

STUPANJE NA SNAGU HAMBURŠKIH PRAVILA I NJIHOV UTJECAJ NA POMORSKU PRIVREDU

Vesna Polić Ćurčić
znanstveni suradnik

UDK 341.018:347.763
izvorni znanstveni rad
primljeno (received): 11.05.1992.

Hamburška pravila stupit će 1. studenog 1992. na snagu za jedan ograničeni broj manjih država, ali se može očekivati da im ubrzo nakon toga pristupe i neke države s većim udjelom u svjetskoj trgovini. Pravila su napisana suvremenim jezikom i stilom i dobro se uklapaju u postojeće međunarodno trgovačko i transportno pravo. Novine koje Pravila donose prvenstveno se tiču odgovornosti brodara koja je u nekim aspektima proširena i pooštrena. U ovom se radu analiziraju neki argumenti izneseni u korist Pravila i protiv njih, te se daje ocjena jednog dijela utjecaja koji će Pravila imati na transportno osiguranje i na hrvatske brodare.

1. UVOD

Hamburška pravila, pod punim nazivom Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, usvojena se 31.ožujka 1978. godine na diplomatskoj konferenciji održanoj u Hamburgu.¹ Nastala su kao rezultat višegodišnjeg rada Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo (UNCITRAL) i Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD). Cilj toga rada bio je sastavljanje pravila koja će bolje odgovarati suvremenom pomorskom prijevozu robe, uključujući i prijevoz robe u kontejnerima od vrata do vrata, te koja će odgovornost pomorskog vozara i uopće odnose krcatelja i

¹ Tekst u engleskom izvorniku i hrvatskom prijevodu u Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoproda, br.78/1978.5-66. Opširniji komentari navedeni su u Prilogu

vozara regulirati na način prihvatljiviji za krcatelje. Ta pravila moraju uzimati u obzir novije načine poslovanja koji su se već odrazili u novim pravilima Incoterms Međunarodne privredne komore kao i u radu banaka koje prate međunarodnu kopuprodaju robe pomoću dokumentarnog akreditiva, u kojoj nije neophodno prezentiranje prenosive prijevozne isprave tj. teretnice. Nova pravila moraju biti prilagođena i suvremenim sredstvima kumuniciranja, kao npr. elektroničkoj razmjeni podataka, pri kojoj izdavanje papirnate prijevozne isprave nije potrebno.

Prijevoz robe morem i pravo koje taj prijevoz regulira jedan su dio međunarodne trgovine, odnosno međunarodnog trgovačkog prava, budući da je velik dio robe koja se prevozi morem bio prethodno prodan iz jedne zemlje u drugu. Kako se i ostali dijelovi trgovačkog i transportnog prava razvijaju i osuvremenjuju slijedeći tehnološki napredak, ni pravo međunarodnog prijevoza robe morem nije moglo ostati izolirano i neukljopljeno u okolna područja. Radi njegova moderniziranja i što boljeg usklađivanja s tim srodnim granama bilo je opravdano povjeriti izradu novih Pravila upravo ovim međunarodnim organizacijama.

2. STUPANJE HAMBURŠKIH PRAVILA NA SNAGU

Za svoje stupanje na snagu Hamburška pravila predviđaju ratifikaciju ili pristup od strane dvadeset država.² U listopadu 1991. Zambija je položila dvadeseti instrument ratifikacije, tako da će Pravila stupiti na snagu 1. studenog 1992. godine.

Dvadeset zemalja koje su ratificirale Pravila su: Barbados, Botswana, Burkina Faso, Čile, Egipat, Guinea, Kenija, Lesotho, Libanon, Mađarska, Malawi, Maroko, Nigerija, Rumunjska, Senegal, Sierra Leone, Tanzanija, Tunis, Uganda i Zambija.³ Nakon stupanja Pravila na snagu njihovo usvajanje bi se moglo razmatrati i u nekoliko zemalja s većim udjelom u svjetskoj trgovini,

2 Čl. 30(1) Hamburških pravila. Ova pravila ne postavljaju i drugi uvjet, a to je određeni postotak svjetske tonaže, kao što to čini npr. Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova, Geneva 1986. -40 zemalja s najmanje 25% svjetske tonaže.

3 The economic commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention, Report by the UNCTAD Secretariat, TD/B/C.4/315/Rev.1, New York 1991, str. 21.

kao što su Australija,⁴ Austrija,⁵ Brazil, Danska, Francuska, Njemačka, Sjedinjene američke države ili Velika Britanija,⁶ uglavnom zahvaljujući njihovim snažnim udruženjima krcatelja.

Hamburška pravila ne predviđaju da njihovim stupanjem na snagu prestanu vrijediti ranije konvencije koje su regulirale odnose krcatelja i pomorskog vozača, a to su Haška i Haško-Visbyjska pravila. To znači da će isto područje neko vrijeme regulirati čak tri različita dokumenta, što sasvim sigurno neće voditi ujednačenju regulacije prijevoza robe morem. Međutim, Hamburška pravila predviđaju da svaka država koja ih ratificira ili im pristupi prestaje biti strankom ranijih konvencija koje su regulirale ovu materiju, s danom kad za nju Hamburška pravila stupe na snagu.⁷ Iznimno se pak mogu primjenjivati Haška ili Haško-Visbyjska pravila na odnose s državama koje nisu stranke Hamburških pravila u prijelaznom roku od pet godina.⁸

Bez obzira na različite ocjene o tome koja su od ovih pravila bolja, prijelazno razdoblje u kojem će vrijediti tri različita sustava odgovornosti, sigurno će biti najteže i za brodare i za korisnike njihovih usluga, pa i za djelatnost koje prate brodarstvo, kao što su pomorsko osiguranje i sudstvo.

3. PODRUČJE PRIMJENE HAMBURŠKIH PRAVILA

U odnosu na postojeća Haška i Haško-Visbyjska pravila, Hamburška pravila svoju primjenu predviđaju šire u geografskom smislu - obzirom na prijevoze na koje se odnose, u pogledu vrste isprava koje se mogu izdati za pomorski prijevoz robe, u vremenskom smislu - proširujući razdoblje brodarove odgovornosti, kao i stvarno - po vrstama robe na čiji se prijevoz primjenjuju.

-
- 4 P.D. Murphy, Carriage of goods by Sea Bill: The Thin End of a Radical Wedge, P&I International, ožujak 1992. 13-14.
 - 5 Bundeswirtschaftskammer setzt sich nochmals fuer die Hamburg-Rules ein, Transport 33/1991.2917
 - 6 Chr. Lewis, Zambia signing ratifies Hamburg rules, Lloyd's List, 26. Nov. 1991, str 3
 - 7 Čl.31(1) i (3) Hamburških pravila
 - 8 Čl. 31(4) Hamburških pravila

3.1 Geografska primjena Hamburških pravila

Hamburška se pravila primjenjuju na sve ugovore o prijevozu robe morem između dvije različite države, ako se u jednoj državi ugovornici nalazi ugovorom predviđeno mjesto ukrcaja ili iskrcaja, opcijska luka iskrcaja u kojoj se teret stvarno i iskrca, ako je u toj državi izdana teretnica ili druga slična isprava, ili ako je teretnicom odnosno tom drugom ispravom predviđena njihova primjena.⁹ Za primjenu Pravila nije važna državna pripadnost broda ni državljanstvo vozara i drugih osoba koje imaju interesa na prijevozu.¹⁰ Premda se Pravila ne primjenjuju na brodarske ugovore, primjenjuju se na teretnice izdane na temelju takvih ugovora kad one uređuju odnose između vozara i krcatelja odnosno imatelja teretnice.¹¹ Za primjenu Pravila predviđeno je da prijevoz bude međunarodni, ali nema zapreka da države koje to žele usvoje odredbe ovih Pravila kao svoje nacionalno pravo.

Kao što je poznato, Haška i Haško-Visbyjska pravila primjenjuju se na prijevoze iz zemlje ugovornice kad je za takav prijevoz izdana teretnica. Budući da Hamburška pravila predviđaju svoju primjenu i na prijevoze iz zemalja ugovornica i na prijevoze u njih, lako je zamisliti situaciju u kojoj se mogu primijeniti i jedna i druga Pravila. Teretnica će vjerovatno sadržavati uglavak s izraženom voljom stranaka, ili u stvarnosti voljom broдача, o tome koja se Pravila primjenjuju na prijevoz, ali sud države vezane Pravilima može taj uglavak smatrati nevaljanim.

3.2. Prijevozne isprave

Hamburška pravila reguliraju pitanje potrebne prijevozne isprave na vrlo fleksibilan i budućnosti okrenut način. Ta isprava može biti teretnica, ili pomorski tovarni list, ili druga isprava koja dokazuje ugovor o prijevozu. Nije uvjet da isprava bude izdana na papiru, tj. u klasičnom pismenom obliku. Ona može biti sastavljena i prenesena kompjuterski.

9 Čl. 2(1) Hamburških pravila

10 Čl. 2(2) Hamburških pravila

11 Čl. 2(3) Hamburških pravila

Ako krcatelj zahtijeva, brodar mu mora izdati teretnicu.¹² Međutim, ako krcatelj ne zahtijeva izdavanje teretnice u papirnatom obliku, te ako su i krcatelj i brodar, a eventualno i druge zainteresirane osobe (kao npr. banke), opremljeni za elektronički prijenos podataka, teretnica umjesto papirnata može imati elektronički oblik. Ovakvu teretnicu Hamburška pravila ne reguliraju, nego to čine Pravila Međunarodnoga pomorskog odbora za elektroničke teretnice.¹³ Ovakva je teretnica po svim svojim učincima jednaka klasičnoj teretnici i ne može joj se iznijeti prigovor da nema pismeni oblik.¹⁴

Podaci koje teretnica mora sadržati, dokazni učinak teretnice, jamstva krcatelja i ništavost jamčevnih pisama, regulirani su u Hamburškim pravilima vrlo opširno.¹⁵

Međutim, u nekim vrstama trgovine strankama nije potrebna prenosiva prijevozna isprava,¹⁶ npr. ako se roba prevozi između raznih pogona istog poduzeća smještenih u različitim državama, ako je vrijeme prijevoza kratko pa roba može stići prije isprave ili ako iz bilo kojeg drugog razloga ne postoji potreba da se robom raspolaže dok je ona na putu, ako se želi dodatno zaštititi od prijevare putem krađe ili falsificiranja isprave i sl. Za takve prijevoze dovoljan je pomorski tovarni list koji Hamburška pravila ne reguliraju potanje. Odnose stranaka u vezi s tovarnim listom regulirala su Jedinствена pravila Međunarodnog pomorskog odbora za pomorski tovarni list.¹⁷

12 Čl. 14(1) Hamburška pravila

13 Tekst u engleskom izvorniku i hrvatskom prijevodu u *Uporedno pomorsko pravo* 129-130/1991.83-91. Kratki komentar: M. Veršić-Marušić, *Osvrt na Pravila Međunarodnog pomorskog odbora za elektroničke teretnice*, *ibid*, str. 92-94.

14 Čl. 11 Pravila Međunarodnoga pomorskog odbora za elektroničke teretnice

15 Čl. 15-17 Hamburških pravila. Kritika velikog broja podataka koje treba unijeti u teretnicu - I. Grabovac, *Prijevozne isprave u Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburška pravila)*, 1978, u: *Odgovornost prijevoznika*, Split 1989, str. 142

16 Hamburška pravila u čl. 18 predviđaju primjenu isprava različitih od teretnice. Takva isprava je predmnijeva do protudokaza o zaključenju ugovora o prijevozu i o preuzimanju robe na prijevoz kako je u ispravi opisana, ali nije vrijednosni papir, tj. isprava o pravnom naslovu.

17 Tekst u engleskom izvorniku i u hrvatskom prijevodu u *Uporedno pomorsko pravo* 129-130/1991. 75-79. Kratki komentar: D. Čorić, *Zašto su donesena Jedinствена pravila za pomorski tovarni list?*, *ibid*, str. 81-82. O odredbama Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi u vezi s prijevoznim ispravama - I. Grabovac, *Da li je u prijevozu stvari morem potrebno uboditi tovarni list?*, *op.cit*, str. 69-75

3.3. Razdoblje brodarove odgovornosti

Prema Hamburškim pravilima brodar odgovara za robu ne samo za vrijeme dok je ona ukrcana na brod radi prijevoza (tackle to tackle), nego od trenutka kada brodar u luci ukrcaja preuzme robu na prijevoz, za vrijeme prijevoza, a i sve do njene predaje u luci iskrcaja (port to port, od luke do luke).¹⁸ Ovakvo vremensko određenje brodarove odgovornosti bolje odgovara prijevozu robe kontejnerima, kao i ukrcaju i iskrcaju pomoću cjevovoda ili pomoću barži. Međutim, kad brodar preuzme robu na prijevoz izvan luke, npr. u krcateljevu skladištu, gdje je spakira u kontejner koji tek treba kopnenim putom ili unutarnjim plovnim putovima prevesti do luke ukrcaja na brod, Hamburška se pravila ne primjenjuju do dolaska robe u luku ukrcaja.¹⁹ Ovakva vremenska primjena Hamburških pravila, ograničena na pomorski prijevoz, ne kosi se s odgovornosti vozara u multimodalnom prijevozu.²⁰

3.4 Roba

Hamburška pravila u definiciju "robe" izričito uključuju žive životinje,²¹ kao i kontejnere, palete i slične prijevozne naprave u koje se roba spakirana, kada ih je pribavio krcatelj.²² Hamburška se pravila primjenjuju i na odgovornost brodarova za teret krcan na palubu ako je pristanak za takvo krcanje dao krcatelj, ako je tako uobičajeno za neku vrstu tereta ili ako je tako propisano.²³

18 Čl. 4(1) Hamburških pravila. U nekim zemljama, kao npr. Sjedinjenim američkim državama i Francuskoj, nacionalnim je zakonima razdoblje vozarove odgovornosti prošireno i na vrijeme prije ukrcaja i poslije iskrcaja - H. Kačić, *The Provisions Regarding the Carriers' Liability under the Hamburg Rules*, *Uporedno pomorsko pravo* 122-124.1989.193

19 *The economic and commercial implications*, op.cit, str. 105-106

20 *Ibid*, str. 105

21 Čl. 1(5) i 5(5) Hamburških pravila

22 Čl. 1(5) Hamburških pravila

23 Čl. 9 Hamburških pravila

4. SUSTAV BRODAROVE ODGOVORNOSTI

U usporedbi s Haškim i Haško-Visbyjskim pravilima, Hamburška pravila reguliraju neke aspekte brodarove odgovornosti o kojima prije nije bilo govora, neke pak aspekte reguliraju znatno jasnije, dok u nekim pooštruju odgovornost brodaru te približavaju odgovornosti drugim granama prijevoza. Po svojoj strukturi i po načinu reguliranja brodarove odgovornosti Hamburška pravila imaju dosta sličnosti s konvencijama koje reguliraju druge načine prijevoza, pogotovo s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR).

Odredbe o brodarovoj odgovornosti svakako su centralni i najkontroverzniji dio Hamburških pravila. One su usvojene u paketu koji čine članci 5 - Osnova odgovornosti, 6 - Ograničenja odgovornosti i 8 - Gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Osim ovih odredaba, kako bi bilo sasvim jasno da se odgovornost brodaru osniva na pertpostavljenom krivnji, kao dodatak Pravilima usvojeno je Zajedničko tumačenje koje to još jednom utvrđuje, te određuje da teret dokaza u pravilu leži na brodaru, a odredbe Konvencije (tj. samih pravila) to u određenim slučajevima mogu promijeniti.

4.1 Osnova brodarove odgovornosti

Prema Pravilima brodar odgovara za štetu koja proizađe iz gubitka ili oštećenja robe ili iz zakašnjenja u prijevozu, ako je događaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, nastao dok je roba bila u njegovu držanju, osim ako dokaže da su on, njegovi službenici i punomoćnici poduzeli sve mjere koje se je razborito moglo zahtijevati radi izbjegavanja toga događaja i njegovih posljedica.²⁴ Ova definicija sadrži dvije glavne kvalifikacije brodarove dužnosti koje on mora ispuniti da bi se oslobodio svoje odgovornosti - s jedne strane on mora poduzeti sve mjere da izbjegne štetni događaj, a s druge strane te mjere su samo one koje se može razborito zahtijevati. Ove dvije kvalifikacije brodarove odgovornosti treba uvijek tumačiti zajedno, uzimajući u obzir bitne okolnosti pojedinog slučaja.²⁵

24 Čl. 5(1) Hamburških pravila

25 H. Kačić, op.cit, str. 194

Brodaru vjerovatno neće biti uvijek lako dokazati da je poduzeo baš sve mjere koje se je razborito moglo zahtijevati, kao što ni sudovima neće biti lako ocijeniti kada se može smatrati da su sve mjere poduzete. Može se tvrditi da se svaki štetni događaj mogao spriječiti poduzimanjem nekih mjera, a napretkom tehnike vozaču se nameću sve veće dužnosti na sprečavanju štetnih posljedica. Time se brodaru praktički oduzima mogućnost oslobođenja od odgovornosti, odnosno njegova se odgovornost od one na temelju krivnje pretvara u objektivnu odgovornost.²⁶ Ovakva opasnost naravno postoji, ali smatramo da je odredbom iz čl. 5(1), a pogotovo Zajedničkim tumačenjem, sudovima dano dovoljno jasno pravilo kao i način na koji ga treba tumačiti, da bi se ova opasnost izbjegla. Poteškoće bi mogle i dalje postojati kod štete kojima se ne zna uzrok, kad dokaz razborite pažnje u nekim nacionalnim zakonodavstvima nije dovoljan za oslobađanje od odgovornosti.²⁷

Ovako koncipirana brodarova odgovornost u svojoj se osnovi ne razlikuje bitno od iste odgovornosti prema Haškim pravilima, premda je tekst sasvim različito sastavljen. Čl. 5(1) Hamburških pravila naime samo na drugi način kombinira brodarove dužnosti iz članka III i popius osnova za oslobođenje od te odgovornosti iz članka IV (c)-(g) Haških pravila.²⁸

4.2 Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe

Hamburška pravila izričito reguliraju brodarovu odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe, čime nestaju sve nedumice koje su oko tog aspekta odgovornosti ranije postojale u pomorskom prijevozu.²⁹

Zakašnjenje u prijevozu robe morem postoji kad robe ne bude isporučena primatelju u luci iskrcaja u vremenu izričito ugovorenom između stranaka, ili, ako nema takvog sporazuma, u vremenu koje se razborito može zahtijevati od urednog vozača, uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja.³⁰ Ako brodar ne preda

26 Mišljenje Međunarodne pomorske komore - A/CONF.89/7, str. 84

27 Citiramo prema H. Kačić, *ibid.*

28 The economic and commercial implications, *op.cit.*, str. 108

29 V. Polić Ćurčić, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu*, Zagreb 1991, str. 72 i sl.

robu primatelju u roku od 60 dana nakon proteka ugovorenog ili razboritog roka, on robu može smatrati izgubljenom,³¹ što za brodaru može značiti višu odgovornost nego za zakašnjenje u prijevozu robe.

Brodarova odgovornost za zakašnjenje ograničena je na iznos od dvije i pol vozarine koja se plaća za zakašnjenje robe.³²

4.3 Ukidanje nautičke greške kao osnove za oslobođenje od odgovornosti

Najveća promjena koju u sustavu brodarove odgovornosti donose Hamburška pravila jest ukidanje nautičke greške kao osnove za oslobođenje vozara od odgovornosti. Upravo ova promjena izazvala je najviše reakcija protiv Hamburških pravila, uglavnom iz krugova brodaru i osiguratelja tereta, te vjerovatno najviše usporila prihvaćanje Hamburških pravila i njihovo stupanje na snagu.

Tri su argumenta bila presudna za ukidanje nautičke greške:³³

1) Ova greška predstavlja rizik tipičan za plovidbeni pothvat i opravdano je da ga snosi nosilac toga pothvata. To je pogotovo opravdano u današnje vrijeme kad zapovjedniku i posadi stoje na raspolaganju suvremena tehnička pomagala za navigaciju i za telekomunikacije, čime se pomorski pothvat danas bitno razlikuje od pomorskog pothvata do prije nekoliko desetljeća. Pravno gledano, brodar je slobodan pri izboru svoje posade, pa je na njemu da izabere kvalificirane, sposobne i marljive profesionalce koji će dobro obavljati svoje zadatke, čime će brodar ispunjavati svoje ugovorne obveze. Ako oni ipak pogriješe, nije opravdano da brodar za to ne snosi odgovornost nego da je prebaci na stranu tereta.³⁴

30 Čl. 5(2) Hamburških pravila

31 Čl. 5(3) Hamburških pravila. O roku isporuke prema Hamburškim pravilima opširnije V. Polić Čurčić, op.cit, str. 98 i sl.

32 Čl. 6(1)(b) Hamburških pravila

33 Navedeno prema K. Gronfors, The Hamburg Rules Rules - Failure or Success?, Journal of Business Law 1978.337-338

34 H. Kačić, op.cit, str. 196-197

2) Nautička greška ne postoji kao osnova za oslobođenje od odgovornosti u drugim granama prijevoza, pa njeno ukidanje doprinosi mogućnosti harmonizacije pomorskog prava s drugim granama transportnog prava.

3) Pravila o odgovornosti moraju pružiti adekvatnu naknadu štete i onda kad robe nije osigurana ili kad nije dovoljno osigurana. S tim u vezi pomorski se prijevoz može promatrati kao svaku drugu uslugu koja ima određenu cijenu. Ta cijena odražava kvalitetu usluge, u ovom slučaju kvalitetu brodarove odgovornosti.³⁵ Prema tome, ako je ta odgovornost niža i s više mogućnosti isključenja, i vozarina koju treba platiti je niža. Ako je pak odgovornost viša, i vozarina će biti viša. Povećanje brodarove odgovornosti odrazit će se na osiguranje, tako da će se osiguranje robe ili nešto smanjiti ili će ostati isto, a osiguranje brodarove odgovornosti vjerovatno će se malo povećati. Kako se kasnije iznosi, prognoze oko odraza odgovornosti brodara prema Hamburškim pravilima na osiguranje vrlo su različite.

4.4 Odgovornost za požar

U pogledu odgovornosti za štetu nastalu zbog požara na brodu, Hamburška pravila predviđaju odgovornost brodara na temelju dokazane krivnje, dakle s obrnutim teretom dokaza od onog koji vrijedi za ostale uzroke šteta. Na ovlašteniku je da dokaže da je požar nastao zbog krivnje ili nemarnosti brodara, njegovih službenika ili punomoćnika, odnosno da je postojala krivnja ili nemarnost u njihovu poduzimanju mjera koje se razumno mogu zahtijevati radi gašenja vatre te izbjegavanja ili ublažavanja njenih posljedica.³⁶ Strani tereta neće uvijek biti moguće dokazati stvarni uzrok požara i krivnju brodara, tako da ova odredba zapravo ublažuje brodarovu odgovornost.

4.5 Službenici i punomoćnici

Mogućnost oslobođenja od odgovornosti ili njenog ograničenja prema Hamburškim pravilima ne odnosi se samo na brodara, nego izričito i na njegove službenike i punomoćnike.³⁷

35 H. Kačić, op.cit, str. 197

36 Čl. 5(4) Hamburških pravila

4.6 Ograničenja brodarove odgovornosti

Prema Hamburškim pravilima brodarova odgovornost za transportne štete može se ograničiti na dva načina - po koletu ili drugoj jedinici krcanja, ili po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, ovisno o tome koje je ograničenje više.³⁸ Visina ograničenja po koletu iznosi 835 Posebnih prava vučenja, što odgovara iznosu od 1153 američka dolara odnosno 1882 njemačke marke. Visina odgovornosti po kilogramu iznosi 2,5 Posebna prava vučenja, odnosno 3,45 američkih dolara ili 5,64 njemačke marke. U odnosu na Haško-Visbyjska pravila ovo povišenje iznosi 25%

Ova se brodarova odgovornost može kumulirati s odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu robe, ali ukupna suma ne smije prijeći visinu odgovornosti za potpuni gubitak robe.³⁹ Ako to žele, brodar i krcatelj smiju dogovoriti i više granice odgovornosti.⁴⁰

Poput Haško-Visbyjskih pravila, i Hamburška pravila sadrže tzv. kontejnersku formulu,⁴¹ što znači da ovlaštenik može u svrhu ograničenja koristiti jedinice krcanja unutar kontejnera, palete ili slične prijevozne naprave, ako su one navedene u prijevoznoj ispravi.

4.7 Gubitak prava na ograničenja odgovornosti

Hamburška pravila izričito određuju u kojim slučajevima brodar gubi svoje pravo ograničenja odgovornosti, tako da sprečavaju moguće nedumice oko tog pitanja. Brodar gubi to svoje pravo onda kada se dokaže da je do gubitka, štete ili zakašnjenja došlo zbog čina ili propusta brodara, učinjenih s namjerom da se oni prouzroče ili bezobzirno ili sa znanjem da će vjerovatno nastati.⁴²

37 Čl. 5(1) Hamburških pravila

38 Čl. 6(1)(a) Hamburških pravila

39 Čl. 6(1)(c) Hamburških pravila

40 Čl. 6(4) Hamburških pravila

41 Čl. 6(2) Hamburških pravila

42 Čl. 8(1) Hamburških pravila

4.8 Prijevoz koji obavlja više vozara

U Hamburškim pravilima odredbe o odgovornosti više vozara koji obavljaju prijevoz prema jednom ugovoru zamišljene su tako da krcatelju daju što je moguće veće garancije, ako mu nastane šteta, vozari neće moći izbjeći plaćanje naknade pozivanjem jedan na drugoga. U pravilu, za odvijanje cijelog prijevoza krcatelju odgovara vozar, čak i u slučaju kad dio prijevoza obavi stvarni vozar, bez obzira da li je to bilo predviđeno ugovorom o prijevozu.⁴³ Međutim, ako ugovor o prijevozu izričito predviđa da će određeni dio prijevoza obaviti jedna druga, točno imenovana osoba, ugovor može odrediti da će taj stvarni vozar biti odgovoran za štetu prouzročenu događajem koji je nastao dok je roba bila u njegovu držanju⁴⁴ Takva odredba neće biti valjana ako se protiv stvarnog vozara naknada ne bude mogla dobiti sudskim putem. Teret dokaza da je šteta prouzročena na dijelu prijevoza koji je obavljao stvarni vozar leži na vozaru.

5. OSTALE NOVINE KOJE DONESE HAMBURŠKA PRAVILA

Hamburška pravila donose još nekoliko novina kojima je većinom zajedničko to da krcatelja stavljaju u povoljniji položaj od onog u kojem je bio ranije.

Produljeni su rokovi za sastavljanje prigovora. Tako prigovor o vidljivoj šteti primatelj može u pismenom obliku predati brodaru i dan nakon primanja robe.⁴⁵ Ako se radi o skrivenoj šteti, taj rok iznosi petnaest dana.⁴⁶

Zastara u pogledu pokretanja sudskog ili arbitražnog postupka nastupa nakon dvije godine od dana kad je brodar isporučio robu ili od dana kada ju je trebao isporučiti.⁴⁷

Pravila sadrže također i opširne odredbe o jurisdikciji⁴⁸ i arbitraži⁴⁹

43 Čl. 10 Hamburških pravila

44 Čl. 11 Hamburških pravila

45 Čl. 19(1) Hamburških pravila

46 Čl. 19(2) Hamburških pravila

47 Čl. 20(1) i (2) Hamburških pravila

6. UTJECAJ HAMBURŠKIH PRAVILA NA TRANSPORTNO OSIGURANJE

Odražavanje povećane odgovornosti broдача za prijevoz robe na pomorsko osiguranje jedan je od glavnih argumenata onih koji tvrde da Hamburška pravila ne mogu postići svoj cilj, a to je pravednija raspodjela odgovornosti između krcatelja i broдача, odnosno između zemalja u razvoju i razvijenih zemalja. Nadalje, tvrde da će više granice odgovornosti i nemogućnost prizivanja nekih osnova za oslobođenje od odgovornosti značajno povisiti kontribucije za osiguranje njihove odgovornosti kod klubova P&I. Zbog povoljnijih mogućnosti naknade štete od broдача, krcatelji navodno više neće u istoj mjeri sklapati osiguranje za robu u prijevozu. Budući da osiguratelji tereta postoje u skoro svakoj zemlji, a P&I klubovi imaju sjedište u manjem broju razvijenih zemalja, prema tim autorima preraspodjela odgovornosti po Hamburškim pravilima u krajnjem će slučaju koristiti samo tim razvijenim zemaljama.

Ovakvo sagledavanje posljedica promjena odgovornosti, što ih u odgovornost broдача unose Hamburška pravila, u osnovi nije netočno. Premda se sada, dok Pravila nisu na snazi i dok se u praksi nisu mogla odraziti i na osiguranje, ne može točno predvidjeti sve njihove efekte, ipak nam se gornji zaključak čini malo prenaplašenim u svojoj dramatičnosti. Ne negiramo da može doći do pomaka na tržištu osiguranja broдарove odgovornosti, ali nam ne izgleda vjerovatnim da će Hamburška pravila bitno promijeniti sadašnje odnose u pomorskom osiguranju.

Budući da Hamburška pravila i dalje ostavljaju broдарu mogućnost da svoju odgovornost za transportne štete i štete iz zakašnjenja u prijevozu ograniči te da je se u određenim slučajevima i oslobodi, mišljenja smo da će krcatelji imati jednaku potrebu za osiguranjem tereta kao što je imaju i sada. Osiguratelji tereta u praksi puno brže i bezbolnije nadoknađuju krcatelju pretrpljenu štetu, nego što je to slučaj s broдарima. Ako broдар za štetu odgovara do više granice, to može imati dodatni motiv da se od njega traži regres češće, nego što je to dosad bio slučaj. Ako se ta povećana mogućnost regresa stvarno i iskoristi, ona može dovesti do snižavanja premija za teret. Mislimo da će do takvog

48 Čl. 21 Hamburških pravila

49 Čl. 22 Hamburških pravila

snizavanja ipak dolaziti iznimno, a ne u pravilu. U osiguranju tereta ne vidimo dakle razloga za bitnije promjene.

U klubovima P&I brodari osiguravaju više rizika kojima su izloženi, kao npr. odgovornost za gubitak života i tjelesne ozljede, za sudar, uklanjanje podrtina, zagađenje naftom, kao i za gubitak ili oštećenje robe u prijevozu. Ako se jedan aspekt te odgovornosti povisi, a ostali ostanu isti, do povišenja premije doći će samo proporcionalno. Kao što je poznato, u posljednjih nekoliko godina premije klubova su dosta narasle zbog povećanog broja odštetnih zahtjeva. Ako se taj trend nastavi, trebat će razlučiti koliki se dio povećanja odnosi na odgovornost za robu na temelju Hamburških pravila. Uvjereni smo da ni takvo povećanje neće biti značajno. Zbog situacije na tržištu vjerovatno će brodari to povećanje morati snositi sami, jer ga neće moći prebaciti na krcatelja.⁵⁰

Mišljenja smo, dakle, da stupanjem Hamburških pravila na snagu neće doći do nikakve značajne promjene u osiguranju tereta, a da može doći do manjeg povećanja premija za osiguranje odgovornosti brodara.

7. UTJECAJ STUPANJA NA SNAGU HAMBURŠKIH PRAVILA NA HRVATSKE BRODARE

Hamburška pravila do sada su ratificirala države u kojima su interesi krcatelja prevagnuli nad interesima brodara. U Hrvatskoj su interesi brodara prilično jaki i njihovo se ratificiranje sigurno ne može uskoro očekivati. Međutim, to ne znači da hrvatski brodari ne mogu biti stavljeni u priliku da se njihova odgovornost prosuđuje prema Hamburškim pravilima.

Može doći do primjene Hamburških pravila ako se ukrcajna ili odredišna luka nalazi u jednoj od afričkih zemalja koje su ratificirale pravila, pri čemu se sigurno Egipat, Kenija, Maroko, Tunis i Nigerija ne mogu smatrati nevažnima. Izvan Afrike te luke su za sada jedino u Rumunjskoj, Libanonu i Čileu. Osim toga, može se očekivati da krcatelji iz zemlje koja je ratificirala Hamburška pravila zahtijevaju od naših brodara da u teretnicu unesu odredbu prema kojoj se na prijevoz primjenjuju Hamburška pravila. Da li će koji brodara to i učiniti ovisi svakako o ekonomskim interesima koje ima prema dotičnom

50 The Hamburg Rules come into force, Transport 10. siječnja 1992, str. 107

krcatelju. Vjerujemo da su npr. mađarski krcatelji dovoljno značajni da im se učini takav ustupak i da ih se ne prepusti konkurenciji koja će im biti voljna dati taj ustupak. Od zemalja našeg zaleđa razmišljanja o ratificiranju Hamburških pravila odmakla su i u Austriji, čija je Savezna gospodarska komora došla do zaključka da se Pravila može ratificirati, jer krcateljima donose znatne prednosti, a ne štete austrijskim brodarima.⁵¹

Dobrovoljna primjena Hamburških pravila, što znači i dobrovoljno povećanje vlastite odgovornosti od strane pojedinih brodara, imat će vjerovatno povoljan učinak na pribavljanje tereta. Takvo razmišljanje dovelo je npr. i do dobrovoljnog revidiranja odredaba teretnice i povišenja odgovornosti kompanije Sea-Land sa 500 dolara, po koletu prema američkom zakonu, na 1000 dolara po koletu prema Haško-Visbyjskim pravilima. Pored povišenja granice odgovornosti Sea-Land je samoincijativno uvela još neke pogodnosti za svoje krcatelje: odgovornost se odnosi na cijeli prijevoz od vrata do vrata, dakle, ne samo na pomorski nego i multimodalni prijevoz, u hlađenim kontejnerima jamči održavanje temperature od +/- 2 stupnja F, a ne 5 kao do sada,⁵² a zastara za pokretanje sudskog postupka nastupa, ne više nakon jedne, nego nakon dvije godine pod uvjetom da je zahtjev kompaniji postavljen u roku od godine dana od dana isporuke.⁵³ Nije nam nemoguće zamisliti da uskoro i drugi brodari počnu slijediti ovaj primjer te dobrovoljno povećaju i povise svoju odgovornost u skladu s Hamburškim pravilima u cilju pribavljanja što više tereta. To može izvršiti i dodatni pritisak na hrvatske brodatere da i oni učine isto.

Budući da će se Hamburška pravila polako ali sigurno primjenjivati na sve više pomorskih prijevoza, čini nam se opravdanim da brodari prema njima zauzimaju pozitivan pristup i nastoje što bolje iskoristiti pogodnosti koja ona pružaju, kao npr, fleksibilnost u pogledu dokumentacije, olakšavanje upotrebe elektroničke razmjene podataka za prijevozne isprave, sigurnost u pogledu ograničenja odgovornosti, kao i odredbe o krcanju tereta na palubu te opasnog tereta. Prim tome ih trebaju manje brinuti promjene u snošaju rizika i

51 Bundeswirtschaftskammer..., ibid.

52 Sea-Land to apply Hague-Visby Rules, Transport, 26. srpnja 1991, str. 2643

53 Sea-Land increases liability exposure, Fairplay, 11 kolovoza 1991, str. 10

odgovornosti, kojima će se tržište osiguranja i tereta prilagoditi bez štetnih posljedica.⁵⁴

8. ZAKLJUČAK

Kao što je na jednom mjestu primijećeno, potrebe iz doba donošenja Haških pravila do danas su se promijenile. Početkom ovoga stoljeća bilo je potrebno zaštititi i unaprijediti brodarstvo. Haška su pravila zbog toga nametala brodarima relativno nisku odgovornost, kako bi oni mogli povećati svoje brodovlje, razvijati svoju djelatnost i što bolje koristiti razvoju svjetske trgovine. Krajem ovoga stoljeća, gledano u svjetskim razmjerima, ta potreba više nije toliko izražena. Trgovačka mornarica i svjetska trgovina razvijeni su u relativno zadovoljavajućoj mjeri. Umjesto razvoja same mornarice, brodare sada treba motivirati da poboljšaju plovidbu i rukovanje svojim brodovima te podignu razinu usluga koje pružaju. U skladu s time i Hamburška pravila pomiču teret obveza sa krcatelja na brodar. Tako se i odgovornost brodar približava odgovornosti vozara u željezničkom, cestovnom i zračnom prijevozu.⁵⁵

Bez obzira smatrali li Hamburška pravila dobrodošlim razvojem brodarove odgovornosti ili ne, kad ona jednog dana stupe na snagu, bit će korisno da što prije prošire svoju primjenu na sav prijevoz robe morem. Ako se to ne dogodi, predstoji nam dugo razdoblje kaosa u kojem će se primjenjivati tri različita sustava odgovornosti, od čega će se okoristiti jedino pravnici.⁵⁶

54 St R. Katz, *New Momentum towards Entry into Force of the Hamburg Rules*, *European Transport Law* 1989.297-303, na 301

55 P.D. Murphy, *op. cit.*, str. 14.

56 J. Ramberg na diplomatskoj konferenciji u Hamburgu 1978, citirano prema H. Kačić, *op.cit.*, str. 198

Summary

THE ENTRY INTO FORCE OF THE HAMBURG RULES AND THEIR IMPACT ON THE SHIPPING INDUSTRY

The Hamburg Rules will come into force on the 1st November 1992 for a limited number of smaller countries, and adherence of some countries having a larger share in the world trade can be expected soon. The rules are drafted in a clear and modern language, compatible with the existing transport and trade law. The changes brought in by the Hamburg Rules concern mainly the carrier's liability which has been extended in various aspects. In this paper some arguments raised in favour and against the Rules are analyzed and an evaluation is given of their impact on the transport insurance and the Croatian shipping lines.

PRILOG: VAŽNIJA LITERATURA O HAMBURŠKIM PRAVILIMA

- G. Auchter, La Convention des Nations-Unies le transport de marchandises par mer de 1978 ("Règles de Hambourg, 1978"), European Transport Law 1979.3-470
- F. Berlingieri, La nuova Convenzione sul trasporto di merci per mare, Il Diritto marittimo 1978.185-213
- P. Bonassies, Les Règles de Hamburg, Marseille 1979.
- C. Douay, La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg de 1978), Bulletin des transports internationaux par chemins de far 1979.3-25
- V. Filipović, Zašto Jugoslavija nije ratificirala Hamburška pravila, Uporedno pomorsko pravo 121/1989.65-72
- V. Filipović, E. Pallua, Komentar Hamburških pravila, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja 78/1978.67-96
- I. Grabovac, Konvencija o prijevozu robe morem, Hamburg 1978, s komentarom, Split 1978.
- I. Grabovac, Hamburška pravila - kodifikacija budućnosti ili promašeni međunarodnopravni akt? Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 1990.71-82
- K. Grönfors, Die Harmonisierung des Transportrechts und die Hamburger Regeln, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1978.696-705
- R. Herber, Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See von 1978, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe B Heft 12, Hamburg 1978
- H. Kačić, The Provisions Regarding the Carriers' Liability under the Hamburg rules, Uporedno pomorsko pravo 122-124/1989.191-198
- C. Legendre, La Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, Le Droit maritime français 1978.387-395
- Chr. F. Lüdekke, A. Johnson, A Guide to the Hamburg Rules - From Hague to Hamburg via Visby, London 1991
- S. Mankabady (ed.), The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, Leyden/Boston 1978
- D. Pavić, Suvremeni razvoj sobračajnog prava i osiguranje, Privreda i pravo 5/1979. 2-22
- G. Pollock, A Legal Analysis of the Hamburg Rules, u: The Hamburg Rules, a One-Day Seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd, 1978

- G. Rodière, La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hamburg 1978 - le point de vue d'un juriste latin, *Le Droit maritime français* 1978.451-464
- E. Selvig, *The Hamburg Rules, The Convention on Carriage of Goods by Sea 1978*, Oslo 1978
- J.C. Sweeney, *The UNICITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1975(7)69-125, 1976(7)327-350, 1976(7)487-503, 1976(7)615-670 i 1977(8)167-194
- D. A. Werth, *The Hamburg Rules Revisited - A Look at U.S. Option*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1/1991.59-80
- The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention, Report by the UNCTAD Secretariat, TD/B/C.4/315/Rev.1, New York 1991