

KOMENTAR HAMBURŠKIH PRAVILA

Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem od 1978. (u daljnjem tekstu Hamburška pravila) sadrži u čl.1. definiciju pojmova kojima se Konvencija u svom tekstu služi. Te se definicije odnose na vozara, stvarnog vozara, krcatelja, primaoca, robu, ugovor o prijevozu morem, teretnicu i što znači izraz "pismeno".

Medjunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. (u daljnjem tekstu Haška pravila) imala su znatno manji broj definicija (vozara, robe, ugovora o prijevozu i broda). Protokol o izmjeni Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924, potpisan 1968. (u daljnjem tekstu Protokol 1968) nije imao nikakvih definicija.

Definicija vozara u t.1, čl.1. Hamburških pravila i definicija stvarnog vozara u t.2. istog člana proširuju pojam vozara iz Haških pravila, tako da sada obuhvaća svaku osobu koja zaključi ugovor o prijevozu robe morem bez obzira na to da li je brodovlasnik ili naručitelj u brodarskom ugovoru ili to nije. Odnos vozara i stvarnog vozara riješen je u čl.10. i 11. Hamburških pravila.

Pojam stvarnog vozara javio se u praksi saobraćajnog prava već ranije, a prvi put je definiran u zračnom pravu u Guadalajarskoj konvenciji koja se odnosi na medjunarodni zračni prijevoz izvršen od osobe koja nije ugovorni vozar iz 1961.

Definicija krcatelja, koje nije bilo u Haškim pravilima ni u UNCITRAL-ovom Nacrtu, ušla je u definicije na zahtjev zemalja u razvoju. Ova definicija želi obuhvatiti stranku koja zaključuje s vozarom ugovor o prijevozu robe morem

kao i osobu koja stvarno na temelju takvog ugovora predaje vozaču robu na prijevoz. Oko ove definicije vodjena je dugotrajna rasprava, jer se u njoj radi o dvije kategorije osoba koje se jasno razlikuju u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi od 1977. (u daljnjem tekstu ZPUP) koji u čl.439. definira te dvije osobe kao naručitelja i krcatelja. Postoji naime opasnost da bi definicija krcatelja koja ne bi obuhvatila i naručitelja prijevoza mogla u praksi izazvati poteškoće, pa je na Hamburškoj konferenciji bilo opravdanih primjedaba da bi preuska definicija bila lošija nego nikakva definicija.

Nova je i definicija primaoca u t.4. koja je uvedena s razloga što je taj pojam od odlučne važnosti kod određivanja časa kada prestaje odgovornost vozača, jer određuje osobu koja je ovlaštena preuzeti teret. Čl.439. ZPUP t.3. sadrži isti pojam.

Definicija robe u t.5. je pretrpjela u odnosu na Haška pravila znatne promjene. Dok su, naime, Haška pravila izričito iz pojma robe isključivala žive životinje i palubni teret, dotle Hamburška pravila izričito uključuju žive životinje. Također se, po našem mišljenju, u toj definiciji nepotrebno spominju kontejneri i palete i druga ambalaža kad oni pripadaju krcatelju. Taj pojam nije definiran u ZPUP.

Značajna je definicija u t.6. koja proširuje definiciju iz Haških pravila u dva pravca. S jedne strane su s njom obuhvaćeni svi naplatni ugovori o pomorskom prijevozu između dviju luka, a ne samo, kao u Haškim pravilima, oni ugovori o prijevozu na temelju kojih je izdana teretnica. S druge strane se Hamburška pravila odnose na pomorski dio prijevoza i kod onih ugovora koji uključuju i druga prijevozna sredstva. Domet drugog dijela ove definicije stvarat će možda teškoće kod izrade međunarodnog

sporazuma o multimodalnom prijevozu. Prema čl.55C.ZPUP-a brodar odgovara od časa preuzimanja tereta na prijevoz pa sve do predaje bez obzira da li jest ili nije izdana teretnica, pa je tako u potpunom skladu s Hamburškim pravilima. Zakon takodjer u čl.663. ograničuje primjenu svojih odredaba kod kombiniranog prijevoza na samo onaj dio prijevoza koji se obavlja brodovima.

Definicija teretnice u t.7. nije postojala u Haškim pravilima a ne postoji ni u našem Zakonu. Potrepštine teretnice koje se ovdje u toj definiciji iznose bile su u doktrini isticane, a ovdje su normirane, jer kad teretnica ne bi imala neke od tih bitnih elemenata ne bi se smatrala teretnicom. (Sadržaj teretnice se navodi u čl.15.)

8. Definicija "pismeno" izričito obuhvaća saopćenja učinjena telegramom ili teleksom, ali ta definicija je dana ne taksativno nego primjerice.

U definicijama Hamburških pravila ne nalazimo više definiciju broda koja predstavlja teoretski sporno pitanje. U praksi bi se naime mogao pojaviti slučaj da se radi o oštećenju ili gubitku tereta velike vrijednosti. Budući da su štete na teretu privilegirane tražbine koje se kao zakonska založna prava protežu i na sam brod, pa čine odgovornim njegovog vlasnika odnosno nosioca raspolaganja brodom bez obzira da li jest ili nije ugovorna stranka, to bi ta nejasnoća mogla eventualno prouzročiti u nekim nacionalnim jurisdikcijama da sudovi zauzmu stajalište da brodovlasnik odnosno stvarnopravni obvezanik odgovara neograničeno. (To se dakako odnosi na privilegij iz Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926, a ne na privilegije iz Konvencije 1967. koja izričito isključuje privilegij za tražbine iz oštećenja stvari koje se mogu zasnovati na ugovornom temelju.)

Definicije čl.1. Hamburških pravila su u skladu s našim pozitivnim pravom.

Čl.2. Hamburških pravila sadrži odredbe o polju primjene tih pravila.

St.1. određuje da se Hamburška pravila odnose na sve ugovore o prijevozu morem između dviju različitih država ukoliko je luka ukrcaja, luka iskrcaja ili opcionalna luka iskrcaja koja je iskorištena za iskrcaj bila predviđena u ugovoru o prijevozu, a nalazi se u jednoj od država ugovornica. Ovo je nadovezna okolnost za primjenu Hamburških pravila utemeljena na mjestu u kojem su obavljene iskrcajne ili ukrcajne operacije.

Druga nadovezna okolnost je izdanje teretnice ili druge isprave koja dokazuje ugovor o prijevozu u jednoj državi ugovornici.

Konačno treća nadovezna okolnost je ako teretnica ili druga dokazna isprava o ugovoru o prijevozu sadrži uglavak da će se na ugovor primjenjivati Hamburška pravila ili pak zakonodavstvo jedne države koja je ta pravila uvela u svoje zakonodavstvo (tzv. "Paramount clause").

U Haškim pravilima u čl.10. se njihova primjena ograničavala na sve teretnice (i to samo teretnice) koje su izdane u jednoj od država ugovornica. Protokol od 1968. je proširio taj propis tako, da ga je nadomjestio u svom čl.4. odredbom da će se Haška pravila i Protokol primjenjivati na teretnice koje se odnose na prijevoz robe između luka dviju različitih država kada je teretnica izdana u jednoj državi ugovornici ili ako je prijevoz započeo u jednoj državi ugovornici kao i onda kada je u teretnici predviđeno da će se na ugovor primjenjivati Haška pravila i Protokol ili pak zakonodavstvo koje ih je uvelo u svoje pravo tj. "Paramount clause".

Međunarodni pomorski odbor (CMI) je već na Riječkoj konferenciji 1959. i na Stockholmskoj 1963. predlagao upravo takvo polje primjene konvencije kakvo je sadržano u

Hamburškim pravilima. Jugoslavenske delegacije su tim konferencijama podržavale te stavove, a kod toga ustrajale i na Diplomatskim konferencijama od 1967. i 1968. na kojima je donesen Protokol od 1968.

Prošireno polje primjene iz st.1. ovog člana odgovara i odredbi o mjerodavnom pravu u čl.1001, st.1, t.1. ZPUP-a, s time da u njemu ne nalazimo sadržan propis o iskorištenoj opcionalnoj luci, što je jasno kad imamo u vidu da ZPUP rješava samo one sukobe zakona kod kojih je luka ukrcaja ili luka odredišta u Jugoslaviji. Takodjer nema ni odredbe o primjeni "Paramount clause" jer je nesumnjivo da će svaka takva klauzula koja je u skladu s potrepsčinama već spomenute odredbe o mjerodavnom pravu doći do primjene pred našim sudovima.

St.2. odredjuje da će se primijeniti odredbe Hamburških pravila bez obzira na državnu pripadnost broda i državljanstvo broдача, stvarnog broдача, krcatelja, primaoca ili bilo koje druge zainteresirane osobe. Ove odredbe nije bilo u Haškim pravilima, ali je u Protokolu 1968. nalazimo u čl. 4, na kraju prvog stava, ali u njoj se ne spominje stvarni broдар. Protokol od 1968. već odredjuje da svaka država može proširiti polje primjene i na druge teretnice (kao što su na ulazne teretnice primjenjivala već nacionalna zakonodavstva Jugoslavije, Belgije, SAD-a, Filipina itd).

Ova odredba odgovara i ZPUP-u, jer u njemu nema nikakve razlike ni s obzirom na državljanstvo stranaka ni državnu pripadnost broда ni na to da li se prijevoz obavlja unutar Jugoslavije ili s inozemstvom. Prema tome odredba st.2. ne mijenja postojeće jugoslavensko zakonodavstvo.

St.3. odredjuje da se odredbe Pravila neće primjenjivati na brodarske ugovore, ali dodaje da će one ipak doći do primjene na teretnice koje je izdao broдар, ako se one nalaze u rukama osobe koja nije naručitelj u brodarskom ugovoru.

Ovu odredbu nalazimo na kraju čl.1, sl.b) Haških pravila, pa prema tome ona ne donosi ništa bitno novo. U našem pravu je ona od sporedne važnosti s obzirom na čl.447. ZPUP-a o odgovornosti broдача za prijevoze koje je ugovorio naručitelj u bročarskom ugovoru.

St.4. odredjuje da će se Hamburška pravila primjenjivati i na takve ugovore o prijevozu koji obuhvaćaju niz pošiljki unutar određenog ugovorenog vremena, s time da za bročarske ugovore vrijedi ono što je već rečeno u predjašnjem stavu. Prema tome i ta odredba je u skladu s čl.447. ZPUP-a i odgovara jugoslavenskom pravu.

Član 3. Hamburških pravila sadržava odredbu deklarativnog značenja, prema kojoj će se voditi računa o međunarodnom značaju Hamburških pravila i o potrebi unapređivanja jednoobraznosti njihove primjene i njihovog tumačenja. Bilo bi umjesnije da takva odredba bude u uvodnom dijelu Hamburških pravila ili u rezoluciji uz Hamburška pravila, negoli u samoj Konvenciji. Sudovi, koji će u prvom redu imati zadaću primjene Konvencije, morat će njene odredbe tumačiti u skladu s pravnim sistemom u njihovoj državi, pa će tu postojati određena granica u postizavanju jednoobraznosti. Toj odredbi je vjerojatno svrha da sudovi zemalja common lawa mogu i uz zakone koji uzakonjuju konvenciju u njihovoj zemlji biti ovlašteni da se služe i direktno samim tekstom konvencije. Engleski sudovi su već pokazali upravo kod zakona koji uvode međunarodne konvencije u britansko zakonodavstvo tendenciju tumačenja zakona tako, da on bude u skladu s konvencijom. Odredba toga člana nema u jugoslavenskom pravu nikakav učinak jer se sudovi ne služe komparativnim stranim zakonodavstvom. Možda će ta odredba dati podstrek doktrini da se usmjeri na usporedna proučavanja.

Drugi dio Konvencije se bavi odgovornošću vozara (čl. 4. do 11).

§1.4. govori o vremenskom trajanju odgovornosti voza-
ra za teret.

U st.1. određuje se razdoblje odgovornosti broдача za prijevoz robe prema ovoj Konvenciji i to tako, da njegova odgovornost počinje od časa preuzimanja robe u luci ukrcaja, traje za vrijeme čitavog prijevoza i svršava u luci iskrcaja.

St.2. definira zapravo preuzimanje tereta i njegovu predaju na određištu.

Preuzimanje tereta može biti preuzimanje od krcatelja ili od osobe koja radi za njegov račun ili pak organa vlasti ili treće osobe koja djeluje prema propisima luke ukrcaja kao krcatelj.

Predaja tereta se može izvršiti predajom primaocu ili, ukoliko primalac ne prima sam robu od vozača onda tako, da se roba stavi na raspolaganje primaocu u skladu s ugovorom, zakonima ili običajima koji se primjenjuju u luci iskrcaja. Takodjer će se smatrati predajom robe na određištu ako se ona mora predati organu vlasti ili trećoj osobi prema odredbama zakona ili propisa koji se primjenjuju u luci iskrcaja.

Hamburška pravila ovom odredbom znatno mijenjaju Haška pravila koja su u definicijama čl.1, sl.e) kao pomorski prijevoz koji počinje časom ukrcaja robe na brod, a prestaje časom iskrcaja s broda, predviđajući u čl.7. da vozač može u ugovoru s krcateljem produžiti taj period odgovornosti. Prema tome, Haška pravila su dispozitivna u pogledu vremenskih razdoblja prije ukrcaja i poslije iskrcaja.

Jugoslavenski ZPUP ima u čl.550. odredbu koja u potpunosti odgovara Hamburškim pravilima i prema kojoj brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak od časa preuzimanja do predaje tereta. Medjutim, u čl.576, st.2, t.1. ZPUP-a predviđa se mogućnost da se ugovorom u korist broдача mijenja

odredba o odgovornosti za oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastalog prije početka ukrcaja ili nakon svršetka iskrcaja. Prihvaćanjem Hamburških pravila trebalo bi mijenjati i ovu odredbu našeg Zakona. Valja istaknuti da najveći broj šteta na teretu nastaje upravo u ovim razdobljima.

Odredjene teškoće mogle bi se u praksi javljati prilikom primjene Incotermsovih klauzula "FIO" i "FIOS" u pogledu tamočnja u odnosu na razdiobu rizika tih operacija među strankama.

Čl.5. rješava pitanje temelja odgovornosti vozara.

St.1. određuje da će vozar odgovarati za svaki gubitak i oštećenje robe kao i za zakašnjenje za čitavo vrijeme dok se roba nalazi u njegovom držanju. Da bi se oslobodio te svoje odgovornosti na vozaru leži teret dokaza da su on, ili ljudi kojima se u svom poslovanju služi, poduzeli sve mjere koje bi se razborito mogle zahtijevati za izbjegavanje takvog događaja i njegovih posljedica.

Hamburška pravila zadržavaju doduše isti temelj odgovornosti za nastalu štetu, tj. načelo pretpostavljene krivnje, kao i Haška pravila. Međutim, stilizacija ovog stava čl.5. inspirirana je propisima zračnog prijevoza i znatno pooštrava odgovornost vozara. Dok je, naime, st.1, čl.4. Haških pravila ustanovljavao dužnost vozara da osposobi brod za plovidbu prije i na početku putovanja i ukoliko je uspio dokazom da je to učinio, oslobadjao se odgovornosti za štete na teretu uslijed stanja broda. Promijenjenom stilizacijom u Hamburškim pravilima sada je na vozaru dokaz da je poduzeo sve mjere, i to ne samo on nego i njegovi ljudi, koje su potrebne ne samo prije i na početku putovanja, nego i tijekom čitavog putovanja do njegovog završetka.

Postavlja se pitanje kako će se u praksi procjenjivati pojam "svih mjera koje su se razborito mogle zahtijevati", kad se bude radilo o tzv. pomorskim opasnostima odnosno nepogodama koje donekle imaju karakter više sile. Moglo bi se dogoditi da u tom pravcu dodje do nesklada među nacionalnim judikaturama.

ZPUP u čl.453. zahtijeva od broдача da pažnjom urednog broдача osposobi pomorski brod za plovidbu prije i na početku putovanja. Prema tome, ova odredba Hamburgskih pravila tražila bi promjenu našeg Zakona.

St.2. i 3. ovog člana bave se odgovornošću za zakašnjenje u predaji robe u luci iskrcaja. Zakašnjenje se definira tako da se odredjuje odgovornost za prekoračenje roka predaje robe predvidjenog u ugovoru o prijevozu ili ako takav rok nije u ugovoru odredjen onda prekoračenjem roka predaje koji bi se razborito morao očekivati od urednog vozača. U slijedećem stavu se postavlja presumpcija da je roba izgubljena ako je rok odredjen u prethodnom stavu prekoračen za 60 dana.

Haška pravila nisu imala nikakvih odredaba o odgovornosti za zakašnjenje.

ZPUP, doduše, u čl.552. predvidja odgovornost za zakašnjenje, s formulom koja odgovara približno Hamburgskim pravilima, ali u već citiranom čl.576, st.2, t.2. dopušta ugovorno isključivanje odgovornosti broдача za štete zbog zakašnjenja. Prema tome, prihvaćanje Hamburgskih pravila i na ovom mjestu tražilo bi promjenu u našem zakonodavstvu u pravcu znatnog pooštrenja odgovornosti jugoslavenskog broдача.

Brodari u slobodnoj plovidbi morat će s obzirom na postojeće odredbe Hamburgskih pravila vrlo precizno u svojim tereticama ugovarati realne rokove za dovršenje ugovorenog prijevoza. Linijski brođari morat će također biti vrlo

oprezni prilikom sastavljanja voznih redova plovidbe da ne bi došli u situaciju da odgovaraju zbog zakašnjenja.

St.4, čl.5. bavi se pitanjem odgovornosti za požar. Načelno vozar odgovara za štete od požara, ali je teret dokaze o njegovoj grešci ili nemarnosti kao i njegovih ljudi na tužitelju, tj. na strani tereta. Vrlo komplicirana dikcija drugog dijela ovog stava određuje da vozar odgovara i za štete koje su nastale ako nisu on, njegovi ljudi i njegovi punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborit o mogle očekivati da ugasi požar. Konačno, u trećem dijelu ovoga stava traži se od vozara da, ukoliko to traži tužitelj, dade provesti uvidjaj o uzrocima i okolnostima u kojima je došlo do požara, u skladu s pomorskom praksom. (Ova zadnja odredba je gotovo suvišna, jer je teško pretpostaviti da nakon požara na brodu ne bi bio proveden uvidjaj i sačinjen izvještaj o rezultatu takvog uvidjaja.) Začudjuje da je prihvaćena takva stilizacija koja uopće ne vodi računa o postojećoj pomorskoj praksi.

Haška pravila su predviđjala neodgovornost broдача za požar ukoliko on nije bio prouzročeni njegovom osobnom krivnjom.

ZUP u čl.555. čini broдача pomorskog broда odgovornim za štete na teretu od požara samo u slučaju ako se dokaže da je on požar skrivio svojom osobnom radnjom ili propustom.

St.5. uređuje odgovornost za prijevoz živih životinja. Postavlja se presumpcija da vozar ne odgovara za štete od prijevoza živih životinja ako dokaže da se radi o šteti nastaloj zbog rizika spojenih s tom vrsti prijevoza i ako dokaže da je postupao u skladu s uputama koje je primio od krcatelja. Krcatelj je ovlašten, dakako, da dokaže krivnju vozara ako je takve bilo.

Haška pravila su u čl.1, sl.c) pod definicijom robe isključila iz definicije žive životinje, a s time su ih isključila i iz primjene njihovih odredaba.

ZPUP je doduše svojom općom formulom obuhvatio i prijevoz živih životinja, ali je u čl.576, st.3, t.1. dopustio ugovorno isključivanje odgovornosti broдача za prijevoz živih životinja. I ova odredba je zahtijevala promjenu našeg pozitivnog prava.

St.6. oslobadja (osim s gledišta zajedničke avarije) od odgovornosti vozara za štete koje nastanu zbog mjera poduzetih za spasavanje ljudskih života ili razumnih mjera za spasavanje imovine na moru.

Ova odredba znatno suzuje analognu odredbu Haških pravila čl.4, st.2, sl.1). Takodjer se tom odredbom nameće zapovjedniku broda neobično velika odgovornost u odlučivanju kakvo spasavanje imovine je razborito a kakvo nije, pogotovo onda kada se spasavaju i ljudski životi. Poznato je da Konvencija o spasavanju i pružanju pomoći na moru od 1910. u čl.11. propisuje dužnost zapovjednika broda da spasava ljudske živote na moru, a da čl.3. Konvencije o sudaru brodova od 1910. propisuje da je zapovjednik broda u sudaru dužan pružiti pomoć ne samo posadi i putnicima, nego i brodu s kojim se sudario. Pri tome se ne može ni vršiti ocjena ekonomske opravdanosti spasavanja broda s kojim se zapovjednikov brod sudario. Poznato je da se rijetko pojavljuju slučajevi da se radi samo o spasavanju ljudi, a da se istovremeno ne postavi i pitanje spasavanja imovine. Sve strože obveze u vezi sa zaštitom ljudske okoline još pojačavaju tu dužnost zapovjednika. Medjutim, Hamburška pravila nameću vozaru odgovornost za promašenu procjenu razboritosti spasavanja imovine koju vrši zapovjednik.

ZPUP u čl.556, st.1, t.6. određuje da broдар ne odgovara za štete od spasavanja ili pokušaja spasavanja ljudi i imovine na moru. Odredba Hamburških pravila i ovdje bi tražila

reviziju našeg Zakona, jer se kod spasavanja imovine traže "razborite mjere", a naš Zakon, ukoliko se radi o jugoslavenskom brodu u opasnosti na moru, predviđa obvezu spasavanja broda i stvari na njemu (čl.143).

St.7. bavi se slučajem podijeljene krivnje pa određuje da će vozar i njegovi ljudi kojima se u svom poslovanju služi odgovarati samo u omjeru svoje krivnje. Međutim, na vozaru leži teret dokaza o tome da postoji druga odgovorna osoba kao i omjer u kojem ta osoba odgovara za nastali gubitak, štetu ili zakašnjenje. Haška pravila nisu sadržavala takve odredbe. Prilikom pomorskih nezgoda, npr. kod nasukanja, može uzrok tog događaja biti na strani obalne države (npr. nedostatak signalizacije, svjetla itd), a isto tako može doći do sudara brodova uslijed podijeljene krivnje brodova u sudaru. U takvim slučajevima će vozar odgovarati samo u omjeru svoje krivnje, ali će morati dokazivati omjer krivnje druge osobe. Taj omjer će se moći utvrditi tek nakon završenog postupka između stranaka sukrivih za odnosni događaj.

ZPUP nema takve izričite odredbe, ali bi se ona mogla izvoditi iz općih načela našeg pozitivnog prava.

Ovaj član u cjelini zamjenjuje član 3. i član 4. Haških pravila. Vozar nije više dužan samo osposobiti brod za plovidbu kao prije putovanja i na početku putovanja, kao što je to bio dužan učiniti po Haškim pravilima, nego ga sada tereti ta dužnost za vrijeme čitavog putovanja.

Također su ukinuti najvećim dijelom slučajevi oslobođenja od odgovornosti navedeni u Haškim pravilima u čl.4, st.2. u sl.a) do q). Iako je u Haškim pravilima u nabrojanim 17 izuzetaka bilo dosta ponavljanja i nelogičnosti koje je još više zamrsila raznolika sudska praksa, sigurno je da je najveća promjena u ukidanju brodarove ekskulpacije za štete prouzročene radnjama ili propustima osoba u plovidbi i rukovanju brodom ("error in navigation or in the management of

the ship"). Ovo je možda najodlučnija promjena u čitavom tekstu Konvencije koja će imati, kad bude prihvaćena, dalekosežne posljedice na osiguranje brodarove odgovornosti i na eventualno povišenje vozarinskih stavova.

ZPUP izričito predviđa u čl.554, st.2. oslobodjenje broдача od odgovornosti zbog nautičke krivnje, a u čl.556. u glavnim crtama reproducira odredbe Haških pravila iz čl.4, st.2.

Član 6. odredjuje granice odgovornosti. U st.1, sl.a) odgovornost vozara za gubitke i štete na robi ograničena je na 335 jedinica po koletu ili jedinici tereta ili 2,5 jedinica po kilogramu bruto težine, a između ta dva kriterija bira se uvijek više ograničenje, tj. ono koje je povoljnije za oštećenoga. U sl.b) istog stava odredjuje se granica odgovornosti za zakašnjenje i to tako, da je granica jednaka dva i pol puta uvećanoj vozarini za zakašnjelu robu, ali ukupna svota ne može prijeći visinu vozarine za ugovoreni teret. U sl.c) se utvrđuje da iznosi iz sl.a) i sl.b) ne mogu prijeći iznos granice odgovornosti iz sl.a) za gubitak čitavog tereta.

Granica odgovornosti prema Haškim pravilima iznosila je 100 funti po koletu ili jedinici tereta. Protokol od 1968. je predvidio granicu odgovornosti po koletu ili jedinici tereta i to izraženu u tzv. Poincaré francima u iznosu od 10.000.- franaka ili 30,-PF po bruto kilogramu težine, već prema tome koja je granica viša, tj. za oštećenog povoljnija. Uvođeći novu obračunsku jedinicu (tzv. Posebna prava vučenja - Special Drawing Rights - Medjunarodnog monetarnog fonda, a koja jedinica 1 SDR = 15 Poincaré franaka) Hamburška pravila zapravo povećavaju granicu odgovornosti Protokola od 1963. za 25%.

ZPUP u čl.567. predviđa granicu odgovornosti broдача od 4.000.- dinara po jedinici oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem. Iako

naš ZPUP preuzima većinom odredbe Protokola od 1968, što se tiče visine granice odgovornosti ostao je još kod Haških pravila, pa se prema tome Jugoslavija ubraja u države s najnižom granicom odgovornosti.

Haška pravila nemaju odredbu o odgovornosti za zakašnjenje kao ni Protokol od 1968. Naš ZPUP ima doduše već gore citiranu odredbu o odgovornosti i granici odgovornosti za zakašnjenje, ali dopušta u čl.576, st.2, br.2 da brodar ugovorom isključi svoju odgovornost za štete od zakašnjenja. I ovdje bi prihvaćanjem Hamburških pravila trebalo u znatnoj mjeri mijenjati odredbe našeg pozitivnog prava.

St.2, čl.6. reproducira odredbe Protokola od 1968. koje su preuzete i u čl.567, st.4. ZPUP-a kad se teret prevozi kontejnerima, paletama ili sličnim napravama. Prema tome u tom pogledu ne bi trebalo mijenjati ZPUP.

U posljednjem stavu ovog člana predviđena je mogućnost povišenja granice odgovornosti ugovorom između vozača i krcatelja. Ova odredba odgovara i Haškim pravilima, Protokolu od 1968. i čl.568. ZPUP-a.

Član 7. proteže odredbe Konvencije i na vanugovorne zahtjeve. Takvu odredbu nisu poznavala Haška pravila, pa je bilo slučajeva da se u nekim državama zaobilaze odredbe Haških pravila osnivanjem tužbe na temelju vanugovorne odgovornosti protiv broдача i njegovih ljudi. Upravo iz tih razloga je Protokol od 1968. u čl.3. donio odredbe koje su sada preuzete u Hamburška pravila. ZPUP je u čl.573, st.1. i čl.578. preuzeo te odredbe iz Protokola od 1968. Prema tome u tom pogledu ne bi prihvaćanje Hamburških pravila zahtijevalo nikakvu promjenu u našem pozitivnom pravu.

Čl.3. govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Haška pravila nisu imala odredbe o tome kako se gubi pravo na ograničenje odgovornosti, pa je to bilo prepusteno internom pravu država kao i judikaturi. Protokol od

1963. u čl.2. i 3. usvojio je stilizaciju koja je gotovo doslovno preuzeta u Hamburška pravila. ZPUP u čl.570. određuje da se brodar ne može pozivati na ograničenje svoje odgovornosti ako se dokaže da je štetu osobno uzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, a u čl.573, st.2. imamo identičnu odredbu za osobe kojima se brodar u svom poslovanju služi. Ni ovdje prema tome ne bi trebalo mijenjati ZPUP prilikom prihvaćanja Hamburških pravila.

Član 9. donosi odredbe o teretu koji se prevozi na palubi. Ovaj dosta opširni član propisuje da vozar može biti ovlašten da prevozi teret na palubi izričitim sporazumom s krcateljem, običajem određene privredne grane ili pak zakonom ili drugim propisom. Sporazum, ako ga ima, mora biti pismen i unesen u teretnicu ili drugu ispravu koja se izdaje o prijevozu da bi imao djelovanje prema trećima. Ukoliko takve pismene konstatacije nema u spomenutim ispravama vozar se ne može pozivati prema trećima uopće na taj sporazum, a morat će ga i prema protustranci dokazivati. Ukoliko vozar nije imao nijednog od spomenutih ovlaštenja odgovarat će za sve štete koje slijede upravo iz toga što se teret prevozio na palubi, prema okolnostima, ograničeno po čl.6. ili pak neograničeno prema čl.8. (ako naime postoje uvjeti iz tog člana). Međutim, ako se roba prevozi na palubi suprotno izričitom sporazumu da se ima prevoziti pod palubom, prijevoz na palubi se smatra činom ili propustom vozara u smislu čl. 3, tj. bez obzira na to da li je vozar sam tu nešto učinio ili propustio. U tom će dakle slučaju odgovarati neograničeno.

Suvremeni kontejnerski promet koji se vrši posebno konstruiranim brodovima nameće takodjer pitanje definicije tereta krcanog na palubu. Naime, kod takvih prijevoza ne postoji stvarna razlika između tereta krcanih u kontejnere na palubi i tereta krcanog u kontejnere, koji se nalaze u brodskim skladištima.

Maška pravila su u definicijama robe u čl.1, sl.c) isključivala uopće palubni teret od primjene svojih odredaba, ukoliko je takav prijevoz bio predviđen ugovorom.

Naš ZUP u čl.576, st.3, br.2 predviđa mogućnost da se brodar ugovorom oslobodi svoje odgovornosti za štete, manjak ili gubitak tereta koji je na temelju pismenog pristanka krcatelja smješten na palubu.

Prema tome bi odredba čl.9. tražila promjenu odredaba našeg pozitivnog prava.

Čl.10. i 11. govore o problemu direktnog prijevoza, u kojem sudjeluju ugovorni vozar i stvarni vozar. Dok čl. 10. regulira situacije u kojima nije unaprijed određen direktni prijevoz tj. prijevoz brodovima različitih brodara, dotle čl.11. govori o slučaju gdje je unaprijed ugovorom predviđena takva vrst prijevoza i u kojoj je stvarni vozar poimenično u ugovoru određen. Prema čl.10. odgovara uvijek ugovorni vozar za obavljanje čitavog prijevoza, a stvarni vozar samo za svoj dio prijevoza. Međutim, ako ima mjesta odgovornosti stvarnog vozara, njegova odgovornost i odgovornost ugovornog vozara je solidarna, a pitanje njihove regresne eventualne odgovornosti Konvencija ne dira. U čl.11. je naprotiv moguće da u ugovoru s ugovornim vozarom bude određeno da ugovorni vozar ne odgovara za događaje u vezi s robom tako dugo dok je roba u držanju stvarnog vozara, ali njega, ugovornog vozara, tereti dokaz da se radi upravo o događaju za vrijeme dok se roba nalazila u držanju stvarnog vozara.

Ova odredba imat će utjecaja na unifikacijske napore oko stvaranja univerzalne konvencije o kombiniranom (multimodalnom) prijevozu koji su već godinama u toku. Posljednje rasprave o konvenciji o multimodalnom prijevozu prekinute su u studenom 1977. u Ženevi upravo iz razloga što se čekalo na rezultate Hamburške konferencije. Moramo napomenuti

da se na Hamburškoj konferenciji pokazivalo izvjesno nepovjerenje prema kombiniranom prijevozu pa je u tom pravcu i stvorena definicija u čl.1, t.6.

Haška pravila nisu imala takve odredbe. ZPUP predviđa u čl.654. i dalje prijevoze u kojima sudjeluje više vozara, a koje su u skladu s načelima sadržanima u Konvenciji.

Dio III govori o odgovornosti krcatelja.

Čl.12. postavlja opće pravilo o odgovornosti krcatelja. Krcatelj i njegovi ljudi odgovaraju samo za takve štete koje su pretrpjeli vozar, stvarni vozar ili brod samo ako su ih skrivili. Haška pravila su imala jednaku odredbu, ali su ona imala i daljnju odredbu da krcatelj koji svijesno u teretnici naznači neistinito prirodu i vrijednost robe ne može tražiti nikakvu naknadu štete koju tako krivo označena roba pretrpi. Naš ZPUP u čl.560. ima jednaku odredbu prema kojoj brodar ne odgovara za štete ako je krcatelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta znajući da je oznaka neispravna. I na ovom mjestu bi bila potrebna revizija našeg pozitivnog prava uslijed prihvaćanja Hamburških pravila.

Treba napomenuti da će buduća konvencija o građanskoj odgovornosti za opasne terete različite od nafte, koja se izradjuje u IMCO-u, prebaciti odgovornost za štete od tih tereta i opet na brodar. Krivo, namjerno, označavanje tereta ostat će bez sankcija u onim slučajevima u kojima nije doduše došlo do štete, ali u kojima bi se bila morala osigurati odgovornost za štete od opasnog tereta. U onim pak slučajevima u kojima će šteta nastati neće biti uslijed takvog pogrešnog označavanja tereta izvršeno osiguranje, pa će brodar ostati praktično bez mogućnosti ostvarenja regresa prema krcatelju koji u mnogim slučajevima neće moći naknaditi nastalu štetu.

Čl.13. donosi posebna pravila o opasnoj robi, određujući dužnosti krcatelja u vezi s takvom robom. Dužnosti u

pogledu takve robe se ne razlikuju načelno od onih Haških pravila, ali su znatno detaljnije i njihovo je težište na rasporedu odgovornosti za davanje uputa u pogledu manipulacije s takvim teretom. Naime u st.2. ovog člana se traži od krcatelja da da takve upute samo ako su one "potrebne" ("if necessary"). Pitanje kada su potrebne stalno će davati povoda sporovima, a trebalo bi da krcatelji uvijek dađu takve upute, jer su producenti, izvoznici i uvoznici takve robe znatno stručniji u pitanju njene manipulacije nego što je to osoblje brodaru i brodar izravno. ZFUP u čl.553. i dalje govori o istom predmetu, ali ne prebacuje odgovornost za upute za manipulaciju teretom u prvom redu na vozara. Dapače u čl.561. se izričito kaže da naručitelj odgovara brodaru za naknadu štete koja mu je uzročena zato što su naručitelj odnosno krcatelj dali netočne ili nepotpune podatke o količini, vrsti i oznakama tereta.

I na ovom mjestu bi Hamburška pravila tražila modifikaciju našeg pozitivnog prava.

Dio IV raspravlja o prijevoznim ispravama.

Čl.14. određuje dužnost vozara da na zahtjev krcatelja izda teretnicu čim su vozar ili stvarni vozar preuzeli robu. Također ovaj član ima praktično pravilo da se pretpostavlja da teretnica potpisana od zapovjednika broda koji vrši prijevoz jest potpisana u ime ugovornog vozara. Pri tome sam potpis na teretnici lišen je svih formalnosti, samo mora biti u skladu s pravom zemlje gdje se teretnica izdaje.

Haška pravila su ovdje u skladu s Hamburškim pravilima, ali nemaju nekih detaljnih odredaba koje su korisne.

ZFUP u čl.496. sadrži ovakvu odredbu, pa prema tome je u tome u skladu s Hamburškim pravilima.

Čl.15. određuje sadržaj teretnice. Ovaj član je uglavnom u skladu, načelno, s Haškim pravilima i sa ZPUP-om,

čl.506. Hamburška pravila odstupaju od dosadašnjeg prava u tome, što se u njima traži da se u teretnici navede opća priroda robe, zatim eventualna naznaka da se radi o robu opasnog značaja i da se kumulativno moraju navesti kako brojevi koleta ili komada, tako i težina robe, zatim da se u teretnici mora naznačiti da primatelj mora platiti vozarinu ako se ona od njega ima naplatiti. Ove promjene odudaraju od uobičajene prakse, napose u pogledu vozarine platitve na odredištu.

Ove odredbe same po sebi ne bi zahtijevale dublje zahvate u naše pravo.

Čl.16. govori o dokaznoj snazi teretnice i o rezervama u njoj. Težište polaže na rezerve o kojima govori dosta opširno, ali u skladu s onim što su o tome imala i Haška pravila. Nadalje u skladu s Protokolom od 1963. određuje da ukoliko nisu u teretnici izražene rezerve ona će biti potpun dokaz protiv broдача u rukama trećeg imalaca u dobroj vjeri. Pri tome Hamburška pravila izričito uključuju u krug takvih imalaca u dobroj vjeri i primaoca, a to znači da isključuje svaku sumnju o tome da se odredbe Konvencije odnose i na teretnice na ime. Pitanje da li se Haška pravila odnose i na teretnice na ime bilo je sporno na konferenciji C.M.I-a u Londonu 1922. (v. Bishopp u Revue de Droit Maritime Comparé sv.2, str.42 i d), ali je u literaturi i praksi prevladalo shvaćanje da se Haška pravila odnose i na teretnice na ime.

Novo je u tom članu (st.4) to, što se određuje da ukoliko u teretnici nije navedeno da će vozarinu i preko-stojnice koje su nastale u luci ukrcaja platiti primalac, njega takva dužnost neće teretiti.

ZPUP u čl.506. sadrži doduše pod br.9. odredbe o vozarini koje treba navesti u teretnici, ali za propust takve odredbe nema sankcije. Odredba našeg Zakona odgovara dana-

šnjoj praksi u pomorskoj privredi. Prihvatanje Hamburških pravila u ovom pogledu zahtijevala bi izmjenu našeg Zakona i prakse.

Čl.17. govori o garantnim pismima koja krcatelj izdaje vozaru. St.1. predviđa da krcatelj odgovara vozaru za podatke koje je naveo radi uvrštenja u teretnicu u pogledu opće prirode robe, njenih oznaka, broja, količine i težine, i to bez obzira na to da li je ili nije prenio teretnicu na treću osobu. Medjutim, vozar odgovara za sadržaj teretnice, kakva je izdana, trećima, različitim od krcatelja prema navodima u teretnici. Slična odredba je sadržana i u Haškim pravilima, a odgovara i čl.509. ZPUP-a.

St.2, 3. i 4, čl.17. reguliraju institut koji se često javlja u praksi u obliku garantnih pisama, a valjanost kojih je bila često osporavana. Reguliranje je izvršeno tako da su ta pisma, dakako, bez učinka prema trećima, što nikada nije bilo sporno, a da prema krcatelju djeluju samo onda ako nije vozar primajući takvo garantno pismo bio u zloj vjeri. Dapače, ako je bio u zloj vjeri odgovara i primaocu neograničeno.

U Haškim pravilima nisu se spominjala garantna pisma, a niti naš Zakon ne govori ništa o njima. Judikatura pojedinih zemalja je primjenjivala na institut garantnih pisama opća pravna načela u skladu sa svojim nacionalnim pravom. U ovom pitanju vjerojatno ne bi trebalo donositi nekih dodatnih propisa jer naša praksa u velikoj mjeri upotrebljava, u dobroj vjeri, garantna pisma u onim slučajevima, kada je to s obzirom na tehnologiju odvijanja posla ekonomski opravdano.

CMI se već od 1913. bavio jamčevnim pismima, pa je u svom Nacrtu zakonika o ugovorima o iskorišćivanju brodova donesenom na Konferenciji u Kopenhavenu (objavljenom 1914) donio odredbu da su neutuživa jamčevna pisma koja su izdana

radi dobivanja čiste teretnice za oštećeni teret. Ponovno se CMI vratio problemu jamčevnih pisama uz čiste teretnice na Konferencijama u Amsterdamu 1947, Madridu 1955, Rijeci 1959. i Ateni 1962, ali nije uspio naći prihvatljiva rješenja. Tako je do Hamburške konferencije bilo mnogo pokušaja da se definira status jamčevnih pisama, no rješenja u Hamburškim pravilima pokazuju da nije učinjen znatan napredak.

Čl.18. govori o ispravama različitim od teretnice. Hamburška su pravila ovom odredbom željela pružiti zaštitu takvom krcatelju koji nije tražio izdanje teretnice, nego dobio drugi dokumenat kojim se potvrđuje da je roba primljena i da je zaključen ugovor o prijevozu.

Ova odredba nije bila sadržana u Haškim pravilima, a ni u našem Zakonu. Za njeno provodjenje u život ne treba nikakve promjene u našem pravu.

Dio V govori o zahtjevima i tužbama.

Čl.19. regulira pismeni prigovor za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje. Općenito se može reći da su sve odredbe koje se odnose na prigovore za gubitak i oštećenje bile sadržane već u Haškim pravilima, ali su rokovi koji se na njih odnose znatno produženi. Tako je rok za pismeni prigovor za vidljive mane protegnut do slijedećeg prvog radnog dana, a za nevidljive mane na 15 dana nakon primitka robe. Nadalje se s obzirom na odgovornost za zakašnjenje uvodi poseban prekluzivni rok od konzekutivnih 60 dana unutar kojih je oštećeni dužan obavijestiti pismeno vozara o šteti od zakašnjenja. Za sve te rokove vrijedi načelo da obavijest dana stvarnom vozaru vrijedi i za ugovornog vozara i obratno.

Novost je u ovom članu da se i za štete koji pretrpi vozar uslijed greške ili nepažnje krcatelja i njegovih ljudi mora dati pismeni prigovor u roku od 90 dana od dana kada je šteta nastala ili od dana predaje tereta, prema tome koji je od tih datuma kasniji.

Sve ove promjene zahtijevale bi novo reguliranje u našem pozitivnom pravu.

Čl.20. određuje zastaru tužbenih zahtjeva. Zastara se odnosi na sve tužbe iz prijevoza robe morem iz ove Konvencije, a traje dvije godine. Rok zastare počinje teći od dana predaje cijelog tereta ili dijela tereta ili ako teret nije bio predan od zadnjeg dana kada je trebao biti predan, a sam dan početka roka se ne broji u zastarni rok. Zastarni rok se može produžiti pismenom izjavom stranke prema kojoj se zahtjev postavlja, a regresni zahtjevi se mogu postaviti i nakon isteka zastarnog roka unutar onog vremena koje određuje zakon odnosne države i koji ne smije biti kraći od 90 dana.

Haška pravila su poznavala zastaru od jedne godine i to samo zahtjeva upravljenih prema vozaru ili brodu. Protokol od 1963. je zadržao jednogodišnju zastaru, ali je dopustio da se ona produži sporazumom stranaka.

ZUP u čl.579. primjenjuje jednogodišnji zastarni rok kod ugovora o prijevozu stvari morem, a dopušta po uzoru na Protokol mogućnost da strane, pošto je nastalo potraživanje, mogu pismenim sporazumom produžiti rok zastare.

Prihvatanje Hamburških pravila bi i ovdje zahtijevalo promjenu u našem pozitivnom pravu.

Čl.21. govori o sudbenosti, a čl.22. o arbitraži.

Karakteristično je za oba ova člana da prepuštaju tužitelju u prvom slučaju izbor suda, a u drugom slučaju izbor mjesta gdje će se održavati arbitraž. Pri tome se i u jednom i u drugom članu predviđa pokraj sasvim određenih mjesta još i ono koje je ugovoreno, ali ono je u tim članovima izjednačeno s ostalim mjestima prema izboru tužitelja. Na taj način izgleda da je vjerojatno ugovoreno mjesto podsudnosti ili arbitraže obvezatno uvijek samo

za tuženoga, a nikada za tužitelja. Zbog toga su obje ove odredbe u sebi kontradiktorne.

Čl.21. dopušta tužitelju izbor između, kako je već rečeno, mjesta ugovorenog suda, osim toga još i suda glavnog sjedišta tuženoga odnosno njegova boravišta, mjesta gdje je ugovor zaključen, ukoliko se tamo nalazi poslovni nastan, podružnica ili predstavništvo tuženoga putem kojega je ugovor zaključen i u luci ukrcaja odnosno iskrcaja. U ovom članu se zadržava nadležnost suda mjesta zaustavljanja broda ("forum arresti"), ali uz izvjesne modalitete koji omogućuju uz davanje sigurnosti, prebacivanje spora u jedan od redovitih foruma koji su stavljeni na izbor tužitelju.

Haška pravila nisu imala takvih odredaba, a nema ih ni naš ZPUP. Smatramo da bi ove odredbe predstavljale određene teškoće s obzirom na naše procesno pravo.

Čl.22. govori o arbitraži i određuje jednaki krug mjesta u kojima tužitelj može odrediti da se ima držati arbitraža. Propisuje se da arbitraža ima primjenjivati Konvenciju, a da se odredbe u pogledu mjesta i u pogledu primjene Konvencije presumiraju da su uključeni u svaki ugovor o arbitraži ili kompromisornu klauzulu, koja se odnosi na spor iz prijevoza robe morem po ovoj Konvenciji. Ukoliko je na temelju brodarskog ugovora u kojemu je sadržana arbitražna klauzula izdana teretnica, ali koja ne specificira posebnom klauzulom da se arbitražna klauzula brodarskog ugovora odnosi i na teretnicu, vozar ne može istaći prema držaocu teretnice u dobroj vjeri prigovor na temelju takve klauzule u brodarskom ugovoru. Međutim, ipak se dopušta da se iza nastalog spora zaključi arbitražni sporazum u vezi s prijevozom robe morem.

Ove odredbe treba nadopuniti s onima koje su sadržane u čl.25, st.2, a prema kojemu se time ne dira u konvencije

koje obvezuju pojedine države s obzirom na podsudnost i arbitražu, ali samo pod uvjetom da su glavna sjedišta odnosnih stranaka u državama koje su spomenutim konvencijama obvezane. Time se mislilo na arbitražne konvencije, pa je i to moment koji u ocjenjivanju određaba čl.21. i 22. treba imati pred očima.

Kako smo već spomenuli, i tih određaba nije bilo ni u Haškim pravilima, a nema ih ni u našem Zakonu. Prihvatanjem Hamburških pravila postavilo bi se pitanje uskladjanja te određbe s našim procesnim pravom i s našim obvezama iz drugih konvencija.

Suvremene pomorske unifikacijske konvencije o građanskoj nadležnosti u slučaju sudara od 1952, o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova od 1962, o prijevozu putničke prtljage od 1967, o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja mora naftom od 1969. i o prijevozu putnika i prtljage morem od 1974. imaju određbe o sudbenosti, ali nijedna od njih nema takvu neuobičajenu određbu kao Hamburška pravila, a prema kojoj ugovorena nadležnost obvezuje samo dužnika, a ne i vjerovnika. Medjunarodne arbitražne konvencije nemaju takve propise, ali je njihova primjena omogućena st.2, čl.25, koji dopušta da se primjenjuju i dalje medjunarodne konvencije koje imaju kogentne propise te vrste, no samo pod uvjetom da su obje stranke u državama ugovornicama obvezanima takvim medjunarodnim sporazumima. Svakako će se određbe o sudbenosti i o arbitraži morati pomno analizirati u svjetlu konvencija iz tog područja koje Jugoslaviju obvezuju, kao i onih za koje je vjerojatno ili moguće da ih Jugoslavija ratificira.

Čl.23. proglašuje ništavima klauzule koje bi bile u suprotnosti s određbama Konvencije, ali dopušta da vozar preuzme veće obveze nego što su one predviđene u Konvenciji. U st.3. se određjuje da svaka teretnica ili druga isprava koja dokazuje ugovor mora sadržavati klauzulu prema kojoj

se prijevoz podvrgava odredbama ove Konvencije i prema kojoj su ništavi svi uglavci koji bi išli na štetu krcatelja ili primaoca (tzv. "Paramount Clause"). Konačno se u zadnjem stavu predviđa da će vozar biti odgovoran za svaku štetu i trošak koji bi pretrpio krcatelj ili primalac uslijed toga što je vozar uvrstio u ugovor ništave klauzule, pa da će biti i odgovoran za troškove koje je uslijed toga krcatelj ili primalac imao za ostvarenje svojih prava u skladu s nacionalnim pravom države gdje je postupak bio u toku.

Haška pravila poznaju odredbe o ništavosti klauzula suprotnih njegovom tekstu kao i mogućnost povećanja vozarove odgovornosti. ZUP slijedi Haška pravila (čl. 576, st. 1) o nederogabilnosti odredaba o odgovornosti, a o povećanju brodarove odgovornosti čl. 568.

Haška pravila i naš Zakon ne govore izričito o tzv. Paramount Clause, ali Protokol od 1968. je spominje u vezi s poljem primjene Konvencije.

Odredbe o naknadi štete zbog ništavih klauzula su sasvim nove i do sada nepoznate unifikacijskim ili drugim međunarodnim instrumentima. U jednom dijelu one odgovaraju načelima našeg procesnog prava, naime da stranka koja izgubi proces naknađuje i parnične troškove, a s druge strane ona apstraktno govore o ništavim klauzulama iako će se ništavost klauzula očitovati tek onda kada sudovi odbiju njihovu primjenu. Nije stoga razumljivo o kakvoj se dopunskoj naknadi štete ovdje može raditi.

Čl. 24. se bavi zajedničkim avarijama. Izričito se kaže da se odredbama ove Konvencije ne dira u odredbe ugovora o prijevozu ili nacionalnog prava koje se odnosi na zajedničke avarije, ali se u st. 2. postavlja načelo koje u velikoj mjeri uklanja doprinos tereta zajedničkoj avariji. Naime, u tom stavu se kaže da se sve konvencijske odredbe o odgovornosti vozara primjenjuju i na pitanje da li primalac može odbiti

doprinos u zajedničku avariju i da li vozar mora naknaditi štetu primaocu za njegov eventualni doprinos u zajedničku avariju ili za troškove spasavanja. Dok je st.1. ovog člana bio poznat i Haškim pravilima, st.2. je dodan kao dopunska zaštita krcatelja i primalaca. Ova odredba zajedno s isključenjem ekskulpacije vozara nautičkom krivnjom njegovih ljudi znatno suzuje primjenu instituta zajedničke avarije.

Prihvatanje Hamburških pravila bi tražilo i ovdje izmjenu našeg pozitivnog prava.

Čl.25. određuje odnos Hamburških pravila s drugim konvencijama. On predviđa da se ne dira u međunarodne konvencije ili nacionalne zakone o ograničenju odgovornosti i vlasnika morskih brodova zatim konvencije o podsudnosti i arbitraži (o čemu se govorilo kod čl.22), zatim nuklearne konvencije ili interno pravo koje ih primjenjuje, kao i konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem. Posebna pažnja je poklonjena odredbama drugih kopnenih transportnih konvencija koje se odnose i na dio pomorskog prijevoza, a koje su na snazi na dan zaključenja konvencije.

Ovakvu odredbu o nediranjima u druge konvencije imala su i Haška pravila. Protokol od 1968. je k tome dodao i to da se ne dira u nuklearne konvencije i nacionalno pravo koje uređuju odgovornost za nuklearne štete.

Ova odredba Hamburških pravila je u skladu s našim pravom.

Čl.26. određuje novu obračunsku jedinicu tj. tzv. Posebna prava vučenja ("Special Drawing Rights = SDR) kao što su definirana u Međunarodnom monetarnom fondu. Prema uzoru na Montrealske protokole od 1975. o zračnom prijevozu i Londonske protokole od 1976, dopušta se državama koje nisu članice MMF-a da zadrže zlatnu klauzulu u obliku u kojem je bila sadržana u ranijim konvencijama. Za

naše pravo kao države članice MMF-a ova odredba nema nikakvog utjecaja jer mi prihvaćamo spomenuta Posebna prava vučenja kao granicu odgovornosti navedenu u čl.6.

Dio VII govori o završnim odredbama, tj. o takozvanim finalnim klauzulama.

Čl.27. određuje depozitara Konvencije koji će biti generalni tajnik Ujedinjenih naroda, pa se u čl.28. dalje određuje da će Konvencija biti otvorena za potpisivanje do 30. travnja 1979. Države koje do tog datuma nisu potpisale Konvenciju, mogu joj naknadno pristupiti. Taj postupak pristupanja jednak je u međunarodnom pravnom smislu postupku ratifikacije za zemlje potpisnice.

Čl.29. je vrlo kratak i samo određuje da nisu dopuštene nikakve rezerve. Ovaj član dao je povoda dugim raspravama jer je bilo niz prijedloga da se dopuste određene rezerve. Ovako oštro isključivanje svih mogućnosti stavljanja naknadnih rezervi donekle će usporiti prihvaćanje konvencije jer će države morati prije toga uskladiti svoj unutrašnji poredak s njenim odredbama i tamo se radi o pitanjima koja nisu bitna za postizanje svrhe konvencije (kao npr. odredbe o sudbenosti i arbitraži iz čl.21. i 22. konvencije).

Načelo suverene ravnopravnosti država naglašeno je u čl.30. Naime, za stupanje konvencije na snagu predviđen je samo broj od dvadeset država koje su je prihvatile bez ikakvih daljnjih kvalifikacija s obzirom na tonažu, učešće u trgovačkom prometu ili u vezi s prometom luka odnosnih država. Haška pravila, tj. Konvencija od 1924, nisu imala propisa o određenom broju ratifikacija koje su potrebne za stupanje konvencije na snagu. Protokol od 1968. tražio je deset ratifikacija desetorih država, a od kojih je najmanje pet moralo imati milijun tona trgovačke mornarice. Zanimljivo je spomenuti da je Protokol od 1963. trebao devet godina da stupi na

snagu. Iskustvo s Konvencijom o kodeksu vladanja pomorskih linijskih konferencija koja je odredila za stupanje na snagu ratifikaciju dvadeset i četiriju država, ali s time da te države moraju predstavljati 25% svjetske tonaže, pokazalo je da takva odredba može dugo spriječavati stupanje jedne konvencije na snagu, jer spomenuta konvencija još četiri godine nakon njena zaključenja nije stupila na snagu. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 1976, koja je izradjena u krilu Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije, u svom čl.17, na prijedlog Jugoslavije, poduprt nizom zemalja u razvoju, zahtijeva za svoje stupanje na snagu samo ratifikaciju dviju država bez obzira na druge uvjete. Na Hamburškoj konferenciji je trajala dugotrajna rasprava o kriteriju za stupanje na snagu. Argumenti koji su bili u prilog i drugih uvjeta osim broja država, isticali su opasnost stvaranja dvostrukog sistema odgovornosti za prijevoz tereta morem. Taj paralelizam postojanja Haških i Hamburških pravila nanio bi međunarodnoj trgovini i suradnji više štete nego koristi. Protivnici tih teza bile su zemlje u razvoju koje su tražile da jedini kriterij bude broj država i to po mogućnosti što manji. Nezadovoljavajući kompromis postignut je upravo u ovom članu.

Čl.31. nalaže državama ugovornicama ove Konvencije da otkazu Haška pravila, tj. Konvenciju o teretnici iz 1924, kao i Protokol od 1968, časom kad Hamburška pravila stupe na snagu za tu zemlju. Ta odredba bi mogla imati neželjeni učinak kada bi došlo do takvog automatskog otkazivanja Haških pravila, jer bi onda u odnosima između države ugovornice Hamburških pravila i države koja je država ugovornica Haških pravila došlo do vanugovornog stanja u kojem bi se mogle slobodno ugovarati klauzule neodgovornosti u državi koja je vezana samo Haškim pravilima. Stoga je u st.4. ovog člana predviđeno da države mogu zadržati

na snazi Haška pravila prema državama neugovornicama Hamburških pravila za vrijeme od pet godina od stupanja na snagu Hamburških pravila, jer se očekuje da će nakon isteka toga roka Hamburška pravila biti univerzalno prihvaćena.

Čl.32. i 33. odnose se na reviziju ove Konvencije. Prvi od njih se odnosi na opću reviziju Konvencije, a drugi na reviziju granice odgovornosti i obračunske ili novčane jedinice. Za opću reviziju se traži zahtjev jedne trećine država ugovornica Konvencije i predviđa da svaka ratifikacija ili pristupanje Konvenciji nakon takve revizije obuhvaća i provedenu reviziju. Revizija granice odgovornosti i obračunske jedinice će se obaviti na međunarodnoj konferenciji koju saziva depozitar, tj. generalni tajnik Ujedinjenih naroda na zahtjev jedne četvrtine država ugovornica. Revizija se prihvaća dvotrećinskom većinom, a depozitar je dužan provedenu reviziju saopćiti svim državama ugovornicama u svrhu da je one prihvate, a svim državama potpisnicama u svrhu njihovog znanja o reviziji, a koja obavijest ima svrhu da države potpisnice budu upozorene da će njihova kasnija ratifikacija obuhvatiti i tu reviziju. Revizija granice odgovornosti i obračunske jedinice obvezivat će i države koje nisu nakon izvršene revizije obavijestile depozitara i tako preko njega i sve ostale države ugovornice da se ne smatraju vezanima tom revizijom. Svrha ovoga člana je da olakša fleksibilnost u pogledu granice odgovornosti i obračunske jedinice, koja je to potrebna što se toliko godina već nastoji oko usklađivanja granica odgovornosti i obračunskih jedinica iz starih konvencija, pa je potrebno omogućiti da ne dodje i kod nove konvencije do analognih situacija.

Kao kod svih konvencija, tako se i uvoju predviđa mogućnost otkazivanja Konvencije u čl.34. i učinak otkaza veže uz rok od godinu dana, koji je u velikom broju bruxelleskih konvencija i IMCO-ovih konvencija predviđen.

Uz Hamburška pravila koja su sama prvi prilog Završnog akta od 31.III 1978, donesena su još dva priloga.

Prvi od tih priloga izražava zajedničko shvaćanje da je odgovornost vozara prema ovoj Konvenciji utemeljena na pretpostavljenoj krivnji ili nemarnosti. Takav prilog izgleda nam na prvi pogled neobičan jer takvo tumačenje proizlazi iz čl.5, st.1. same Konvencije. Međutim, na konferenciji su neke delegacije izrazile sumnju o jasnoći toga člana interpretirajući ga u smislu odgovornosti na temelju kauzaliteta, tj. objektivne odgovornosti. Da riješe u budućnosti takve dileme i eventualne sudske sporove, konferencija je odlučila da u prilogu II zapravo dađe komentar čl.5, st.1.

U trećem prilogu iznosi se rezolucija u kojoj se izražava zahvalnost domaćinu, Saveznoj Republici Njemačkoj, zatim UNCTRAL-u i UNCTAD-u na pripremnim radovima za ovu Konvenciju koje su oni izvršili i konačno se odlučuje da naziv konvencije bude "Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978", a preporučuje se da u njoj sadržana pravila budu citirana kao "Hamburška pravila".

V.F. i E.P.