

PRIDONOSE LI ROTTERDAMSKA PRAVILA UNIFIKACIJI?

Dr.sc. IVO GRABOVAC, professor emeritus*

UDK 347.795.3 : 341.24

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 1.2.2010.

Prihvaćeno za tisak: 14.4.2010.

U rujnu 2009. godine u Rotterdamu službeno je potpisana UNCTRAL-ova Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila). Cilj joj je nastojati ujednačiti (unificirati) međunarodno pravo prijevoza stvari, nakon što prethodni međunarodni instrumenti na tom polju, svojim supostojanjem, nisu ostvarili očekivani uspjeh, mada su Haaška pravila bila prihvaćena od velikog broja država. I Hamburškim se pravilima težilo osuvremeniti pravnu regulativu u odnosu na Haaško-Visbyjska pravila. Međutim, Hamburška su pravila samo zakomplicirala unifikacijska nastojanja, pa recentno u praksi djeluje čak osam pravnih sustava odgovornosti. Hoće li nova Rotterdamska pravila pomoći u unifikaciji ili će, nataložena na postojeće instrumente, u gomilanju novih kombinacija odvojenih sustava u svijetu značiti daljnji galimatijas stvarne dezunifikacije. Nesumnjivo da su Rotterdamska pravila, svojim rješenjima koja vode računa o suvremenom poslovanju i potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu (npr. elektronički zapisi, odgovornost izvršitelja, pravo nadzora, kognitnost odredaba o odgovornosti za obje strane itd.) pravno prihvatljiva, tim više što su mjestimice mudro i kompromisno mutatis mutandis ukomponirala i tradicionalna načela iz Haaško (Visbyjskih) i Hamburških pravila. Moglo bi se u prilog optimističkog ishoda istaći i činjenica da se pomorskom konvencijom uređuje i mješoviti, multimodalni prijevoz u određenim granicama i uvjetima. Međutim, poučeni dosadašnjim rezultatima glede cjelovitije unifikacije prava prijevoza stvari morem nužan je oprez. Mnoge su države još vezane kulturnim Haaškim pravilima, neke ljubomorno čuvaju nacionalne interese nacionalnim pravom, a Hamburškim će se pravi-

* Dr.sc. Ivo Grabovac, professor emeritus Sveučilišta u Splitu; član suradnik Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti; e-mail: igrabovac@pravst.hr.

lima dodatno poljuljati povjerenje najsuvremenijim Rotterdamskim pravilima. A hvalevrijedni pokušaj unifikacije i multimodalnog prijevoza u nastojanjima da se uredi door to door prijevoz odredbama koje mogu izazvati dvojbe u prihvaćenoj (ograničenoj) mrežastoj odgovornosti mogu također biti smetnja u recepciji od strane država, baš zbog toga što je riječ o novoj regulaciji. Pri tome valja imati na umu što i postojeća Međunarodna konvencija o multimodalnom prijevozu (1980.) nije imala uspjeha, a unimodalne konvencije u drugim granama prometa veoma su učinkovite i osuvremenjuju se stalnim promjenama i dopunama. Dakle, hibridnost Rotterdamskih pravila ogleđa se u činjenici da je riječ o pomorskoj konvenciji jer prijevoz mora biti barem dijelom pomorski da bi se Pravila primjenjivala, ali “prije i poslije” tj. u razdoblju prijevoznog puta koji je prethodio pomorskom ili slijedi nakon pomorskog Pravila uređuju i multimodalni prijevoz (otuda i osebujni izričaj za tu Konvenciju – pomorska plus konvencija). Ako bi krenule ratifikacije posebice od strane zemalja EU (sumnjam da će se to odvijati brzo) Republika Hrvatska mogla bi imati razloga prihvatiti Rotterdamska pravila i inkorporirati ih u svoj Pomorski zakonik.

Ključne riječi: prijevoz stvari morem, Rotterdamska pravila, unifikacijska predviđanja.

1. UVOD

Dana 23. rujna 2009. godine (nakon što je u prosincu 2008. usvojena) potpisana je u Rotterdamu Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem. Stupit će na snagu nakon što joj pristupi najmanje 20 država. Po uzoru na Haaška pravila (Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924.), Visbyjska pravila (Protokol o izmjeni Haaških pravila, 1968.) i Hamburška pravila (Konvencija UN o prijevozu robe morem, 1978.), novoj je Konvenciji ime Rotterdamska pravila, a sadrži 96 članaka. Rotterdamska su pravila nastojala voditi računa o suvremenom poslovanju i o potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu. Imaju nova rješenja, ali su *mutatis mutandis* u nekim slučajevima kompromisno težila ukomponirati tradicionalna načela iz Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila. Pokušala su djelomično urediti i multimodalni (mješoviti) prijevoz (“od vrata do vrata”, *door to door*), što bi moglo

pridonijeti daljnoj unifikaciji (ujednačavanju) prijevoza stvari općenito u prometu. Rotterdamska su pravila rezultat silne želje da se konačno ostvari unifikacija tj. ujednačenje prava na međunarodnom planu. Naime, danas zbog postojanja spomenutih međunarodnih instrumenata različito prihvaćenih u raznim kombinacijama, a ima i država koje nisu ratificirale nijednu konvenciju, u praksi je međunarodnopravno uređenje prijevoza stvari morem podijeljeno u osam pravnih sustava odgovornosti.¹

Rotterdamska se pravila primjenjuju ako je prijevoz u cijelosti izvršen morem, ali može i u jednom dijelu u kojem slučaju je moguće predvidjeti prijevoz drugim granama prijevoza pored pomorskoga. Znači, riječ je o pomorskoj konvenciji jer prijevoz barem u jednom dijelu mora biti pomorski, ali “prije i poslije” tj u razdoblju prijevoznog puta koji je prethodio pomorskom ili slijedi nakon pomorskog Pravila mogu uređivati i multimodalni prijevoz.

Konvencija će se primjenjivati na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu (mjesto primitka i mjesto isporuke stvari u različitim državama) i ako postoji određena veza s državom ugovarateljicom. To znači da je sporazumom stranaka u ugovoru mjesto primitka ili luka ukrcaja u državi ugovarateljici ili je mjesto isporuke ili luka iskrcaja u državi ugovarateljici. Konvencija (Rotterdamska pravila) neće se primjenjivati na brodarske (charter) ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela brodskog prostora. Neće se primjenjivati na druge ugovore u slobodnoj plovidbi, osim u slučaju ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis. Konvencija se primjenjuje i na potprijevozne ugovore, tj. ugovore između prijevoznika i stranke koja nije izvorni ugovaratelj brodarskog (charter) ugovora. Slične odredbe imaju Haaška i Hamburška pravila. Glede tzv. količinskih ugovora (*volume contracts*), ugovora o budućem prijevozu u seriji pošiljaka u ugovorenom razdoblju, Konvencija se primjenjuje s mogućnošću, uz određene uvjete, derogacije prava, obveza i odgovornosti predviđenih u Konvenciji.

Neću se upuštati u poblži sadržaj Rotterdamskih pravila, jer se o konkretnim odredbama pisalo, osobito tijekom pripremnih radova (nacrti)². Nabrajat ću aktualna

¹ O toj problematici v. Ivo Grabovac, Prijeporna pitanja u svezi s unifikacijom međunarodnog prijevoza stvari morem, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 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*, god., 37, br. 3-4 (59-60), 2000., str. 295-306; Ivo Grabovac – Dragan Bolanča, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40 (2001), br. 155, str. 33-56; Vesna Skorupan, Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb*, 57 (1), 2007, str. 7-60.

² V. poblže u našoj literaturi, Skorupan, supra nota 1, Vesna Skorupan Wolff, Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 46, 2007, br 161, str. 145-189, itd. O temeljnim

konvencijska rješenja uz kratka obrazloženja. Natuknice ću svrstati u dva poglavlja, u dvije kategorije, ovisno o unifikacijskih predskazanjima. U poglavlju metaforičkog naziva *de lege internationali ferenda* pobrojio sam, po izboru prema vlastitoj prosudbi (prema značenju, a postoje i situacije koje neće izazvati prijepore pa ih nema potrebe posebice spominjati), redosljedom prema konvencijskom sadržaju (člancima), ona rješenja, stajališta iz Rotterdamskih pravila koja bi svojom aktualnošću, pravnom utemeljenošću i uvjerljivošću mogla biti međunarodno prihvatljiva, akceptabilna, opravdana, koja bi se mogla uklopiti u koncept suvremenih gospodarskih odnosa i interesa subjekata iz ugovora o prijevozu stvari morem. U poglavlju *in dubio pro conventione*, bez obzira na u naslovu izražene unifikacijske želje i težnje, izdvojio sam rješenja koja bi mogla izazvati sumnje, dubiozna tumačenja, možda i zbog novina ili preambicioznih intervencija odnosno regulacija, što bi moglo biti zapreka u sporazumnom prihvaćanju konvencije.

2. DE LEGE INTERNATIONALI FERENDA

U Rotterdamskim pravilima među prvima su odredbe o obveznom obliku (v. čl. 3.). Bez obzira na deklariranu neformalnost u postupanju i sklapanju ugovora, u nekim relevantnim djelovanjima materijalne ili postupovne prirode nužan je i koristan pisani oblik (npr. u slučaju prigovora za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari, kod pružanja podataka o teretu, u situacijama kada se stvari ne mogu isporučiti, u određenim slučajevima sudskih i arbitražnih postupaka, a poseban je tretman u elektroničkoj komunikaciji).

Razumljivo je i prihvatljivo već tradicionalno isticanje obveza prijevoznika glede primanja, čuvanja, prijevoza, iskrcaja i predaje stvari, kao i ponovljeno isticanje odgovornosti za kompletno osposobljavanje broda za plovidbu i odgovornost prijevoznika za cijelo vrijeme trajanja prijevoza. Glede trajanja odgovornosti prijevoznika poštuje se dogovor stranaka o vremenu i mjestu primanja i predaje stvari. Međutim, nije dopušteno skratiti dogovoreno vrijeme odgovornosti prijevoznika posebnim uglavkom o kasnijem primanju i ranijoj predaji stvari. Riječ je, naime, o prisilnom (kogentnom) propisu, jer se zbilja želi poštivati ugovoreno vrijeme kao obvezno stvarno vrijeme odgovornosti prijevoznika od preuzimanja stvari na prijevoz do predaje tih stvari primatelju, što se također može smatrati prihvatljivim rješenjem.

načelima nove konvencije v. 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, XIX, 1, siječanj 2010., str. 44-48.

Zadržano je načelo pretpostavljene krivnje. U Rotterdamskim pravilima spominje se izričaj “krivnja” (“fault”), ali se rabi i tradicionalni anglosaksonski pojam “dužna pažnja” (“due diligence”, npr. u izuzetim, iznimnim slučajevima, čl. 17. t. 3. g ili u čl. 14. kada se regulira osposobljavanje broda za plovidbu) iz Haaških pravila o čijem se značenju, doseg i učinku desetljećima raspravljalo. Mudro je bilo zadržati *mutatis mutandis* ustanovu izuzetih (iznimnih) slučajeva (Hamburška pravila bijahu ih napustila). Naime, valjalo je honorirati dugo uspješno praktično djelovanje tog instituta. Pače, u Rotterdamskim pravilima taj se institut primjenjuje ne samo za štetne posljedice gubitka ili oštećenja nego i za zakašnjenje u predaji stvari, što je opravdano jer neki nabrojani događaji mogu biti i uzrokom zakašnjenja (takvu odredbu već ima Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarjnim plovnim putovima, 2000., koja je stupila na snagu i obvezuje Republiku Hrvatsku). Dalje, nabrojani su slučajevi stilizacijski osuvremenjeni, a spominju se u tom smislu i novi (npr. piraterija, koji se događaj tek mogao izvoditi iz pojma i smisla “djela javnih neprijatelja” ili mjere da se sačuva morski okoliš). Valja podržati i unos “požara na brodu” među izuzete slučajeve, tako da više ne bi bilo dvojbe odgovara li prijevoznik za požar koji su skrivali njegovi službenici (ne odgovara prema Haaškim pravilima) ili samo na temelju dokazane krivnje (Hamburška pravila). Također je prihvatljivo što se skretanje broda (devijacija) izjednačava s drugim djelima i propustima prijevoznika (napuštanje starog, krutog anglosaksonskog stajališta), te što se uz spašavanje života (svakako!) i razumno spašavanje imovine (procjena okolnosti događaja) svrstava među izuzete slučajeve. Prijevoz opasnih tereta uređuje se *mutatis mutandis* na klasičan način, ali se dopunjava i kao izuzetan slučaj kada je prijevoznik ovlašten poduzimati odgovarajuće mjere. Mislim da je dobro postupljeno što su se zadržala temeljna načela odgovornosti u slučaju prijevoza tereta na palubi i živih životinja. Konačno je razriješena dvojba glede nautičke krivnje. Prijevoznik i u Rotterdamskim pravilima (kao već i u Hamburškim pravilima) jednako odgovara i za štetne posljedice osoba kojima se služi u svom poslovanju u plovidbi ili pri rukovanju brodom. Tako se oslobodismo grižnje savjesti kulturnih Haaških pravila.

Dakle, smatram da je temelj pretpostavljene, predmnijevane krivnje prijevoznika u Rotterdamskim pravilima sasvim realan i prihvatljiv, jer je bjelodano da još nije sazrijelo vrijeme za objektivnom, kauzalnom odgovornošću kao u prijevozu putnika (usp. Protokol o izmjenama i dopunama Konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atenska konvencija, 2002. godine). Naime, danas ugovorne strane u prijevoznom poslu, u suvremenim tržišnim uvjetima, imaju u pravilu ravnopravni položaj, pa nema potrebe za posebnom zaštitom ekonomski slabijeg partnera (krcatelja).

Opseg odgovornosti proširen je u odnosu na aktualne pomorskopravne konvencije. Naime, pored odgovornosti za gubitak, manjak i zakašnjenje u isporuci, prijevoznik, što je novina, odgovara i za povrede obveze pravodobnog pružanja oba-

vijesti, informacija i uputa krcatelju, koje su prema znanju prijevoznika razumno nužne i važne za krcatelja. Prijevozniku čak prijete i neograničena odgovornost jer bi se moglo zaključiti da je propust u pružanju informacija kvalificirana krivnja.

Nije bilo razloga mijenjati načela odnosno odredbe o ograničenju odgovornosti tehničkim izračunom po koletu ili drugoj jedinici tereta ili kilogramom, uz razumljivo malo povišenje granica u odnosu na Hamburška pravila, za gubitak ili oštećenje stvari, a vozarinom (dvije i pol) za zakašnjenje. To isto vrijedi za prihvaćeni osebujni izričaj za kvalificiranu krivnju.

Krug osoba za čija djela i propuste odgovara prijevoznik širi je u usporedbi s postojećim pomorskim konvencijama. U Rotterdamskim pravilima prijevoznik odgovara i za nezavisne ugovaratelje. To bi značilo da poznata “Himalaya” klauzula ili “Circular Indemnity Clause” više ne bi imala poseban usmjeren učinak, praktično značenje zaštite svih prijevoznikovih pomoćnika od općih tužbi koje bi ih lišavale prava poglavito na ograničenje odgovornosti.

Zanimljiv je i pokušaj da se u praksi razriješi problematika identiteta prijevoznika (usp. čl. 37.).

Pored prijevoznika u Rotterdamskim se pravilima izdvaja i izvršitelj, što je novi pojam. Kakva je odgovornost izvršitelja? Pravila reguliraju odgovornost pomorskih izvršitelja. Ima iste obveze i odgovornost te prava i ograničenje odgovornosti kao prijevoznik ako, u skladu s odredbama Konvencije, prima i predaje stvari u lukama država ugovarateljica, šteta nastane u razdoblju dolaska stvari u luku ukrcaja broda do njihova odlaska iz luke iskrcaja broda, a pomorski izvršitelj ima nadzor nad stvarima, te u bilo koje vrijeme na koje se proteže njegovo sudjelovanje u nekoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu. Prijevoznik odgovara prema odredbama Konvencije i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti prema čl. 11. Pomorski izvršitelj pak ne odgovara prema ugovoru o prijevozu, nego na temelju Konvencije sukladno čijim odredbama ne odgovara izvanugovorno. U svakom slučaju može se smatrati da je pozitivna novost uključivanje pomorskog izvršitelja među osobe koje preuzimaju odgovornost.

Velika je novost u Rotterdamskim pravilima uvođenje institucije prava nadzora (strana s pravom nadzora, Controlling Party), koju bi trebalo podržati jer iz ovlaštenja osobe koja ima nadzor proizlaze mogućnosti raspolaganja s pravima u uvjetima suvremenog odvijanja pomorskog prijevoza odnosno poticanja elektroničke komunikacije između stranaka.

Prihvatljive su i odredbe o odgovornosti krcatelja, što su i do sada bile konvencijske regulacije. U Rotterdamskim pravilima temelj odgovornosti je dokazana krivnja. Naime, krcatelj odgovara za gubitak ili oštećenje koje pretrpi prijevoznik ako taj prijevoznik dokaže da su štetne posljedice prouzročene povredom krcateljevih obveza na temelju Konvencije. U svakom slučaju ostaje krcatelju mogućnost

dokazivati da se jedan ili više događaja ne mogu pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara, pri čemu se osobito strogo ocjenjuje propust krcatelja pribaviti prijevozniku potrebne obavijesti, upute i isprave (usp. čl. 29-31).

Poznato je načelo o zabrani ugovoriti isključenje ili ograničenje konvencijskih obveza (odgovornosti). Riječ je o prisilnim normama, odnosno o kogentnosti propisa u svezi s odgovornošću. Do sada se to ograničenje slobode ugovaranja, pravo dispozicije, u konvencijama odnosilo samo na prijevoznika, ali u Rotterdamskim pravilima zabrana derogiranja odredbi o odgovornosti ugovorom vrijedi i za teret (za krcatelja, primatelja, strane koja ima nadzor, držatelja isprave). Time se osigurava i stvarna ravnopravnost ugovornih stranaka, jer Konvencija propisuje obveze i odgovornosti obiju stranaka, pa je logično i prihvatljivo da se proglašuju nepostojeće i nevažeće klauzule ugovora kojima bi se isključivala ili ograničavala odgovornost svih stranaka koje sudjeluju u pravnom poslu prijevoza stvari morem.

Odredbе o prijevoznim ispravama, osobito o elektroničkim zapisima imaju svrhu što šire primjene elektroničke trgovine.³

Primjećuje se da se u Rotterdamskim pravilima obilato rabi riječ “reasonably”, “reasonable”, koja je inače anglosaksonskog podrijetla, ali se uvriježila svojim pojmom i značenjem i u našem pravu u smislu “pravedno”, “razumno”, “opravdani razlozi”.

3. IN DUBIO PRO CONVENTIONE

Rotterdamska pravila su veoma detaljna i opsežna. Imaju 96 članaka (usporedbe radi Haaška pravila imaju 16, a Hamburška 34 članka). Možda su s nomotehničke strane mogla biti jednostavnija i kraća, neopterećena tolikim brojem regulativa. Kogentnim, prisilnim normama trebalo je urediti načela odgovornosti u sklopu prava i obveza stranaka. Izvan tih okvira valjalo je poštivati dispozitivnost, tradicionalnu slobodu ugovaranja kod prijevoza stvari morem, prepustiti ugovornim partnerima sadržaj ugovornih uglavaka koji je dopušten. Stoga npr. nije bilo potrebe gomilanjem odredaba uređivati prijenos prava putem prenosivih ili neprenosivih isprava (postoje i nacionalna prava) ili posebnim člankom regulirati “freight prepaid”.

Tijekom pripremnih radova u svezi s donošenjem Konvencije (Rotterdamskih pravila) središnje je pitanje bilo treba li taj međunarodni instrument primjenjivati

³ Opširnije Skorupan, op. cit., str. 40-43. O nekim dvojbama 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, vol. 40, 2, April 2009, str. 185-202.

jedino na pomorski dio prijevoza ili i na dijelove prijevoza koji prethode prijevozu morem ili slijede nakon njega. Bilo je zagovornika o jedinstvenom režimu odgovornosti bez obzira na prijevozne grane. Pri tome bilo je rasprava o prednostima i nedostacima triju različitih koncepata odgovornosti: jedinstvenom (*uniform liability*), mrežastom (*network*) ili ograničenom mrežastom.⁴ Svakako, bila je riječ o najsloženijem i najspornijem pitanju u pokušaju međunarodne unifikacije prava prijevoza. Na koncu se pronašao kompromis u čl. 26. koji rješava problematiku sukoba konvencija (unimodalnih za druge grane prijevoza koji nije pomorski i Rotterdamskih pravila). Konvencija je pomorska, ali “prije i poslije”, tj. u razdoblju prijevoza prije ukrcavanja na brod i nakon iskrcaja s broda Pravila uređuju multimodalni prijevoz temeljem ograničene mrežaste odgovornosti, tj. uz određene uvjete (pobliže čl. 26.), i odgovarajuću odgovornost za gubitak ili oštećenje i za zakašnjenje. Moglo bi se i podržati nastojanje da se usput unificira i multimodalni prijevoz (*door to door*) u ograničenoj mrežastoj odgovornosti, ali takva koncepcija može biti i smutnja u postupku recepcije od strane država baš zbog toga što je riječ o novoj regulaciji. Naime, moglo bi se raspraviti je li bilo prikladnije, jednostavnije dogradnjom Haško-Visbyjskih pravila ili Hamburških pravila, na temeljima već poznatih zasada, konstruirati novi međunarodni instrument, čime bi se vjerojatno izbjegla detaljnost i glomaznost sadržaja nove konvencije za prijevoz stvari morem. Pače, moglo bi se tvrditi da je bilo preporučljivo ostati u okvirima samo pomorskog prijevoza. Međutim, ambiciozni projekt i koncept da se djelomično uredi i multimodalni prijevoz eliminirao je mogući haško-visbyjski-hamburško-rotterdamski koktel. Tako je ustrojena nova Konvencija koja bi mogla zaploviti samostalnim pomorskomultimodalnim putovima – u nepoznato!

Dvojbeno je kompromisno rješenje Rotterdamskih pravila glede tzv. količinskih ugovora (*volume contracts*), ugovora o budućem prijevozu u seriji pošiljaka u ugovorenom razdoblju. Konvencija se doduše primjenjuje (što je prihvatljivo), ali s mogućnošću, uz diskutabilne uvjete (v. čl. 80.), derogacije prava, obveza i odgovornosti predviđenih u Konvenciji.

Nema sustava obveznog osiguranja odgovornosti, što je u raznim pomorskim konvencijama već pravilo. Međutim, može se opravdano pitati: ne bi li onda u prijevozu stvari trebalo osigurati svaku odgovornost, kada se već prihvaća koncept ravnopravnosti stranaka u ugovornim odnosima, a to znači odgovornost prijevoznika, izvršitelja i krcatelja?

⁴ V. Skorupan, op. cit., str. 40. Više o jedinstvenoj ili mrežastoj odgovornosti Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari s više prijevoznika*, Split, 1976., str. 46-65.

4. UMJESTO ZAKLJUČKA

Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009. godine nesumnjivo je svojim odredbama, osobito novim rješenjima, vodeći računa o suvremenom poslovanju i potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu (npr. elektronički zapisi, odgovornost izvršitelja, pravo nadzora, kogentnost odredaba za obje strane itd.) pravno prihvatljiva, tim više što je mjestimice mudro i kompromisno, *mutatis mutandis*, ukomponirala tradicionalna i provjerena načela Haaško (Visbyjskih) i Hamburških pravila. U svom radu naglasio sam da prevladavaju pozitivna rješenja. Znači li to da bi Pravila uskoro mogla dobiti potreban broj ratifikacija i stupiti na snagu? Međutim, poučeni dosadašnjim rezultatima i iskustvima glede cjelovitije unifikacije prava prijevoza stvari morem nužan je oprez. Mnoge su države još vezane kulturnim Haaškim pravilima, neke ljubomorno čuvaju nacionalne interese nacionalnim pravom, a povjerenje u Hamburška pravila dodatno će se poljuljati suvremenijim Rotterdamskim pravilima. A hvalevrijedni pristup unifikaciji i multimodalnog prijevoza u nastojanju urediti *door to door* prijevoz odredbama koje mogu izazvati dvojbe i prijepore u prihvaćenoj ograničenoj mrežastoj odgovornosti mogu također biti smetnja u recepciji od strane država, a baš i zbog toga što je riječ o potpuno novom normiranju! Pri tome valja imati na umu da i postojeća Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980. godine, koja se zasnivala na jedinstvenoj odgovornosti, nije imala uspjeha, a unimodalne konvencije u drugim granama prometa veoma su učinkovite i osuvremenjuju se stalnim promjenama i dopunama. Naravno, ako bi krenule ratifikacije od strane država EU, Republika Hrvatska ne bi imala razloga ne prihvatiti Rotterdamska pravila i inkorporirati ih u svoj Pomorski zakonik. Hoće li se to ostvariti, kakva je unifikacijska prognoza Rotterdamskih pravila u domašaju je pitijuskog proročanstva.

Summary:

DO THE ROTTERDAM RULES CONTRIBUTE TO UNIFICATION?

The United Nation Convention for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) was signed in Rotterdam in September 2009. The aim of this Convention is to unify international law on the carriage of goods. The Rotterdam Rules follow after the Hague Rules and the Hamburg Rules. It is beyond doubt that the Rotterdam Rules take into account modern transactions and the needs of subjects participating in the carriage of goods by sea (e.g. electronic transport records, responsibility of the performing party, right of control, compulsory of the provisions on the liability of both parties etc.). Those rules have occasionally mutatis mutandis shrewdly and compromisingly included the Hague-Visby and Hamburg Rules. The Rules partially regulate multimodal (door to door) transport, too. However, experience calls for caution. New solutions have been known to be obstacles to unification, in particular to the attempt to partly regulate multimodal transport. Apart from that, the Rotterdam Rules are burdened by a large number of regulations. If the ratifications of EU member states begin (I doubt that this will occur soon), it would not hinder the Republic of Croatia from accepting the Rotterdam Rules and incorporating them into their own Maritime Code.

Key words: *carriage of goods by sea, Rotterdam Rules, unification of predictions.*