

# TEMELJNA NAČELA NOVE KONVENCIJE O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU STVARI U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO MOREM (ROTTERDAMSKA PRAVILA, 2009.)

## Sažetak

*U ovome radu autori će prikazati temeljna načela nove Konvencije o ugovorima o međunarodnome prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila). Zatim će obraditi stranke ugovora o prijevozu, pravo nadzora te odgovornost prijevoznika i izvršitelja. Odredit će se i prijevozne isprave, elektronički zapis kao i mješoviti (multimodalni) prijevoz.*

*Ključne riječi: Rotterdamska pravila, stranke ugovora, pravo nadzora, odgovornost i isprave*

IVO GRABOVAC\*  
MARINKO JURILJ\*\*

UDK: 347.79  
Pregledni članak

---

\* Dr. sc. Ivo Grabovac, profesor emeritus Sveučilišta u Splitu, igrabovac@pravst.hr

\*\* Dr. sc. Marinko Jurilj, docent, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Mostaru, marinko.jurilj@sve-mo.ba

## Uvod

Nakon što je u prosincu 2008. godine u Rotterdamu usvojena, 23. rujna 2009. godine potpisana je u istome gradu *Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem*. Ta će Konvencija stupiti na snagu kada joj pristupi najmanje dvadeset država. Nova konvencija naziva se Rotterdamska pravila, po uzoru na Haška pravila, Visbyjska pravila i Hamburška pravila. Rotterdamska pravila sadrže 96 članaka<sup>1</sup>. U njima se vodi računa o potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu, a donose se i nova rješenja koja su, *mutatis mutandis*, u nekim slučajevima kompromisno nastojala uključiti i tradicionalna načela Haško-Visbyjskih i Hamburških pravila. Njima se pokušalo djelomično regulirati i multimodalni prijevoz („od vrata do vrata“, *door to door*), što bi moglo pridonijeti daljoj unifikaciji prijevoza stvari općenito. Rotterdamska su pravila i znak silne želje da se konačno, na međunarodnome planu, ujednače pravila prijevoza, iako ima država koje nisu do sada ratificirale ni jednu od spomenutih konvencija.

Rotterdamska se pravila primjenjuju ako je prijevoz obavljen u cijelosti morem ili ako je u jednome dijelu obavljen i nekim drugim prijevoznim putem pored pomorskoga. Ipak, ovdje je riječ o pomorskoj konvenciji jer prijevoz mora biti u jednome dijelu pomorski. Rotterdamska pravila primjenjivat će se na ugovore o prijevozu koji se odvijaju na razini međunarodnoga prijevoza. Sporazumom stranaka u ugovoru o prijevozu mjesto ukrcaja na brod i mjesto iskrcaja s broda mora biti u državi ugovarateljici. Rotterdamska se pravila neće primjenjivati na brodarske ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela brodskega prostora kao i na druge ugovore u slobodnoj plovidbi, osim ako je sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskega prostora, ili ako je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis. Konvencija se odnosi i na potprijevoznika, premda on nije izvorni ugovaratelj ugovora. Takve slične odredbe imaju i Haška i Hamburška pravila.

---

<sup>1</sup> Poblize o Rotterdamskim pravilima: Vesna Skorupan, „Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) morem“, *Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb*, 57 (2007.) 1, str. 7–60; Vesna Skorupan WOLFF, „Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) morem“, *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, 46 (2007.) 161, Zagreb, str. 145–189; Ivo Grabovac, „Hoće li nova Konvencija o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) nadomjestiti postojeće međunarodne instrumente“, *Pravo i porezi*, Zagreb, 19 (2010.) 1, str. 44–48; Ivo Grabovac, „Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?“, *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, 49 (2010.) 164, str. 158–168.

## 1. Stranke ugovora o prijevozu i pravo nadzora

**Prijevoznik** je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Ta je definicija vrlo općenita za razliku od pomorskih konvencija o prijevozu. Pritom je najbitnije koja je osoba sklopila ugovor, a tu ulogu može imati naručitelj prijevoza iz brodarskoga ugovora, otpremnik, poduzetnik multimodalnoga prijevoza (što znači da prijevoznik može biti i iz druge grane prijevoza), a može biti i brodar ili brodovlasnik.

**Izvršitelj** (*performing party*) je osoba koja nije prijevoznik, koja nije sklopila ugovor o prijevozu, ali koja izvršava neke fizičke obveze iz ugovora o prijevozu za prijevoznika, naročito vezano za primanje, ukrcaj, rukovanje, slaganje, nadzor nad iskrcajem te koja djeluje izravno ili neizravno pod nadzorom ili na zahtjev prijevoznika. Izvršitelji mogu biti pomorski i nepomorski, što zavisi od vrste prijevoza (npr. multimodalni ili mješoviti prijevoz).

**Krcatelj** (*shipper*) je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu tereta s prijevoznikom.

**Pošiljatelj** (*consignee*) je osoba koja isporučuje robu prijevozniku na temelju ugovora o prijevozu, prijevozne isprave ili elektroničkoga zapisa.

**Strana s pravom nadzora** (*controlling party*) je osoba koja ima potpuni nadzor nad stvarima. To je novost u međunarodnoj unifikaciji pomorskoga prijevoznog prava pa je treba podržati jer upotpunjuje sadržaj prava i dužnosti stranaka, a što odgovara suvremenim uvjetima odvijanja pomorskoga prijevoza stvari.

### 1.1. Odgovornost prijevoznika i izvršitelja

Prijevoznik ili izvršitelj odgovoran je od trenutka preuzimanja stvari na prijevoz do trenutka predaje stvari primatelju. Ako se radi o predaji stvari javnoj vlasti ili nekoj trećoj osobi, odgovornost prijevoznika počinje kada prijevoznik preuzme stvar i prestaje u trenutku kada prijevoznik preda stvar javnoj vlasti ili trećoj osobi.

Tu se postavlja pitanje temelja odgovornosti prijevoznika. Najprije moramo reći da prijevoznik odgovara za štetu koja je nastala zbog gubitka ili oštećenja stvari ili ako tužitelj dokaže da je šteta nastala zbog toga što prijevoznik nije na vrijeme predao stvari.

Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka nastanka štete ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara. Zadržano je načelo pretpostavljene krivnje (predmnijevane krivnje) nomotehničkom kombinacijom izričaja iz Haaških i Hamburških pravila. Zadržan je i institut izuzetih (iznimnih) slučajeva ili opasnosti (*excepted perils*) po uzoru, *mutatis mutandis*, na Haaško-Visbyjska pravila, s tim da se on odnosi i na

štete zbog zakašnjenja, što je prihvatljivo jer neki nabrojani slučajevi mogu izazvati i posljedicu zakašnjenja u predaji stvari. Opravdanje u primjeni instituta izuzetih slučajeva (iznimnih opasnosti) sadržano je u činjenici da su takvi slučajevi profilirani dugogodišnjom sudskom praksom. Primjećuje se da su takvim slučajevima pridodane i razumne mjere za zaštitu okoliša ili djelovanje vezano uz opasne stvari.

Osim toga, prijevoznik odgovara za svaku štetu zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji tereta ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta prouzročeno, ili da je vjerojatno prouzročeno, barem jednim od sljedećih razloga: (a) nesposobnošću broda za plovidbu; (b) neprikladnošću, nedostatnošću, opremanjem ili opskrbom broda; (c) činjenicom da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze, uključujući kontejnere koje pribavlja prijevoznik, nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari. Ti se uvjeti odnose na slučaj da prijevoznik ne može dokazati kako gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nije prouzročeno bilo kojim okolnostima spomenutim gore pod (a), (b) i (c) ili da je udovoljio obvezi ulaganja dužne pažnje iz članka 14. Konvencije.

Rotterdamska pravila normiraju i ograničenje odgovornosti prijevoznika. Njegova se odgovornost može ograničiti na 875 obračunskih jedinica (posebnih prava vučenja) po koletu ili drugoj jedinici tereta ili na tri obračunske jedinice po kilogramu bruto-težine robe, već prema tome koji je iznos viši.

Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako su gubitak ili oštećenje prouzročeni osobnim djelom ili propustom učinjenim s namjerom da se prouzroči takva šteta ili sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati. Što se pak tiče štete zbog zakašnjenja u predaji tereta, ona se može ograničiti na dvije i pol vozarine koja je plaćena za taj zakašnjeli teret. Interesantno je primijetiti da Rotterdamska pravila ne uvrštavaju nautičku grješku u ekskulpacijske razloge, čime je napušteno tradicionalno načelo Haaških, a prihvaćeno načelo Hamburških pravila.

## **2. Prijevozne isprave i elektronički zapisi**

Rotterdamska pravila u poglavlju 8. uređuju prijevozne isprave i elektroničke prijevozne zapise. Pravo na zahtjev prema prijevozniku za izdavanje isprava ima krcatelj odnosno pošiljatelj. Sam sadržaj tih isprava uglavnom je sličan odredbama Haaških i Hamburških pravila. Novost Rotterdamskih pravila su i odredbe o identifikaciji prijevoznika.

Ako se ne identificira prijevoznik na temelju prijevozne isprave ili elektroničkoga zapisa, a okolnosti upućuju na to da su stvari ukrucane na imenovani brod, smatra se

da je upisani vlasnik broda prijevoznik. Budući da se ovdje radi o *praesumptio iuris*, ali ne i *de iure*, vlasnik broda može osporiti ovu predmnjevu ako dokaže da je brod bio dan u zakup u vrijeme prijevoza te ako identificira toga zakupca i označi njegovu adresu. U tom se slučaju pretpostavlja da je taj zakupac prijevoznik.<sup>2</sup>

## 2.1. Mješoviti (multimodalni) prijevoz

Mješoviti (multimodalni) prijevoz je prijevoz koji se odvija u sklopu najmanje dviju grana prometa, uz jedan ugovor za cijelu relaciju prijevoza i jednu jedinstvenu ispravu.

U tijeku pripreme za donošenje Rotterdamskih pravila postavljalo se pitanje treba li se taj međunarodni instrument primjenjivati jedino na pomorski dio prijevoza ili i na dijelove prijevoza koji prethode prijevozu morem odnosno koji slijede nakon njega. Bilo je zagovornika jedinstvenoga režima odgovornosti bez obzira na prijevozne grane.

Pri tome je bilo rasprava o prednostima i nedostacima triju različitih koncepata odgovornosti: jedinstvenoga (*uniform liability*), mrežastoga (*network liability*) i ograničenoga mrežastog (*limited network liability*).<sup>3</sup> Svakako, bila je riječ o najsloženijem i najspornijem pitanju u pokušaju međunarodne kodifikacije prava prijevoza. Na kraju se pronašao kompromis u članku 26. koji rješava problematiku sukoba konvencija (unimodalnih) za druge grane prijevoza koji nije pomorski kao i Rotterdamskih pravila. Konvencija je pomorska, ali u razdoblju prijevoza prije ukrcavanja tereta na brod i nakon iskrcaja tereta s broda Rotterdamska pravila uređuju multimodalni prijevoz na temelju ograničene mrežaste odgovornosti. Ukratko, ako postoje odredbe međunarodne konvencije koje se primjenjuju na sve ili na neke radnje prijevoznika na temelju ugovora o prijevozu za vrijeme određenoga razdoblja (npr. za vrijeme cestovnog prijevoza), a šteta je nastala isključivo za vrijeme toga dijela prijevoza, a te odredbe sadržavaju posebne kognitivne norme o odgovornosti prijevoznika, o ograničenju odgovornosti, o roku za tužbu od kojih se ne može odstupiti ugovorom stranaka, bilo uopće ili na štetu krcatelja, odredbe te konvencije imat će prednost u odnosu na Rotterdamska pravila u mjeri u kojoj su one obvezne.

<sup>2</sup> O nekim dvojabama Felix W. H. Chan, „In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China’s Position on the Rotterdam Rules“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, 40 (2009.) 2, str. 185–202.

<sup>3</sup> Više o jedinstvenoj ili mrežastoj odgovornosti: Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari s više prijevoznika*, Split, 1976., str. 46–65; Vesna Skorupan, *n. dj.*, str. 40.

To znači, npr., ako je u takvome slučaju kao izvršitelj tužen cestovni prijevoznik, primijenit će se Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR 1956. i Protokol 1978.). U ostalim slučajevima (nepoznato mjesto nastanka štetne radnje, nepostojanje prisilne odredbe unimodalne konvencije za vrijeme pomorskog dijela prijevoza) primjenjivat će se „od vrata do vrata“ (*door to door*) Rotterdamska pravila.

## Zaključak

Rotterdamska pravila iz 2009. godine svojim odredbama, osobito novim rješenjima, vodeći računa o suvremenome poslovanju i potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu (npr. elektronički zapisi, odgovornost izvršitelja, pravo nadzora itd.), pravno su prihvatljiva, tim više što su mjestimice mudro i kompromisno, *mutatis mutandis*, uvrštena u njih i tradicionalna načela iz Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila. Znači li to da bi ta Rotterdamska pravila vrlo brzo mogla dobiti potreban broj ratifikacija i stupiti na snagu? Kako smo poučeni dosadašnjim iskustvima glede cjelovite unifikacije prava prijevoza stvari morem,<sup>4</sup> možemo na postavljeno pitanje odgovoriti da je nužan oprez u očekivanju brze ratifikacije. Mnoge su države još vezane Haaškim pravilima, dok druge čvrsto čuvaju nacionalne interese svojim nacionalnim pravom. Smetnja za prihvaćanje Rotterdamskih pravila i za nastojanje da se unificiraju odredbe multimodalnoga prijevoza „od vrata do vrata“ (*door to door*) može biti i dvojba pojedinih država da prihvate novu regulaciju o ograničenoj mrežastoj odgovornosti u prijevozu robe.

Pri tome valja imati na umu da i Konvencija Ujedinjenih naroda iz 1980. godine o međunarodnome multimodalnom prijevozu robe, koja se zasniva na jedinstvenoj odgovornosti, nije imala uspjeha, dok su unimodalne konvencije u drugim granama prometa vrlo učinkovite i osuvremenjuju se stalnim izmjenama i dopunama.

Na kraju možemo dodati da, ako bi članice EU-a ratificirale Rotterdamska pravila, i Republika Hrvatska bi ih mogla prihvatiti i inkorporirati u svoj Pomorski zakonik.

---

<sup>4</sup> O toj problematici v. Ivo Grabovac, „Prijevodna pitanja u svezi s unifikacijom međunarodnog prijevoza stvari morem“, *Pomorski zbornik*, Rijeka, 37 (1999.), str. 61–70; Ivo Grabovac, „Kako pokušati prevladati neujednačenost u međunarodnom prijevozu stvari morem – prijedlog unifikacijskog usklađivanja“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 37 (2000.) 3–4 (59–60), str. 295 – 306; Ivo Grabovac – Dragan Bolanča, „Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari (prijedlog unifikacijskog usklađivanja)“, *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, 40 (2001.) 155, Zagreb, str. 33 – 56.

---

## **BASIC PRINCIPLES OF THE NEW CONVENTION ABOUT CONTRACTS ABOUT INTERNATIONAL MARITIME CARRIAGE OF GOODS FULLY OR PARTLY BY SEA (ROTTERDAM RULES, 2009)**

### **Abstract**

*In this paper the authors will show basic principles of the new Convention about contracts about international maritime carriage of goods fully or partly by sea (Rotterdam Rules). After that we shall deal with signatories of the contract about transport, the surveillance right and transporter's and executor's liability. We shall also define transport documents, electronic record as well as mixed (multimodal) transport.*

Key words: *Rotterdam Rules, signatories of the contract, surveillance right, liability and documents*