

predmetom raspravljanja na X. diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Bruxellesu, 1957. Autor analizira i zauzima kritični stav prema odredbama madridskog nacrt konvencije uspoređujući ih s odredbama Varšavske konvencije o prijevozu zrakom i nacrt konvencije o cestovnom prijevozu, kao i s odredbama Bernske konvencije o prijevozu putnika željeznicom od 1952. s obzirom na odgovornost za prtljagu (jer ta konvencija nema odredaba o odgovornosti za putnike). Što se tiče centralnog pitanja, oslobodjenja brodara od odgovornosti, autor kritizira nacrt na način, koji je interesantan zato, što odgovara načelima usvojenim naknadno na Bruxelleskoj konferenciji za 1957. Tamo je naime madridski projekat izmijenjen tako, da brodar snosi rizik za skrivenu manu broda i da mora, da bi se oslobodio odgovornosti, dokazati nekrivnju svoju i svojih ljudi u slučaju brodoloma, sudara ili nasukanja. U ostalim slučajevima putnik mora dokazati krivnju brodara ili njegovih ljudi. Tako izmijenjen nacrt konferencija je izglasala kao definitivna, i on bi se imao podnijeti na prihvatanje novoj diplomatskoj konferenciji.

E.P.

MEDJUNARODNI UGOVORI

Medjunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisana 25. VIII. 1924 u Bruxellesu^{1/}

Čl. 1

U ovoj konvenciji upotrebljavaju se slijedeće riječi u niže navedenom značenju:

^{1/} Francuski (originalni) i engleski tekst te konvencije objavljeni su u Zborniku Jadranskog instituta "Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru", Zagreb, 1951, str. 77 i d.

- a/ "Vozar" uključuje vlasnika broda ili naručitelja prijevoza, koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem.^{2/}
- b/ "Ugovor o prijevozu" primjenjuje se jedino na onaj ugovor o prijevozu, kod kojega je izdata teretnica ili slična ~~X~~ isprava, koja daje naslov na prijevoz robe morem; k tome se primjenjuje na teretnicu ili sličnu ispravu, izdatu na osnovu brodarskog ugovora, počevši od onoga časa, od kojega se odnosi između vozara i imaoča teretnice ravnaju po toj ispravi.
- c/ "Roba" uključuje dobra, stvari, robu i predmete bilo koje vrste, izuzevši žive životinje i onaj teret, za koji se u ugovoru o prijevozu navodi, da je krcan na palubu, i koji se uistinu tako i prevozi.
- d/ "Brod" označuje svaki plovni objekat, koji se upotrebljava za prijevoz robe morem.
- e/ "Prijevoz robe" obuhvaća vrijeme od ukrcanja robe na brod do njenog iskrcavanja s broda.^{3/}

Čl. 2.

Pod rezervom odredaba čl. 6 vozar će kod svih ugovora o prijevozu robe morem što se tiče krcanja, manipuliranja, slaganja, prijevoza, čuvanja robe, staranja za nju i njenog iskrcanja snositi odgovornosti i obveze, a uživat će i oslobodjenja, koja su niže navedena.

Čl. 3.

1. Vozar je dužan da upotřebi prije i na početku putovanja dužnu pažnju:

- a/ da učini brod sposobnim za plovidbu;

2/ Konvencija upotrebljava opći naziv vozara za poduzetnika prijevoza morem, kojega mi nazivamo brodarom, jedno i drugo bez obzira na to, da li je on vlasnik broda.

3/ To znači do početka iskrcavanja.

- b/ da brod primjerenom opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama;
 - c/ da radi preuzimanja, prijevoza i čuvanja robe osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice i hladnjače i sve druge dijelove broda, u koje se roba ukrca.
2. Pod rezervom odredaba čl. 4 vozar će uredno i pažljivo krcati, manipulirati, slagati, prevoziti i čuvati robu, koja se prevozi, starati se za nju i vršiti njen iskrcaj.
3. Po preuzimanju robe vozar, zapovjednik ili agent vozara dužan je da krcatelju na njegov zahtjev izda terenicu, koja medju ostalim ima sadržavati i:
- a/ glavne oznake potrebne za odredjivanje istovjetnosti robe, kako ih je na početku krcanja pismeno saopćio krcatelj, ukoliko su te oznake utisnute ili na drugi način jasno stavljene na nezamotanu robu ili na sanduke ili omote u kojima se ta roba nalazi, na način da bi u redovnim prilikama ostale čitljive do kraja putovanja;
 - b/ broj kola ili komada ili količinu ili težinu, prema slučaju, onako kako ih je pismeno saopćio krcatelj;
 - c/ stanje i ostale prilike robe prema vanjskom izgledu.

Ipak nijedan vozar, zapovjednik ili agent vozara ne će biti dužan da u teretnici navede ili spomene oznake, broj, količinu ili težinu, ako ima ozbiljnog razloga sumnjati da ne predstavljaju onu robu, koju je uistinu primio, ili ako nema razumne mogućnosti da izvrši provjeru.

4. Takva teretnica stvarat će, dok se protivno ne dokaže, pretpostavku, da je vozar robu preuzeo onako, kako je u suglasnosti s t. 3 a/, b/ i c/ u teretnici opisana.
5. Smatra se, da je krcatelj u času ukrcaja zajamčio vozaru točnost oznaka, broja, količine i težine, tako kako ih je

saopćio, pa je dužan da vozaču naknadi sve gubitke, štete i troškove, koji nastanu ili proizidju iz netočnosti tih podataka. Pravo vozača na takvu odštetu ne ograničuje ni na koji način njegovu odgovornost i njegove obveze iz ugovora o prijevozu prema bilo kojoj osobi, osim prema krcatelju.

6. Ukoliko obavijest o gubitku ili oštećenju i o općoj prirodni tog gubitka ili oštećenja nije pismeno data vozaču ili njegovu agentu u luci ukrcaja, prije ili u času preuzimanja robe ili njene predaje na čuvanje osobi ovlaštenoj da joj se po ugovoru o prijevozu izvrši predaja, pretpostavlja se, dok se protivno ne dokaže, da je vozač predao robu onako, kako je opisana u terenici.

Ako gubitak ili oštećenje nisu uočljivi, obavijest se mora dati u roku od tri dana nakon predaje.

Pismena obavijest nije potrebna, ako su stranke u času preuzimanja zajednički utvrdile stanje robe.

U svakom slučaju vozač i brod su oslobođeni od svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje, ukoliko se tužba ne preda u roku od jedne godine računajući od preuzimanja robe, odnosno od dana, kada je trebalo da roba bude predata.

U slučaju stvarnog ili pretpostavljenog gubitka ili oštećenja, vozač i primalac olakšat će jedan drugome na svaki razuman način pregled robe i provjeravanje broja kola.

7. Pošto je roba ukrcana, teretnica, koju krcatelju izdaje vozač, zapovjednik, odnosno agent vozača, bit će na zahtjev krcatelja teretnica s oznakom "ukrcano", pod uvjetom da krcatelj, ukoliko je prethodno primio neku ispravu koja daje pravo na tu robu, tu ispravu vrati uz izdavanje teretnice "ukrcano". Vozač, zapovjednik odnosno agent može u luci ukrcaja na prvobitno izdatoj ispravi naznačiti ime broda odnosno broda, u koje je roba ukrcana, kao i datum odnosno datume ukrcaja; i pošto bude na ispravi naznačeno, smatrat će se, ukoliko

sadrži podatke iz čl. 3 t. 3, da predstavlja - za svrhe ovog članka - teretnicu s naznakom "ukrcano".

8. Svaka klauzula, pogodba ili sporazum u ugovoru o prijevozu, kojima se vozar ili brod oslobadjaju od odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s robom nastalo zbog nepažnje, krivnje ili neispunjenja dužnosti ili obveza iz ovog članka, ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drukčiji način nego što je to propisano u ovoj konvenciji, bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka. Klauzula, kojom se vozaru ustupa korist iz osiguranja, kao i svaka slična klauzula, smatrat će se klauzulom koja oslobadja vozara od njegove odgovornosti.

Čl. 4.

1. Ni vozar ni brod nisu odgovorni za gubitak odnosno oštećenje, koje nastane ili proizidje iz nesposobnosti broda za plovidbu, ukoliko do toga nije došlo propustom pažnje, koju je vozar bio dužan da upotrebi, da brod učini sposobnim za plovidbu ili da ga primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama ili da osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice i hladnjače i sve druge dijelove broda, u koje se roba krca, tako da budu prikladni za preuzimanje, prijevoz i očuvanje robe, a sve to u suglasnosti s odredbama čl. 3 t. 1. Svaki put, kada je gubitak ili oštećenje nastalo zbog nesposobnosti broda za plovidbu, teret dokaza o upotrebi dužne pažnje pada na vozara, odnosno na svaku drugu osobu koja se poziva na oslobodjenje predviđeno ovim članom.

2. Ni vozar ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje, koje nastane ili proizidje iz:

a/ djela, nepažnje ili propusta zapovjednika, mornara, pilota ili druge osobe u službi vozara, kad se radi o plovidbi ili upravljanju brodom;

b/ požara, ukoliko je prouzročen djelom ili krivnjom vozara;

- c/ pogibelji, opasnosti ili nezgodnosti mora ili drugih plovnih voda;
- d/ više sile ("Act of God");
- e/ ratnih događaja;
- f/ djela javnih neprijatelja;
- g/ naredbe ili mjere prinude vladara, vlasti ili naroda ili sudske zapljene;
- h/ karantenskih ograničenja;
- i/ djela ili propusta krcatelja ili vlasnika robe, njegova agenta ili njegova predstavnika;
- j/ štrajkova ili općeg otpuštanja s posla ili obustave odnosno ograničenja rada iz bilo kojega razloga, bilo da su potpuni ili djelomični;
- k/ gradjanskih nemira ili pobuna;
- l/ spasavanja ili pokušaja spasavanja života ili dobara na moru;
- m/ umanjenja u zapremnini ili težini ili drugog gubitka odnosno oštećenja nastalih zbog skrivene mane, posebne prirode ili mane same robe;
- n/ nedovoljnog pakovanja;
- o/ nedovoljnosti i neprimjerenosti oznaka;
- p/ skrivenih nedostataka, koji se ne mogu dužnom pažnjom otkriti;
- q/ svakog drugog uzroka, koji ne proizlazi iz djela ili propusta vozara, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi, no teret dokaza pada na osobu, koja traži da se koristi ovim isključenjem odgovornosti, i ona mora dokazati, da ni vlastita krivnja ni djelo vozara, ni krivnja ni djelo agenata ili osoba u službi vozara nisu pridonijeli gubitku odnosno oštećenju.

3. Krcatelj ne odgovara za gubitak ili oštećenje, koje pretrpe vozar ili brod i koji nastanu ili proizidju iz bilo kojeg uzroka, kad u tome nema djela, krivnje ili nepažnje krcatelja, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi.

4. Nikakvo skretanje radi spasavanja ili pokušaja spasavanja života ili dobara na moru, kao ni drugo razumno skretanje ne smatra se kršenjem ove Konvencije ili ugovora o prijevozu, i vozar ne će biti odgovoran ni za kakav gubitak ili oštećenje koje odatle proizidje.

5. Ni vozar ni brod nisu ni u kojem slučaju odgovorni za gubitak ili oštećenje u vezi s robom za svotu, koja prelazi 100 funti šterlinga po kolu ili jedinici, ili odgovarajućim iznosom u nekoj drugoj valuti, osim ako je krcatelj prirodu ili vrijednost robe naznačio prije ukrcaja i ako je to očitovanje bilo unijeto u teretnicu.

To očitovanje, ako je unijeto u teretnicu, stvara pretpostavku, dok se protivno ne dokaže, no ono ne vezuje vozara, koji će ga moći pobijati.

Sporazumom izmedju vozara, zapovjednika ili agenta vozara i krcatelja može biti određena najviša svota različita od one, koja je navedena u ovom stavu, s tim da ta ugovorena najviša svota ne bude manja od iznosa, koji je gore određen.

Ni vozar ni brod nisu ni u kojem slučaju odgovorni za gubitak ili oštećenje u vezi s robom, ako je krcatelj u teretnici svijesno dao krivo očitovanje o prirodi ili vrijednosti robe.

6. Upaljivu, eksplozivnu ili opasnu robu, na krcanje koje vozar, zapovjednik odnosno vozarom agent ne bi pristali da su znali za njenu prirodu odnosno svojstvo, može vozar u svako doba i prije iskrcaja bilo gdje istovariti ili uništiti, odnosno učiniti je neškodljivom bez obveze na otštetu, a krcatelj te robe bit će odgovoran za štetu i troškove, koji neposredno ili posredno nastanu ili proizidju zbog njezina

ukrcaja. Ako bi roba te vrste, koja je ukrcana sa znanjem i pristankom vozara, postala opasna po brod ili teret, nju će vozar isto tako moći istovariti ili uništiti, odnosno učiniti je neškodljivom, a da za to ne odgovara, osim s naslova zajedničke avarije, ako bi je bilo.

Čl. 5.

Vozar se može odreći svih ili jednog dijela svojih prava i oslobodjenja ili povećati svoju odgovornost i obveze predviđene ovom konvencijom, s tim da to odricanje odnosno povećanje bude unijeto u teretnicu, koja se izdaje krcatelju.

Nijedna se odredba ove Konvencije ne primjenjuje na brodar-ske ugovore, no ako su bile izdane teretnice u slučaju, kad postoji brodarski ugovor, one se podvrgavaju uvjetima ove konvencije. Ni za jednu odredbu ovih pravila ne će se smatrati da sprečava unošenje u teretnicu bilo koje dozvoljene odredbe u pogledu zajedničke avarije.

Čl. 6.

Bez obzira na odredbe prethodnih članaka, vozar, zapovjednik odnosno agent vozara kao i krcatelj mogu u pogledu bilo koje određene robe sklopiti ugovor s bilo kakvim uvjetima, koji se tiče ~~od~~ odgovornosti i obveza vozara za tu robu kao i prava i oslobodjenja vozara što se tiče te iste robe, ili njegovih obveza u odnosu na sposobnost broda za plovidbu, - ukoliko ta pogodba nije protivna javnom poretku - ili staranja i pažnje osoba, koje su u njegovoj službi, ili njegovih agenta što se tiče krcanja, manipulacije, slaganja, prijevoza i čuvanja robe prevezene morem, staranja o njoj ili vršenja njenog iskrcaja, pod uvjetom, da u takvom slučaju nije bila

niti će biti izdata teretnica i da su uvjeti takvog ugovora uvršteni u priznanicu, koja nije prenosiva isprava, a koja je izričito kao takva i označena.

Svaki na taj način zaključeni ugovor imat će puni pravni učinak.

medjutim, ovaj se članak ne primjenjuje na redovne trgovačke terete, koji se prevoze u toku redovnog trgovačkog poslovanja, već samo na druge prijevoze, kod kojih priroda i stanje dobara, koja se imaju prevesti, i okolnosti, odredbe i uvjeti, pod kojima se prijevoz ima vršiti, opravdavaju poseban sporazum.

Čl. 7.

Nijedna odredba ove Konvencije ne sprečava vozara ili krcatelja, da uvrsti u ugovor sporazume, uvjete, rezerve ili oslobodjenja, koji se odnose na obveze i odgovornosti vozara ili broda za gubitak ili oštećenja robe, ili u vezi sa čuvanjem, staranjem i manipulacijom, prije ukrcaja i poslije iskrcavanja iz broda^{4/}, kojim se roba prevozi morem.

Čl. 8.

Odredbe ove konvencije ne mijenjaju ni prava ni obveze vozara, koje proizlaze iz bilo kojeg zakona koji je na snazi, a koji se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova.

Čl. 9.

Novčane jedinice spomenute u ovoj konvenciji uzimaju se po vrijednosti u zlatu.

^{4/} To ima značiti poslije početka iskrcavanja

One države ugovornice, u kojima se funta šterlinga ne upotrebljava kao novčana jedinica, pridržavaju pravo, da svote naznačene u ovoj konvenciji u funtama šterlinga pretvore u zaokružene svote prema vlastitom novčanom sistemu.

Domaći zakoni mogu zadržati pravo, da se dužnik, oslobodi duga plaćanjem u domaćem novcu, prema tečaju koji važi na dan dolaska broda u luku iskrcaja odnosno robe.

Čl. 10

Odredbe ove konvencije primjenjuju se na sve teretnice izdane u jednoj od država ugovornica.

(Čl. 11-16 kao stilske uobičajene klauzule izostavljeni).

Protokol o potpisivanju

Pristupajući potpisivanju međunarodne Konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, dolje potpisani punomoćnici su prihvatili ovaj Protokol, koji će imati istu snagu i istu vrijednost, kao da su njegove odredbe bile unijete u sam tekst Konvencije, na koju se odnosi.

Visoke strane ugovornice mogu uvesti u život ovu Konvenciju bilo dajući joj snagu zakona bilo unoseći u svoje nacionalno zakonodavstvo pravila, koja je usvojila Konvencija, u formi pogodnoj za to zakonodavstvo.

One izričito pridržavaju pravo:

1. da preciziraju, da u slučajevima predviđenim članom 4, t. 2 od c/ do p/ imalac teretnice može utvrditi vlastitu krivnju vozara ili krivnju osobe u njegovoj službi, koje ne obuhvaća slovo a/,
2. da u pogledu nacionalne kabotaže primijene čl. 6 na sve

kategoriije robe, ne vodeći računa o ograničenju, koje se nalazi u posljednjem stavu spomenutog članka.

Sastavljeno u Bruxellesu u jednom jedinom primjerku,
25. augusta 1924. godine.