se u literaturi ističe da raspored tereta dokazivanja, kako je dan u Roterdamskim pravilima, predstavlja *per se* povredu osnovnih obveza ugovornih strana do te mjere da to može voditi i povredi javnog poretka kako je ustanovljen u ovom području.<sup>26</sup>

Konačno, stavkom 6. članka 17., možda na izvjestan način i suvišno, definiraju se slučajevi podijeljene odgovornosti između učesnika u pomorskom poduhvatu.

Odgovornost za zakašnjenje u Roterdamskim pravilima izričito je regulirana. Prema članku 21. "zakašnjenje u predaji (isporuci) nastaje kada roba nije predana (isporučena) u mjestu odredišta naznačenom u ugovoru o prijevozu u okviru dogovorenog vremena".

Roterdamska pravila bave se i problemom (glava 5. ovih Pravila) obračuna naknade štete, pa u stavku 1. članka 22. određuju da se naknada štete utvrđuje u mjestu isporuke, koje se opet određuje u skladu s člankom 43. Vrijednost robe određuje se prema (stavak 2. istog članka) burzovnoj cijeni, a ako takve cijene nema prema tržišnoj, a ako nema ni jedne ni druge, onda prema normalnoj vrijednosti robe iste vrste i kvalitete u mjestu isporuke. U članku 23. sadržane su

---

dovodi do destabilizacije broda, ali ujedno i do štete na teretu. Komisiju UNCTAD-a u tom pogledu nije zadovoljila niti presuda House of Lords u slučaju *Gosse Milard Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine*, kojom je izvršeno razgraničenje na način da vozar i brod odgovaraju ako je uzrok štete isključivo ili čak primarno propust da se pažljivo postupa s teretom, ali, ako je uzrok štete propust da se poduzme razumna briga o brodu ili o nekom njegovom dijelu, brod se oslobađa odgovornosti za štete na teretu koje su otuda nastale. (O ovome više i detaljnije W. E. Astle, *op.cit.*, str. 51-71).

<sup>26</sup> Takav stav iznosi W. Tetley u *Summary of General Criticism of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, December, 20, 2008, s pozivom na njegovu knjigu *Marine Cargo Claims*, 4 Ed. iz 2009. godine, str. 315 i 326. Isto tako, John Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, seventh ed., 2010, str. 232 ističe da je raspored tereta dokazivanja baziran na krivnji, ali s obratnim (reversed) obvezama dokazivanja u odnosu na čl. 5. 1. Hamburških pravila, te da "oslobađajuće okolnosti" predstavljaju samo valjane pretpostavke odsustva krivnje, negoli, kao ranije, oslobođenja od odgovornosti.

i odredbe o načinu i vremenu davanja primjedbi na gubitak i oštećenje ili na zakašnjenje u predaji robe. Primjedbe se s istim efektom mogu dati kako vozaču tako i stranci koja je izvršitelj toga posla (*carrier's performing party*) i koja za vozača predaje robu primatelju. Primjedba da je došlo do zakašnjenja u isporuci robe prekluzivne je prirode i mora se podnijeti u roku od 21. dana od iskrcaja robe ne odredištu.

Ograničenje odgovornosti po jedinici tereta, odnosno po kilogramu, Konvencija regulira u dvanaestoj glavi. Ograničenje je dano u posebnim pravima vučenja (*Special Drawing Rights – SDR*) i iznosi 875 obračunskih jedinica po koletu ili drugoj ukrcajnoj jedinici ili 3 obračunske jedinice po kilogramu bruto težine robe, već koji je iznos viši, odnosno povoljniji za podnositelja zahtjeva, s time da se ovo ograničenje ne primjenjuje ako je vrijednost tereta deklarirana ugovorom, odnosno ako je ugovorena veća vrijednost od one koja je utvrđena u članku 59. st. 1. Konvencije. Ako se roba prevozi u kontejnerima, paletama ili sličnim napravama za konsolidaciju tereta u prijevozu ili u/ili na vozilu, ograničenje se primjenjuje na jedinicu tereta kako je označena u ugovoru, a ako takvo ugovorno određenje ne postoji, onda se kontejner, paleta ili druga slična naprava ili vozilo, smatraju jedinicom tereta.<sup>27</sup>

Pitanje ograničenja odgovornosti po jedinici tereta komplicira se time što međunarodne konvencije drugih, nepomorskih, vidova transporta, također imaju vlastita utvrđena ograničenja koja su kogentne prirode i samim time, prema odredbama članka 26. Roterdamskih pravila, imaju prvenstvo u primjeni na tim djelovima prijevoza.<sup>28</sup>

Posebna pravila važe za visinu ograničene odgovornosti vozača za zakašnjenje u predaji robe na odredištu. Stvarna šteta koju roba pretrpi tijekom prijevoza u kojem je došlo do zakašnjenja u predaji (gubitak ili umanjenje vrijednosti) naknađuje se kao i u ostalim slučajevima takvih gubitaka, odnosno šteta, a ekonomski gubitak (izgubljena dobit) do kojega je došlo kao posljedica zakašnjenja naknađuje se najviše do 2,5 puta vrijednosti vozarine koja se odnosi na robu isporučenu sa zakašnjenjem. Također, možda nije suvišno napomenuti, da se i u odnosu na ekonomski gubitak vozar oslobađa odgovornosti primjenom odredbi članka 17. st. 3., 4., i 5. Konvencije, odnosno da se primjenjuju odredbe o odgovor-

<sup>27</sup> U Hamburškim pravilima ograničenje (limit) odgovornosti utvrđeno je u članku 6. Visina po jedinici tereta iznosi 835, a po kilogramu 2,5 obračunskih jedinica. Jedinicom tereta smatra se ona koja je određena ugovorom, a ako takvog određenja nema, onda se kontejner, paleta ili druga naprava namijenjena konsolidaciji robe smatra jedinicom tereta, ali Hamburška pravila ne smatraju vozilo mogućom jedinicom tereta. Protokol iz 1979. godine, kojim se u Haško-Vizbijski sistem uvode posebna prava vučenja, utvrđuje gornji limit odgovornosti na 666,67 obračunskih jedinica po koletu, odnosno kontejneru i 2 obračunske jedinice po kilogramu, s time da su Vizbijska pravila ustanovila da se kontejner, paleta ili drugo sredstvo za grupiranje robe smatraju jedinicom tereta ukoliko u prijevoznoj ispravi takva jedinica nije posebno naznačena.

<sup>28</sup> O ovome isto i Tetley, op. cit., str. 5.

nosti kako je to predviđeno u članku 19. da pomorski izvršitelj može, također, biti odgovoran za zakašnjenje, te da se primjenjuju pravila o solidarnoj odgovornosti iz članka 20. RP.<sup>29</sup>

## 7. UGOVORNE STRANE I PITANJE ODGOVORNOSTI ZA DRUGOGA

Odgovornost vozara za rad njegovih pomoćnika i punomoćnika neraskidivo je povezana s izvršenjem pojedinih njegovih obveza tijekom trajanja ugovora o prijevozu. Ova odgovornost vozara za radnje i propuste, prije svega njegove posade, ali i za druge osobe kojima se u svom poslovanju služi, nikada nije bila sporna, bilo da su se na te odnose primjenjivala pravila građanskog i privrednog prava o odgovornosti na osnovi propusta dužne pažnje, odnosno pažnje dobrog privrednika, prilikom nadzora nad osobama kojima se vozar u svom poslovanju služi (*culpa in vigilando*), ili pak zbog propusta u izboru kvalificiranih suradnika i namještenika (*culpa in eligendo*), bilo da takva rješenja sadrže pomorski zakoni mnogih zemalja koja se direktno odnose na vozareve pomoćnike ili punomoćnike.<sup>30</sup>

Međutim, i pored toga što su putem zakonskih rješenja, i posebno kroz sudsku praksu, mnoga pitanja vezana za odgovornost vozara za radnje i propuste osoba kojima se služi u svom poslovanju bila riješena, ostalo je i dosta spornih pitanja, a i razlika u pristupu određenim problemima. Tako, dok brodar (u ulozi vozara) odgovara za radnje i propuste zapovjednika broda i članova posade u dijelu odgovornosti za tzv. komercijalne greške kao za svoje radnje i propuste, što je u poredbenom pravu, može se reći, široko prihvaćen princip, engleska sudska praksa, upravo poslije usvajanja Haških pravila, nije se tako izjašnjavala niti prema odgovornosti zapovjednika broda, a niti za kopnene pomoćnike vozara.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Prema Haškim pravilima pitanje odgovornosti za zakašnjenje u znanosti i praksi bilo je sporno s obzirom da se zakašnjenje nije izričito spominjalo kao razlog za moguću nadoknadu štete. Hamburška pravila izrijeком su uvela, a Roterdamska prihvatila ovu vrstu odgovornosti, ali zakonska rješenja u poredbenom pravu nisu s time usaglašena, imajući u vidu sasvim ograničeno prihvaćanje Hamburških pravila u svjetskoj pomorskoj praksi. (Vidi više o problemu odgovornosti za zakašnjenje B. Ivošević, op. cit., str. 89-100 i odgovarajući članak objavljen u *Pravnom zborniku Pravnog fakulteta Titograd*, te članak E. Pallua, O nekim pitanjima odgovornosti brodarka u svezi s Briselskom konvencijom o teretnici u *Zborniku Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru*, Zagreb, 1951, str. 163, a o rješenjima jugoslavenskog prava I. Grabovac, *Analiza klauzula u teretnicama jugoslavenskih brodarka*, Beograd, 1970, str. 45).

<sup>30</sup> O ovome više B. Ivošević, *Odgovornost pomorskog brodarka*, Beograd, 1974., str. 43-55.

<sup>31</sup> Pitanje koja su se ukazala kao sporna i nakon usvajanja Haških pravila bila su da kada se radi o pravu zapovjednika (i posade) da se koriste pravom na ograničenje i isključenje odgovornosti engleski sud u slučaju Adler v. Dickons iz 1954. godine, koji je još poznat i kao Himalaya case, stao je na stanovištu da se oni ne mogu koristiti člankom 4. st. 1. engleskog Carriage of Goods by Sea Act (dakle, ni člankom 4. st. 1. Haških pravila), jer se radi o osobama koje nisu obuhvaćene izrazom "the carrier and the ship". To pitanje tumačenja izraza "carrier" dovelo je i do presude House of Lords u slučaju Midland Silicones v. Scruttons iz 1962. godine u kojoj je zauzeto stanovište da njime nisu obuhvaćeni ni slugači (stevedores), već da između vozara i slugača postoji odnos "nezavisnih suugovaratelja" (independent contractors).



Ovakva nepovoljna situacija riješena je na način da je prihvaćeno da se svim tim osobama može priznati pravo na isključenje i ograničenje odgovornosti ukoliko se u teretnice unese odgovarajuća klauzula koja im to pravo priznaje. Ova klauzula postala je poznata kao Himalaya klauzula (The Himalaya Bill of Lading Clause). Francusko pravo problem rješava na bazi ugovaranja takvog prava u korist slugača Zakonom iz 1936. godine, da bi se Zakonom iz 1966. godine to pravo ustanovilo i za slugača kao neovisnog suugovaratelja, ali samo prema onome tko je naručio njegove usluge i uz isključenje odgovornosti koje zakon predviđa za slugača.<sup>32</sup> Vizbijska pravila također se bave ovim problemom na način da izričito isključuju pravo neovisnih suugovaratelja da se koriste pogodnostima na koje imaju pravo vozarevi agenti i namještenici.

Dalji problem sastojao se, kada je o anglosaksonskom krugu zemalja riječ, u činjenici da američka i australska sudska praksa nije bila naklonjena priznavanju Himalaya klauzule.<sup>33</sup>

Roterdamska pravila nastoje riješiti navedenu pravnu situaciju priznavanjem svim tim osobama status pravnog subjekta u okviru pravnog sistema koji uspostavljaju. Sve te subjekte imenuju kao izvršitelje (performing party), dakle, kao stranke koje izvršavaju ili prihvaćaju izvršiti bilo koju vozarevu obvezu iz ugovora o prijevozu vezano za prijem, ukrcaj, rukovanje, slaganje, prijevoz, čuvanje, iskrcaj i predaju robe, ako rade neposredno ili posredno po nalogu, pod nadzorom ili kontrolom vozara, a kako je predviđeno u točki 6. Definicija.

Osoba koja izvršava jednu (ili više) od nabrojanih aktivnosti imat će status “izvršitelja” ako posao u pitanju obavlja direktno ili indirektno na zahtjev vozara ili pod njegovim nadzorom, odnosno kontrolom. Roterdamska pravila određuju i tko se ne može smatrati kao “performing party”. Navode da to ne mogu biti osobe direktno ili indirektno angažirane od strane krcatelja, samog izvršitelja ili od primatelja, umjesto od strane vozara.

Na osnovi takvog načina određenja (definiranja) osoba koje imaju status izvršitelja, autori utvrđuju krug osoba za čije radnje i propuste odgovara vozar, a u koji dolazi svaka osoba sa statusom izvršitelja, dakle zapovjednik i posada broda; službenici vozara ili “izvršitelja”, ili bilo koja druga osoba koja izvršava ili poduzima izvršenje bilo koje vozareve obveze po ugovoru o prijevozu u mjeri u kojoj ta osoba djeluje direktno ili indirektno na vozarev zahtjev ili pod njegovim nadzorom ili kontrolom.

Pored izvršitelja čiji je krug i pravni status reguliran člankom 18. RP i za čije radnje i propuste vozar odgovara kao za vlastite, uvodi se i poseban pojam “po-

<sup>32</sup> B. Ivošević, op. cit., str. 52-53.

<sup>33</sup> Vidi B. Ivošević, op. cit., str. 50-51 i tamo citirane presude Vrhovnog suda SAD-a u slučaju Herd & Co. Inc. v. Krawill Machinery Corporation, 359 U.S. 297 (1959) 1 Lloyd's Rep. 305 i Vrhovnog suda Australije u slučaju Wilson v. Darling Island Stevedoring Co. Isto i kod Carver's Carriage by Sea, Volume 2, Twelfth Ed. by R. Colinvaux, 1481, str. 1243-1244

morskog “izvršitelja” (maritime performing party), pa se navodi da je ta osoba subjekt obveza i odgovornosti koje su Roterdamskim pravilima određene za vozara, ali i da ima pravo na vozareva isključenja i ograničenja odgovornosti, kako je to predviđeno u Pravilima, ako je primila robu radi prijevoza, izvršila njezinu predaju ili obavljala svoje aktivnosti u luci neke od država ugovornica i ako se događaj koji je prouzročio gubitak, štetu ili zakašnjenje dogodio za vrijeme trajanja ugovora, dok je pomorski izvršitelj imao nadzor nad robom ili u bilo koje drugo vrijeme ako je učestvovao u nekoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu (članak 19. RP).

Odgovornost pomorskog izvršitelja vezuje se za obveze, odgovornosti i ograničenja kako su dana u Roterdamskim pravilima, pa eventualne uvećane obveze ili limiti odgovornosti vozara obvezuju pomorskog izvršitelja samo ako je izričito prihvatio takve promjene. Suština cijelog rješenja, kojim se kreira novi pomorsko-pravni subjekt pomorskog izvršitelja, sastoji se u želji da ovaj subjekt ima svoju samostalnost u okviru sistema Roterdamskih pravila. Za razliku od drugih subjekata obuhvaćenih člankom 18. RP, u kojim slučajevima se primjenjuje pravilo o odgovornosti vozara za svoje službenike, pomoćnike i punomoćnike, po općim principima odgovornosti za drugoga, pomorski izvršitelj se stavlja u poziciju posebnog konvencijskog subjekta, što bi odgovaralo položaju nezavisnog suugovaratelja, ali s pravima i obvezama koja crpi direktno iz Konvencije, a ne iz ugovora s vozarom, ili na bazi neke posebne klauzule. O ovoj samostalnosti posebno govori i članak 20. RP, koji između vozara i pomorskog izvršitelja uvodi solidarnu odgovornost kada se radi o njihovim obvezama prema trećim osobama, kao i mogućnost podizanja direktne tužbe protiv pomorskog izvršitelja.<sup>34</sup>

Na ovakvo rješenje Roterdamskih pravila, vezano za samostalni pravni status pomorskog izvršitelja, reagirali su Međunarodno udruženje brodovlasnika – BIMCO i Međunarodna grupa P&I klubova (International Group of P&I Clubs) usvajanjem nove tzv. revidirane Himalaja klauzule za teretnice i druge ugovore (Revised Himalaya Clause for Bills of Lading and other Contracts). Tako usvojena klauzula ima za cilj isključiti učinak članka 19. RP o pomorskom izvršitelju kao samostalnom nositelju odgovornosti i procesnoj stranci u postupku.

Klauzula utvrđuje da svi subjekti koji rade za vozara ne mogu biti odgovorni za bilo koje gubitke, štete ili zakašnjenje dok djeluju u vezi s izvršenjem ugovora, te da stranke koje djeluju na takav način za vozara i koje klauzula naziva zajedničkim imenom službenici (servants), imaju pravo koristiti se oslobođenjima i

---

<sup>34</sup> O pravnom položaju “performing party” i “maritime performing party” vidi više: Tomotaka Fujita, *The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing party and the Multimodal implications*, i precizan zaključak da Konvencija “imposes liability and provides for a direct cause of action only against maritime performing party” (propisuje odgovornost i predviđa pravo neposrednog podnošenja zahtjeva isključivo prema pomorskom izvršitelju) (preuzeto iz Lexis Nexis, Spring 2009, 44 *Texas International Law Journal*, 349).

ograničenjima koja važe za vozara, te nameće i obvezu isključenja prava i mogućnosti da krcatelj, primatelj i druge stranke učesnice u ugovornom procesu mogu podnijeti samostalnu tužbu protiv pomorskog izvršitelja.<sup>35</sup>

## 8. DODATNE ODREDBE KOJE SE ODNOSU NA POSEBNE DIJELOVE PRIJEVOZA

Roterdamska pravila odmah poslije glave 5. o odgovornosti vozara (i osoba za koja vozar odgovara ili koja koristi u/ili povodom izvršenja svojih obveza) u glavi 6. reguliraju neke dodatne situacije koje se, kako se u naslovu te glave ističe, "odnose na posebne dijelove (etape) prijevoza", odnosno, kako će se vidjeti, tu se reguliraju međusobno dosta raznorodna pitanja devijacije, prijevoza tereta na palubi i prijevoza koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu.

Autori Roterdamskih pravila očigledno nisu uspjeli uklopiti ova tri, kako navode, "dodatna" pitanja, u ukupnu sistematizaciju, a mogli su i, čini se, morali su drukčije postupiti.

Ključno pitanje je ono iz članka 26. RP u kojem se regulira odgovornost vozara u dijelovima koji prethode pomorskom prijevozu ili ga slijede, dakle, radi se o pravnom reguliranju dijelova puta koji su sadržani u samom naslovu Roterdamskih pravila "prijevoz u cijelosti ili dijelomično morem", pa se stvarno mora postaviti pitanje zašto ovaj članak nije smješten u glavi 5. RP kojom se regulira pitanje odgovornosti. Ovim člankom određuje se da kada su gubitak ili šteta na robi ili razlozi za zakašnjenje nastali u periodu vozareve odgovornosti isključivo prije ukrcaja robe na brod i poslije njenog iskrcaja s broda (tzv. lokalizirane štete), na tim djelovima prijevoznog puta odredbe Roterdamskih pravila neće imati prednost u primjeni nad odredbama drugih međunarodnih konvencija kada bi: (a) u vrijeme nastanka takvog gubitka, štete ili događaja koji je prouzročio zakašnjenje, prema odredbama takve međunarodne konvencije ona bila primjenljiva na sve ili bilo koju vozarevu aktivnost ako je krcatelj sačinio zaseban i direktan ugovor s vozarom u odnosu na takav posebni dio prijevoza gdje su gubitak, šteta ili razlozi za zakašnjenje u predaji nastali; (b) ako takav međunarodni instrument izričito sadrži odredbe o vozarevoj odgovornosti, ograničenju odgovornosti ili roku za podnošenje tužbe; (c) ako se od odredbi tih konvencija ne može odstupiti ugovorom uopće ili na štetu krcatelja.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Vidi: BIMCO Special Circular No. 6-17 September, 2010.

<sup>36</sup> O ovome vidi Kate Lanau, naprijed citirani članak (dio članka Scope of Application: Contractual Approach and Door to Door Transport). Prof. Rasmussen (Berlingieri op. cit., str. 26 i 27) navodi da odredbe čl. 26. u vezi s odredbama čl. 82. RP jasno ukazuju da je jedina njihova svrha da reguliraju ograničeni (djelomični) mrežasti sustav odgovornosti, i zatim, na kraju iscrpne analize tog pitanja, zaključuje da se radi o teškom problemu koji je i do sada sprječavao uspjeh instrumenata (više pokušaja međunarodnog reguliranja – primjedba B. I.) koji su nastojali regulirati ugovore o prijevozu dijelom morem, a dijelom cestom, željeznicom ili zrakom.

Imajući u vidu da je stanje danas u međunarodnom transportnom pravu takvo da su u svim područjima prijevoza robe donesene odgovarajuće međunarodne konvencije koje, po pravilu, režim odgovornosti za robu preuzetu na prijevoz uređuju prinudnopravnim normama, jasno je da se primjenom odredbi članka 26. RP stoji na stanovištu tzv. mrežaste odgovornosti prijevoznika u pojedinim fazama prijevoza.<sup>37</sup> Ipak, glavni problem je pitanje lokaliziranja štete jer, ako to nije moguće, ideja je da se pravni režim Roterdamskih pravila primjenjuje na cjelokupnu prijevoznu operaciju.

Roterdamska pravila u čl. 24. utvrđivanje opravdanosti skretanja broda s ugovornog puta prepuštaju nacionalnim pravnim sistemima, međutim, i kada devijacija, prema pravu koje se ima primijeniti, predstavlja povredu ugovora, takva situacija ne isključuje pravo vozača (ili pomorskog izvršitelja) da se koristi obranama i ograničenjima koje mu pruža Konvencija, osim ako gubitak, štetu ili zakašnjenje nije prouzročio on osobno, namjerno ili bezobzirno i sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati (*recklessly and with knowledge that such loss would probably result*), kako je to kao opće pravilo utvrđeno člankom 61. RP.

Kada se gornjem doda da se u članku 17. st. 3. pod (l) i (m) kao oslobađajuće okolnosti predviđaju spašavanje i pokušaj spašavanja ljudskih života na moru, te razumne mjere spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru, onda se dolazi do ukupne slike novog načina reguliranja ove materije u Roterdamskim pravilima u odnosu na opravdanu devijaciju Haških pravila i pravnih sistema koji se na njih oslanjaju.<sup>38</sup>

Člankom 25. regulira se pravni status robe koja se može prevoziti na palubi broda. Stavkom 1. ovoga članka određeno je da se takav prijevoz može vršiti samo: (a) ako se takav prijevoz zahtijeva na bazi pravnog propisa; (b) ako se roba prevozi u ili na kontejnerima ili vozilima koji su prikladni za palubni prijevoz i

---

<sup>37</sup> U pitanju su: Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom tzv. COTIF konvencija iz 1999. godine i Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR konvencija iz 1956. godine.

<sup>38</sup> Pitanje da li je skretanje s ugovorenog puta bilo razumno (*reasonable deviation*), i samim time oslobađajuća okolnost, bilo je u više navrata razmatrano u sistemu Haških pravila, a vodećim presudama sudske prakse smatraju se: presuda u slučaju *Stag Line Ltd. v. Foscolo Mango & Co. Ltd.* i *dictum* Lorda Atkina u toj presudi; te presuda *Kuće Lordova* u sporu *Renton v. Palmira Navigation* iz 1955. godine kojom je utvrđeno razlikovanje između "produžetka putovanja" i devijacije. Ako se tome doda američka sudska praksa koja je generalno nenaklonjena slučajevima devijacije, te rigorozan pristup anglo-američke prakse prema pravnim posljedicama devijacije kao načinu prestanka ugovora i gubitka prava na ugovorenu vozarinu iz pravnog odnosa prema režimu Haških pravila, te stava francuskog prava da nautička greška, ako je isključivo pridonijela skretanju broda s ugovornog puta isključuje vozačevu odgovornost, može se očekivati skepticizam brodarskih i uopće klasičnih pomorskopравниh krugova prema rješenjima kako su dana u Hamburškim i Roterdamskim pravilima koja se odnose na devijaciju. (O ovome više B. Ivošević, *Odgovornost pomorskog broдача*, str. 156-163 i tamo citirana literatura). John Wilson, *op.cit.*, str. 236 smatra da usvojenim rješenjem u čl. 2. Roterdamska pravila u slučaju njihove primjene napuštaju doktrinu temeljne povrede ugovora (*fundamental breach of contract*).

ako su palube posebno osposobljene za prijevoz takvih kontejnera ili vozila; ili, (c) ako je prijevoz na palubi u skladu s ugovorom o prijevozu ili s običajima, uzancama ili praksom trgovine u pitanju.

Stavak 2. ovoga članka stipulira vozarevu odgovornost u slučajevima prijevoza koji se vrši u skladu s načinima prijevoza kako su određeni pod (a), (b) i (c) stavka 1, ali isključuje vozarevu odgovornost ako su za štetne posljedice na robu razlog specifični rizici koji postoje za njihov prijevoz zbog slučajeva predviđenih pod (a) i (c) prvoga stavka.

Stavak 3. predviđa da ako se roba prevozi u drugim sredstvima pakiranja osim onih dozvoljenih u st. 1., vozar će snositi odgovornost za štetne posljedice koje su isključivo prouzročene činjenicom prijevoza na palubi i bez prava da se koristi obranama koje su predviđene u članku 17. RP.

Konačno, 4.-tim stavkom ovoga članka isključeno je pravo vozara da se poziva na odredbe ugovora o prijevozu, običaje, uzance ili postojeću praksu protiv treće osobe koja je stekla validnu prenosivu prijevoznu ispravu u dobroj vjeri, osim ako ugovorne odredbe ne određuju da se roba može prevoziti na palubi.

U stavku 5. određeno je da ako se vozar i krcatelj izričito suglase da će se roba prevoziti pod palubom, vozar gubi pravo da se koristi ograničenjem odgovornosti za štete do kojih bi došlo zbog prijevoza takve robe na palubi.

Naprijed prikazana formulacija članka 25. potpuno je nova i nastoji riješiti jedno složeno pitanje pomorskopravne prakse u vezi s prijevozom robe na palubi. Ona je svakako plod iscrpne prethodne tehničko-tehnološke analize stanja vezano za suvremeni prijevoz robe, posebno na brodovima koji za te svrhe imaju sagrađene i osposobljene palube. Uvrštena su i određena pravna rješenja koja uvijek nisu posve logična, što svakako ima veze i s utjecajem običaja i prakse na pravo krcanja tereta na palubi ili takva rješenja koja su teška za dokazivanje, naime, razgraničenja šteta koje nastaju zbog prijevoza tereta na palubi ili na drugi način, pa bi svakako izazvala teškoće i nesporazume u tumačenju kako ugovornih strana tako i u slučaju sudskih sporova, odnosno arbitraža.<sup>39</sup>

## 9. PRAVNI POLOŽAJ KRCATELJA PREMA ROTERDAMSKIM PRAVILIMA

Obveze i odgovornost krcatelja, kao druge ugovorne strane u ugovoru o prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, regulirani su u glavi 7. (čl. 27. - 34.) Ro-

<sup>39</sup> Kada je u pitanju palubni teret Haška pravila u članku 1. pod (c) teret za koji se u ugovoru o prijevozu navodi da se prevozi na palubi i stvarno se tako prevozi ne ubrajaju u onu robu koja podliježe pravnom režimu utvđenom tim pravilima. Naše pravo režim Haških pravila proteže i na palubni teret, ali dozvoljava derogabilnost tih odredbi. Hamburška pravila prijevoz robe na palubi ne reguliraju kao izuzetak, već tu vrstu odgovornosti uklapaju u opći pravni režim. U obrazloženju ovih pravila ovo se opravdava time da se u modernom načinu prijevoza veliki broj kontejnera prevozi na palubi pa se čini razumnim da se isti princip odgovornosti primjeni na prijevoz tih kontejnera, kao i na one koji se prevoze pod palubom. (Vidi, W. E. Astle, op. cit., str. 88).

terdamskih pravila. I u ovom slučaju, kao i u Konvenciji uopće, autori su nastojali da po prvi put daju cjelovit i detaljan sistem pravnog položaja krcatelja, njegovih obveza, odnosa prema vozaču i njihovih međusobnih odnosa, te njegove odgovornosti, uključujući i odgovornost za radnje i propuste njegovih punomoćnika, pomoćnika i suugovaratelja.

Roterdamska pravila preciznije definiraju pojam krcatelja, posebno u odnosu na Hamburška pravila koja su tim pojmom izriječno obuhvaćala i naručitelja prijevoza, kako bi takva preciznija definicija isključivala sumnju o tome tko ima status krcatelja. Pored krcatelja (shipper), kojeg određuju kao osobu koja zaključuje ugovor o prijevozu s vozačem (čl. 1. toč. 8. RP), uvode i pojam "krcatelja iz isprave" (documentary shipper) kao osobu različitu od krcatelja koja prihvaća da u prijeznoj ispravi bude imenovana kao krcatelj (čl. 1. toč. 9. RP). Konvencija ne pravi razliku između naručitelja i krcatelja, čime prati rješenje Haških pravila, a napušta rješenje Hamburških pravila, kako se ističe, kao komplicirano.<sup>40</sup>

Osnovna obveza krcatelja je predaja robe na prijevoz, što mora izvršiti profesionalno na način što će robu predati spremnu za prijevoz i u stanju da podnese namjeravani način prijevoza i prijevozni put, uključujući krcanje robe, rukovanje, slaganje, vezivanje i osiguranje i iskrcavanje, tako da ne bude pričinjena šteta bilo ljudima ili imovini (čl. 27. RP), a iste obveze preciziraju se i za predaju na ukrcaj i prijevoz kontejnera i vozila, kako u odnosu na sama sredstva, tako i na robu u njima (stavak 3. istoga članka).

Dakle, osnovna obveza krcatelja kao ugovorne strane je priprema robe za prijevoz i njezina predaja vozaču u postupku izvršenja ugovora. Međutim, sam ukrcaj, rukovanje, slaganje, prijevoz i čuvanje robe tijekom prijevoza, te iskrcaj i predaja robe na odredištu, obveze su vozača i on snosi odgovornost za greške i propuste u njihovom izvršenju i taj cjelokupni ciklus, vidjeli smo, označava se kao period trajanja brodareve odgovornosti. Ova osnovna obveza vozača prema članku 13. st. 2. Roterdamskih pravila sporazumom vozača i krcatelja može se prenijeti na krcatelja tako da on snosi obveze krcanja, rukovanja, slaganja, a obvezu iskrcaja tereta također je, u skladu s istim člankom, moguće prenijeti na primatelja, s time što se izričito naglašava da takvi sporazumi ostaju bez utjecaja na sustav obveze i odgovornosti vozača kako je ustanovljen u glavama 4, 5, i 6 Roterdamskih pravila.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> Krcatelj nije posebno definiran u Haškim pravilima, ali je označen kao druga ugovorna strana koja s vozačem ili naručiteljem prijevoza zaključuje ugovor o prijevozu. Hamburška pravila krcatelja određuju nešto složenije (čl. 1. toč. 3), pa pored osobe koja zaključuje ugovor o prijevozu (uključujući tu i agenta), krcateljem smatra i osobe koje predaju robu vozaču, a u vezi sa zaključenim ugovorom o prijevozu.

<sup>41</sup> Ovakav "without prejudice" sporazum o prijenosu obveza s vozača na krcatelja (i primatelja) eksplicitno nije predviđen u Haško-Vizbijskim i Hamburškim pravilima, međutim, u skladu je s usvojenom praksom da činjenica što ukrcaj, rukovanje, slaganje i iskrcaj tereta obavlja neka druga osoba ne oslobađa vozača od njegove odgovornosti u tom pogledu, posebno ne od odgovornosti za stabilitet broda.

Normira se krcateljeva i vozareva obveza da surađuju u izmjeni informacija i instrukcija za pravilno rukovanje i prijevoz robe i posebno krcateljeva obveza da pravovremeno snabdije vozara informacijama, instrukcijama i dokumentacijom u vezi s prijevozom robe koje ovome na drugi način nisu razumno dostupne, a koje su mu potrebne za pravilan prijevoz, primjenu prava, posebnih propisa u vezi s tim, odnosno u vezi s prijevozom u pitanju, ako to vozar pravovremeno zatraži (čl. 28. i 29. RP).

Članak 31. stavak 1. Roterdamskih pravila obvezuje krcatelja da pruža informacije koje se traže u skladu s odredbama ugovora o prijevozu za izdavanje prijevozne isprave, s time što prvo nabraja osnovne podatke kao što su: ime krcatelja koje će biti navedeno u prijevoznoj ispravi, ime primatelja, a ako je poznato i ime osobe po čijoj će naredbi biti izdana prijevozna isprava, a onda se vrši poziv na članak 36. koji sadrži sastojke (particulars) ugovora o prijevozu koje mora sadržavati prijevozna isprava, odnosno elektronički prijevozni zapis.

Odgovornost krcatelja prema vozaru regulirana je člankom 30. Roterdamskih pravila. Osnova krcateljeve odgovornosti za povrede njegovih obveza prema vozaru temelji se na dokazanoj krivnji. Teret dokazivanja je na vozaru.<sup>42</sup> Odgovornost nije ograničena, a nema ni unaprijed predviđenih oslobađajućih okolnosti, tako da se, kako u odnosu na postojanje odgovornosti, tako i na način i visinu naknade, imaju primjeniti norme građanskog, odnosno obveznog prava. Krcatelj se oslobađa odgovornosti, u cijelosti ili djelomično, ako se gubitak ili šteta ne mogu pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba kojima se u poslovanju služi.

Odgovornost za krcatelja nastaje i u slučaju (članak 31. st. 2. RP) ako vozar u vrijeme predaje robe neda točne podatke potrebne za sastavljanje prijevozne isprave. Prema Roterdamskim pravilima krcatelj vozaru garantira njihovu točnost i ako su oni netočni dužan mu je nadoknaditi štetu za gubitak i oštećenja koja je proistekla iz toga.<sup>43</sup>

Što se tiče "krcatelja iz isprave" (documentary shipper), smatra se da se njime želi obuhvatiti i prodavatelj kod "FOB" ugovora, s obzirom da on nije stranka zaključenog ugovora o prijevozu.<sup>44</sup>

<sup>42</sup> Izvorno i odgovornost krcatelja u Roterdamskim pravilima bila je postavljena na osnovi pretpostavljene krivnje, međutim, zbog povećanih obveza koje su u glavi 7 nametnute krcatelju, stalo se na stanovištu da se njegova odgovornost bazira na dokazanoj krivnji. Također, izostavljena je odredba o odgovornosti za zakašnjenje, mada je Schili mišljenja da krcatelj ipak snosi odgovornost za čisti ekonomski gubitak u slučaju zakašnjenja. (Berlingieri, op. cit., str. 30). Simon Baughen, op cit., str. 148 razmatra da li krcateljeva odgovornost prema vozaru za "gubitak i štetu" (loss or damage) pokriva i tzv. ekonomske gubitke vozara i zauzima negativan stav.

<sup>43</sup> Obveza davanja točnih podataka na osnovu kojih će vozar, zapovjednik broda, odnosno agent vozara sastaviti teretnicu osnovna je obveza vozara, pa takvu odredbu sadrže i Haška pravila (članak 3, st. 5), s time što sadrže i odredbu da pravo vozara na odštetu ne ograničava ni na koji način njegovu odgovornost i obveze iz ugovora o prijevozu prema bilo kojoj osobi, osim prema krcatelju. Istovjetnu odredbu sadrže i Hamburška pravila (članak 17. st. 1).

<sup>44</sup> Tako Skorupan Wolff, Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 49, 2010., str. 196 i tamo citirana literatura.

U članku 32. normiraju se i specijalna pravila koja sadrže obveze krcatelja vezano za opasnu robu, koja se u osnovi sastoje u njegovoj obvezi da informira vozara o opasnim osobinama robe u pitanju i da takvu robu obilježi kao opasnu u skladu s propisima, te u oba slučaja čini ga odgovornim za takav propust uz obvezu da naknadi gubitak i štetu vozaaru koji su nastali kao posljedica takvog propusta.

Iz naprijed navedenih rješenja Roterdamskih pravila proizilazi da je obveza krcatelja dati točne podatke za sastavljanje prijevozne isprave apsolutna, kao i u slučaju obveze da vozara obavijesti o opasnim svojstvima robe, te takvu robu uredno obilježi (strict liability), dok se odgovornost za ostale njegove poslovne i stručne propuste bazira na njegovoj krivnji koju mu vozar mora dokazati (fault – based liability).<sup>45</sup>

Člankom 34. RP određeno je da krcatelj odgovara za radnje i propuste osoba kojima se u poslovanju služi, međutim, ukoliko povjeri izvršenje određenih obveza vozaaru ili osobi koja djeluje za vozara, neće biti odgovoran za njihove radnje i propuste.

## **10. PRIJEVOZNE ISPRAVE I NJIHOV ZNAČAJ U PRAVNOM REŽIMU ROTERDAMSKIH PRAVILA**

Pitanja funkcionalne ekvivalencije među prijevoznim ispravama (klasičnim i elektroničkim), način izdavanja i prijenosa elektroničke prijevozne isprave, te prijelaza s jedne forme u drugu, Roterdamska pravila reguliraju već u trećoj glavi (čl. 8., 9. i 10. RP).

Podrobnije, Roterdamska pravila se bave prijevoznim ispravama u glavi osam. Osnovni pristup u okviru ove materije koji Pravila zauzimaju jeste da izdavanje bilo koje vrste prijevozne isprave nije uvjet za primjenu pravnog režima Roterdamskih pravila, jer ona predviđaju (članak 35.) da se ugovorne strane mogu sporazumijeti da za zaključeni ugovor o prijevozu ne ispostavljaju bilo kakav transportni dokument, a do neizdavanja može doći i zbog postojanja običaja ili uzanci, odnosno prakse u tom pogledu (očigledno za prijevoz pojedinih vrsta roba, u pojedinim vrstama plovidbe i u određenim dijelovima svijeta) uz isključenja tog režima onako kako je predviđeno u članku 6. ovih Pravila.

Prijevozna isprava, u slučajevima kada se izdaje, može biti prenosiva i neprenosiva te u uobičajenoj, papirnatoj, formi ili kao elektronički zapis. Svi ovi dokumenti, da bi ispunjavali uvjete da se tretiraju kao valjane prijevozne isprave s odgovarajućim pravnim posljedicama, sadržajno moraju odgovarati zahtjevima iz članka 36. RP, dakle sadržavati predviđene ugovorne sastojke (contract parti-

---

<sup>45</sup> Tako i Kate Lanan, u citiranom članu (dio o "Shippers Obligations").



culars). Sastojci koji se zahtijevaju u mnogome odgovaraju sadržaju koji u pomorskom prijevozu sada ima teretnica (Bill of Lading).<sup>46</sup>

Članak 36. RP ima četiri stavka. Prvi stavak odnosi se na obvezu da roba bude obilježena na pogodan način za transport što se tiče potrebe da na siguran način bude određena i identificirana. Drugi stavak prvo sadrži zahtjev da u ispravu bude unesena izjava o vidljivom stanju robe u vrijeme kada ju je vozar (ili njegov izvršitelj) primio na prijevoz.<sup>47</sup>

Prijevozna isprava treba sadržavati ime i adresu vozara, datum prijema robe na prijevoz, a ako se radi o prenosivoj ispravi, onda i broj originalnih primjerala. U trećem stavku članka 36. navode se i neki sastojci koji su uobičajeni za prijevozna ispravu, ali ugovor o prijevozu može biti sačinjen, a samim time i prijevozna isprava, i bez tih sastojaka koji će kasnije biti pribavljeni, kada postanu poznati, a to su, na primjer, ime i adresa primatelja, ime broda, luka ukrcaja i iskrcaja, te mjesto prijema robe na prijevoz i mjesto predaje primatelju, naravno, ukoliko su različiti od luke ukrcaja, odnosno iskrcaja. Četvrti stavak pojašnjava značenje upotrijebljenog termina "vidljivo (pojavno) stanje robe" (apparent order and condition of the goods), pa se ističe da se to stanje ustanovljava razumnim vanjskim pregledom robe, kako je zapakirana u vrijeme njezine predaje na prijevoz i svakim dodatnim pregledom koji vozar ili izvršitelj stvarno poduzme prije izdavanja prijevozne isprave.

Roterdamska pravila se dalje bave identitetom vozara (članak 37.); problemom potpisivanja prijevozne isprave (članak 38.); te pravnim posljedicama nedostatka ugovornih sastojaka (članak 39.).

Člankom 37. autori Roterdamskih pravila nastoje otkloniti nedoumice vezane za pitanje utvrđivanja titulara odgovornosti u situacijama postojanja više zaključenih ugovora vezano za isti brod i isti teret (the chains of contracts), što je skoro redovna pojava kod pomorskih prijevoza. U stavku 1. ovoga članka određuje se da ako je vozar imenovan u ugovoru o prijevozu, eventualne druge informacije sadržane u prijevoznoj ispravi ili elektoničkom zapisu, koje bi se odnosile na identitet vozara, bile bi bez pravnog učinka ukoliko su u suprotnosti s tako navedenim i utvrđenim imenom vozara. Drugi stavak utvrđuje dvije pretpostav-

---

<sup>46</sup> Primjena Haških pravila bila je isključivo vezana za teretnicu, što je slučaj i s Hamburškim pravilima. Haška pravila sadrže samo (kako se to u čl. 3. st. 3. Konvencije ističe) osnovni sadržaj teretnice, koji takvu ispravu čini teretnicom, dok Hamburška pravila u čl. 15., 16. i 17. detaljno daju sadržaj takve isprave i njenog učinka, a člankom 18. protežu primjenu svog pravnog režima i kada se prijevoz vrši na osnovi isprave koja nije teretnica, naravno, pod uvjetom da se ne radi o čarter ugovoru, odnosno ugovoru o slobodnoj plovidbi (članak 2. st. 3. Hamburških pravila).

<sup>47</sup> U prijevoznim ispravama, posebno u teretnici, vanjski izgled i stanje robe označavaju se izrazom "apparent order and condition", koji se izraz kod nas prevodi tako što se ističe da se radi o vanjskom izgledu, odnosno stanju (condition) robe, dok se upotrijebljeni izraz "order" po pravilu ne prevodi, ali on svakako treba izraziti da je roba uredno pripremljena, odnosno uređena za prijevoz. (O ovome vidi: B. Ivošević, op.cit., str. 78 - 80).

ke o tome tko se smatra vozarom ako on nije imenovan u ugovoru o prijevozu, odnosno u prijeznoj ispravi. Prva je da je vozar upisani vlasnik broda, kome se opet daje mogućnost da dokaže da je brod dao u zakup (bareboat charter) što, u tom slučaju, zakupca čini vozarom. Druga pretpostavka u korist upisanog vlasnika je njegovo pravo da pobija pretpostavku da je vozar na način što će označiti stvarnog vozara njegovim imenom i adresom. Ista mogućnost daje se i zakupcu broda. Pretpostavke u pitanju su, naravno, oborive (*presumptio iuris tantum*) što se potvrđuje davanjem prava podnositelju zahtjeva za obeštećenje da dokazuje identitet vozara mimo odredbi st. 1. i 2. članka 37., a što je i razumljivo, jer je problem, na primjer, posebno složen kod ugovora o time charter-u.<sup>48</sup>

Što se tiče odredbi članka 38., prvo treba istaći da prijeznu ispravu potpisuje osoba koja istu izdaje, a to je ili sam vozar ili, što je najčešći slučaj, njegov agent. Na isti način potpisuje se, tako da kažemo, klasična (izdana kao papirnati dokument) prijezna isprava, ali i elektronički prijezni zapis. Kako potpisivanje elektroničkog prijeznog zapisa može stvarati i određenu pravnu nesigurnost u odnosu na identitet potpisnika, stavkom 2. članka 38. dodatno se zahtijeva da elektronički prijezni zapis ukazuje na vozarevu autorizaciju potpisa u takvom zapisu. Uostalom, međusobno izjednačavanje klasične i elektroničke prijezne isprave, bilo da se izdaje u formi prenosivog dokumenta ili ne, i njihovo vrlo iscrpno reguliranje, uz nastojanje da bude što preciznije i strankama što razumljivije, je cilj Roterdamskih pravila. Ovo bi realno trebala biti najznačajnija novina kojom se pomorski prijevoz, i ponekad onaj koji prethodi ili slijedi tom prijevozu, prilagođava informatičkom dobu u kojem živimo, pa je na pravu da ga slijedi i pronalazi adekvatna rješenja.<sup>49</sup>

U slučaju da pojedini sastojci ugovora nedostaju ili su netočni (članak 39. RP) ustanovljava se, u pravu inače poznati princip, da to samo po sebi ne utječe na pravnu prirodu, a niti na punovažnost prijezne isprave, pa se također uvode određene pretpostavke u slučaju postojanja datuma bez naznake na što se odnosi, kada se smatra da je to datum ukrcanja, ako se radi o prijeznoj ispravi iz koje se vidi da je roba ukrcana na brod, a ako nije, onda je to datum prijema robe na prijevoz. Ako, pak, prijezna isprava ne sadrži naznaku o stanju tereta prema vanjskom izgledu, pretpostavlja se, (naravno, opet se radi o oborivoj pretpostavci), da je roba ukrcana na brod u dobrom stanju (*received in apparent good order and condition*).

---

<sup>48</sup> Vidi Časlav Pejović, *Identitet prijeznika kod ugovora o time charteru*, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 1996., br. 1-4, str. 31-52 i od istog autora *Tko je prijeznik prema kanadskom pravu: naručitelj ili vlasnik broda*, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 1997, br. 153-154, str. 191-196.

<sup>49</sup> O ovome vidi i Skorupan Wolff, *op. cit.*, str. 200-203.

## 11. KVALIFICIRAJUĆE PRIMJEDBE KOJE SE UNOSE U PRIJEVOZNU ISPRAVU I NJIHOV PRAVNI UČINAK

Roterdamska pravila posebno se bave primjedbama kojima vozar kvalificira informacije koje je dobio od krcatelja u postupku sastavljanja prijevozne isprave i koje treba u nju unijeti, kao i onih koje predstavljaju njegova osobna zapažanja u odnosu na stanje robe, a u prvom redu ambalaže, odnosno sredstava u kojima se roba predaje i krca radi prijevoza, te učinkom tako unesenih primjedbi na valjanost isprave koja se izdaje (čl. 40. i 41. RP).<sup>50</sup>

Prema članku 40. vozar ima pravo izvršiti kvalificiranje informacija koje je dobio od krcatelja, odnosno u prijevoznju ispravu unijeti primjedbe koje se odnose na mogućnost provjere podataka dobivenih od krcatelja, i na razumnu sumnju u točnost takvih podataka. Posebni dio članka 40. (st. 4.) odnosi se na slučajeve i načine kada i kako vozar može izvršiti kvalificiranje informacija iz članka 36. RP u slučaju kada se roba predaje na prijevoz u zatvorenim kontejnerima ili u vozilima.

Učinak svih kvalificirajućih primjedbi sastoji se u tome da njihovim unošenjem u bilo koju od isprava koja se predviđa kao dokument koji se izdaje vezano za zaključivanje ugovora o prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (prenosiva ili neprenosiva pisana prijevozna isprava ili isti takav elektronički zapis) vozar ne preuzima odgovornost za točnost informacija koje je dobio od krcatelja u procesu sastavljanja i izdavanja prijevozne isprave.

Članak 41. Roterdamskih pravila bavi se pravnim učinkom odnosno pravnom snagom prijevoznih isprava, pa prvo navodi da te isprave, ukoliko ne sadrže kvalificirajuće primjedbe iz članka 40., predstavljaju oborivu pretpostavku (prima facie evidence) da je roba primljena na prijevoz onako kako je to navedeno u prijevoznju ispravi. Međutim, u istom članku navodi se da vozar neće moći pružiti dokaze da sadržaj isprave nije točan u slučaju kada se isprava koja je prenosiva prenese na treću savjesnu osobu, kao i u odnosu na neprenosivu ispravu u kojoj je naznačeno da se mora uručiti kako bi se mogla izvršiti predaja i ako je prijenos izvršen na primatelja koji je prihvatio dokument (i robu) u dobroj vjeri, dakle, savjesno. Dalje, u članku 41. navodi se da vozar neće moći iznositi suprotne dokaze prema savjesnom primatelju na sastojke koje je u pri-

<sup>50</sup> Ovim pitanjima Haška i Hamburška pravila bave se na način da Haška pravila u st. 2. članka 3., nakon navođenja sadržaja teretnice, određuju da ipak vozar, odnosno osoba koja izdaje teretnicu, neće biti dužna u teretnici navesti ili spomenuti oznake, broj, količinu (po težini ili masi), ako ima ozbiljnog razloga sumnjati da navodi predstavljaju onu robu koju je stvarno primio, ili ako nije imao razumne mogućnosti da to provjeri. Hamburška pravila materiju koju Roterdamska pravila reguliraju u čl. 40. i 41. u osnovi na isti način reguliraju u članku 16., s time da kada je teretnica prenesena na treću osobu, uključujući i primatelja, koji su postupali u dobroj vjeri (savjesno), takva teretnica stvara prema vozaru neoborivu pretpostavku za točnost u njoj navedenih podataka.

jevoznu ispravu sam unio, uključujući i stanje tereta prema vanjskom izgledu, datume prijema, odnosno ukrcaja robe ili izdavanja prijevozne isprave ili na broj, vrstu (tip) i indentifikacijske brojeve kontejnera osim indentifikacijskih brojeva kontejnerskih pečata.

U svim gornjim taksativno nabrojanim slučajevima, prijevozne isprave (svih tipova) predstavljaju neoborivu pretpostavku (conclusive evidence) da je po sadržaju isprava onakva kakva je prenesena, odnosno uručena.

Pored zaista očiglednog nastojanja da se uredi svi aspekti vezani za pravnu prirodu, sadržaj i pravni učinak prijevoznih isprava, Roterdamska pravila štete glede problema tzv. garantnih pisama, koja se u praksi izdaju u zamjenu za čistu teretnicu.

Čini se da i pored vrlo iscrpnog uređenja materije vezane za izdavanje prijevoznih isprava problem nije otklonjen, jer upravo prema odredbi iz članka 41. samo prijevozna isprava koja ne sadrži kvalificirajuće primjedbe iz članka 40. predstavlja validan dokaz o robi primljenoj na prijevoz, dok bi svaka kvalifikacija iz članka 40. (primjedba, zapažanje, rezerva, i sl.) poništavala dokaznu snagu prijevozne isprave, čime postaje jasno da je jedino isprava koja nije kvalificirana primjedbama čista isprava, odnosno po dosadašnjoj regulativi, praksi i terminologiji "Clean Bill of Lading".<sup>51</sup>

U ovoj glavi, na kraju, tretira se i pitanje "vozarine plaćene unaprijed" (freight prepaid). Naglašava se da ako prijevozna isprava sadrži izjavu "freight prepaid" ili izjavu slične prirode, vozar ne može prema držatelju isprave ili prema primatelju utvrđivati činjenicu da vozarina nije bila plaćena, s time da se ova odredba ne primjenjuje ako je držatelj ili primatelj ujedno i krcatelj.

## 12. REGULIRANJE PREDAJE ROBE NA ODREDIŠTU

Predaji, odnosno prijemu robe na odredištu, posvećena je glava 9. Roterdamskih pravila. Ova materija izložena je u 7 članaka (čl. 43.-49. RP).

U kritikama ovoga dijela Roterdamskih pravila ističe se da postoji pretjerano normiranje, jer da se nastoji Pravilima predvidjeti i regulirati skoro sve moguće

---

<sup>51</sup> Problemom "čiste teretnice" eksplicitno se bave Hamburška pravila u članku 17., gdje, s obzirom da krcatelj jamči vozaru za točnost podataka za sastav teretnice, s obvezom da mu naknadi štetu koja može otuda nastati (st. 1. članka 17.), on često u pomorskoj praksi izdaje vozaru garantno pismo kojim se u zamjenu za čistu teretnicu obvezuje da će vozaru nadoknaditi štetu ako se ispostavi da je teret imao nedostatke u vezi kojih je izdano garantno pismo. Takvo pismo stavkom 2. istoga članka Hamburška pravila proglašavaju ništavim i bez pravnog učinka prema svakoj trećoj osobi, uključujući i primatelja na kojega je teretnica prenesena. Međutim, takva pisma ili eventualni sporazum valjani su između krcatelja i vozara, osim ako nisu izdani prijevarno (in fraudem) prema trećoj osobi, odnosno primatelju, a koji su se pouzdali u njihovu točnost. U takvom slučaju vozar ne bi imao pravo na naknadu štete od krcatelja (st. 3. članka 17.) i, konačno, u slučaju izdavanja garantnog pisma s namjerom prijevarne vozar bi odgovarao oštećenoj strani bez prava da ograniči svoju odgovornost (st. 4. istog članka).

činjenične situacije do kojih može doći vezano za predaju robe na odredištu, i za to ponuditi, po mišljenju autora, pravno odgovarajuća rješenja.<sup>52</sup>

Članak 43. regulira obvezu prijema isporuke, a članak 44. obvezu potvrde njenog prijema.

Člankom 45. regulira se predaje bez transportne isprave (bilo neprenosive ili prenosive), što je jedna od osnovnih odlika i novina Roterdamskih pravila u odnosu na pravne režime Haških i Hamburških pravila. Ovakvo rješenje bilo je potrebno unijeti s obzirom na sve češću praksu da se prijevozi vrše bez prijevozne isprave. Međutim, prihvaćeno rješenje ipak u osnovi ne nailazi na podršku.<sup>53</sup>

Članak 46. regulira pitanje predaje robe na odredištu u slučajevima kada je izdana neprenosiva prijevozna isprava, odnosno neprenosivi elektronički zapis, s time što razrađuje situacije kada se, u skladu s ugovorom o prijevozu, od primatelja zahtijeva da vozaču uruči neprenosivu prijevoznu ispravu, te se iscrpno predviđaju i reguliraju moguće situacije vezane za predaju robe primatelju kada je u pitanju neprenosivi transportni dokument.

Člankom 47. Roterdamskih pravila regulira se predaja robe primatelju kada je došlo do izdavanja prenosive prijevozne isprave, odnosno prenosivog elektroničkog zapisa. Stavak 1. članka 47. regulira pravo držatelja takve isprave da zahtijeva predaju robe od vozača nakon dolaska robe na odredište, na način što će se propisno legitimirati kao zakoniti imatelj isprave, te pravo vozača da u suprotnom odbije predaju robe. Također se regulira situacija kada je izdano više od jednog originala prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa.<sup>54</sup>

Članak 47. stavak 2., međutim, uvodi u postupak predaje robe primatelju prenosivu prijevoznu ispravu u kojoj je izričito navedeno da roba može biti predana bez podnošenja te isprave primatelju na odredištu, a prema instrukcijama kako su dane u ovom članku Roterdamskih pravila. Ako u takvom slučaju dođe do normalne, nesporne, identifikacije primatelja, roba bi mu bila uredno predana i ugovor o prijevozu izvršen. Međutim, ako se ispostavi da se roba ne može predati zato što imatelj prijevozne isprave, nakon što je primio obavijest o prispjeću robe, ne zatraži njezinu predaju, ili ako vozač odbije predaju jer se osoba koja traži predaju robe ne može identificirati kao primatelj, ili ako vozač i nakon razumno

<sup>52</sup> Zbog ovakve kompliciranosti i pretjeranog taksativnog nabranja i najsitnijih detalja vezanih za predaju tereta primatelju D. R. Thomas, And then there were the Rotterdam Rules, *The Journal of International Maritime Law*, (2008) 24, str. 189, 190, naziva ove odredbe opasnim detaljiziranjem (a dangerous degree of detail).

<sup>53</sup> Van der Ziel ističe da predviđeni načini predaje čl. 45. RP "izgledaju vrlo praktično, ali ne daju garanciju za uspjeh" (Berlingieri, op. cit. str. 37).

<sup>54</sup> Prof. Pejović, u članku "Article 47 (2) of the Rotterdam Rules: Solution of Old Problems or A New Confusion?", *Journal of International Maritime Law*, 2012, Vol. 18, issue 5, smatra da je prenosiva prijevozna isprava (papirnata ili elektronička) onako kako je regulirana čl. 47. st. 1. RP u skladu sa zahtjevom "da vrši kontrolu raspolaganja robom" prema čl. 58. Konvencije o međunarodnoj kupoprodaji robe iz 1980. godine.

učinjenog napora ne može pronaći držatelja isprave kako bi zatražio uputstva za predaju, Roterdamska pravila određuju da vozar može o tome obavijestiti krcatelja i od njega zatražiti uputstva za predaju robe, a ako i to nije moguće, može se za uputstva obratiti i krcatelju iz isprave (ako ga ima).

U skladu s Roterdamskim pravilima, vozar koji na gore navedeni način izvrši predaju robe oslobađa se obveze da držatelju preda robu prema ugovoru o prijevozu, bez obzira je li mu predana prenosiva prijevozna isprava ili je osoba koja traži predaju na osnovi prenosive prijevozne isprave dokazala da je ona držatelj. Slijedom toga, ako je u prenosivoj prijevoznoj ispravi izričito naznačena mogućnost predaje bez predočenja iste, instrukcije ovlaštene osobe imaju prednost pred samom prenosivom ispravom i njenim držateljem. Ipak, u istom stavku 2. članka 47. uspostavlja se obveza osobe kojoj je dano pravo na davanje uputstava za predaju robe na odredištu da obešteti vozara za eventualnu njegovu obvezu prema držatelju, a također predviđa i pravo vozara da odbije slijediti uputstva ako mu se za to ne daju odgovarajuće garancije.

Gore navedene odredbe Roterdamskih pravila smatraju se jednim od najspornijih i najneprihvatljivijih rješenja koja, kao novinu, Pravila donose.<sup>55</sup> Smatra se da prijevoz i predaju robe bez teretnice, iako eventualno postoje kao praksa, ne bi trebalo sada verificirati jednim tako značajnim međunarodnim dokumentom.<sup>56</sup> Još gore od toga je pravo da se u teretnicu unese odredba da će se predaja vršiti bez nje, odnosno mimo nje. Pritom, nedovoljna satisfakcija za tako usvojeno rješenje je pravo koje se, također člankom 47. st. 2., daje savjesnom stjecatelju takve prijevozne isprave poslije izvršene predaje robe, koji nije znao niti je mogao znati za takvu predaju, da je zakoniti držatelj isprave, odnosno vlasnik robe označene u ispravi jer, prvo, uvodi se pretpostavka da je znao ili mogao znati za izvršenu predaju i, drugo, eventualno ostvarenje njegovog prava vodilo bi, vjerojatno, kompliciranim sporovima s neizvjesnim ishodom.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Prof. Jan Ramberg ističe da je neprihvatljivo i zbunjujuće da postoje dvije varijante prenosive prijevozne isprave (teretnice), jedne stvarno prenosive i druge, za koju se kaže da je prenosiva, ali ona to stvarno nije (vidi Jan Ramberg, UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, komentar); Pejović (u navedenom radu) ističe da su odredbe čl. 47. st. 2. RP u suprotnosti s valjano utvrđenim pravilima koja su ustanovljena za negocijabilne isprave te da prihvaćeno rješenje može potkopati vrijednost teretnice kao jednog od osnovnih dokumenata međunarodne trgovine. Stuart Beare, *The Rotterdam Rules, Some Controversies* rješenje iz čl. 47. st. 2. RP vidi kao dogovorenu soluciju za rješavanje kada se na odredištu ne može (iz raznih razloga – prim. B. I.) vozaru podnijeti prenosiva prijevozna isprava, ali ističe da ostaje da se vidi da li će ona biti prihvatljiva za brodarsku industriju i financijske institucije koje se oslanjaju na teretnicu kao neophodno osiguranje – tekst sa Buenos Aires Colloquium (2010): <http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/en/colloquium-documentation>.

<sup>56</sup> S tim u vezi navodi se mišljenje suca Pearce-a u slučaju *Brown Jenkinson v. Percy Dalton* (London) Ltd. (1957) 2 Q.B. 621, C.A. da će problemi trgovačke zajednice koje bi ona imala zbog predaje stvari na odredištu bez teretnice daleko prevazilaziti koristi od takve prakse. (Dano prema Pejoviću u citiranom članku).

<sup>57</sup> Van der Ziel nastoji objasniti kompliciranost solucija koje nudi čl. 47. st. 2., ali i razloge za to, za koje priznaje da su više u sferi davanja pravnih rješenja i time osiguranja za već postojeću praksu, negoli

Članak 48. utvrđuje konkretne slučajeve u kojima vozar nije dužan predati robu na odredištu te utvrđuje načine postupanju vozara, ovisno o svakom posebnom slučaju

Članak 49. eksplicite regulira pravo vozara (ili izvršitelja) na zadržavanje (retenciju) robe, kako bi osigurao plaćanje vozarine (i drugih troškova) vezano za izvršeni prijevoz, ako je to predviđeno ugovorom o prijevozu, ali i u skladu s pravom koje se na taj odnos ima primijeniti.

### 13. PRAVO NADZORA

Pravo nadzora, kako se ističe, novina je koja je regulirana u glavi 10. Roterdamskih pravila pod naslovom "Prava strane nadzora" (Rights of the controlling party). Normirana pitanja odnose se na predmet i obim vršenja prava nadzora (članak 50.); utvrđivanje stranke (subjekta) i prava na prijenos prava nadzora (članak 51.); obvezu vozara da izvršava instrukcije (naloge); određivanje mjesta isporuke vezano za dobijene instrukcije (članak 53.); mogućnost (pravo) promjene ugovora putem davanja instrukcija (članak 54. i 56.) i davanje dodatnih informacija, uputstava ili dokumenata vozaru (članak 55. RP).

Pravo kontrole, odnosno nadzora prijevozne operacije od strane pošiljatelja ili primatelja, nije nepoznato u transportnom pravu, posebno u željezničkom i cestovnom transportu, gdje redovno postoji i odgovarajuća zakonska norma o tome, i kao što se zna, takvo pravo poznato je kao "stoppage in transit". Pravo je u osnovi stipulirano u korist prodavatelja radi zaštite njegovih prava sve dok roba ne stigne do primatelja (kupca).<sup>58</sup>

Ovaj transportnopravni institut uvijek je bio pogodniji za već spomenute dvije vrste kopnenih prijevoza zato što je ovlaštenoj strani lakše dati upute za usputno zaustavljanje pošiljke na kopnu nego na moru, ali i zato što u ovim prijevoznim granama prijevozna isprava nije prenosiva, pa je stoppage in transit vrlo pogodan način da se spriječi da roba ne dođe u neželjene ruke, a ne postoji opasnost da prijevozna isprava bude u posjedu trećega koji je nepoznat osobi ovlaštenoj za davanje naloga.

Institut prava nadzora uvodi se u Roterdamska pravila kao pravilo općeg karaktera. Kako primjena ovih pravila u cjelini nije strogo vezana uz postojanje teretnice, kao što je bio slučaj s Haškim i Hamburškim pravilima, takav je isti slučaj i sa strankom koja ima pravo nadzora, mada se uvijek vodi računa o identifikaciji nositelja prava na način da se normiraju različite situacije, već prema tome

---

pokušaj da se praksa promijeni, a Berlingieri zaključuje da će, nakon stupanja na snagu Roterdamskih pravila, biti interesantno vidjeti kako će se često broderska industrija koristiti odredbama čl. 47. st. 2. RP (Berlingieri, op. cit. str. 40).

<sup>58</sup> U tom smislu umjesna je primjedba koja se pojavila u vezi s komentarima o Roterdamskim pravilima "da se, kada je riječ o materiji iz glave 10. RP, radi više o pitanju kupoprodaje, negoli o samom prijevozu" (D. R. Thomas, op. cit. str. 1).

na osnovi kojih isprava se prijevoz vrši u svakom konkretnom slučaju, ali pravo kontrole postoji i u slučaju ako takvih dokumenata nema.<sup>59</sup>

Strana nadzora (controlling party) u prvom redu je krcatelj (shipper) s time da kada je ugovor o prijevozu zaključen može se kao takav odrediti i primatelj ili osoba koja je kao krcatelj određena u prijevoznoj ispravi ili neka druga osoba. Pravo da se vrši nadzor tijekom prijevoza prenosivo je, međutim, o tome se mora uvijek obavijestiti vozar, a subjekt nadzora mora ovo svoje pravo na propisan način dokazati. Pravo se prenosi kako u slučaju izdavanja prenosive, tako i neprenosive prijevozne isprave; ako postoji obveza njezine predaje, time se prenosi i pravo nadzora. Ako je u pitanju prenosiva isprava, zakoniti držatelj (holder) isprave ujedno je i subjekt nadzora po toj ispravi.

Nadzor se može vršiti putem davanja raznih uputstava ili izmjene postojećih, s time da takva uputstva – ako predstavljaju izmjenu samoga ugovora (variation of the contract), osim prava da se odredi luka ili, u slučaju kopnenog prijevoza, bilo koje mjesto na prijevoznom putu kao mjesto iskrcaja, te prava da se zamijeni primatelj bilo kojom drugom osobom, uključujući i stranom nadzora – mogu biti valjana samo ukoliko su dogovorena između vozara i subjekta nadzora i ako su unesena u prijevoznu ispravu i potpisana od strane izdavatelja isprave.

Gore navedeno podrazumijeva da se uputstva koja ne predstavljaju izmjenu ugovora o prijevozu daju na osnovi ugovora, dok izmjene ugovora (variations of contracts) moraju biti unesene u sam ugovor. Imajući ovo u vidu, promjene ugovora ne spadaju među uputstva, naloge ili zahtjeve koji su vezani za pravilno izvršenje prijevoza.

Nalozi trebaju biti razumno izvršeni od strane vozara prema njihovom sadržaju u momentu kada stignu do njega, ali ne smiju ometati njegovo normalno poslovanje, uključujući i način predaje stvari na odredištu.

Ova glava Roterdamskih pravila sadrži i obvezu subjekta nadzora da na vrijeme snabdijeva vozara dodatnim informacijama, instrukcijama i dokumentima potrebnim da vozar može uredno izvršiti ugovor. Međutim, i na ova rješenja se može staviti prigovor pretjeranog normiranja, inače normalne poslovne prakse, a pogotovo stoga što se među obvezama krcatelja prema vozaru (glava 7. RP) reguliraju takve iste obveze krcatelja da vozaru daje informacije, instrukcije, dokumente i slično, a kako smo vidjeli pravo nadzora je prenosivo pravo, međutim, ukoliko nije ni na koga preneseno, onda je to pravo krcatelja.

---

<sup>59</sup> O ovome više Gertjan van der Ziel, Chapter 10 of the Rotterdam Rules: Control of Goods in Transit, *Texas International Law Journal*, Spring, 2009. Autor ističe da činjenica što pravo kontrole nije strogo vezano za prijevoznu ispravu trasira put pomorskih (i mješovitih) prijevoza koji se vrše bez transportnih dokumenata. O ovome također vidi Skorupan Wollf, op. cit. str. 198 - 200.



## 14. PRIJENOS PRAVA

Prijenos prava putem papirnatih prijevoznih isprava, ako je izdana kao prenosiva, može se vršiti na način poznat za vrijednosne papire: punim i blanko indosamentom, ako se radi o ispravi "po naredbi", i bez indosiranja, ako je isprava na donositelja ili je isprava za blanko indosiranje, ili se radi o ispravi po naredbi određene (imenovane) osobe i prijenos se vrši između prvog držatelja prijevozne isprave i tako imenovane osobe.

Elektronički prijevozni zapis može glasiti po naredbi ili po naredbi imenovane osobe, a držatelj zapisa prijenos na novog držatelja mora izvršiti u skladu s procedurom predviđenom u članku 9. RP. Odredbe ovog članka imaju za cilj sačuvati istinitost i integritet dokumenta i njegovog držatelja da može uvijek demonstrirati to svoje svojstvo sve do trenutka kada elektronički zapis prestaje imati bilo kakav pravni učinak ili postane nevalidan. Stavkom 2. članka 9. zahtijeva se da procedura iz stavka 1. bude unesena u ugovor o prijevozu na način da se može uredno utvrditi, odnosno ustanoviti tko je ovlašten na vršenje prijenosa.

Navedena rješenja Roterdamskih pravila koja imaju za cilj ustanoviti dovoljan stupanj pravne sigurnosti i povjerenja u elektronički prijevozni zapis u literaturi su ocijenjena kao nedovoljna, pogotovo ona što se nude u članku 10. i 47. RP.<sup>60</sup>

Valjanost elektroničkog potpisa u Europskoj uniji ravna se prema odredbama Direktive EU o elektroničkom potpisu, koja, u prvom redu, zabranjuje diskriminaciju elektroničkog potpisa u odnosu na vlastoručni, a zatim, da bi takvom potpisu priznala valjanost, traži da on ima izvornu vezu (unique link) s potpisnikom, da postoji sposobnost njegove identifikacije, da je ostvaren način da potpisnik vrši isključivu kontrolu nad potpisom, te da je tako povezan s originalnim sadržajem da kasnija promjena može pravilno biti trasirana, odnosno ispitana.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> U članku "In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China's Position on the Rotterdam Rules", *Journal of Maritime Law & Commerce*, April 2009, Felix W. H. Chan, izričite niz kritika i postavlja niz pitanja u prvom redu vezanih za odredbe članka 10. RP, kojima se regulira potpisivanje i valjanost potpisa u elektroničkom prijevoznom zapisu, te mogućnost da takav dokument bude "prima facie evidence" u odnosu na robu koju je vozar primio na prijevoz. Autor smatra da rješenja Roterdamskih pravila ne daju dovoljno sigurnosti u odnosu na utvrđivanje vjerodostojnosti potpisa, odnosno "autorizacije" vozara u vezi s potpisom i uopće sadržajem isprave. Po njemu stanje se komplicira u slučajevima kada nacionalno pravo određenih zemalja sadrži zahtjeve koje rješenja iz RP ne zadovoljavaju. Ističe da Kina ima Zakon o elektroničkom potpisu prema kojemu samo pouzdani (reliable) elektronički potpis može biti izjednačen (imati istu pravnu snagu) s potpisom rukom i/ili pečatom. Prema tom Zakonu, elektronički potpis se smatra "pouzdanim" ako proistječe iz podataka koji pripadaju isključivo potpisniku i pod njegovim su nadzorom i ako je povezan sa sistemom koji je zvanično certificiran (certification authority) tako da je kasniju promjenu potpisa moguće utvrditi, kao i eventualnu promjenu sadržaja. Elektronički potpis koji ne ispunjava prethodne zahtjeve ne bi bio priznat pred kineskim sudovima kao valjan. Autor je svjestan da Kina spada među države koje i inače imaju rigorozniji režim u pravnim i poslovnim odnosima i navodi da, na primjer, SAD uvode opću pretpostavku o valjanosti i međusobnoj izjednačenosti vlastoručnog i elektroničkog potpisa (Electronic Signature in Global and National Commerce Act, SAD, iz 2000. godine).

<sup>61</sup> Vidi Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community framework for electronic signatures.

U svakom slučaju čini se da je preveliki napor sastavljača Roterdamskih pravila u ovom pogledu bio nepotreban, odnosno da će se vjerovatno ispostaviti i kao nekoristan, jer je dosta vidljivo da će u slučaju spora o valjanosti elektroničkog potpisa na elektroničkom prijevoznom zapisu, po pravilu, doći do primjene nadležnog nacionalnog prava koje to pitanje regulira.

## 15. ZASTARIJEVANJE ODŠTETNIH ZAHTJEVA

Zastara za podnošenje odštetnih zahtjeva sudu ili pokretanje arbitražnog postupka nastupa nakon isteka dvije godine od dana kada je roba predana primatelju u odredištu, odnosno trebala biti predana ili je djelomično predana, s time da se dan predaje ne uzima u obzir prilikom obračuna (članak 62. st. 1. i 2. RP). Pravilima se predviđa (članak 63. RP) da strana protiv koje se zahtjev podnosi može svojom izjavom produžiti period od dvije godine i to može činiti višestruko.<sup>62</sup>

Roterdamska pravila posebno predviđaju (st. 3. članka 62.) da rok od dvije godine ne utječe na pravo oštećenoga da se poziva na svoj zahtjev u svrhu obrane prema trećima ili u svrhu prebijanja njegovog potraživanja prema drugoj strani.

Predviđeno je, a to čine i Hamburška pravila, da podnositelj zahtjeva ima pravo na jedno dodatno vrijeme od 90 dana od momenta kada je utvrdio postojanje svog zahtjeva ili nakon što je protiv njega pokrenut postupak u spornom odnosu. Roterdamska pravila ovo pravo od 90 dana proširuju i na situaciju ako je po isteku roka od dvije godine utvrđen identitet vozara, odnosno ako su zakupac (bareboat charterer) ili upisani vlasnik broda uspjeli pobiti pretpostavku da su imali pravni status vozara, dakle, da su odgovorne osobe u spornom odnosu.

Konačno, podnositelj odštetnog zahtjeva može se koristiti i zastarnim rokom mjerodavnog nacionalnog prava, kada je takav rok povoljniji (čl. 64. i 65. pod (a) RP).

## 16. SUDSKA NADLEŽNOST I ARBITRAŽA

Roterdamska pravila bave se i utvrđivanjem nadležnosti suda, sudskog postupka i priznavanjem sudskih odluka (glava 14. čl. 66.-74.), kao i arbitražnim postupkom i osnivanjem arbitraže (glava 15. čl. 75.-78.). Međutim, državama koje usvoje Roterdamska pravila daje se mogućnost da pisanom izjavom izvijeste depozitara Konvencije da neće biti obvezane pravilima o jurisdikciji i arbitraži, ili samo jednim ili drugim, onako kako su uređena u glavama 14. i 15. RP.

---

<sup>62</sup> Haška pravila regulirala su pitanje zastarijevanja u članku 3. st. 6., određujući da se "vozar i brod oslobađaju svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje ako se tužba ne podnese u roku od jedne godine, računajući od preuzimanja robe, odnosno od dana kada je roba trebalo biti predana". Praksa je povodom ovog kratkog roka usvojila pravo na njegovo produženje priopćenjem takvog traženja drugoj strani, odnosno vozaru. Hamburška pravila u članku 20. produžila su rok zastare na dvije godine, a također i izričito predvidjela mogućnost produženja tog roka.

Sudska nadležnost uređena je tako da se prvenstvo daje sporazumu stranaka i to posebno za količinski ugovor (volume contract), a posebno za ostale ugovore obuhvaćene pravnim režimom Roterdamskih pravila. Ukoliko takvog sporazuma nema, sudski postupak može se zasnovati u mjestu gdje vozar ima domicil; u mjestu odredišta koje je naznačeno u ugovoru; u mjestu predaje (isporuke) robe; u luci ukrcaja ili iskrcaja ili se spor može započeti pred sudom, odnosno sudovima određenim posebnim ugovorom između krcatelja i vozara u svrhu rješavanja zahtjeva prema vozaru, a što se predviđa za rješavanje zahtjeva iz količinskih ugovora. Ovu odredbu treba shvatiti da se izbor suda (sudova) može vršiti neovisno od odredbe koja određuje moguće nadležne sudove u slučaju da ne postoji poseban sporazum o tome. Međutim, i takav sporazum, kod svih ostalih prijevoza koji nisu pokriveni količinskim ugovorom, vezan je za izbor samo između onih sudova koji su inače predviđeni Roterdamskim pravilima kao sudovi moguće nadležnosti.

U skladu s pristupom da je pomorski izvršitelj samostalni subjekt u izvršenju obveza iz ugovora o prijevozu i kao takav nositelj odgovornosti u okviru tih svojih obveza, u Pravilima se posebno predviđa koji su sudovi nadležni za postupanje u slučajevima kada se tužba podnosi protiv pomorskog izvršitelja (članak 68. RP), ali se predviđa i sudska nadležnost jednog suda, ako su jednom tužbom obuhvaćeni i vozar i pomorski izvršitelj (čl. 71. st. 1. RP), a stavak 2. istoga članka štiti tuženu stranu za slučaj da vozar ili pomorski izvršitelj započnu spor pred sudom suprotno odredbama članka 66. i 68., a da pritom ne postoji međusobni sporazum o sudskoj nadležnosti, na način da se tužba tužitelja smatra povučenom kada tuženi odabere nadležni sud u skladu s navedenim odredbama. Nakon što je došlo do spora, stranke se mogu sporazumjeti da ga započnu pred bilo kojim nadležnim sudom, ali ako se tuženi pojavi pred sudom gde je tužba podnesena, bez da prigovori nadležnosti, onda taj sud ima nadležnost (čl. 72. st. 1. i 2. RP).

Pravila se bave i pitanjem aresta broda i uopće privremenim i zaštitnim mjerama prema brodu, pa utvrđuju da arest ili druga sudska mjera prema brodu ne utječe na utvrđivanje nadležnosti suda za rješavanje spora u meritumu (članak 70. RP), čime se samo potvrđuje rješenje iz odgovorajućih međunarodnih konvencija koje postoje u ovoj materiji.<sup>63</sup>

Roterdamska pravila u članku 73. bave se materijom priznavanja i izvršenja sudskih presuda među državama koje su prihvatile Konvenciju i izjavile da će primjenjivati odredbe glave 14. RP.

Arbitražni postupak iscrpno je normiran u glavi 15. Roterdamskih pravila u člancima 75.-78.

---

<sup>63</sup> Konvencije koje reguliraju zaustavljanje broda jesu: Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine koju je Jugoslavija ratificirala, pa samim time i države sljednice, kao i nova Konvencija u ovoj materiji iz 1999. godine, koja je stupila na snagu 14. rujna 2011. godine.

Arbitraža, što je inače redovna pojava, zasniva se prema Pravilima ugovorom o prijevozu u kojem redovno postoji tzv. arbitražna klauzula. Međutim, Roterdamska pravila u ovu materiju uvode mnogo, čini se nepotrebnih, detalja vezanih za utvrđivanje mjesta gdje se arbitražni postupak može osnovati, sa specijalnim naglaskom u kojim slučajevima je obvezna arbitraža koja proizilazi iz zaključenog ugovora, što inače nikada nije bilo sporno u arbitražnoj praksi. S tim u vezi, posebno se regulira ovo pitanje kod količinskog ugovora (članak 75.), kao i kod ugovora na koje se Roterdamska pravila ne primjenjuju u slučaju da su stranke njihovu primjenu dogovorile ili to proizilazi iz izdane prijevozne isprave (članak 76.), te da nakon što je došlo do spora stranke mogu riješiti spor arbitražom bilo kada i u bilo kojem mjestu (članak 77.), što svakako podrazumijeva odsustvo arbitražne klauzule u prijevoznom ugovoru.

## **17. PRINUDNOPRAVNI REŽIM ROTERDAMSKIH PRAVILA I MATERIJA NA KOJU SE NE ODNOSI**

Materija koja uređuje pravnu snagu konvencijskih odredbi u odnosu na odredbe ugovora o prijevozu uređena je u glavi 16., a materija na koju se Konvencija ne odnosi u glavi 17. Roterdamskih pravila.

U članku 79. Roterdamska pravila zabranjuju, odnosno proglašavaju ništavim, ugovorne odredbe kojima bi se mijenjale obveze i režim odgovornosti, kako je to Pravilima utvrđeno, osim ako odredbama same Konvencije to ne bi bilo dozvoljeno, čime se pravni režim Roterdamskih pravila utvrđuje kao prinudnopravni (*ius cogens*), osim ako nije u pojedinim slučajevima izuzet.

Slijedeći duh Konvencije da se njome u cjelini reguliraju prava i obveze stranaka, te njihove odgovornosti, članak 79. podijeljen je u dva dijela, pa se odredbama pod a) i b) stavka 1. proglašavaju ništavim ugovaranja kojima bi se direktno ili indirektno isključivale ili ograničavale obveze i odgovornost vozara (i pomorskog izvršitelja) za kršenje obveza kako je utvrđeno Konvencijom, a pod c) istoga stavka proglašava se ništavim prijenos koristi iz osiguranja robe na vozara ili na izvršitelja, zapovjednika broda, članove posade, vozareve druge pomoćnike i punomoćnike ili pomoćnike i punomoćnike izvršitelja i na sve druge osobe koje rade po nalogu ili pod nadzorom vozara. Drugim stavkom ovoga članka iste takve odredbe o ništavosti odnose se na obveze i odgovornost krcačelja, primatelja, stranke s pravom nadzora ili držatelja prijevozne isprave, čime se strogost pravnog režima proteže na skoro sve odredbe Roterdamskih pravila, tako da se države koje pristupe Konvenciji izlažu njezinom prinudnopravnom režimu za vrlo široki krug obveza svih učesnika ugovornog odnosa na koji se Konvencija odnosi.<sup>64</sup>

<sup>64</sup> U vezi s primjenom prinudnopravno režima Roterdamskih pravila postavilo se pitanje da li su i norme koje ne vode isključenju vozareve odgovornosti prema odredbama čl. 17 st. 3. RP, već samo promjeni obveze o teretu dokazivanja, kao u slučaju tzv. FIO isključenja, prinudnopravno karaktera,

Nakon utvrđivanja prinudnopravne prirode režima Roterdamskih pravila, kao općeg režima koji važi za ugovore o prijevozu na koji se Konvencija odnosi, u članku 80. predviđeno je da ugovorne strane koje zaključuju količinski ugovor (volume contract) mogu ugovoriti veća ili manja prava, obveze i odgovornosti u odnosu na utvrđeni pravni režim Konvencije, dakle, isključiti obveze i odgovornosti stranaka svojom suglasnošću.<sup>65</sup>

Isključenje (derogiranje) pravnog režima Konvencije ne nastupa automatski činjenicom zaključenja količinskog ugovora, već ugovorne strane moraju o tome dati jasnu izjavu (u engleskom tekstu koristi se termin: prominent) da isključuju primjenu Roterdamskih pravila ili pojedinih njihovih dijelova. Pritom vozar ne može isključiti svoju obvezu o osposobljavanju broda za plovidbu, a krcatelj obvezu davanja podataka i dokumentacije vozaru, kao ni obvezu da uredno obavijesti vozara o opasnom teretu i da isti pravilno obilježi.<sup>66</sup> Sadržane su i odredbe kada isključenje pravnog režima Konvencije obvezuje učesnike koji nemaju svojstvo krcatelja, te odredba da teret dokazivanja da se pravni režim Konvencije ne primjenjuje leži na stranci koja to ističe.<sup>67</sup>

Roterdamska pravila pod pojmom roba (goods) obuhvaćaju vrlo širok dijapazon robe i stvari "bilo koje vrste" (of every kind whatsoever) u što svakako spada i prijevoz živih životinja.<sup>68</sup> Međutim, kod ove vrste prijevoza (čl. 81. RP) ugovorom se mogu isključiti ili ograničiti obveze i odgovornost kako vozara tako i pomorskog izvršitelja, ali takva isključenja ili ograničenja se ne primjenjuju ukoliko oštećeni dokaže da je do gubitka ili štete (uginuće, ozljede, zaraza životinja i sl.) došlo uslijed namjernog djelovanja ili propusta koji se mogu pripisati gruboj nepažnji vozara ili pomorskog izvršitelja.

Pored navedenoga, ugovorom o prijevozu može se predvidjeti poseban pravni režim i za robu čija priroda ili stanje ili okolnosti ili uvjeti pod kojima prijevoz

---

pa se daje pozivatan odgovor, s obzirom da takva promjena u teretu dokazivanja otežava realizaciju odštetnog zahtjeva (Berlingieri, op. cit. str. 61).

<sup>65</sup> Pravno normiranje količinskog ugovora izazvalo je dosta nedoumica i kontraverzi, do tvrdnje da takva široka mogućnost u stvari ugrožava cjelinu pravnog režima ustanovljenog Roterdamskim pravilima (tako: Thomas, Tetley u ovdje navedenim člancima), ali Berlingieri navodi da takva opasnost, iako strogo teoretski postoji, nije realna, jer će se takvi ugovori zaključivati kod velikih prijevoznih poslova u kojima su, po pravilu, pregovarači podjednake ekonomske snage (Berlingieri, op. cit. str. 61).

<sup>66</sup> Ističe se da obveze vozara da mu brod bude "seaworthy" i krcatelja u odnosu na opasnu robu izlaze iz kruga interesa koji se tiču samo ugovaratelja, već da se tiču i drugog učesnika prijevozne operacije i uopće trećih osoba (Berlingieri, op. cit. str. 62).

<sup>67</sup> U vezi s ovako utvrđenim prinudnopravnim režimom i posebno pravom na njegovo isključenje u slučaju zaključenja količinskog ugovora, u literaturi se ističu kritike da je to jedan poseban izlaz ugovornih strana da, kada i ukoliko žele, mogu dosta slobodno svojom izjavom isključiti pravni režim Konvencije u cijelini (tako: Tetley, op. cit. str. 11).

<sup>68</sup> Haška pravila nisu se primjenjivala na ovu vrstu prijevoza (čl. 1. st. 1. pod c), dok Hamburška pravila izriječno žive životinje uključuju u pojam robe (čl. 1. st. 1. toč. 5).

treba vršiti, opravdavaju posebno ugovorene uvjete, s time što se takvi “posebni uvjeti” ne mogu ugovarati za redovne trgovačke prijevoze i trgovinu, i pod uvjetom da za prijevoz takve robe nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi prijevozni zapis.

Što se tiče slučajeva na koje se Roterdamska pravila ne primjenjuju, pored odredbi članka 26. kojima se, pod uvjetima propisanim u tom članku, daje prednost, u dijelovima prijevoza koji nisu pomorski, međunarodnim konvencijama koje kognitivnim normama reguliraju odgovornost vozara kod tih prijevoza, u članku 82. dodatno se stipulira da se Roterdamska pravila neće primjenjivati u slučajevima drugih međunarodnih konvencija na snazi, kao i njihovih budućih dopuna, koje u cjelini uređuju druge vrste prijevoza (zračni, cestovni, željeznički i prijevoz unutrašnjim vodenim putevima), ali svaka na svoj način dotiče i pomorski prijevoz.<sup>69</sup>

Člankom 83. regulira se odnos Roterdamskih pravila prema tzv. globalnom ograničenju odgovornosti, pa se ističe da su norme sadržane u Roterdamskim pravilima bez efekta na primjenu bilo koje takve međunarodne konvencije ili nacionalnog zakonodavstva, a u članku 84. sadržana je odredba prema kojoj norme Roterdamskih pravila nemaju utjecaja na primjenu odredbi o rješavanju zajedničkih havarija.

## **18. UVJETI ZA STUPANJE NA SNAGU I PRAVNE POSLJEDICE PRIHVAĆANJA ROTERDAMSKIH PRAVILA**

Da bi Roterdamska pravila stupila na snagu potrebno je da ih kroz propisani postupak usvoji najmanje 20 država članica UN-a. Pritom se ne propisuje da Konvenciju mora potpisati određeni broj država koje imaju određenu veličinu trgovačke flote (na primjer, 1,000.000 BT ili više). Napuštanje ovog principa o zahtjevu za kvalificiranim sudjelovanjem prilikom stupanja na snagu međunarodnih konvencija u području pomorskog privatnog prava u praksi je dovelo da takve konvencije, što se odnosi i na Roterdamska pravila, stupe na snagu bez podrške značajnih brodovlasničkih država, u kojem slučaju određena konvencija, ako i stupi na snagu, kao na primjer Hamburška pravila, ne može računati na širu prihvaćenost u svijetu. Uostalom, ova činjenica je i razlog što se pristupilo donošenju Roterdamskih pravila, međutim, očigledno, s istovjetnim rizikom.

---

<sup>69</sup> U članku 82. st. 1. RP nabrojene su takve konvencije, i to: pod a) bilo koja konvencija koja uređuje prijevoz robe zrakom u mjeri u kojoj se njene odredbe primjenjuju na ma koji (drugi) dio prijevoznog ugovora; pod b) bilo koja konvencija koja određuje prijevoz robe cestom u mjeri u kojoj se njene odredbe primjenjuju i na prijevoz robe koja ostaje ukrcana na cestovno prijevozno sredstvo koje se prevozi brodom; i pod c) svaka međunarodna konvencija u željezničkom prijevozu u mjeri u kojoj se primjenjuje i na pomorski prijevoz kao dodatak (dopuna) željezničkom prijevozu; pod d) svaka konvencija koja uređuje prijevoz unutrašnjim vodenim putevima ako se njene odredbe primjenjuju na prijevoze koji se bez prekrcaja vrše unutrašnjim vodenim putevima i morem.

Države koje ratificiraju, usvoje ili pristupe Roterdamskim pravilima imaju obvezu (članak 89. RP) izjaviti da odustaju od pravnog režima odgovornosti vozara za teret, bilo da su primjenjivale Haško-Vizbijski sistem (s pratećim protokolima) ili pak Hamburška pravila. Odredbu o obveznoj denuncijaciji sadržala su i Hamburška pravila, ali su davala pravo državi koja ih je usvojila da odgodi njihovu primjenu (i napuštanje Haškog, odnosno Haško-Vizbijskog sistema) najduže na 5 godina, dok u Roterdamskim pravilima takva mogućnost ostaje dosta nejasna (članak 89. st. 3. RP), međutim, u svakom slučaju ne daje se mogućnost korištenja nekog unaprijed određenog roka.

Konvencija ne daje pravo da se stavljaju rezerve (članak 90.), ali dozvoljava državama, kada se radi o prihvaćanju sudske i arbitražne nadležnosti, da deklaracijom priopće da određene odnose i pravila vezano s konvencijski utvrđenim nadležnostima neće primjenjivati u svojem unutrašnjem pravu. Također se izričito propisuje da se Roterdamska pravila (članak 85.) ne primjenjuju na ugovore o prijevozu putnika i prtljage, kao ni na štete od nuklearnih incidenata, koje se rješavaju u skladu s usvojenim međunarodnim dokumentima za ovo područje ili prema nacionalnom pravu, ukoliko je povoljnije (čl. 86). U skladu s čl. 88. potpisivanje Konvencije nije vremenski ograničeno. Konvencija se može uvijek potpisati u sjedištu UN-a u New Yorku, jer su Ujedinjeni narodi njezin depozitar (čl. 87. RP).

## 19. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Roterdamska pravila neosporno se mogu označiti kao do sada najambiciozniji poduhvat da se na međunarodnom planu regulira ne samo materija odgovornosti pomorskog vozara za teret koji je primio na prijevoz već i prava i obveze koji proizilaze iz ugovornog odnosa u cjelini, uključujući i dijelove prijevoznog puta koji nisu pomorski, zbog čega je Konvencija i dobila naziv "pomorska plus konvencija" (Maritime Plus Convention). Također nije sporno da su se Konvencijom željela postići dva osnovna cilja. Prvi je reguliranje prijevozne operacije "od vrata do vrata", a drugi primjena pravnog režima Roterdamskih pravila i u slučajevima kada nije izdana prijevozna isprava. Roterdamska pravila uvode i nove subjekte s posebnim pravima i obvezama vezanim za izvršenje ugovora, kao što su pomorski izvršitelj, krcatelj iz prijevozne isprave ili pak nadzorna (kontrolna) stranka u ugovornom odnosu. Pravno se detaljno uređuju obveze i odgovornost krcatelja, te postupak prijema robe od strane primatelja. Suštinskom novinom Roterdamskih pravila smatra se i detaljno reguliranje načina izdavanja elektroničke prijevozne isprave te njezino izjednačenje s klasičnom – papirnatom.

Potpisivanju ovog međunarodnog dokumenta pristupilo je 16 država, međutim, do danas s danom predaje ovog rada za tisak, Konvenciju su ratificirale samo

Španjolska i Togo. Već od pripremnih radova i prvog Nacrta Roterdamska pravila su pobudila veliki interes stručne i znanstvene javnosti u svijetu i mnogih zainteresiranih profesionalnih krugova: brodovlasnika, krcatelja, osiguratelja, itd. U literaturi se ističu kako pohvale tako i kritike usvojenih rješenja u Konvenciji. Mnoge novine smatraju se neprihvatljivim, pa čak i opasnim po buduću pravnu sigurnost učesnika u međunarodnoj pomorskoj trgovini, kao što je, na primjer, mogućnost da prinudnopravni režim bude isključen zaključenjem tzv. količinskog ugovora, mogućnost vršenja nadzora bez posjedovanja valjane prijevozne isprave, te naznaka u ispravi da se roba može predati i bez nje.

Kada se radi o uređivanju režima odgovornosti za teret, što je isključiva i jedina materija koju reguliraju Haška, Haško-Vizbijska i Hamburška pravila, zagovornici Roterdamskih pravila ističu, pored činjenice da je prvi režim na izvjestan način zbog tehnološkog napretka, unapređenja sigurnosti plovidbe i skraćenog trajanja putovanja zastario i prevladan, i bez obzira na to što Hamburška pravila nisu doživjela očekivani uspjeh, da su Roterdamska pravila iskoristila dobre strane, odnosno rješenja sadržana u oba (ili sva tri) sistema, te da predstavljaju njihovu uspješnu sintezu. Navodi se da su SAD odustale od novog uređenja svog nacionalnog zakonodavstva o odgovornosti vozara za teret koji je primljen na prijevoz, te da je njihova delegacija bila vrlo aktivna u izradi Roterdamskih pravila, pa otuda očekivanja da će ih SAD i ratificirati, što bi sa svoje strane utjecalo na mnoge druge zemlje, i uopće regije u svijetu da ih slijede. Čini se da se pritom ispušta iz vida da su SAD često vrlo aktivne u pripremnim radovima na donošenju međunarodnih dokumenata, ali da ih u praksi rijetko ratificiraju. Ovome svakako treba dodati jasno protivljenje brodovlasnika i Udruženja P&I osiguratelja uvođenju u pravni režim odgovornosti vozara, i u pomorsko pravo uopće, pomorskog izvršitelja kao samostalnog nositelja obveza i odgovornosti i samostalne procesne stranke, o čemu jasno svjedoči sadržaj nove Himalaja klauzule. Složenost odnosa vezanih za predaju tereta primatelju, po mišljenju uglednih kritičara, devalvira povjerenje koje u međunarodnom pravnom prometu uživa teretnica kao vrijednosni papir, a to se svakako u dobroj mjeri odnosi i na rješenje da se pravo na vršenje nadzora može prenositi i bez posjedovanja prijevozne isprave.

Roterdamska pravila uspostavila su novi i cijeloviti, i kako zagovornici toga režima kažu, izbalansiran sistem prava i obveza i odgovornosti krcatelja, međutim, upravo vodeće profesionalne organizacije krcatelja najveći su kritičar rješenja koja se tiču ovog dijela Konvencije, tako da dolaze čak i do zaključka da bi primjenom pravnog režima Roterdamskih pravila pravni položaj krcatelja bio nepovoljniji od stanja u kome su krcatelji bili prije donošenja Haških pravila 1924. godine.



Nema sumnje da je potrebno međusobno izjednačiti klasičnu – papirnatu i elektroničku prijevoznu ispravu, što je svakako i sada slučaj u mjeri u kojoj je elektronički prijevozni zapis zaživio u svjetskoj pomorskoj trgovini, međutim, malo je vjerojatno da će učinjeni naponi da se odrede pravila o autentičnosti takve isprave i, posebno, potpisa izdavatelja, biti prihvaćeni kao valjano rješenje s obzirom na već postojeću raznolikost odgovorajuće regulative u nacionalnim zakonodavstvima pojedinih zemalja.

Autori koji se zalažu za usvajanje Roterdamskih pravila ističu njihovu prednost pred sadašnjim stanjem u kojem imamo dva ili tri (ovisno o tome da li se Haško-Vizbijski sistem promatra odvojeno u odnosu na Haški) međunarodna pravna sistema i brojna različita nacionalna zakonodavstva. Doduše, priznaje se da su Roterdamska pravila kompleksna i komplicirana, ali, kako ističe prof. Tomataka Fujita, šef japanske delegacije u radnoj grupi III UNCITRAL-a, kompliciranost Konvencije nastala je zbog nastojanja da se riješi svaki mogući problem na što eksplicitniji način, te da zato nije fer da se kritizira kompliciranost teksta jer on dolazi više od kompliciranosti materije u pitanju negoli od slabosti u tehnici njegovog pisanja, uz zaključak da “iako je tekst Konvencije složen, ideje koje iza njega stoje su mnogo jednostavnije i jasne”. S takvim gledištem, međutim, ne slažu se brojni autoriteti u području pomorskog prava, kao što su profesori Tetley, Thomas ili Ramberg, koji iznose brojne kritike na usvojena rješenja, i na osnovi toga i generalni stav da Roterdamska pravila zbog brojnih nedostataka, ali što je važnije, i pogrešne koncepcije, ne treba usvojiti. Pritom, oni su mišljenja da Roterdamska pravila kao tzv. “maritime plus” Konvencija ne mogu dati zadovoljavajući rezultat na polju reguliranja odgovornosti na cjelokupnom prijevoznom putu “od vrata do vrata” (door to door liability). Zbog toga se Tetley i Thomas zalažu za vraćanje na sistem neusvojene Multimodalne konvencije iz 1980. godine i vjerovatno, uz izvjesne izmjene i dopune, za usvajanje jednog pravnog režima koji bi jedinstveno, bez primjene sistema mrežaste odgovornosti, trebao regulirati prijevoz robe s više prijevoznika, kako morem tako i kopnom. Prof. Berlingieri ne slaže se s takvim gledištem. On smatra da neuspjeh Konvencije iz 1980. godine leži u tome što su njezina rješenja prvenstveno teorijske prirode, dok su Roterdamska pravila pragmatična.

Svakako, postavlja se pitanje da li će jedna takva konvencija, pod uvjetom da uspije zadobiti širu prihvaćenost na međunarodnom planu, uspjeti premostiti, pa i isključiti, sada važeće pravne režime odgovornosti u pojedinim granama transporta, a posebno u pomorskom. Čini se da će takvo nešto biti jako teško postići. Dakle, stanje stvari u okviru globalne međunarodne trgovačke suradnje i interesa pojedinih zainteresiranih i utjecanih subjekata takvo je da je i dalje potreban jedan temeljni pravni režim koji bi regulirao - kao osnovni - pomorski prijevoz, kao tradicionalno ključni segment razmjene dobara u svijetu, što uostalom proizilazi iz načina kako su usvojena Roterdamska pravila.

Širokoj kritici je izloženo ustanovljenje i posebno pravno reguliranje izvan prinudnogpravnog režima Roterdamskih pravila, tzv. količinskog ugovora i, nesporo, pretjerano detaljiziranje kod normiranja mnogih pravnih odnosa, kao, na primjer, dijela Konvencije kojim se uređuje predaja robe na određitu primatelju. S ovim kritikama također se ne slaže prof. Berlingieri, mada priznaje da rješenja Roterdamskih pravila prije idu za reguliranjem posljednjih godina stvorene prakse negoli njezinog ispravljaja. Ukazuje se i na potrebu vođenja računa o dugogodišnjoj sudskoj praksi koja se formirala poglavito tumačenjem rješenja kako su dana u Haškim pravilima. Sve ovo, iako poslije toliko neuspjelih pokušaja može djelovati zamarajuće, nužno je preispitati ukoliko Roterdamska pravila dožive neuspjeh, jer se prvo moraju riješiti sporna pitanja odgovornosti u pomorskom prijevozu, kao i mnoga druga pitanja koja su Roterdamska pravila učinila očividnim. Ako bi se prihvatili prijedlozi o povratku na Konvenciju iz 1980. godine, čini se da polazna osnova takvog pristupa treba biti revizija Hamburških pravila. Uostalom, ne treba smetnuti s uma da, nakon punih 40 godina rada na svom pomorskom kodeksu, Kina je vozarevu odgovornost za teret koji se prima na prijevoz regulirala upravo po ugledu na Hamburška pravila. Hamburška pravila su stupila na snagu, ali uz odsustvo prihvaćanja od strane vodećih pomorskih zemalja i svjetske pomorske industrije, u kojim krugovima se i dalje primjenjuje sistem Haško-Vizbijskih pravila i dosta uporno brani. Roterdamska pravila do sada su ratificirale samo dvije države, pa su izgledi za njihovo stupanje na snagu u dogleđno vrijeme relativno mali. Mnoga rješenja koja su bila plod povijesnog kompromisa na početku XX. stoljeća između brodovlasničkih zemalja i država predstavnica vlasnika tereta (u to vrijeme Velike Britanije na jednoj i SAD-a na drugoj strani) prilikom donošenja Haških pravila, još uvijek se smatraju životnim i prihvatljivim. Očigledan je u tom pogledu praktično izražen otpor prilikom donošenja Hamburških pravila prihvaćanjem dodatnog Protokola uz Haško-Vizbijska pravila iz 1979. godine, a opet, nakon donošenja Roterdamskih pravila, izradom i preporukom za primjenu nove Himalaja klauzule. Zbog svega ovoga, čini se da još uvijek ne postoji valjani dokaz o spremnosti da se napuste mnoga klasična rješenja iz sistema Haških pravila, kao što je osposobljavanje broda za plovidbu prije i na početku putovanja, izmjena visine odgovornosti po jedinici tereta, koja je bila veća u Hamburškim pravilima, Multimodalnoj konvenciji iz 1980. godine i sada u Roterdamskih pravilima, od onoga što su poslovni krugovi, a u prvom redu osiguratelji, spremni prihvatiti, a ne postoji niti jasan dokaz o spremnosti da se napusti fundamentalna podjela odgovornosti u pomorstvu na komercijalnu i nautičku i pored upornog i, reklo bi se, opravdanog nastojanja da se ova druga proglasi reliktom prošlosti.

Konačno, vidjeli smo da su i autori koji se zalažu za prihvaćanje Roterdamskih pravila suglasni da mnoga usvojena rješenja povlađuju određenoj, u posljednjim desetljećima novostvorenoj praksi, barem u pojedinim dijelovima svijeta i vrstama prijevoza, da se prijevoz robe vrši na bazi količinskog ugovora ili pak bez izdavanja prijevozne isprave. Što se tiče količinskog ugovora i do sada su čarter ugovori bili izvan prinudnopravnog režima kako Haških tako i Hamburških pravila, i samim time ništa nije stajalo na putu zaključenju ugovora na bazi slobode ugovaranja. Relativiziranje značaja prijevoznih isprava u pravnom prometu nije isključivo pitanje transporta robe morem, pa time i pomorskog prava, već je od posebnog značaja za međunarodnu trgovinu u cjelini, pa to pitanje tako treba tretirati i razriješiti, a onda eventualno pristupiti pravnom uređenju multimodalnih prijevoza, ako je to uopće moguće bez postojanja mrežaste odgovornosti, što u svemu dokazuju i Roterdamska pravila na način kako su donesena i za koja se, u svakom slučaju i zbog takvih poteškoća, tvrdi da su pragmatičnog karaktera.

**Summary:**

**THE ROTTERDAM RULES - A NEW ATTEMPT FOR  
THE INTERNATIONAL LEGAL CODIFICATION OF THE LIABILITY  
FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA AND OTHER MODES OF  
TRANSPORT CONNECTED THEREWITH**

*In this article the author reviews the solutions of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, adopted on December 11, 2008 and open for signature in Rotterdam on September 23, 2009, known as the Rotterdam Rules.*

*Following the introductory analysis of the position of the law prior to the adoption of the new Convention, the author ascertains that in the matter of the international regulations of sea carriage, subsequent to the Hague, Hague/Visby and Hamburg regimes, which regulated the questions of the carrier's liability for the goods received for carriage, the new Convention regulates for the first time the contract for sea carriage wholly, including additional regulation regarding the parts of the voyage preceding or following sea carriage. The author reviews the content of the Rotterdam Rules on the whole. In this context, special attention is given to numerous new legal subjects, legal institutions, documents, and solutions supported by the Convention, always having in mind that the presentation should be duly supported and critically perceived in the light of the present position of the legal theory, business practice and existing court decisions.*

*In the conclusion of this article, the author presents and confronts opposite opinions stated in the literature; takes his own position towards such opinions and the solutions contained in the Convention; and considers possible solutions for passing an acceptable and rational liability regime for the goods received for carriage at the international level in future.*

**Keywords:** *contract for carriage of goods wholly or partly by sea; obligations and liabilities of the carrier; obligations and liabilities of the shipper; transport document and electronic transport record; performing party and maritime performing party; rights of controlling party; volume contract.*