

PRIJEVOZ ROBE MOREM - PROBLEMATIKA UJEDNAČAVANJA

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

UDK 347.795.3
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: srpnja, 1995.

Zbog postojanja Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924. (Haaška pravila), Protokola o izmjeni te Konvencije, 1968. (Visbyjska pravila, odnosno zajedno Haaško - Visbyjska pravila), Protokola na Haaško - Visbyjska pravila, 1979, te posebice Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978. (Hamburška pravila), s različitim pristupima država, međunarodni sustav prijevoza stvari morem faktički je podijeljen u osam pravnih područja. Stoga u takvoj situaciji postoje razne pravne nesuglasice i nesigurnosti u primjeni. Kako bi se zaustavila pravna neujednačenost u međunarodnom prijevozu stvari morem, autori predlažu de lege ferenda Hamburška pravila kao polazište za reformirana nova konvencijska rješenja, uz prihvaćanje nekih tradicionalnih načela iz Haaško - Visbyjskih pravila (kao "nautička greška", institut "izuzetih slučajeva"). Uostalom, postoje mnoga jednaka ili bliska rješenja u oba konvencijska akta.

MEĐUNARODNI PRIJEVOZ STVARI MOREM - OPĆENITO O UNIFIKACIJI

Prijevoz stvari (robe) morem do sada je na međunarodnoj osnovi uređen s formalno dvjema konvencijama. 1924. godine donesena je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (poznata kao Haaška pravila).¹ Haaška su pravila doživjela promjenu Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1968. (taj se Protokol naziva i Visbyjska pravila).² Kada se oba međunarodna

1 Tekst Haaških pravila vidi Vladislav Brajković, *Problemi brodara i njegove odgovornosti de iure condendo*, JAZU, Zagreb, 1951, str.77-89 .

2 Tekst Visbyjskih pravila vidi Ivo Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Književni krug - Pravni fakultet, Split, 1986, str.102-106 .

instrumenta sjedinjuju govori se o Haaško - Visbyjskim pravilima. Druga konvencija (Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem) izglasana je 1978. godine u Hamburgu (otuda i poznati naziv Hamburška pravila).³ Međutim, uočljivo je da su Haaško - Visbyjska pravila zapravo rezultanta dvaju odvojenih međunarodnih zahteva. Visbyjska pravila su formalno protokol na Haaška pravila, ali su unijela značajne novine u dosadašnji sustav konvencije o teretnici. K tome je 1979. godine donesen i Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924, kako je izmijenjena Protokolom od 1968. (zapravo izmjena Haaško - Visbyjskih pravila u odnosu na obračunsku jedinicu za izračunavanje granica odgovornosti, tj. uvodi se "posebno pravo vučenja" Međunarodnoga monetarnog fonda).⁴ *Obiter dicta* i Pomorski zakonik Republike Hrvatske ("Narodne novine", br.17/94 i 74/94) u dijelu o prijevozu stvari zasniva se na Haaško - Visbyjskim pravilima. Inače, svi su spomenuti međunarodni instrumenti stupili na snagu.

Upravo slučaj s prijevozom stvari morem eklatantan je primjer kako višestruko nastojanje za konvencijskim uređenjem odnosa može uroditi učincima suprotnim unifikacijskim težnjama. Naime, iskustvo je pokazalo da postojanje više konvencija na istom pravnom području ne mora pridonijeti ujednačavanju primjene u međunarodnim odnosima.⁵ Do "galimatijasa" u utvrđivanju mjerodavnih odredaba u međunarodnom prijevozu stvari dolazi zbog ratifikacija ili pristupanja raznim međunarodnim aktima. Slučajevi takve pravne zbrke na međunarodnom planu najbolje se zamjećuju u raščlambi raznih situacija i kombinacija u svakodnevnoj mogućoj primjeni.

HAAŠKO-VISBYJSKA I HAMBURŠKA PRAVILA U RAZNIM PRAVNIM PODRUČJIMA PRIMJENE

Do usvajanja Visbyjskih pravila 1968. godine 73 države bile su stranke Konvencije iz 1924. (Haaških pravila), uključujući većinu najznačajnijih pomorskih država u svijetu. Neke su države uključile odredbe Haaških pravila u svoje domaće zakonodavstvo bez ratificiranja tih pravila. Stupanjem na snagu Visbyjskih pravila 1977. godine, dotadašnji jedinstveni sustav zasnovan na Haaškim pravilima počeo se rastakati, jer je samo ograničeni broj država ugovarateljica Konvencije (Haaških pravila) postao strankama Protokola (Visbyjskih pravila). Trenutno su 83 države stranke Haaških pravila (Konvencije o teretnici), dok je samo 20 država postalo strankama

3 Tekst Hamburških pravila vidi Ivo Grabovac, *Konvencija o prijevozu robe morem Hamburg*, 1978, Pravni fakultet, Split, 1978, str.3-80.

4 Tekst Protokola iz 1979. vidi Grabovac, *Konvencije.....*, str.207-209.

5 Detaljnije Ivo Grabovac, *Ujednačavanje pomorskog prava i problematika rezervi u međunarodnim konvencijama*, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb, broj 1-2 (117-118), 1988, str.79-80.

Visbyjskih pravila (Protokola o izmjeni Konvencije). Dalje, osam je država istovremeno ratificiralo Visbyjska pravila, a otkazalo neizmijenjenu Konvenciju (Haaška pravila), ali je zato dvanaest drugih država ratificiralo Visbyjska pravila iz 1968. bez otkazivanja izvorne Konvencije o teretnici iz 1924. (Haaška pravila).

1984. godine stupio je na snagu Protokol iz 1979. koji uvodi "posebna prava vučenja" (tzv. SDR Protokol, SDR je kratica za engl. *Special Drawing Right*). Tim događajem očitovale su se dalje razlike u primjeni glede pitanja ograničenja odgovornosti. Od sadašnjih 14 država koje su pristupile SDR Protokolu, 12 država stranke su Visbyjskih pravila, ali dvije nisu. Dakle, i prije stupanja na snagu Hamburških pravila (1992.) međunarodni sustav normi za prijevoz stvari morem bio je podijeljen u šest pravnih područja.⁶

1. Haaška pravila izmijenjena s oba Protokola (14 država).

2. Haaška pravila izmijenjena samo Visbyjskim pravilima (7 država).

3. Haaška pravila bez ikakvih izmjena i dopuna (najviše, 63 države).

4. Haaška pravila ozakonjena u domaćim (nacionalnim) propisima bez ratifikacije ili pristupanja Konvenciji o teretnici - Haaškim pravilima (nekoliko država).

5. Odredbe Protokola iz 1968. (Visbyjska pravila) i 1979. ozakonjene u nacionalnim (domaćim) propisima bez ratifikacije ili pristupanju protokolima (nekoliko država).

6. Haaška pravila nisu u bilo kojoj formi ozakonjena (prihvaćena), pa se primjenjuje domaće pravo osim ako pravila međunarodnoga privatnog prava o rješavanju sukoba zakona drugačije određuju (mnoge države, kao većina država Južne Amerike i Afrike). Nakon stupanja na snagu Hamburških pravila (1992.) raskol neujednačene primjene doživljava svoj vrhunac. Od 22 države koje su danas države ugovarateljice (stranke) Hamburških pravila, 10 su bile stranke Konvencije iz 1924. (Haaških pravila), a 12 to nisu bile. Kao rezultat te okolnosti broj stranaka neizmijenjenih Haaških pravila uskoro će spasti na 53 države.⁷ Čak, nekoliko država koje nisu pristupile Haaškim pravilima donijele su, ili će to učiniti, nacionalne (domaće) zakone koji će sadržavati obilježja kako Haaških, tako i Hamburških pravila, uz razne inačice.

Prema tome, uz šest prije spomenutih pravnih područja, valja pridodati još dva (a to znači ukupno osam).

7. Hamburška pravila na snazi.

⁶ CMI News Letter Quarterly, No. 3 - 1994, str.11-12.

⁷ Geoffrey C. Jones, *Remarks for U.N. Conference*, European Transport Law, Antwerpen, broj 27, 1992, str.633.

8. Nacionalno (domaće) pravo kombinira razne odredbe Haaških pravila (neizmijenjenih), Visbyjskih pravila i SDR Protokola, Hamburških pravila, te druge neujednačene domaće odredbe.

Što u takvoj zbrci glede mjerodavne primjene prava međunarodnih prijevoza stvari morem poduzeti?

Izvršni odbor uglednog Međunarodnog pomorskog odbora (CMI, fran. *Comite maritime international*) već je pokrenuo postupak s ciljem da se zaustave i ubuduće spriječe štetne posljedice ovakve neujednačene primjene prava.⁸ Pri tome se razmatraju razne mogućnosti povoljnog budućeg rješenja. Da li se uopće uzdržati od bilo kakvog djelovanja u nadi da će u selekciji prevladati najbolji sustav? Je li oportuno promicati pristupanje Hamburškim pravilima, ili pak predlagati izmjene i dopune Hamburških pravila, tražeći kompromise, kako bi općenito režim Hamburških pravila postao prihvatljiv? Konačno, postoji mišljenje da bi trebalo pripremiti novu konvenciju koja bi uključila, među ostalim, one odredbe Haaško - Visbyjskih i Hamburških pravila koje su komercijalno i politički prihvatljive.⁹

KAKO ZAUSTAVITI PRAVNU NEUJEDNAČENOST U MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU STVARI MOREM (JEDAN PRIJEDLOG)

a) Hamburška pravila nomotehnički su prihvatljivija od Haaško - Visbyjskih pravila. Naime, Hamburška pravila, zapravo Konvencija o prijevozu robe morem jasno obuhvaća konkretni predmet uređenja, označuje, i svojim nazivom, upućuje upravo na reguliranje jednog od najvažnijih dijelova pomorskopravnih odnosa. Haaško - Visbyjska pravila (kao Konvencija o teretnici s izmjenama) u suvremenim uvjetima, kada se sve više rabi i tovarni list, a prijevozna isprava inače nije danas tako relevantna, znače bjelodano preusko normiranje.¹⁰ Dalje, Hamburška pravila svojim suvremenim stručnim nazivljem, u rasporedu i sustavu odredaba, od definicija, polja primjene, odgovornosti prijevoznika, prijevoznih isprava, do sudbenosti i arbitraže, pokazuju u strukturi normi svoj pravno logični izričaj u nastojanju da što potpunije uredi tako značajnu materiju za međunarodno ujednačenje kao što je prijevoz stvari (robe) morem, pored toga što stilizacijom odgovaraju

8 Vidi Rolf Herber, *The Hamburg Rules and the New International Economic Order*, Prawo Morskie, Gdansk, broj 2, 1988, str.78; Velimir Filipović, *Zašto Jugoslavija nije ratificirala Hamburška pravila*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, broj 1 (121), 1989, str.70.

9 Douglas A. Werth, *The Hamburg Rules Revisited - A Look at U.S. Options*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, broj 1, 1991, str.79; Allan I. Mendelshon, *Why the U.S. Did Not Ratify the Visby Amendments*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, broj 1, 1992, str.54.

10 Francesco Berlingieri, *La Convenzione di Bruxelles del 23 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNCITRAL du Convenzione sul trasporto di merci per mare : un raffronto critico*, Diritto marittimo, Genova, broj 4, 1977, str.560-561.

rješenjima iz multimodalnih (mješovitih) prijevoza.¹¹

Haaško - Visbyjska pravila, s posebice Visbyjskim pravilima koja su, sa značajnim izmjenama i dopunama, bliže novom konvencijskom aktu nego protokolu na temeljnu konvenciju, skupina su određenih načela s nomotehničkim propustima, što nije ni neobično ako se ima na umu da su prvobitno bila redigirana kao "pravila" (slično York-Antwerpenskim pravilima), a ne kao konvencijski tekst, a pod utjecajem angloameričkog prava koje nije ni sklonu zakonskom normiranju. Osim toga, Haaško - Visbyjska pravila svojim brojnim prazninama (usko vremensko područje primjene, primjena samo uz prijevoze teretnicom, isključenje primjene u prijevozu živih životinja, za palubni teret, sporni slučaj odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje)¹² ozbiljna su smetnja u cjelovitom sustavu odredaba u prijevozu stvari morem. Ipak, bez obzira na nedorečenost Haaško - Visbyjskih pravila, nesumnjivo su značajno pravno djelovala u međunarodnim i nacionalnim okvirima.¹³ Stoga bi određena načela Haaško - Visbyjskih pravila (npr. kombinacija s "nautičkom greškom", stanovita reaffirmacija instituta "izuzetih slučajeva" - pobliže u daljem tekstu supra b) trebalo ugraditi u sustav Hamburških pravila (u pretpostavci da se ta pravila uzmu kao osnovica budućoj međunarodnoj reglementaciji). Uostalom, Hamburška su pravila proizašla iz afirmiranih Haaško - Visbyjskih pravila, nastala u vrijeme kad se opravdano težilo za osuvremenjivanjem Haaško - Visbyjskih pravila (s boljom zaštitom interesa tereta), pa otuda i mnoga zajednička rješenja u oba međunarodna instrumenta.

b) Izložit ćemo ukratko stanovita rješenja, temeljna načela Hamburških pravila koja predstavljaju pravni i gospodarski napredak u međunarodnom prijevozu robe morem u usporedbi s Haaško - Visbyjskim pravilima. Zatim bismo predložili određene promjene u uređenju nekih odnosa u Hamburškim pravilima poštujući tradicionalna načela Haaško - Visbyjskih pravila, koja se ukazuju kao nužnost u unifikacijskim težnjama.

Nesumnjivo značajan napredak imaju sljedeća rješenja u Hamburškim pravilima:¹⁴

11 Ivo Grabovac, *Supostojanje Haško - Visbyjskih i Hamburških pravila i problematika međunarodnog ujednačavanja prava o prijevozu stvari morem*, Pomorski zbornik, Rijeka, broj 32, 1994, str.219; Hilda Marija Pivka, *Hamburška pravila so začela veljati*, Pravnik, Ljubljana, broj 4-6, 1993, str.267; Dragan Bolanča, *The Multimodal Transport of Goods*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, broj 1, 1993, str.238.

12 Ivo Grabovac, *Uređuju li Haško - Visbyjska pravila odgovornost brodaru za zakašnjenje?*, Usporedno pomorsko pravo, Zagreb, broj 3-4, (131-132), 1991, str.241.

13 Leo Delwaide, *The Hamburg Rules : a choice for the EEC*, Diritto marittimo, Genova, broj 1, 1994, str.90; Michael F. Sturley, *Changing Liability Rules and Marine Insurance Conflicting Empirical Arguments About Hague, Visby and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, broj 1, 1993, str.149.

- proširenje vlastite primjene glede područja, ugovornog odnosa i isprava (čl.2),
- proširenje trajanja odgovornosti broдача (čl.4),
- proširenje konvencijskog teksta na svaku robu, uključujući rješenja za žive životinje i palubni teret (čl.1,čl.5,st.5,čl.9).
- izričito reguliranje brođareve odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu robe (čl.5,st.2).

Rješenja za sukcesivni prijevoz (čl.10 i čl.11) ne smatraju se osobito sretnim,¹⁵ dok nova rješenja o produženim rokovima za prigovor (prosvjed) od strane primatelja, o udvostručenom zastarnom roku, pravila u svezi s jamčevnim pismima, sa sudbenošću i arbitražom ne trebaju biti kočnica svestranijoj primjeni Hamburških pravila.

Hamburška pravila pooštravaju odgovornost pomorskog prijevoznika. Iako brođar i dalje odgovara za štetu po načelu pretpostavljene krivnje (čl.5,st.1), *onus probandi* poduzimanja "svih mjera koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica" (engl. "*all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences*") kao glavno mjerilo odgovornosti, ipak je precizniji nego pojam "dužne pažnje" (*due diligence*) iz Haaških pravila.¹⁶ Dobro je što se opća formulacija odgovornosti primjenjuje i kod osposobljavanja brođa za plovidbu tj. što brođar odgovara za stanje brođa za vrijeme cijelog putovanja.¹⁷ Prihvatljivo je i načelo dokazane krivnje kod šteta zbog požara (čl.5,st.4) ili zbog poduzetih mjera za spašavanje života ili zbog razboritih radnji za spašavanje imovine na moru (čl.5,st.6).¹⁸

Donekle modificirana rješenja za požar i spašavanje ukazuju nam da su

14 Vesna Polić-Čurčić, *Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, broj 1-2 (133-134), 1992, str.38; Ivo Grabovac, *Konvencija UN o prijevozu robe morem (Hamburška pravila)*, Privreda i pravo, Zagreb, broj 1-2, 1992, str.63-66.

15 Iako je temeljna konstitutivna osobina izravnog (direktnog) prijevoza odgovornost prvoga prijevoznika - brođara (prijevoznika koji je sklopio ugovor ili izdavatelja isprave) za cijeli put i odgovornost ostalih prijevoznika barem za svoj dio puta prijevoza (vidi Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari s više prijevoznika*, Pravni fakultet, Split, 1976, str.7-20), ipak se u Hamburškim pravilima pod pojam izravnog prijevoza obuhvaća ugovorena inačica u kojoj zapravo svaki prijevoznik odgovara za svoj dio puta.

16 Rene Rodière, *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hamburg 1978, Droit maritime français*, Paris, broj 356, 1978, str.457; Dragan Bolanča, Institut izuzetih slučajeva i odgovornost brođara u prijevozu stvari (doktorska disertacija), Split, 1994, str.15; Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989, str.149-150.

17 Branimir Lukšić, *Odgovornost brođara po Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburg, 1978)*, Privreda i pravo, Zagreb, broj 12, 1978, str.66; Dragan Bolanča, *Sposobnost brođa za plovidbu u pomorskom prijevozu stvari*, Naše more, Dubrovnik, broj 1-2, 1994, str.63.

18 Dragan Bolanča, *Pravni problemi pravca putovanja brođa i skretanja s puta*, Pomorski zbornik, Rijeka, broj 30, 1992, str.287.

zadržana samo dva izuzeta slučaja (*excepted perils*) iz Haških pravila, dok su ostali napušteni u cijelosti, iako se u suštini mogu podvesti pod opću ekskulpacijsku normu.¹⁹ Smatramo da bi se balans odgovornosti između broдача i suprotne strane mogao poboljšati nekim izmjenama u korist broдача i to baš na području izuzetih slučajeva.

Krenimo od "nautičke greške" (čl.4,st.2a Haaških pravila)²⁰ koja je potpuno eliminirana. Bez obzira na pravne i stvarne razloge *pro et contra* njene opstojnosti, trebalo bi je ponovo valorizirati zbog notornih osebnih uvjeta pomorskog prijevoza u odnosu na druge grane prometa. To se može učiniti na dva načina.

Prvo, vratiti kao egzoneracioni razlog staru formulaciju iz Haaških pravila koja obuhvaća grešku posade u plovidbi (*management in the navigation*) i rukovanju brodom (*management of the ship*). U okviru toga, možemo se osloniti i samo na "*negligent navigation*" posade tj. klasičnu formulaciju skratiti samo na nautičke greške u plovidbi. Dakle, bez obzira koju soluciju izaberemo, u slučaju ove ekscpepcije broдар se može ekskulpirati pozitivnim dokazom (da je šteta nastala zbog nautičke krivnje njegovih namještenika), ali će broдар odgovarati ako je u pitanju njegova osobna krivnja (načelo dokazane krivnje).²¹

Drugo, i kod nautičke greške može se propisati identična situacija kao i kod požara, pa će broдар odgovarati za gubitak ili oštećenje robe ili za zakašnjenje u predaji koji su prouzročeni u plovidbi (ili rukovanju brodom) ako tužitelj dokaže da je šteta nastala uslijed greške ili nemarnosti (*fault or neglect*) broдача, njegovih službenika ili punomoćnika. Stoga bi broдар i kod požara i kod greške u nautičkoj djelatnosti odgovarao na temelju dokazane krivnje, pri čemu je irelevantno da li se radi o vlastitoj krivnji broдача ili i o krivnji osoba s kojima se broдар služi u poslovanju.

Nadalje, postoji grupa uzroka šteta koja je izvan opsega znanja broдача i očekivanih situacija tijekom prijevoza. Ako je broдар uredno i pažljivo manipulirao s teretom, a šteta je ipak nastala, onda bi posljedice trebao snositi krcatelj, jer njemu mora biti poznato kakvim se svim rizicima izlaže teret koji se prevozi.²² Takva je šteta u praksi većinom posljedica indirektnih djela krcatelja kao što je npr. kriva deklaracija tereta (čl.17,st.1), davanje

19 Jacques Bonnaud, *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de responsabilité et limitations de réparation du transporteur maritime*, Diritto marittimo, Genova, broj 2, 1993, str.302; Bolanča, *Institut.....*, str.188.

20 Broдар nije odgovoran za gubitak ili štetu koja proizlazi zbog "*act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship*".

21 R. Achard, *Les Règles de Hambourg à nouveau mises en examen*, Droit maritime français, Paris, broj 537, 1994, str.246; Werth, o.c., str.78.

22 Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova*, knjiga 3, sv.II, Zrinski, Čakovec, 1983, str.78.

netočnih ili nepotpunih podataka o teretu, slabo pakiranje i označavanje tereta. U svim tim slučajevima radi se o "radnjama ili propustima krcatelja, vlasnika robe, njegovog agenta ili predstavnika" (čl.4, st.2 i Haaških pravila), a taj izuzeti slučaj supsumira u sebi i "prirodni gubitak u težini ili obujmu tereta, oštećenje ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta" (zbog nepotrebnog pleonazma moguće ga je skratiti na "prirodna svojstva i mane tereta" - čl.4, st.2 m Haaških pravila), te "nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu" (čl.4, st.2 n, čl.4, st.2 o Haaških pravila). Ako bi se zadržao ovaj izuzeti slučaj (bilo u dužem ili kraćem obliku) onda bi se opravdano olakšao položaj broдача kojemu bi krcatelj morao dokazivati njegovu krivnju ili krivnju njegovih ljudi.²³

Zanimljiva je i pomorska nezgoda²⁴ koja je vrlo česta u praksi, jer obuhvaća mnogobrojne štete nastale zbog osebnih plovbenih rizika.²⁵ Po Hamburškim pravilima brođar bi morao dokazivati pomorsku nezgodu u objektivnom smislu (neodoljiva i izvanredna pogibelj mora), te da je poduzeo sve razborite mjere..... čime se u suštini takav dokaz približava pojmu više sile, iako ona nije preduvjet za pogibelj mora. Višu silu kao vanjski, nepredvidljiv i neotklonjiv događaj mnogo je teže dokazivati.²⁶ Kada bi se pomorska nezgoda izdvojila kao poseban izuzeti slučaj, onda bi situacija brođara bila mnogo povoljnija, jer bi on tada dokazivao samo taj događaj u objektivnom smislu (ne i poduzimanje razboritih mjera), dok bi suprotna strana opet morala dokazivati grešku ili nemarnost brođara, njegovih službenika ili punomoćnika.

23 Napominjemo da se brođar može pozvati i na čl.569 Pomorskog zakonika RH koji predviđa objektivnu odgovornost krcatelja za davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu, jer on odgovara bez obzira na svoju krivnju (nije relevantno da li su netočni podaci dani svjesno ili nesvjesno). Međutim, krcatelj uvijek može dokazati da je brođar upotrebom dužne pažnje mogao ustanoviti stvarno stanje tereta i poduzeti odgovarajuće mjere sigurnosti radi izbjegavanja štete. Dakle, i po čl.569 i po čl.565, st.1, toč.3 ("radnje ili propusti krcatelja..." kao izuzeti slučaj) Pomorskog zakonika, brođar se ne smatra odgovornim za davanje netočnih podataka o teretu, već krcatelj mora dokazivati njegovu eventualnu krivnju (pobliže Dragan Bolanča, *Odgovornost naručitelja (krcatelja) prema brođaru kod prijevoza stvari morem*, Pomorski zbornik, Rijeka, broj 31, 1993, str.132).

24 Haaška pravila u čl.4, st.2 c spominju "opasnosti, pogibelji i nezgode mora ili drugih plovnih voda", ali to različito nabranje nema nikakav sadržajni efekt, jer su to u stvari sve sinonimi jednog te istog pojma (tako Jakaša, o.c., str.70).

25 Ivo Grabovac, *Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao "iznimnog slučaja" u pomorskom prijevozu stvari*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, broj 1-2 (133-134), 1992, str.65-66.

26 Dragan Bolanča, *Tumačenje sintagme "Act of God" u Haaškim pravilima*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, broj 1-2 (133-134), 1992, str.74-76.

ZAKLJUČAK

Bez obzira na naglašene razlike koje valja prevladavati, mnoga su jednaka ili bliska rješenja u oba konvencijska teksta.²⁷ Spomenimo najvažnija. Tako se glede polja primjene u Hamburškim pravilima u osnovi prihvaćaju rješenja Haaško - Visbyjskih pravila, uz proširenje područja vlastite primjene i na luke iskrcaja država ugovarateljica, te i na sve druge isprave koje nisu teretnica izdane u jednoj državi ugovarateljici. Zatim je u Hamburškim pravilima, kako smo istakli, prihvaćeno načelo odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje kao i u Haaško - Visbyjskim pravilima. Materija ograničenja odgovornosti prijevoznika u osnovi je jednako uređena u oba međunarodna instrumenta (osim što je viši iznos ograničene odgovornosti u Hamburškim pravilima). Jednake su, odnosno gotovo identične, odredbe o odgovornosti krcatelja. Jednaka je regulacija u obje konvencije glede primjedaba, opaski o teretu, te o dokaznom učinku. Potpuno su iste odredbe o jamstvu krcatelja, ali u Hamburškim pravilima norme su o jamčevnim pismima. Pravni učinci prigovora (prosvjeda) o gubitku ili oštećenju tereta u luci odredišta jednaki su u obje konvencije, iako su pravodobni rokovi različiti. Valja posebice napomenuti da se kogentnost normi u obje konvencije jednako izražava.

Dakle, *de lege ferenda* Hamburška bi pravila mogla biti polazište za reformirana konvencijska rješenja. Do tada bilo bi preporučljivo da učinkovito djeluju Haaško - Visbyjska pravila s Protokolom iz 1979. Stoga, u konstelaciji trenutačnih gospodarsko - političkih odnosa Republici Hrvatskoj još odgovaraju Haaško - Visbyjska pravila.²⁸ To se potvrdilo ratifikacijom Visbyjskih pravila i Protokola 1979,²⁹ što se opravdano iskazalo i u tekstu našeg Pomorskog zakonika.

Potkrijeпа tvrdnji da Hamburška pravila imaju ozbiljan tretman u budućim zakonodavnim (međunarodnim i domaćim) zahvatima služe i rješenja novih revidiranih skandinavskih pomorskih zakonika.³⁰ Iako se primijenila taktika "*wait and see*", pripremio se teren za buduću ratifikaciju Hamburških pravila prihvaćanjem u zakoncima mnogih načela tih pravila

27 Đorđe Ivković, *Hamburška pravila*, Piran, 1994, str.9-16; George F. Chandler III, *A Comparison of COGSA, the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati, broj 2, 1984, str.238-290.

28 Tako Velimir Filipović, *Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati Visbyjska pravila*, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, broj 3-4 (119-120), 1988, str.225; Hrvoje Kačić, *The Provisions Regarding The Carriers' Liability Under the Hamburg Rules*, *Uporedno pomorsko pravo*, Zagreb, broj 2-4 (122-124), 1989, str.198.

29 Vidi Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. ("Narodne novine - Međunarodni ugovori", br.3/95).

30 U pitanju su pomorski zakonici Danske, Finske, Norveške i Švedske koji su stupili na snagu 1. listopada 1994.

ne napuštajući, međutim, ni odredbe Haaško-Visbyjskih pravila. Ističe se pri tome da je skandinavski zakonodavac spreman i za predvidivo novu konvenciju koja bi jedinstvom teksta zamijenila Haaško-Visbyjska i Hamburška pravila. Konkretno, u glavi XIII skandinavskih pomorskih zakonika iskazuje se zajedništvo integriranih Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila, slično kao i u UNCTAD/ICC Pravilima za isprave o multimodalnom prijevozu (1991).³¹ *Inter alia*, ostaju klasične eksculpacije za nautičku grešku i požar, kao i ograničenje odgovornosti oslonom na Haaško-Visbyjska pravila. Dugi popis ekscepcija iz čl.4, st.2 c-r Haaških pravila, obuhvaćen je općim izričajem kao u čl.5, st.1 Hamburških pravila u uvjerenju da u biti nije došlo do promjena. Razdoblje odgovornosti prošireno je kao u Hamburškim pravilima, ali su zadržane odredbe čl.7 Haaško-Visbyjskih pravila koje pružaju pravo prijevozniku da se ugovorom oslobađa odgovornosti "prije ukrcavanja ili poslije iskrcaja robe". Isto tako, u novim skandinavskim pomorskim zakonicima prijevoznik odgovara i za zakašnjenje kao i u Hamburškim pravilima, smatrajući da takvo rješenje nije u suprotnosti s Haaško-Visbyjskim pravilima koja nisu sadržavala posebne odredbe o takvoj odgovornosti. Općenito, želja je skandinavskog zakonodavca bila da se praznine u Haaško-Visbyjskim pravilima popune odgovarajućim odredbama Hamburških pravila.³²

Novi Pomorski zakonik Republike Kine (stupio na snagu 1. srpnja 1993.) oslanja se na Haaško-Visbyjska pravila, ali preuzima i veći broj odredaba Hamburških pravila.³³ Kanadski Carriage of Goods by Water Act iz 1936. zamijenjen je Haaško-Visbyjskim pravilima (Part I). Međutim, taj novi akt koji je na snazi od 6. svibnja 1993. ostavlja mogućnost zakonodavcu da prema okolnostima u budućnosti ta nova pravila zamijeni Hamburškim pravilima (Part II).³⁴ I australski Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) od 31. listopada 1991. zamijenio je Haaška pravila Haaško-Visbyjskim, ali sec. 3 (2) predviđa buduću eventualnu primjenu Hamburških pravila.³⁵

Spomenimo na kraju i nastojanja Radne skupine Američkog udruženja

31 Poblize o raščlambi tih pravila Ivo Grabovac, *Značenje novih UNCTAD/ICC Pravila za isprave o multimodalnom prijevozu*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, broj 2, 1993, str.445-455.

32 Jan Ramberg, *New Scandinavian Maritime Codes*, Diritto marittimo, Genova, broj 4, 1994, str.1223-1224.

33 Detaljnije Zhu Zengjie, *The Maritime Code of the People's Republic of China*, Diritto marittimo, Genova, broj 1, 1993, str.176-189; Lianjun Li, *The Maritime Code of the People's Republic of China*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, London, Part 2, May 1993, str.204-207; Dorotea Čorić, *Pomorski zakonik Narodne Republike Kine*, Usporedno pomorsko pravo, Zagreb, broj 1-4 (137-140), str.195-202.

34 Vidi James B. Wooder - Richard F. Southcott, *Canadian Maritime Law Update: 1992-1993*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, broj 3, 1994, str.423.

35 Brian Makins, *The Hamburg Rules : A Casualty*, Diritto marittimo, Genova, broj 3, 1994, str.637.

za pomorsko pravo koja predlaže odgovornost broдача i za nautičku grešku, ali tako da bi tužitelj morao dokazivati, ako želi uspjeti sa zahtjevom, da postoji pogreška (propust) u plovidbi i upravljanju brodom.³⁶ Nasuprot tome, posebna komisija Francuskog udruženja za pomorsko pravo zalaže se za Hamburška pravila sa nekim modifikacijama (ponovno uvođenje nautičke greške u klasičnom obliku iz Haaških pravila, te mogućnost ekskulpacije broдача za još neke izuzete slučajeve).³⁷

³⁶ Tako Michael F. Sturley, *Revising the U.S. Carriage of Goods by Sea Act : The Work of the Ad Hoc Liability Rules Study Group*, Diritto marittimo, Genova, broj 3, 1994, str.697-699, Ramberg, o. c., str.1223.

³⁷ Vidi Pierre Bonassies, *Rapport sur les Règles de Hambourg*, Droit maritime français, Paris, broj 537, 1994, str.246-247.

Summary

THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY SEA - THE PROBLEM OF UNIFICATION

With regard to the parallel of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 (Hague Rules), the Protocol to Amend the Convention, 1968 (Visby Rules, or together Hague-Visby Rules), the Protocol for the Hague-Visby Rules, 1979, and especially the UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules), and owing to the fact that the states differ in their approach to all these rules, the international system of carriage of goods by sea is actually divided into eight legal areas. In practice, this situation produces legal disagreements and uncertainty about the application. In order to remedy the lack of legal uniformity in the international carriage of goods by sea, the authors propose the Hamburg Rules as de lege ferenda to be starting point for new solutions of a reformed convention together with the acceptance of some traditional principles from the Hague-Visby Rules (eg. "error in navigation", "excepted perils"). Indeed, there are many equal or similar solutions in both Conventions.