

STUPANJE NA SNAGU PROTOKOLA O IZMJENI
KONVENCIJE O TERETNICI

potpisanog 23. veljače 1968.

Punih devet godina nakon prihvaćanja Protokola o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924, na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 23. veljače 1968. Protokol je stupio na snagu 23. lipnja 1977. godine, tri mjeseca nakon polaganja posljednje od deset potrebnih isprava o ratifikaciji ili pristupanju.¹⁾

1) Protokol su potpisale: Argentina, Belgija, Filipini, Finska, Francuska, Grčka, Italija, Kamerun, Kanada, NR Kina, Kongo (Demokratska republika), Liberija, Mauritanija, SR Njemačka, Paragvaj, Poljska, SAD, Švedska, Švicarska, V.Britanija, Urugvaj i Vatikan (prema podacima: Bruxelleske konvencije za izjednačenje pomorskog prava, Viša pomorska škola, Rijeka 1969).

Ratificiralo ga je ili mu pristupilo slijedećih deset država navedenih prema danu pristupanja ili ratifikacije: Singapur, Norveška, Sirija, Švedska, Libanon, Danska, Švicarska, V.Britanija, Francuska i Ekvador (prema podacima: Documentation CMI 1977. I). Tako su ispunjeni uvjeti člana 13. Protokola za njegovo stupanje na snagu, naime da će Protokol stupiti na snagu tri mjeseca nakon što ga ratificira ili mu pristupi deset država, od kojih barem pet imaju trgovačku mornaricu od najmanje milijun bruto registarskih tona.

Tekst Protokola na francuskom i engleskom jeziku v. Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo (dalje u tekstu JUPP) br.20, a u prijevodu v. Bruxelleske konvencije.

Pitanje revizije Konvencije o teretnici iz 1924, odnosno potreba prilagodjavanja njenih odredaba novim uvjetima pomorskog prijevoza, napose u pogledu granice odgovornosti broдача i polja primjene Konvencije, pokrenuto je 1954. godine na sastanku Predsjedništva i međunarodnih komisija CMI-a u Brightonu, raspravljano je i na Riječkoj konferenciji CMI-a 1959, te je kao rezultat dugih pripremnih radova u međunarodnoj komisiji CMI-a donesen Nacrt protokola o izmjeni Konvencije iz 1924, koji je bio prihvaćen na Stockholmskoj konferenciji CMI-a 1963. godine. Konačno je Stockholmski nacrt, djelomice izmijenjen, prihvaćen na Diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Bruxellesu 1967/1968, te je potpisan Protokol o izmjeni Konvencije iz 1924.²⁾

Odredbama Protokola, sadržanih u 17 članova, Konvencija o teretnici iz 1924. godine nije radikalnije revidirana, osim u pogledu granice odgovornosti za jedinicu tereta i polja njezine primjene. Naime, u pripremnim radovima

-
- 2) Poblize o tome: E.Pallua, Rad i rezultati XXVI plenarne Konferencije Medjunarodnog pomorskog odbora - Stockholm 9-15. VI 1963, Vjesnik JUPP-a br. 17; Protokol o izmjeni Medjunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924, potpisan u Bruxellesu 23. veljače 1963, Vjesnik JUPP-a br.20; Revizija Konvencije o teretnici od 1924. i jugoslavensko zakonodavstvo, Zbornik FF u Zagrebu br.1/1970; V.Filipović i E.Pallua, Suvremeni razvoj pomorskog privatnog prava, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i medjunarodno privatno pravo br.7/1974; V.Brajković, Izvještaj predsjednika Skupštini Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo (2. lipnja 1968), Vjesnik JUPP-a br.20; C.Legendre i E.Lureau, La Conférence de Stockholm du Comité Maritime International, DMF 1964, str.387; C.Legendre, La Conférence diplomatique de Bruxelles, DMF 1967, str.515. i DMF 1968, str.387; C.Legendre, Entrée en vigueur du protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 en vue de modifier la convention de Bruxelles du 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, DMF 1977, str.370.

na reviziji Konvencije u krilu CMI-a izražena je bojazan da bi njena radikalna revizija znatno poremetila sigurnost medjunarodne pomorske trgovine, utemeljene na njezinoj jednoobraznoj primjeni od strane velikog broja zemalja. Odredbama Konvencije vezano je preko šezdeset zemalja koje su je ratificirale ili joj pristupile, a do njezine primjene osim toga dolazi i uvrštavanjem tzv. "Paramount clause" u teretnice. Stoga, u težnji da se ta uniformnost njezine primjene zadrži, veći zahvat u sistem njezinih odredaba, iako poželjan i potreban zbog izmijenjenih uvjeta pomorskog prijevoza robe, nije postignut Protokolom.³⁾

Jugoslavija nije potpisala Protokol niti mu je još pristupila. Medjutim, odredbe Protokola su gotovo u cjelini inkorporirane u naš novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje u tekstu ZPUP), te se ovim kratkim prikazom želi uputiti na te odredbe, odnosno iznijeti izmjene koje Protokol donosi u odnosu na Konvenciju iz 1924. godine.⁴⁾

Ad član 1. Protokola

Ponajprije, revidiran je stav 4, člana 3. Konvencije u pogledu dokazne snage teretnice. Dok je ranijom odredbom Konvencije teretnici bio dan značaj oborive presumpcije u pogledu dokazne snage navoda u njoj sadržanih a koji se odnose na teret, sada teretnica predstavlja potpuni dokaz prema brodaru, odnosno protudokaz protiv sadržaja čiste teretnice nije dopušten kad je teretnica prenesena na treću osobu koja je u dobroj vjeri. Ova odredba Protokola pretočena je u naš ZPUP i nalazimo je u stavu prvom člana 513.

3) "On craignait, en modifiant les termes du compromis sur lequel elle s'appuyait, de détruire l'uniformisation qui avait été recherchée avant toute chose" (C.Legendre, Entrée en vigueur du protocole, D.F. 1977, str.370).

Popis zemalja koje su vezane odredbama Konvencije v. Documentation CMI 1976, str.347 i Bruxelleske konvencije, str.60.

4) Ovaj prikaz nije obuhvatio uobičajene finalne klauzule medjunarodnih ugovora koje sadrži i Protokol.

I u odnosu na zastaru Protokol donosi određene novine. Iz odredbe stava 6, člana 3. Konvencije preuzet je jednogodišnji zastarni rok za potraživanja iz ugovora o prijevozu robe. Međutim, dok je prema Konvenciji zastarni rok bio primjenjiv samo na zahtjeve zbog gubitka ili oštećenja robe, Protokol ga proširuje na sve zahtjeve, dakle za svaku odgovornost za robu, što odgovara i odredbi našeg ZPUP-a (čl.679, st.1).

Imajući u vidu potrebe prakse Protokol donosi značajnu novinu u pogledu instituta zastare, omogućujući strankama da nakon događaja na kojem se temelji zahtjev svojim sporazumom produže rok zastare. Naime, praksa je pokazala da je jednogodišnji zastarni rok često prekratak s obzirom na složenost pomorskih trgovačkih poslova i veći broj zainteresiranih osoba koje sudjeluju u njihovoj realizaciji. Stoga je sada dana mogućnost da se taj rok sporazumno produži. I naš ZPUP predviđa sporazumno produženje roka zastare u stavu 3, člana 679. Međutim, dok iz Protokola ne proizlazi u kakvom obliku taj sporazum treba biti postignut, naš Zakon pak, radi pravne sigurnosti određuje da ugovor o produženju roka zastare ima pravni učinak samo ako su ga stranke zaključile u pismenom obliku (čl.679, st.4).

Protokol predviđa i posebnu zastaru za regresne zahtjeve (čl.3, st.6. bis). Naime regresne tužbe se mogu podići i nakon isteka jednogodišnjeg zastarnog roka uz uvjet da su podignute u roku koji je predviđen zakonom suda pred kojim se vodi spor, s tim da taj rok ne može biti kraći od tri mjeseca, računajući od dana isplate potraživanja ili pak od dostave tužbe.

U slučaju spora pred našim sudom regresni zahtjevi bi se mogli podnijeti u roku od godine dana, računajući od dana kad je obavljena radnja koja daje pravo na regres (čl.679, st.1. i st.5, t.6. ZPUP-a).

Ad član 2. Protokola

Odredjivanjem novih granica odgovornosti brodara kao i unošenjem novog kriterija kao baze ograničenja - kilogram bruto težine oštećene ili izgubljene robe - pored koleta ili druge jedinice tereta iz Konvencije, Protokol je izvršio najznačajnije izmjene Konvencije. Ujedno je, po uzoru na druge međunarodne transportne konvencije, umjesto funte,

kao novčanu jedinicu u kojoj se izražava visina brodarove odgovornosti, prihvatio Poincaré franak.⁵⁾

Naime, dok je prema Konvenciji granica odgovornosti broдача bila utvrđena iznosom od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta (čl.4, st.5. Konvencije)⁶⁾, Protokolom je granica odgovornosti određena iznosom od 10 000 Poincaré franaka po koletu ili jedinici tereta ili na 30 Poincaré franaka po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe, s tim da se od ta dva granična iznosa primjenjuje onaj koji je viši.

Protokolom je, osim toga, riješeno pitanje određivanja jedinice za broдарovo ograničenje odgovornosti kada se teret prevozi u kontejnerima, paletama ili drugim sličnim napravama za grupiranje tereta. Prema slovu c) člana 2. Protokola, za određivanje jedinice tereta u takvom slučaju relevantni su navodi teretnice. Ukoliko u teretnici nije naveden broj koleta ili jedinica tereta sadržanih u takvoj napravi, kao jedinica tereta smatrat će se sama takva naprava.

Iz Protokola nije u potpunosti jasno da li se navedena granica odgovornosti odnosi samo na štete na stvari ili i na štetu zbog zakašnjenja, iako bi se elastičnijom interpretacijom moglo doći do takvog zaključka. Naime, već je spomenuto da je Protokol proširio zastaru "na sve zahtjeve u vezi s robom" - dakle i na zahtjev za naknadu štete zbog zakašnjenja. U slovu a) stava 5, čl.4. navodi se također da će vozar odgovarati ograničeno odnosno "neće ni u kom slučaju biti odgovoran za gubitak ili oštećenje robe ili u vezi s tom robom za iznos veći od.....".⁷⁾

-
- 5) Poincaré franak je zlatna jedinica vrijednosti koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće 900/1000. Poblje o tome kao i o daljnjem razvoju obračunske jedinice za izračunavanje visine vozarove odgovornosti v. V. Filipović, Novi IMCO-ov Nacrt konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, UPPK br.71/1976. i Novi međunarodni sporazum o zračnom prijevozu robe, UPPK br.73/1977.
 - 6) Budući da je od donošenja Konvencije vrijednost funte pala, u Engleskoj je 1950. godine posredovanjem Britanskog udruženja za pomorsko pravo zaključen gentlemenki sporazum - British Maritime Law Association Agreement - prema kojem je granica odgovornosti iz Konvencije povišena na 200 funti.
 - 7) O pitanju da li Konvencija obuhvaća i štete od zakašnjenja v. J.Pallua, O nekim pitanjima odgovornosti broдача u vezi s Bruxelleskom konvencijom o teretnici, str.162 i d, Zbornik rasprava - Ugovori o iskorisćivanju brodova na moru, Zagreb, 1951.

Naš Zakon je djelomično prihvatio ova rješenja Protokola.

Odredbom stava prvog člana 567. ZPUP-a brodarova odgovornost je ograničena do iznosa od 4 000 dinara po jedinici oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem.

Iz prethodne odredbe proizlazi da je u našem pomorskom pravu prihvaćen isti kriterij ograničenja visine brodarove odgovornosti kod štete zbog zakašnjenja i kod štete na teretu.

Zakon nije preuzeo novu jedinicu ograničenja odgovornosti iz Protokola - kilogram bruto težine izgubljene ili oštećene robe. Međutim, prihvatio je u cijelosti odredbe Protokola koje se odnose na određivanje jedinice tereta kada se teret prevozi u kontejnerima (čl.567, st.4).

Dok se sporni pojam "jedinice tereta" ni u Konvenciji niti Protokolom pobliže ne određuje, naš Zakon je u stavu 3, člana 567. postavio nekoliko kriterija za određivanje što se ima smatrati pod pojmom jedinice tereta u konkretnom slučaju. Ponajprije se pod jedinicom tereta podrazumijeva koletu ili komad ukoliko se roba sastoji od takvih jedinica. Ako je riječ o rasutom teretu tada se kao jedinica tereta uzima količinska jedinica mjere na temelju koje je ugovorena vozarina (primjerice se spominju metrička tona i kubični metar). U slučaju da vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, kao jedinica odgovornosti uzet će se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja.

Protokolom je riješeno i do sada sporno pitanje u kojoj mjeri stupanj krivnje brodaru utječe na njegovo pravo da ograniči svoju odgovornost. Tako se prema Protokolu brodar neće moći koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta prouzročena njegovim činom ili propustom počinjenim bilo u namjeri da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa znanjem da bi iz toga mogla nastati šteta (član 2, slovo e)). Brodar neće moći ograničiti svoju odgovornost niti prema ZPUP-u ako se dokaže da je štetu osobno uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl.570).

Ad član 5. Protokola

Sporno pitanje da li se odredbe Konvencije o oslobođenju i ograničenju brodarove odgovornosti primjenjuju i na vanugovorne odnose prema osobama koje temelje svoja prava na pravima korisnika prijevoza iz ugovora o prijevozu,

Protokol je riješio pozitivno unošenjem novog člana 4.bis. Tako će sada i vanugovorni zahtjevi protiv broдача koji se tiču naknade zbog gubitka ili oštećenja robe biti podvrgnuti odredbama Konvencije.

I naš je Zakon u članu 578. odredio da broдар i u vanugovornim odnosima odgovara na temelju ugovornih načela, uz izuzetak odgovornosti za štete zbog zakašnjenja, s obzirom na to da pojmovno za štetu zbog zakašnjenja broдар može odgovarati samo iz ugovornih odnosa.

Protokol zatim, u skladu sa načelom koje je prihvaćeno u svim granama saobraćajnog prava, daje pravo na ograničenje odgovornosti i osobama kojima se broдар u svom poslovanju služi (t.2). Ovo načelo, prihvaćeno in favorem broдача, izraženo je i u članu 573. ZPUP-a.

Budući da se odgovornost osoba kojima se broдар u svom poslovanju služi presudjuje prema općim propisima za naknadu štete a ne na temelju normi pomorskog prava, unošenjem ove odredbe željela se izbjeći mogućnost da se preko neograničene odgovornosti njegovih ljudi broдар primora da odgovara praktički neograničeno. Međutim, niti te osobe, kao ni broдар, neće se moći koristiti ograničenjem odgovornosti ukoliko je šteta nastala kao posljedica njihove zlonamjernosti ili kvalificirane nemarnosti (Protokol čl.3, t.4. i ZPUP čl. 573, st.2).

Ujedno, za slučaj kumuliranja zahtjeva prema broдарu i članovima posade njegova broда, Protokol određuje da ukupna svota naknade štete ne može premašiti Konvencijom određeni limit odgovornosti (t.3). Ovu odredbu nalazimo u stavu prvom člana 574. ZPUP-a. Međutim, ako je šteta nastala namjerno ili krajnjom nepažnjom bilo broдача bilo članova posade njegova broда, ona neće doći do primjene (čl.574, st.2. ZPUP-a), budući da će onaj koji je u kvalificiranoj krivnji odgovarati neograničeno.

Ad član 5. Protokola

Iako je pitanje polja primjene Konvencije, kao što je već uvodno spomenuto, pokrenulo reviziju Konvencije o teretnici, konačno rješenje člana 10. o polju primjene sadržano u Protokolu ne odstupa znatnije od onog iz Konvencije.³⁾ Prema

3) Poblize o radu na reviziji ovog člana kao i o predloženim rješenjima v. M.Pallua, Revizija Konvencije o teretnici od 1924. i jugoslavensko zakonodavstvo, Zbornik PF u Zagrebu, br.1/1970, str.43 i d.

dosadašnjem članu 10. Konvencija je dolazila do primjene na teretnice izdane u jednoj od država ugovornica. Prema revidiranom tekstu ona će doći do primjene i u slučaju ako je teretnica izdana u državi neugovornici uz uvjet da je prijevoz započeo u luci države ugovornice. Odredba slova c) da će do primjene Konvencije doći i na temelju Paramount klauzule nema većeg značaja s obzirom na to da je i bez takve izričite odredbe dolazila do primjene.

Sve odredbe Konvencije koje se odnose na odgovornost broдача za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, unesene su u naš Zakon kao prinudne u skladu s preuzetom međunarodnom obvezom. ZPUP u članu 1001, st.1, t.1. određuje svoju isključivu primjenu na ove odnose u slučaju sukoba zakona. Na ovaj način se primjenom propisa našeg Zakona o određivanju primjenjivog prava (npr. na osnovi ugovora stranaka) ne mogu zaobilaziti prinudne odredbe Konvencije u nj inorporirane. Medjutim, odredbe o prinudnoj primjeni ZPUP-a na ove odnose mnogo su šire od odredaba izmijenjene Konvencije. Dok se Konvencija ne primjenjuje na ulazne teretnice, naš Zakon se odnosi i na njih. Dapače, odgovornost za prijevoz robe normirana je jedinstveno, tj. bez obzira na to da li je teretnica izdana ili ne za sve vozarske ugovore, ukoliko se luka ukrcaja ili odredišta nalazi u SFR Jugoslaviji.

Ovo proširenje polja primjene nije u neskladu s odredbama Konvencije budući da je odredbom stava 3, člana 5. Protokola priznato pravo državama ugovornicama da prošire primjenu Konvencije i na teretnice koje nisu obuhvaćene Konvencijom.

M.P.