

PITANJA KOJA SE S PRAVNOG I EKONOMSKOG STAJALIŠTA POSTAV-
LJAJU U VEZI S UNCITRALOVIM NACRTOM KONVENCIJE O PRIJEVO-
ZU ROBE MOREM

Na temelju inicijative UNCTAD-a je UNCITRAL na svojem IX zasjedanju 1976. godine donio definitivni Nacrt konvencije o prijevozu robe morem, pa će taj Nacrt godine 1978. (vjerojatno u proljeće) biti iznesen na diplomatsku konferenciju. Donošenje tog Nacrta velik je uspjeh zemalja u razvoju i nesvrstanih zemalja, jer ostvaruje njihov zahtjev da se unificirano pomorsko pravo uskladi s interesima zemalja u razvoju. Konačni tekst se razlikuje, iako nije bitno, od teksta kojeg je donijela Radna grupa UNCITRAL-a na svom 8. zasjedanju, a i on, naime konačni tekst, sadrži neke alternative, iako u manjem broju negoli je to bio slučaj u tekstu Radne grupe ili u prijedlozima tijekom pripremnog rada.

U svrhu uočavanja i ispitivanja posljedica koje bi slijedile iz pojedinih odredaba Nacrta s obzirom na postojeće jugoslavensko pozitivno pomorsko pravo i s obzirom na interese zainteresiranih grupacija naše pomorske privrede, iznijet ćemo upravo kao uvod u takvu diskusiju usporedo rješenja Nacrta i našeg prava kao i postojećeg unificiranog prava, Bruxelleske konvencije o teretnici od 1924. (dalje Haška pravila) koju je Jugoslavija ratificirala i Protokola za izmjenu te konvencije od 1968. (dalje Visby-ska pravila) koji Jugoslavija nije ratificirala, ali koji je stupio na medjunarodnom planu na snagu ove godine.

Tekst Nacrta, kako je izašao iz Radne grupe UNCITRAL-a, objavljen je u br. 66. periodika "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", a konačni tekst UNCITRAL-a odnosno izmjene ranijeg Nacrta prilaže se ovom referatu.

U našem izlaganju ograničit ćemo se samo na ukazivanje na one odredbe Nacrta koje bitno utječu na odvijanja medjunarodnog prijevoznog posla morem. Svrha bi nam bila da pomognemo utvrditi koji su interesi jugoslavenske pomorske privrede u odnosu na ove instrumente.

Polje primjene konvencije je prema Nacrtu znatno šire nego što je prema Haškim i Visbyskim pravilima. Naime odredba čl.10. Bruxelleske konvencije predviđa primjenu konvencije samo na izlazne teretnice iz luka država ugovornica, a Protokol od 1968. nije to bitno promijenio (unatoč nastojanja u pripremnim radovima), nego je samo dodao mjesto, ne više luku, u kojem je izdana teretnica ako se ono nalazi u državi ugovornici i, još osim toga, primjenjuje konvenciju na temelju Paramount klauzule (koja bi bila i bez toga osigurana). Naprotiv, Nacrt proširuje primjenu konvencije i na ulazne teretnice i na teretnice s opcionim lukama iskrcaja ukoliko je iskorištena luka iskrcaja u državi ugovornici (pa je dotle u skladu s prijedlozima CMI-a na Stockholmskoj konferenciji 1963), ali bitno mijenja dosadanja shvaćanja time što određuje svoju primjenu i na sve ugovore o prijevozu robe morem u prometu izmedju različitih država i kada nije izdana teretnica. Istina, isključuju se brodarski ugovori, ali se ti ugovori ne definiraju. Inače se, poput Haških pravila, i Nacrt odnosi na teretnice koje su izdane u izvršavanju brodarskog ugovora, ako se nalaze u rukama osebe različite od naručitelja u brodarskom ugovoru. Ostale odredbe o polju primjene su interpretativne prirode i odgovaraju Protokolu od 1968. Ovo proširenje polja primjene nije po sebi u neskladu s našim Zakonom o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (dalje ZOUIPB) od 1959, koji ostaje na snazi do 31.XII 1977, i sa Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje ZPUP) od 1977, koji

stupa na snagu 1.I 1978., jer su u jednom i u drugom zakonu odredbe o odgovornosti za prijevoz robe normirane jedinstveno, tj. bez obzira na to da li je izdana teretnica ili nije. (Prema tome je za to pitanje neodlučno i to što čl. 1044. ZPUP određuje da se dosadašnji propisi i pravila primjenjuju na sve pravne odnose koji su nastali prije stupanja na snagu novog zakona.) I u Nacrtu i u oba naša zakona za kognitnost odgovarajućih propisa nije samo po sebi odlučno o kojoj se vrsti prijevoza radi (kod nas i u domaćem prometu), ali bi kod buduće konvencije nastala prema našoj reglementaciji razlika u tome što je kod nas dopuštena, u određenom opsegu, derogabilnost (na koju ćemo se niže vratiti) koja u Nacrtu ne postoji.

Odredbe Nacrta o odgovornosti vozara su upravo one koje unose nove elemente u područje odgovornosti vozara i koje u prvom redu nameću potrebu analize njihovih pravnih, ali i ekonomskih posljedica, napose s gledišta brodarske privrede. Na njima ćemo se detaljnije zadržati i stoga što se mora očekivati da će u pogledu njih i na diplomatskoj konferenciji doći do konfrontacije, pa će baš na tom području vjerojatno doći do nastojanja da se i one riješe consensusom. Kada, naime, ne bi došlo do consensusa prijetila bi opasnost postojanja dviju konvencija, a to bi sva-kako dovelo do neželjenih situacija na području međunarodnog prijevoza robe morem.

Odredbe o odgovornosti vozara imaju nekoliko članova: o vremenu u kojemu vozar odgovara (čl.4), o temelju odgovornosti (čl.5), o granicama odgovornosti (čl.6. u dvije varijante s podvarijantama), o primjeni na vanugovorne zahtjeve (čl.7), o gubitku prava na ograničenje odgovornosti (čl.8), o teretu krcanom na palubi (čl.9), o odgovornosti vozara i stvarnog vozara (čl.10) i o direktnom prijevozu (čl.11).

Prvi od tih članova, o vremenu za koje vozar odgovara za teret, najmanje je kontroverzan od svih tih odredaba. Odgovornost vozara pokriva vrijeme za koje je vozaru teret povjeren u luci ukrcaja, za vrijeme putovanja i u luci iskrcaja. Postavlja se pretpostavka da je teret povjeren vozaru od časa kad ga je preuzeo do časa kad ga je predao primaocu, ukoliko vozar ne predaje teret izravno primaocu, do kada ga je stavio na raspolaganje primaocu u skladu s ugovorom ili u skladu s običajima struke koji se primjenjuju u luci iskrcaja. Isto vrijedi i ako se teret preda oblasti ili trećoj osobi u skladu s propisima koji vrijede u luci iskrcaja. Izričito se kaže da se sve to odnosi i na osobe kojima se u svom poslovanju vozar i primalac služe.

Ova odredba je u skladu s načelom izraženim, manje kazuistično, u čl.550. ZPUP. Postoji međutim osnovna razlika u tome što je u Nacrtu ta odredba nederogabilna, dok se prema čl.576. ZPUP i čl.58. ZOUIPB mogu odredbe o odgovornosti vozara derogirati i u njegovu korist za štete na teretu prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja. Kako se velik dio šteta odnosi baš na te periode vremena, a kako se razmjerno rijetko teret u tim periodima doista nalazi u rukama vozara, bilo bi potrebno da brodarska poduzeća preispitaju s jedne strane svoje eventualne uglavke o derogiranju u svojim ugovorima, a s druge strane da ispitaju u kojoj mjeri bi djelovalo na visinu njihove odgovornosti kada bi nederogabilno morali odgovarati za te vremenske periode, no pod uvjetima koje postavlja Nacrt (namente da je teret u njihovu faktičnom ili konstruktivnom držanju).

Temelj odgovornosti (čl.5) je najkontroverzniji član čitavog Nacrta, iako je vjerojatno da će on bitno ostati i u definitivnoj konvenciji. Prema st.1. čl.5. vozar odgovara za štetu koja slijedi iz gubitka ili oštećenja robe

ili zakašnjenja u njenoj predaji, ako je do dogadjaja koji je štetu ili zakašnjenje prouzročio došlo za vrijeme dok je roba bila u držanju vozara, ukoliko on, vozar, ne uspije dokazati da su on i njegovi ljudi poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati da se izbjegne dogadjaj i njegove posljedice.

Ovim stavkom čl.5. ukinuli bi se svi izuzeti slučajevi iz Konvencije o teretnici od sl. a) do sl. q) st.2. čl.4, a dosljedno tome i iz čl.556. ZPUP i čl.54. ZOUIPB. Međutim, veći dio tih slučajeva mogao bi se ipak podvesti pod ekskulpativnu normu čl.5, ali se to sigurno ne bi moglo učiniti u pogledu nautičke krivnje zapovjednika i posade koja se odnosi na "plovidbu i rukovanje brodom" (čl.556. ZPUP).

Prigovori ovoj odredbi zasnivaju se na tome da će ona prebaciti cijelokupnu odgovornost za sve pomorske nezgode na vozara, pa tim putom i osiguranje tih šteta na osiguratelje odgovornosti. Poznato je da gotovo nema pomorske nezgode (napose sudara) u kojima nema i ljudski elemenat svoje značenje, a i to da je vrlo rijetko za sudar odgovoran samo jedan od brodova u sudaru. Drugi je prigovor da će biti potrebno mnogo sporova da se točno sudikaturno provjeri i omedji domet kod ekskulpacione klauzule. Bilo je sugestija s nekih strana da se naprsto uvede kauzalna odgovornost i s tim u vezi onda posebne opasnosti za koje brodar ne odgovara. Ovo bi u pomorskom pravu bilo očigledno teško prihvatljivo. Na prigovor prebacivanja osiguranja odgovarano je da se bitno nije izmijenila situacija jer vozar još uvijek odgovara na temelju načela krvnje, istina pretpostavljene, pa će osiguranje tereta biti još uvijek potrebno za one štete koje su nastale i unatoč pravilnog nautičkog postupanja posade.

Odredba st.2. o definiciji zakašnjenja u predaji nije bitno kontroverzna, kao ni ona o roku u kojem se teret može smatrati izgubljenim. Ona bi u našem pravu značila novinu utoliko, što prema čl.576. ZPUP i čl.58. ZOUIPB vozar može smanjiti odgovornost za zakašnjenje i u svoju korist, dakle da ne postoji kogentna norma.

Isto se tako mijenja i načelo odgovornosti za požar, pa umjesto dosadašnje norme (sadržane i u ZPUP i ZOUIPB) o izuzetom slučaju, prema kojoj je vozar odgovarao za požar samo u slučaju svoje osobne krivnje, postavlja se načelna odgovornost, ali s time ^{da} tužitelj mora dokazati krivnju vozara ili njegovih ljudi za požar (st.4).

Obje ove odredbe predstavljaju znatnu promjenu u dosadašnjoj ravnoteži u snašanju rizika dviju strana u pomorskom prijevozu broda i tereta. U domaćoj literaturi i diskusijama interesiranih organizacija dosada nije bilo kritičke postojjećeg stanja u našem pravu, pa bi bilo potrebno da brodarska poduzeća, osiguratelji i strana robe prouče ekonomske učinke takve promjene. Naročito bi bilo potrebno da se to učini s gledišta ukidanja neodgovornosti za nautičku krivnju, zatim za požar i za zakašnjenje (ove uvjetno, naime pod vidom derogabilnosti, ukoliko su se brodarska poduzeća time koristila), a onda i u pogledu osiguranja. Kako se u kritici dosadašnjeg stanja isticalo prekrivanje osiguranja na strani broda i robe, bilo bi korisno vidjeti da li i u kojoj mjeri bi se u novom stanju taj "overlapping" izbjegao.

Za žive životinje se postavlja načelo da vozar ne odgovara za specijalne rizike povezane s takvim prijevozom, ali da mora dokazati da je postupao po specijalnim uputama koje je dobio od naručioca prijevoza. Protudokaz da je vozar skrivio štetu ostaje i nakon toga otvoren naručiocu.

Treba naglasiti da su Konvencija o teretnici od 1924. i Protokol od 1968. izuzimali žive životinje iz svojih propisa, a da su ZCUIPB i ZPUP, u skladu s nizom kontinentalnih zakona, doduše primijenili svoje odredbe i na žive životinje, ali dopustivši derogabilnost svojih pojedinih odredaba. Bilo bi zanimljivo vidjeti kakva su iskustva onih naših vozara koji se bave tim prijevozom, pa i možda utvrditi da li su oni postupali prema toj odredbi kakva je u Nacrtu.

Izuzeti slučaj "spasavanja ili pokušaja spasavanja ljudi i imovine na moru" (t.6, st.1, čl.556. ZPUP) je u st.6, čl.5. Nacrta sveden na "mjere poduzete za spasavanje života ili razborite mjere za spasavanje imovine na moru". Najčešće se ta dva naslova za taj izuzeti slučaj neće moći lako razlikovati, ali i unatoč tome to je znatna promjena prema dosadašnjoj tekstuaciji tog oslobođanja od odgovornosti. Dužnost spasavanja jugoslavenskog broda i jugoslavenske imovine na moru koji propisuje čl.148. ZPUP bitno se ne razlikuje od norme Nacrtu. Ono što je u odredbi Nacrtu opasno, jest to da pobliže ne definira okolnosti zbog kojih se poduzete mjere spasavanja ne mogu smatrati razboritim, kako to čini čl.148. ZPUP, pa je lako moguće da judikurne interpretacije te norme budu međusobno različite u raznim zemljama. Naime, vozar će uvijek odgovarati onda ako njegov zapovjednik, po mišljenju nadležnog suda, nije postupao "razborito" kod spasavanja ili pokušaja spasavanja imovine. Vjerojatno je da kurentna interpretacija riječi "measures" (mjere) obuhvaća izvršeno spasavanje i njegov pokušaj, ali je u tom pogledu svakako dikcija Haških pravila jasnija.

Konačno, ako vozarova krivnja (dakako i njegovih osoba) s nekim drugim uzrokom sudjeluje u štetnom rezultatu, vozar će moći dokazivati tu činjenicu, i u onoj mjeri u

kojoj dokaže sudjelovanje ovog drugog uzroka, bit će i njegova odgovornost smanjena.

U ovom novom normiranju temelja odgovornosti nestala je i neodgovornost za skrivenu manu broda, jer se više ne propisuje samo sposobnost broda za plovidbu na početku putovanja (čl.458. ZPUP i čl.36. ZOUIPB) nego i za čitavo vrijeme prijevoza. Međutim baš ovdje ima znatne mogućnosti iznenadjenja u judikaturi, tako kako je to pred jedan decenij pokazalo kolebanje engleske judikature u slučajevima "Muncaster Castle" (1961) i "Amstelot" (1963).

Granice odgovornosti (čl.6) dane su u dvije varijante. U Nacrtu radne grupe bilo je više tih varijanata, ali su svedene na dvije formule. Prva od njih poznaće granicu odgovornosti po težini i jedinici tereta, a druga samo težinsku granicu odgovornosti. Prva pak poznaće posebnu odgovornost za zakašnjenje u dvije podvarijante (jednostruka ili dvostruka vozarina), dok druga i odgovornost za zakašnjenje ograničuje do visine odgovornosti za gubitak itd. tereta. Prva varijanta dosljedno tom svom stavu još propisuje da odgovornost za štete na teretu i iz zakašnjenja ne mogu prijeći granicu odgovornosti za gubitak tereta, a ima i normu analognu Protokolu od 1968. o tome kada se smatra da je jedinica tereta iz kontejnera i sličnih naprava mjera za odgovornost, a kada je to sam kontejner. Očigledno, u drugoj varijanti je to suvišno, budući da je odgovornost fiksirana po težini koja je u svim tim slučajevima jednaka.

Kod tekstuiranja izvornih Haških pravila i u Bruxelleskoj konvenciji o teretnici od 1924. granica odgovornosti odgovarala je prosječnoj zdravoj vrijednosti jedinica tereta u prijevozu robe morem. I sada bi bilo potrebno da se naša brodarska privreda u prvom redu oči-

tuje o tome kakve granice odgovornosti smatra umjesnima s tim da svi interesenti imaju u vidu da stranke mogu ugovoriti i višu odgovornost. Naš ZPUP je bliži orvoj varijanti u čl.567. ZPUP (čl.56. ZOUIPE). U čl.567. u pogledu zakašnjenja je za unutrašnju plovidbu (u skladu s njenim običajima) odredjena posebna granica za granicu odgovornosti za zakašnjenje. Postojanje dviju varijanti pokazuje da su sva pitanja koja se u čl.6. razmatraju otvorena za diskusiju, pa bi prema tome trebalo o njima izraditi stavove na temelju ekonomskih procjena.

Obračunska jedinica sigurno više neće biti Poincaré franak, nego će se prijeći na specijalna prava vučenja, kao u Montrealskom protokolu od 1975. za zračnu plovidbu i u Medjunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 1976, dakle u instrumentu koji je vrlo blizak tematici koju Nacrt obradjuje. Bilo bi dobro da se u internom izračunavanju učinaka promjena u Nacrtu prema Haškim i Visbyskim pravilima preračunaju SPV u dolare, jer će to olakšati orientaciju svima onima koji nisu bankovni stručnjaci.

Čl.7. Nacrta primjenjuje svoje odredbe i na zahtjeve na vanugovornom temelju ("in tort or otherwise", "responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement"), a i na osobe kojima se brodar u svom poslovanju služi ako su tužene i ujedno odredjuje da sve ukupne svote dobivene od vozara i tih osoba ne mogu prijeći granicu odgovornosti predviđenu u Konvenciji. Ove odredbe odgovaraju Protokolu od 1968, a i čl.574. i 578. ZPUP. Ove odredbe nisu izazivale polemike, a niti će biti osporavane na diplomatskoj konferenciji.

Drukčije stvar stoji s odredbama čl.8. o gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Radi se o tome da li će

vozar gubiti pravo na ograničenje samo u slučaju svoje kvalificirane krivnje (kao u Konvenciji o prijevozu putnika od 1961, u Konvenciji o prijevozu putnika morem od 1974, u Haškom protokolu od 1955. o izmjeni Varšavske konvencije od 1929, i u Konvenciji o ograničenju odgovornoosti za pomorske tražbine od 1976. i čl.57o, st.1. ZPUP) ili pak i u slučaju kvalificirane krivnje svojih osoba (kao u st.2, čl.57o. ZPUP za unutrašnju plovidbu). Radna grupa je imala različita stajališta, pa je u svom konačnom tekstu gubitak na ograničenje odgovornosti svela samo na osobnu kvalificiranu krivnju vozara. Medjutim, UNCITRAL je u konačnom Nacrtu to promijenio i stvorio vrlo kompliciranu odredbu koja bi, ako bude prihvaćena, prouzročila mnoge sporove. Naime, s jedne strane vozar gubi pravo na ograničenje i onda ako njegov "namještenik" ("employee") u vršenju svog radnog zadatka nadzorom nad teretom u odnosnom dijelu prijevoza postupa kvalificiranom krivnjom, ali se tu izričito isključuje zapovjednika i članove posade, a s druge strane se spominju svi "namještenici" vozara, ali sada uključujući i zapovjednika i posadu, ako počine štetu dok rukuju ili se brinu o teretu ("handling or caring for the goods") unutar svog radnog zadatka. Očito je da se tu ne radi o nautičkom djelovanju zapovjednika i posade, nego samo o njihovom rukovanju teretom, ali bi to trebalo izričito i reći. Ovdje, ograničeno samo na područje gubitka prava na ograničenje odgovornosti, i opet nastupa, čini se, distinkcija ne samo djelovanja u plovidbi, nego i rukovanja brodom ili teretom. Činjenica sličnosti s odredbama drugih grana prijevoza ne opravdava tako kompliciranu odredbu. Ostavljajući po strani odredbu o kopnenim namještenicima vozara, očito je da tijekom prijevoza nautičko osoblje broda nije u istoj poziciji hijerarhične organizacije drugih grana prijevoza, pa bi možda najbolje bilo ostati kod rješenja Radne grupe UNCITRAL-a.

Pokazalo se i u diskusijama da i one pomorske države koje inače prihvataju Nacrt u njegovim bitnim crtama, nisu sklone prihvati ovu odredbu već stoga, što, ako vozar mora osigurati svoju odgovornost u onom opsegu koji mu Nacrt nameće, nije moguće postići osiguranje uz razumne uvjete jer je vozar izvrgnut opasnosti da bude neograničeno odgovoran uslijed postupka bilo kojeg člana posade (dakako u kvalificiranoj krivnji). Međutim, bez obzira na to kako se mora računati s time da će se možda inzistirati na predloženom rješenju u Nacrtu, bilo bi potrebno ispitati kako bi ono djelovalo na odgovornost naših pomorskih vozara. Može biti da bi se radilo o podacima povjerljive naravi, pa bi se oni mogli dati uopćeno, no tako da se ipak vidi kakav bi učinak imala predložena norma. Svakako bi bilo nužno da se mjerodavnim organima federacije koji će pripremati delegaciju za diplomatsku konferenciju stave na raspolaganje što potpuniji i što jasniji podaci. Pri tome treba imati na umu da krcatelj može uvjek naznačiti pravu vrijednost robe, uz plaćanje odgovarajućeg vozarskog stava, i tako izbjegći ograničenje odgovornosti ako je ono ispod prave vrijednosti robe.

Čini nam se da bi ovo pitanje moglo zadati znatne teškoće na diplomatskoj konferenciji i da bi baš usklajenje stavova u njemu moglo olakšati consensus. Skandinavski sudionici u pripremnom radu su pridavali veliku važnost ovom pitanju, pa se prema tome vidi da i najsolidnija brodarstva ne mogu ostati prema njemu indiferentna. Uostalom, s obzirom na osigurljivost odgovornosti očigledno je da je ovo pitanje svagdje od presudne važnosti.

Odredbe o odgovornosti za teret (čl.9) koji se prevozi na palubi manje su kontroverzne. Naime u Haškim pravilima je odredjeno da se ona ne odnose na teret koji se

stvarno prevozi na palubi s pristankom krcatelja. Kazuistični detalji Nacrta opetuju zapravo zahtjev da se pismeno fiksira u teretnici ili drugoj ispravi o ugovoru o prijevozu, da je takav prijevoz ugovoren, kako bi djelovao prema trećima, ukoliko se ne radi o uobičajenom prijevozu na palubi u odnosnoj privrednoj grani. Medjutim, i u odnosu samih stranaka takav će, pismeno nefiksirani uglavak djelovati samo ako vozar dokaže njegovo postojanje. Za štetu na teretu koji se prevozi na palubi bez pismenog sporazuma uvrštenog u teretnicu prema trećim imaočima teretnice u dobroj vjeri, ili i bez ikakvog sporazuma prema trećima i naručiocu, vozar odgovara u pogledu šteta koje potječu samo od takvog načina prijevoza kauzalno, a neograničeno ako se teret prevozio na palubi i unatoč izričitog sporazuma da će se prevoziti ispod palube.

Ova kazuistična nabranja ne doprinose jasnoći teksta, ali misao koja je u njima sadržana slijedi iz samog osnovnog stava u pogledu te vrste prijevoza. Kontejnerski brodovi redovito iskorištavaju ovu metodu prijevoza, a često se i ne može znati unaprijed koji će kontejneri biti krcani ispod, a koji na palubi. Prema tome će u brojnim slučajevima prijevoz tereta na palubi biti gotovo pravilo, a ne više izuzetak. Stoga se i žele unifikacijska pravila o prijevozu robe morem primijeniti i na te prijevoze.

ZOUIPB (čl.58) i čl.576. ZPUP predvidjaju također primjenu svojih pravila na prijevoz tereta na palubi, ali dopuštaju derogiranje i u korist vozara. Čini nam se da u ovom pogledu ne dolazi do jače divergencije između našeg teksta i prijedloga Nacrta. Naime, ako je teret krcan na palubu bez pismenog pristanka krcatelja, očito je da će vozar odgovarati za štetu koja odatle slijedi, ali ostaje otvoreno pitanje da li ograničeno ili neograničeno (sada s

obzirom na čl.57o, st.1. ZPUP). Isto tako u unifikacijskom Nacrtu nije rečeno da je gubitak prava na ograničenje odgovornosti uslijed krcanja tereta na palubu bez pristanka krcatelja vezan samo uz osobno djelovanje vozara, nego, izgleda, treba kod toga obuhvatiti sve njegove ljudе. To je opet različito od ZPUP i ZQUIPB-a. Bilo bi potrebno i u ovom pogledu ispitati da li dolazi do takvih postupaka sa strane zapovjednika i posade ili ne, a ako dolazi, da li su tako nastale štete (ako nema granice odgovornosti) doista znatne.

Odgovornost vozara i stvarnog vozara, dakle ugovornog vozara i vozara koji je obavio dio prijevoza, normirana je u čl.lo. Nacrta. Ugovorni vozar odgovara za čitav ugovoren put, a stvarni vozar samo za svoj dio puta. Na ročito se naglašava obveza vozarova i za čine i propuske stvarnog vozara i njegovih ljudi. Kada odgovaraju i ugovorni i stvarni vozar, oni su solidarno odgovorni. Iznosi koji se mogu utjerati od ovih vozara zajedno i od njihovog osoblja, ne može prijeći odredjenu granicu odgovornosti. Stvarni vozar nije vezan uglavcima vozara s naručiocem odnosno krcateljem kojim se ovaj odriče nekih prava iz Konvencije, ali ugovorni vozar mora ispuniti svoja obećanja odnosno poštivati takvo odricanje od nekih prava. Konačno, ova odredba Nacrta ne dira regres izmedju dvaju vozara.

Ove odredbe su dosta sumarne i odgovaraju duhu mnogo detaljnijih odredaba ZPUP (čl.654 i d) o prijevozu u kojem sudjeluje više vozara.

Slijedi odredba o izravnom prijevozu (čl.ll), prema kojoj vozar može ugovoriti da će dio prijevoza izvršiti imenovana osoba od njega različita, a da on, vozar, neće biti odgovoran za onaj dio prijevoza koji obavlja stvarni vozar. Razlika izmedju situacije po čl.lo. i po čl.ll.

Nacrta je u tome, da se u čl.lo. polazi samo od stvarno nastale situacije koja je mogla, ali ne i morala, biti predvidjena u ugovoru o prijevozu, dok je situacija iz čl.ll. analogna onoj koja bi nastala iz kombiniranog prijevoza kada se ne bi radilo samo o pomorskim brodovima.

Bilo je prijedloga da se čl.ll. izluči iz Nacrta, pa se prema tome mora i o tome voditi računa. S gledišta našeg prava ta odredba je nepotpuna, ako se usporedi sa čl.655. ZPUP (odnosno sada još čl.65. ZOUIPB) pa bi je, ako se zadrži u Nacrtu, trebalo vjerojatno dopuniti.

Odgovornost krcatelja normirana je u čl.12. i 13. Nacrta. Ta odgovornost je izražena najprije načelno, nameđe da krcatelj odgovara za kulpozne čine svoje i svojih ljudi, a isto se načelo opetuje za njegove ljudi ukoliko se njih zove na odgovornost. Kad te odredbo ne bi bilo, vjerojatno bi u velikoj većini zemalja takva odgovornost krcatelja slijedila iz općih načela. Međutim čl.12. se bavi odgovornošću krcatelja za opasni teret. Ove se odredbe bitno ne razlikuju od onih ZPUP.

Dio o prijevoznim ispravama (čl.14. do 18) uspostavlja dvojni sistem isprava: teretnice ili puke dokazne isprave o ugovoru. Koncepcija tvoraca Haških pravila bila je da se mora štititi trećeg imaoča teretnice, pa je i čitav sistem Haških pravila na neki način sličio na formular teretnice. Neki zakonodavci su protegnuli odredbe Konvencije o teretnici na sve prijevoze, ali su dopustili njihovu derogabilnost onda kada nije izdana teretnica. Jugoslavenski zakonodavac nije tako postupao, pa prema tome odredba Nacrta o tome da se on proteže i na prijevoze kod kojih nije izdana teretnica, po sebi odgovara jugoslavenskom sistemu. Treba reći da ni s brodarske strane nije

nikada u nas bilo prigovora takvom sistemu pa stoga treba smatrati da će vjerojatno i u svjetskim razmjerima odgovarati potrebama prometa.

Bitna razlika izmedju dviju isprava je upravo ta što teretnica ima fungirati kao vrijednosni papir, pa stoga i u prometu uživa odgovarajuću zaštitu i postaje u rukama dobrovjernog trećeg potpun dokaz o svom sadržaju, dok druge isprave i u takvom slučaju, naime djelovanja prema trećima, djeluju samo kao predmetnjeva do protudokaza.

Ono što treba ispitati iz tog dijela je koliko će otežati položaj stranaka u poslu uvodjenje novih, dosada nepredviđenih podataka u teretnicu. Ovo napose vrijedi za odredbe o vozarini koju treba platiti primalac (pa i prekostojnica u luci ukrcaja) i kumulativno navodjenje težine i komada. Ovo posljednje se, dakako, neće moći izbjegći ako se uvede granica odgovornosti samo po težini. Odredbe u pogledu rezerva u teretnici (čl.16) su znatno kazuističnije nego u Haškim pravilima, pa i od našeg čl. 5lo. ZPUP. Jedino nam naša brodarska poduzeća i njihovi klijenti mogu reći da li će nova disciplina klauzula o plaćanju vozarine na odredištu imati nepovoljan učinak na poslovnu praksu.

Kazuistično su razradjene odredbe o rezervama u teretnici, a i odredbe o odgovornosti krcatelja za podatke koje je pružio radi uvrštenja u teretnicu i o jamčevnim pismima.

Odredbe o rezervama ne izazivaju znatni je rasprave. Dužnost da se prigovori ne unose u teretnicu paušalno nego da se izraze okolnosno odgovara smisleno i Haškim pravilima, a i ZOUIPB-u i čl.5lo. ZPUP.

Dok se prema tome može očekivati da će odredbe čl. 16. o rezervama u teretnici i o njenoj dokaznoj snazi proći bez polemike, drugčije stoji stvar sa čl. 17. o jamstvu krcatelja za njegove navode. Taj član naime u st. 1. određuje da krcatelj odgovara vozaru za točnost svih podataka o općoj prirodi robe, njenim oznakama, broju, težini ili količini, pa da mora naknaditi vozaru štetu koja mu nastane uslijed netočnosti u njegovim navodima. Od te odgovornosti se krcatelj ne oslobadja, dakako (to nije zaista trebalo reći) ni onda kada prenese teretnicu na trećega, a naprotiv vozar odgovara trećemu prema navodima teretnice. Ovaj dio ovog člana nije zapravo sporan, pa i mi držimo da ne bi trebalo potanjih analiza u pogledu njegova učinka, jer on odgovara i do sada vozaru za štetu koja mu nastane iz njegovih netočnih navoda (v. čl. 509. ZPUP).

Medjutim, u st. 2. isti član utvrđuje do sada univerzalno nespornu činjenicu da prigovori sadržaju teretnice koji nisu uneseni u teretnicu, a radi čega je vozar dobio jamčevno pismo krcatelja, ne djeluje prema trećima, uključujući i primaoca. Bez obzira na suvišnost određenih riječi u tom u cijelosti suvišnom tekstu, u njemu izraženoj misli kao takovoj nema prigovora. Medjutim, st. 3. i 4. su izazvali žive polemike jer se u st. 3. utvrđuje načelo da vozar gubi svako pravo iz jamčevnog pisma prema krcatelju ako je on, vozar, djelovao fraudolozno u namjeri da ošteti dobrovjeđnog imaoca teretnice, a u st. 4. još i da u takvom slučaju oštećenoj osobi vozar odgovara neograničeno.

Jamčevnim pismima se CMI bavio preko pola stoljeća, ali nije uspio doći do rješenja. Nacionalne judikature su dale odredjeni okvir jamčevnim pismima, ali medjunarodno

reglementiranje te materije je stoga otežano, jer je unaprijed sigurno da tako precizno definiranje fraudoloznog postupka vozara, kao što je izvršeno u st.3, čl.17, neće postići jednoglasnost gledanja na taj problem, nego prije razilaženje i to zbog različitih tumačenja koje će se dati tim riječima. Po sebi problem nije od većeg značaja za našu praksu jer sam siguran da u njoj namjerno fraudoloznih postupaka prema trećim interesentima nema, ali bi bilo sasvim umjesno zauzeti stajalište da jednostrana sankcija samo prema vozaru nije nimalo pravična, jer je sigurno da će gotovo isključivo interes krcatelja diktirati takve postupke, naime, čiste, eventualno fraudolozne, teretnice uz izdanje jamčevnog pisma, pa bi prema tome i krcatelja trebale pogadjati odgovarajuće sankcije. Međutim, i nacionalne judikature u prvom redu pogadjaju vozača. Vrijedno bi bilo saznati kakva su iskustva naših brodara u tom pogledu.

Peti dio o pravnim sredstvima za ostvarenje zahtjeva (čl.19. do 22. Nacrta) donose propise o protestu prilikom preuzimanja tereta sa strane primaoca, o zastari tužbe i o sudbenosti i arbitraži. Za vidljive mane primača mora protestirati najkasnije dan iza preuzimanja tereta. Čl.71. ZOUIPB-a i čl.514. ZPUP predviđaju da se takav prosvjed mora staviti odmah prilikom preuzimanja tereta, a u skladu s odredbom st.6, čl.3. Konvencije o teretnici od 1924. Potrebno je iz prakse utvrditi kako će to produženje roka djelovati kod vidljivih mana, odnosno da li poslovna praksa nije, kod nas, i dosada možda prihvaćala taj rok. Kod nevidljivih mana je rok od 3 dana utvrdjen u netom citiranim propisima naših zakona odnosno Konvencije o teretnici, produžen na 15 susljednih dana (dakle bez prekida). Zanimljiv bi bio stav prakse s obzirom na to, a napose nije lako vidljivo kakve mogućnosti

vozari imaju da izvide okolnosti važne za provjeru takvog manjka ili oštećenja tereta. Prema Nacrtu se jedino kod zakašnjenja unutar prekluzivnog roka od 21 dan mora staviti pismeni zahtjev. Saopćenja stvarnom vozaru se izjednačuju sa saopćenjima ugovornom vozaru.

Ostale odredbe o učinku zajedničkog utvrđenja stanja tereta i o pružanju mogućnosti za takvo utvrđenje prilikom postojanja ili mogućnosti da postoji gubitak ili oštećenje tereta, ostaju kakve su i u dosadašnjim tekstovima bile predvidjene.

Produženje rokova za protest krije odredjene opasnosti, a svako smanjenje tih rokova bilo bi sigurno korisno za veću pravnu sigurnost. Vjerojatno je zahtjev za tako produženim rokovima uvjetovan okolnostima koje iz pripremnih radova nisu sasvim vidljive.

Zastara prava na tužbu (čl.20) produžuje se na dvije godine. Preuzima se produženje roka za regresne tužbe iz Protokola od 1968, kao i mogućnost produženja roka zastare sa strane tuženog i to pismenom izjavom danom tužitelju. Jednogodišnja zastara iz ZOUIPB-a je zadržana i u propisu čl.679. ZPUP, a produženje roka zastare nakon postanka potraživanja predvidjeno je u st.3. istog člana. Te mogućnosti po ZOUIPB-u nije bilo.

Produženje roka zastare ex lege na dvije godine odgovara engleskom Gentleman's Agreementu od 1950. I o tom pitanju bilo bi potrebno da se potencijalni tuženi izjasne. Treba napomenuti da inače propis o zastari iz st.1, čl.20. Nacrt odgovara stilizaciji st.1, čl.128. ZOUIPB-a i čl.679. ZPUP, koji su širi nego odredba podstava 4, st. 6, čl.3. Konvencije od 1924. prema kojemu zastaruju samo

zahtjevi prema "vozaru i brodu", a ne i svi zahtjevi iz ugovora o prijevozu morem kao u Nacrtu ili, kao u ZOUIPB-u i ZPUP-u, uopće svi zahtjevi iz ugovora o iskoristišavanju brodova.

Odredbe o sudbenosti i o arbitraži ograničuju nadležnost za sporove iz ove Konvencije na samo neke forme. To su forumi glavnog nastana odnosno boravišta tuženog, mjesto zaključenja ugovora, ako tuženi tamo ima poslovni nastan, ili podružnicu odnosno agenciju, luke ukrcaja ili iskrcaja ili pak dodatna mjesto navedena u ugovoru. Pokraj toga se ne dira u forum arresti, iako se i taj uz odredjene kautele može izbjegći. Analogne odredbe vrijede i za arbitraže, ali s time da ugovor o arbitraži sadržan u brodarskom ugovoru djeluje prema dobrovjernom imaoču teretnici samo ako je u teretnici izričito pismeno odredjeno da će takav uglavak obvezivati i njega. Posebno je odredjeno da i arbitraže imaju primjenjivati Konvenciju i da se predmjeva da takva odredba ulazi u arbitražni uglavak. Kako za nadležnost redovnih sudova tako i arbitraža iza nastanka zahtjeva mogu se ugovoriti i nadležnosti koje nisu predvidjene u čl.20. i 21. Nacrta.

S gledišta naše prakse bilo bi potrebno ispitati da li je i koliko sporova bilo pred forumima koji nisu obuhvaćeni odredbama Nacrta i da li je u tom pogledu nastala šteta, odnosno da li će na temelju novih odredaba postojati vjerovjatnost da bi bili izvedeni pred, nama, nekonvenijentne forme. S potrebnim podacima o tome raspolažu isključivo pravne službe zainteresiranih radnih organizacija, brodarskih, osigurateljnih i špediterskih.

Dodatne odredbe su sadržane u VI dijelu (Nacrt ne sadrži tzv. zaključnih odredaba /Final Clauses/). Prva od njih (čl.25) određuje da su nevaljani uglavci u teretnici

ili drugoj prijevoznoj ispravi koji derogiraju odredbe Konvencije, a da ta valjanost neće utjecati na druge odredbe ugovora, zatim da vozar može povisiti svoje obvezne, a nameće odgovornost za naknadu štete vozaru ukoliko bi tužitelj pretrpio štetu radi toga što je u teretnicu ili drugu ispravu uvrštena nevaljana klauzula. Osim toga se u st.3. nameće dužnost uvrštenja Paramount Clause u teretnici ili drugu ispravu o ugovoru. Druga od njih odnosi se na zajedničke avarije (čl.24), pa ona ističe da Konvencija ne dira u odredbe ugovora ili primjenljivog prava na zajedničke avarije, ali određuje da će se na temelju njenih odredaba određivati kada primalac može uskratiti doprinos, odnosno kada mu ga vozar mora nadoknaditi.

Ova dva člana imaju samo dvije odredbe koje će stvarati probleme u praksi. Paramount klauzula se može nametnuti izdavaocima teretnica ili drugih ugovornih isprava u mjestima koja se nalaze u području na koje se Konvencija primjenjuje na temelju čl.2, ali se takva dužnost ne može nametnuti izdavaocima teretnica u područjima koja su izvan doseg Konvencije. Komplikiranije je još pitanje tzv. nevaljanih klauzula u tim dokumentima. Naime, poznato je da čak i na području primjene Haških pravila nisu uvek i jednako tretirane sve klauzule, ali je pogotovo sasvim otvoreno pitanje valjanosti određenih klauzula izvan područja primjene, sada Haških pravila ili, kasnije, buduće Konvencije.

Zadnja od dodatnih odredaba odnosi se na ostale konvencije (ograničenje odgovornosti, nuklearne štete, putnička prtljaga) (čl.25) i ona se može označiti standardnom formulom za konvencije kojih se dodiruje.

Da zaključimo: ovim izlaganjima bila je svrha da se potakne dokumentirana diskusija o tome u kojoj bi mjeri promjene u pravnim propisima koje bi Nacrt konvencije o prijevozu robe morem unio u naše pravo i u pravo država ugovornica Bruxelleske konvencije od 1924. utjecale ekonomski na položaj naših brodara, osiguratelja i špeditera, odnosno u kojoj mjeri bi mijenjala položaj bilo koje druge privredne grupacije. Osim toga trebalo bi da diskusija pokaže kamo upućuju interesi Jugoslavije kod onih rješenja koja su u Nacrtu izričito još otvorena ili kod kojih se može računati s time da će biti o njima ponovno riječi u želji da se dodje do consensusa.

E.P.