

U prilogu osnovna literatura (3 članka):

- NACRT KONVENCIJE O PRIJEVOZU STVARI (U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM) ...strana 2

- ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA PREMA NACRTU KONVENCIJE O PRIJEVOZU STVARI (U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM) ...strana 57

- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea ...strana 103

Dopunska literatura:

- Pomorski zakonik RH

- Skripta s predavanja - kolegij Ugovaranje u pomorstvu

## NACRT KONVENCIJE O PRIJEVOZU STVARI (U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM)

Dr. sc. Vesna Skorupan \*

UDK 347.795.3

341.018:347.795.2

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: svibanj 2006.

*Analiziraju se odredbe Nacrta konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) koje uređuju polje primjene, odgovornost prijevoznika, egzoneracijske razloge. Predmet proučavanja su i recentna rješenja u pogledu definiranja i propisivanja odgovornosti izvršitelja i strane koja ima nadzor kao osoba izravno uključenih u prijevozni posao. Upozorava se i na druge važne novine, a to su pravno uređenje prijevoznih isprava i elektroničkih zapisa, elektroničke komunikacije i prava nadzora. Govori se i o ograničenju odgovornosti i gubitku prava na ograničenje te o kognitivnosti odredbi o odgovornosti kao važnim pitanjima koja utječu na režim prijevoznikove odgovornosti. Obrađuje se i multimodalni problem polja primjene te odnos tog instrumenta prema drugim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari. Upozorava se na različita stajališta i suprotstavljene argumente koji su isticali u svezi s konvencijskim normiranjem pojedinih odredbi. Posebna pažnja poklanja se usporedbi rješenja tog najnovijeg unifikacijskog instrumenta s rješenjima aktualnih konvencija koje uređuju prijevoz stvari morem.*

*U zaključnim razmatranjima ocjenjuje se uspješnost njezinih rješenja te se ističu ona sporna pitanja koja mogu uzrokovati poteškoće pri njezinu stupanju na snagu i općenito uklapanju u regulaciju prijevoza stvari na međunarodnoj razini.*

*Ključne riječi: prijevoz stvari, pomorski prijevoz, multimodalni prijevoz, odgovornost prijevoznika, Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*

---

\* Dr. sc. Vesna Skorupan, asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4/1, Zagreb

## 1. UVODNA RAZMATRANJA

Na području pravnog uređenja međunarodnog prijevoza stvari morem do danas je usvojeno više međunarodnih unifikacijskih instrumenata: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici,<sup>1</sup> Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici potpisane 25. kolovoza 1924.,<sup>2</sup> Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924. kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968.,<sup>3</sup> i Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem.<sup>4</sup> Haška pravila pokazala su se kao najprihvaćeniji i najuspješniji instrument kojim je uređen prijevoz stvari morem.<sup>5</sup> Hamburška pravila nisu postigla toliki stupanj prihvaćenosti i ostala su instrument koji nije ostvario ambiciozne zamisli koje su bile motiv njihova nastanka.<sup>6</sup> Hamburškim pravi-

<sup>1</sup> Zaključena u Bruxellesu dana 25. kolovoza 1924., a stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznatija kao Haška pravila, a naziva se još i Bruxelleska konvencija o teretnici (u nastavku ovog rada: Haška pravila).

<sup>2</sup> Usvojen u Bruxellesu 23. veljače 1968., a stupio na snagu 23. lipnja 1977. Nazvan je po gradu i luci Visby na zapadnoj obali otoka Gotlanda u Švedskoj u kojoj je godine 1963. formuliran sadržaj Protokola, tzv. *Visby Amendments* ili *Visby Rules* (u nastavku ovog rada: Haško-visbijska pravila).

<sup>3</sup> Protokol je potpisan u Bruxellesu 21. prosinca 1979., a stupio na snagu 14. veljače 1984. Naziva se i SDR protokol ili Protokol 1979. (u nastavku ovog rada SDR protokol).

<sup>4</sup> Zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978., a stupila na snagu 1. studenog 1992. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem preporučeno je da pravila koja su u toj konvenciji sadržana budu poznata kao "Hamburška pravila" (u nastavku ovog rada: Hamburška pravila).

<sup>5</sup> Aktualni podaci o državama ugovarateljicama Haških pravila, Haško-visbijskih pravila i SDR protokola dostupni su na web stranici <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html> i *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., p. 1.5- 6/3-6/4, I.5-11, I.5-15.

<sup>6</sup> Politički, pravni i gospodarski razlozi potaknuli su, točnije bili su motiv za promjene u međunarodnom sustavu reguliranja pomorskog prijevoza stvari. Kao politički razlog za donošenje nove konvencije navodila se činjenica da su zemlje u razvoju bile odsutne u doba kad su se stvarala Haška pravila, a neke od njih bile su vezane ratifikacijama svojih bivših kolonijalnih gospodara. Pravni razlozi za reviziju Haških pravila bili su u njihovoj stilizaciji, koja po formi manje odgovara tekstu međunarodnog sporazuma. Glavni ekonomski prigovor odnosio se na nejednako snošenje rizika između strane tereta i strane broda, jer su Haška pravila prijevozniku osiguravala povlašten položaj u odnosu prema strani tereta, a najvažniji argument za to bila je neodgovornost prijevoznika za nautičku pogrešku i potreba krcatelja da sam osigurava svoje rizike. Uz to isticali su se razlozi da

lima pristupaju poglavito države uvoznice i izvoznice, a ne i velike pomorske zemlje, tj. zemlje s velikom tonažom trgovačke flote.<sup>7</sup> Važno, međutim, nažalost samo u značenju pokušaja u procesu ujednačavanja pomorskog prijevoza stvari, bilo je donošenje Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.<sup>8</sup> Ta konvencija ni nakon punih 26 godina nije stupila na snagu, pa je izostala njezina implementacija u međunarodnoj poslovnoj i sudskoj praksi.

Dakle, rezultat unifikacijskog rada do sada je postojanje više instrumenata, a time i više različitih sustava odgovornosti. Pored toga, neke države pristupaju novim međunarodnim aktima, a istovremeno ne otkazuju prijašnje međunarodne sporazume, uz to neke države nisu ratificirale nijednu konvenciju, pa primjenjuju domaće pravo ili nacionalno pravo kombinira razne odredbe aktualnih međunarodnih instrumenata. Posljedica je tih okolnosti da je prijevoz stvari morem danas podijeljen u osam pravnih sustava odgovornosti.<sup>9</sup> Ta činjenica rađa pravnu nesigurnost i konfuziju koja dovodi do nezadovoljavajuće situacije sa stajališta unifikacijskih ciljeva. Uz to neupitna je činjenica da je međunarodne instrumente, kao i domaće propise potrebno neprestano osuvremenjivati i pratiti zahtjeve koje nameće brzi razvoj najrazličitijih pravnih odnosa koji nastaju u prijevoznim poslovima.

Nezadovoljni takvim stupnjem unifikacije pomorskog prijevoza stvari koji se nerijetko naziva i najprepoznatljivijim pravnim poslom i općenito insti-

---

se tijekom vremena pojavio problem neujednačene interpretacije Haških pravila u različitim državama, a tehnološki i trgovački razvoj učinio je neke njezine dijelove manje primjenjivim.

<sup>7</sup> Aktualni podaci o državama ugovarateljicama Hamburških pravila dostupni su na web stranici <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html> i *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., p. I.5.97.

<sup>8</sup> Konvencija je usvojena u Ženevi 24. svibnja 1980.

<sup>9</sup> To su: 1. Haška pravila, 2. Haško-visbijska pravila, 3. Haško-visbijska pravila i SDR protokol, 4. Haška pravila ozakonjena u domaćim (nacionalnim) propisima bez ratifikacije ili pristupanja protokolima, 5. Haško-visbijska pravila i SDR protokol ozakonjeni u nacionalnim propisima bez ratifikacije ili pristupanja protokolima, 6. Haška pravila nisu ozakonjena u bilo kojoj formi, pa se primjenjuje domaće pravo, osim ako pravila međunarodnog privatnog prava o rješavanju sukoba zakona drugačije ne određuju, 7. Hamburška pravila, 8. Nacionalno pravo kombinira razne odredbe Haških pravila, Haško-visbijskih pravila, SDR protokol, Hamburških pravila te druge neujednačene domaće odredbe.

tutom čitave pomorske djelatnosti,<sup>10</sup> stručnjaci Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL) zatražili su od Međunarodnog pomorskog odbora - *Comité Maritime International* (u nastavku CMI) da istraži i prikupi informacije o postojećoj praksi i pravu koje se primjenjuje u području međunarodnog prijevoza stvari morem. CMI je u svibnju 1998. osnovao Međunarodnu radnu skupinu za pitanja prijevoznog prava (*International Working Group on Issues of Transport Law*). U skladu s dobro uhodanom praksom CMI-a, ta radna skupina pripremila je anketni upitnik kojim su bila obuhvaćena spomenuta pitanja. Mnoga nacionalna udruženja očitovala su se na taj upitnik, a radna skupina analizirala je njihove odgovore i utvrdila koja pitanja trebaju raspraviti na prvom sastanku Međunarodnog pododbora za ujednačavanje prava pomorskog prijevoza stvari - *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC) koji je Izvršni odbor CMI-a osnovao u studenom 1999.<sup>11</sup> Pitanje odgovornosti nije bilo uključeno u razmatranje, ali je ubrzo postalo jasno da projekt treba proširiti te obuhvatiti i to najvažnije pitanje. O pitanju odgovornosti ISC je prvi put raspravljao u lipnju 2000.<sup>12</sup> Sugerirano

<sup>10</sup> To je uz prijevoz putnika središnja aktivnost, točnije sukus pomorstva, pa nije pogrešno reći da sve norme koje u pomorskom pravu nastaju ili su specijalni propisi koji reguliraju ta pitanja ili su dopuna u reguliranju problema odgovornosti za štetu. Izvrsna je konstatacija prof. B. Jakaše, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 249: "Razvoj plovidbenog prava prvenstveno se odnosi na razvoj instituta brodarove odgovornosti za prijevoz stvari kao jednog od najvažnijih pravnih instituta plovidbenog prava" te konstatacija koju je još na početku prošlog stoljeća napisao J. Mogan, *Pomorski vozarski ugovor*, Tisak Riječke dioničke tiskare, Rijeka, 1915., str. 5: "Pomorski prijevozni ugovor svakako je najvažniji i najzanimljiviji dio pomorskog prava, on mu je jezgra, jer se pomorsko brodarstvo konačno i sastoji u prijevozu stvari i osoba morem".

<sup>11</sup> <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>.

<sup>12</sup> Postavljeno je pitanje ne bi li to nepovoljno utjecalo na buduću ratifikaciju Hamburških pravila. Izvršni odbor CMI-a naglasio je činjenicu da je režim odgovornosti bit pomorskog prava i da bi zbog toga praktički bilo nemoguće stvoriti dobro izbalansiran konvencijski tekst koji bi se mogao neovisno primijeniti ako pravila koja reguliraju odgovornost prijevoznika ne bi bila uključena. G. J. van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, Transportrecht*, 7-8 (2000), p. 265-277, ističe da je to vrlo osjetljiv problem usprkos općem političkom dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i odgovornost prijevoznika zastarjele, a UNCITRAL-ovom inicijativom za donošenje Hamburških pravila te njihovim stupanjem na snagu nije došlo do bitnijih promjena jer nije postignut odgovarajući stupanj prihvaćenosti Hamburških pravila koji bi bio potreban za njihovu široku primjenu.

je da je potrebno raspraviti treba li režim odgovornosti proširiti i na razdoblje izvan pomorskog prijevoza. Snažna potpora takvom pristupu izražena je na CMI-ovoj konferenciji održanoj u Singapuru u veljači 2001. Također, istaknuto je da je u odredbe budućeg instrumenta potrebno uključiti pravne temelje za elektroničku komunikaciju.

Započeo je rad na međunarodnom instrumentu koji će imati obilježja međunarodnog ugovora te će modernizirati prijevozno pravo, uključiti dostignuća najnovije tehnologije, osobito elektroničku trgovinu,<sup>13</sup> te ukloniti uočene pravne teškoće u regulaciji međunarodnog prijevoza stvari morem. Dok je taj rad tekao, činilo se da će CMI-ova nastojanja biti postignuta, kao i podrška velikih trgovačkih država. U relativno kratkom razdoblju, CMI je vodio poslove na izradi opsežnog preliminarnog nacrtu međunarodnog instrumenta.<sup>14</sup>

---

U međuvremenu su globalizacija i kontejnerizacija, a ponajprije internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije, iz temelja promijenili ekonomske parametre u pomorskom prijevozu. Nijedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno spomenute probleme. Ziel uočava da je realna prijetnja, odnosno opasnost od nastanka procesa deunifikacije, i u tome što neke zemlje jednostrano uvode pomorsku legislativu ili se pripremaju za to. U tim okolnostima UNCITRAL je imao političku hrabrost da više ne protežira "svoja" Hamburška pravila, već umjesto toga zatraži od CMI-a da preispita postojeća pravila o odgovornosti.

<sup>13</sup> Opširnije o uvjetima za razvoj elektroničke komunikacije u prijevozu stvari morem: P. Jones, A New Transport Convention - a framework for E-Commerce?, March 15, 2004, [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=114](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=114).

<sup>14</sup> Razmatranje preliminarnih stadija izrade konvencije zasigurno može poslužiti kao dragocjeno svjedočanstvo o brojnosti i kvalitativnoj razini preguća da se stvori jedan sveobuhvatan međunarodni instrument. Stoga ćemo se u kratkim crtama osvrnuti na dosadašnji tijek rada na instrumentu. Na CMI-ovoj konferenciji održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače 2001. predložen je *Outline Instrument*, u skladu s rezolucijom CMI-ove Skupštine od 16. veljače 2001. Nacrt je prihvaćen, a prema zaključcima i smjernicama izmijenjen je i dobiven je tzv. *Revised Draft Outline Instrument* koji nosi datum 31. svibnja 2001. i naziva se još i *the May Draft* ili Svibanjski nacrt. Upućen je nacionalnim udruženjima i velikom broju međunarodnih organizacija, uključujući i članovima savjetnicima CMI-a, zajedno s upitnikom, tzv. *Consultation Paper*, u kojem su zatraženi odgovori na mnogobrojna specifična pitanja. Odgovori i komentari primljeni su od petnaest nacionalnih udruženja i devet međunarodnih organizacija. Npr. Svibanjski nacrt kritički je ocijenila Radna grupa za elektroničku komunikaciju (*E-Commerce Working Group*) i u instrument su uključene odredbe koje je preporučila ta radna grupa, a koje olakšavaju i promiču elektroničku trgovinu. Na temelju svih primljenih odgovora, prigovora i prijedloga sastavljen je tzv. *Final Draft Outline Instrument* koji nosi datum 22. listopada 2001.



Nacrt je CMI predstavio UNCITRAL-u 11. studenog 2001., nakon njegova prihvaćanja od Izvršnog odbora na sastanku 7. prosinca 2001. Nakon toga, UNCITRAL je osnovao posebnu radnu skupinu (*Working Group III - Transport Law*) koja će razmatrati Nacrt, točnije: pripremiti novi instrument.<sup>15</sup> Usprkos brojnim sastancima i iscrpnim raspravama, zaključeno je da je još velik broj pitanja ostao otvoren za raspravu, a mnoge konkretne odredbe treba doraditi i razjasniti.<sup>16</sup> Središnji i najvažniji problem, koji je nedvojbeno utvrđen, odnosi se na primjenu instrumenta (pod određenim uvjetima) i na kopnene, znači željezničke i cestovne prijevoznike, zbog njegova *door to door* polja primjene, što znatno otežava postizanje konačnog cilja, a to je dobro uravnotežen tekst instrumenta. Radna skupina na svom je zasjedanju u Beču od 28. studenoga do 9. prosinca 2005. izradila posljednju verziju novog instrumenta pod nazivom Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) - *Draft convention on carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*<sup>17</sup> (u nastavku ovog rada:

---

Taj privremeni Nacrt razaslan je nacionalnim udruženjima i međunarodnim organizacijama i primljeni su dodatni komentari. Nakon toga, oni su razmatrani i raspravljani na sjednici ISC-a održanoj 12. i 13. studenog 2001. u Madridu. Rezultat toga rada bio je tzv. *Final Draft Instrument on Transport Law* od 10. prosinca 2001.

<sup>15</sup> Njezin prvi sastanak održan je u New Yorku 15. i 16. travnja 2002., kao predsjedavajući radne skupine na travanjском sastanku izabran je španjolski profesor Rafael Illescas. On je izradio popis glavnih pitanja za raspravljanje te inicirao opću raspravu o njima kako bi se postigla općeprihvaćenost instrumenta. Od tada radna se skupina sastala nekoliko puta i provela više od 10 tjedana u raspravljanju o različitim otvorenim pitanjima i odredbama Nacrta (16.-20. rujna 2002. u Beču, 24. ožujka do 4. travnja 2003. u New Yorku, a 6.-17. listopada 2003. u Beču, izrađena je verzija pod naslovom *Draft instrument on carriage of goods (wholly or partly) (by sea)*. Na raspravama koje su uslijedile Nacrt je ocijenjen uglavnom pozitivno. Mnogi delegati istaknuli su hitnost modernizacije pomorskog ugovornog međunarodnog prava jer se smatra da postojeće pravo zaostaje za modernom praksom. Treba stvoriti pravne temelje za razvoj elektroničke trgovine u pomorskom prijevozu. Pažnja je poklonjena i detaljnoj analizi pojedinih odredbi. Postavljena su mnoga pitanja, mnoge odredbe bile su predmet kritika i komentara, ponekad i nepovoljnih. Međutim, to nije čudno s obzirom na mnoge novine koje Nacrt donosi.

<sup>16</sup> The UNCITRAL Draft Convention - Governing Means Choosing. Can one draft, details, without first agreeing on the principles? Fairplay Magazine, March 20, 2003 at p. 28, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/articles/fairplay>.

<sup>17</sup> Pri pisanju ovog rada autorica se koristi upravo tom najnovijom verzijom, također upućivanja na pojedine članke i poglavlja odnose se na verziju: *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Sixteenth session, Vienna, 28 November - 9 December 2005, A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 1-74.

Nacrt konvencije) - i u tom se trenutku sada nalazimo. Radna skupina nastavlja rad na budućem konvencijskom tekstu, a kratak osvrt na preliminarne stadije izrade tog instrumenta svjedoči o tome koliko je napora mnogobrojnih rasprava te sučeljavanja različitih argumenata prisutno u njegovoj izradi.

U našoj pravnoj literaturi odredbe i rješenja sadržani u tom najrecentnijem međunarodnom unifikacijskom instrumentu iz područja prijevoznog prava nisu se obrađivali. Ne samo to, nego je i u međunarodnoj pravnoj literaturi to vrlo recentna tema, o kojoj se zbog vrlo velike važnosti također očekuju iscrpne znanstvene rasprave, a one su još uvijek i u svijetu malobrojne.

U radu ćemo analizirati sadržaj najvažnijih odredbi Nacrta konvencije, s naglaskom na recentna rješenja. Provest ćemo poredbenu analizu određenih odredbi s analognim rješenjima aktualnih unifikacijskih instrumenata koji uređuju pomorski prijevoz stvari. Središnji cilj rada je spoznati prednosti koje se tim instrumentom žele postići, ali i upozoriti na rješenja za koja se smatra da nisu optimalna te koja su u dosadašnjem radu na izradi Nacrta konvencije dobila najviše kritika i koja će u budućem radu na tom međunarodnom instrumentu biti dorađena i adekvatnije uređena.

## 2. POLJE PRIMJENE

Konvencija predviđa polje primjene na tzv. *door to door* prijevoze. Takav koncept znači nešto uže polje primjene nego tzv. potpuni multimodalni pristup koji primjenjuje Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Prema potpunom multimodalnom pristupu, ugovor o prijevozu pokriva prijevoz sa dva različita načina prijevoza ili s više njih. Za razliku od takvog multimodalnog režima, Nacrt konvencije zahtijeva, tj. kao uvjet za svoju primjenu traži da prijevoz bude izvršen morem, a uz to može se predvidjeti i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima. Ugovor o prijevozu definiran je kao *ugovor prema kojem prijevoznik za plaćenu vozarinu preuzima prijevoz stvari od jednog mjesta do drugog. Ugovorom se predviđa prijevoz morem i može se predvidjeti prijevoz drugim vrstama prijevoza pored pomorskog prijevoza* (čl. 1(a)).

Znači, u pogledu polja primjene novi će se instrument primjenjivati na unimodalne pomorske prijevozne ugovore, a pokrivat će i specifične multimodalne prijevozne ugovore. Da bi se radilo o multimodalnom prijevoznom ugovoru, nužno je da jedan dio prijevoza bude izvršen morem. Zbog toga se Nacrt konvencije u dostupnoj recentnoj literaturi naziva i "pomorska plus



konvencija” (*maritime-plus convention*). Međutim, neke važne države nesklone su tome da nova međunarodna *maritime plus* konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, europske zemlje nesklone su napustiti CMR<sup>18</sup> i CIM-COTIF,<sup>19</sup> a neke su države nesklone napustiti svoje nacionalno pravo. Štoviše, mnoge su delegacije istaknule sumnju da će novi režim biti u sukobu s aktualnim unimodalnim režimima, točnije CMR-om i CIM-COTIF-om. Nacrt konvencije rješava taj problem uvođenjem mrežastog sustava odgovornosti. Prema čl. 27., odgovornost se temelji na relevantnom unimodalnom režimu (koji uređuje neku drugu prijevoznu granu, a ne pomorski prijevoz) kad je poznato da je štetna radnja nastala za vrijeme dijela prijevoza koji je prethodio pomorskom ili slijedio iza pomorskog i kad postoje prinudne odredbe međunarodne konvencije koja uređuje odgovornost za tu prijevoznu granu.<sup>20</sup> Iako države izvan Europe ne mogu imati značajnije pogodnosti od mrežastog režima uspostavljenog tim instrumentom, one su se načelno suglasile s pretpostavkom da je usvajanje mrežastog sustava politički potrebno da bi se postigao kompromis koji bi bio prihvaćen u Europi.

Instrument će se primjenjivati na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu<sup>21</sup> i ako postoji određena poveznica s državom ugovarateljicom. Ta će poveznica postojati ako se mjesto primitka ili luka ukrcaja nalazi u državi ugovarateljici ili ako se mjesto isporuke ili luka iskrcaja stvari s broda nalazi u državi ugovarateljici. U tom slučaju mjesto ili luka znače ono mjesto ili luku o kojima su se stranke sporazumjele u ugovoru o prijevozu. Također, predviđa se da se ova konvencija može primjenjivati ako je u ugovoru o prijevozu predviđeno da će se na ugovor primjenjivati njezine odredbe ili pravo neke države koja ih primjenjuje.

<sup>18</sup> Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređuje Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*, 19. svibnja 1956. (u nastavku CMR).

<sup>19</sup> Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređuje *The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF), 9. svibnja 1980., *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail* (CIM), dodatak kojih je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari - Dodatak B COTIF konvenciji (CIM ‘80), ta se pravila navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF (u nastavku CIM-COTIF). Nova verzija CIM-COTIF donesena je 1999., ali još nije stupila na snagu.

<sup>20</sup> Opširnije *infra*, t. 11.

<sup>21</sup> Zahtijeva se da prijevoz bude međunarodni, a to znači da se mora raditi o prijevozu u kojem je mjesto primitka i mjesto isporuke stvari u različitim državama.

Dakle, polje primjene Nacrta konvencije uređeno je na sličan način kao u Hamburškim pravilima. Bitno je da se više ne spominju nadovezne okolnosti izdavanja teretnice ili druge isprave koja dokazuje ugovor o prijevozu u državi ugovarateljici i ako je jedna od opsijskih luka iskrcaja predviđena u ugovoru o prijevozu morem i stvarna luka iskrcaja i ako se ta luka nalazi u jednoj državi ugovarateljici. Međutim, u prijašnjim verzijama nacrta instrumenta kao uvjet za njegovu primjenu predviđalo se i postojanje tih nadoveznih okolnosti.<sup>22</sup>

Široka primjena ovog instrumenta na sve ugovore o prijevozu kad je mjesto primitka i mjesto isporuke u različitim državama zahtijevala je da se istaknu određene iznimke od tog pravila.<sup>23</sup> Pomanjkanje definicije brodarskih ugovora u prijašnjim konvencijama nije uzrokovalo veće poteškoće u praksi i neki su smatrali da je riskantno nastojati definirati te ugovore u vremenu kad se trgovačka praksa rapidno mijenja iz dana u dan. Drugi su smatrali da je njihovo uključivanje u polje primjene nužno jer isključivanje brodarskih ugovora znatno utječe na područje primjene. Istaknut je prijedlog da se proširi polje primjene konvencije na moderne ekvivalente brodarskih ugovora kao što su pomorsko-prijevoznički ugovori i ugovori o budućem prijevozu stvari,<sup>24</sup> ali

<sup>22</sup> Zanimljivo je da je na sastanku ISC-a u Madridu 12.-13. studenoga 2001. upravo na prijedlog hrvatske delegacije dovedena u pitanje svrsishodnost postojanja tih nadoveznih okolnosti. Naime, razvojem informacijskih tehnologija mjesto sklapanja ugovora (što se uređuje primjenom nacionalnog prava), isto tako i mjesto izdavanja prijevozne isprave sve je teže utvrditi. To je još izraženije kad se govori o mjestu izdavanja elektroničkog zapisa. Kod elektroničke razmjene podataka mjesto izdavanja u virtualnom svijetu Interneta teško je i ponekad irelevantno utvrđivati, osim toga u sklapanju ugovora mogu sudjelovati brojni posrednici koji su sa svojim poslovnica razmješteni širom svijeta. Isto tako, stvarno mjesto isporuke, a time i primjena instrumenta, može se odrediti tek završetkom prijevoza, pa je i ta nadovezna okolnost isključena.

<sup>23</sup> Naime, neki ugovori imaju sva obilježja "ugovora o prijevozu", ali nije nužno da se na njih primjenjuju prinudne konvencijske odredbe. Na primjer, brodarski ugovori do sada su bili isključeni iz kogentnih konvencijskih odredbi. Oni nisu uvršteni u reguliranje međunarodnim instrumentima koji uređuju prijevoz stvari morem zato što pri ugovaranju uvjeta brodarskih ugovora stranke slobodno pregovaraju i nije potrebno njihovo uređivanje prinudnim odredbama. Tako objašnjava B. Czerwenka, *Scope of Application and Rules on Multimodal Transport Contracts, UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its Impact on Multimodal Transport, Transportrecht*, 7-8 (2004), p. 297-303.

<sup>24</sup> P. Kragić, Izvješće sa sastanka *International Sub Committee (ISC) CMI-a*, Madrid, 12. - 13. studenoga 2001., dokumentacija Hrvatskog društva za pomorsko pravo, ističe da u SAD-u *volume contracts* pokrivaju 60-70% linijske plovidbe i predstavljaju novi trend.

da se prepoznaju specifičnosti tih ugovora u odnosu prema tradicionalnim brodarskim ugovorima. Prijedlog je bio da pomorsko-prijevoznički ugovori i ugovori o budućem prijevozu stvari budu uključeni, ali da se omogući sloboda strankama da za te vrste ugovora isključe primjenu instrumenta.<sup>25</sup>

Posljednja verzija Nacrta konvencije propisuje da se konvencija neće primjenjivati na brodarske ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela brodskog prostora. Također, neće se primjenjivati na druge ugovore o prijevozu u slobodnoj plovidbi,<sup>26</sup> osim kad prijevozna isprava ili elektronički zapis sadržavaju dokaz da je prijevoznik ili izvršitelj preuzeo stvari, uz iznimku ako te isprave uređuju odnose između stranaka brodarskog ugovora ili ugovora o uporabi broda ili brodskog prostora na njemu. Isključena je primjena konvencije i na tzv. ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contract*),<sup>27</sup> uz iznimku što će se primjenjivati na svaku pošiljku prema ugovoru o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka u mjeri u kojoj odredbe konvencije to specificiraju (čl. 9(3)).

Nacrt konvencije u čl. 10. propisuje da kad je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis izdan na temelju brodarskog ugovora ili gore spomenutih ugovora, odredbe te konvencije primjenjivat će se na takvu prijevoznu ispravu ili elektronički zapis ako oni uređuju odnose između prijevoznika i primatelja, pošiljatelja, izvršitelja, držatelja ili osobe koja se spominje u čl. 34. koji nisu naručitelj ili ugovorna strana ugovora o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili drugih ugovora u slobodnoj plovidbi. Znači, ovdje je riječ o prijevozima koje je ugovorio naručitelj u brodarskom ugovoru ili drugim modernim ekvivalentima brodarskih ugovora. Odredba sličnog sadržaja nalazi se i na kraju čl. 1. b) Haških pravila te čl. 2. st. 3. Hamburških pravila.

<sup>25</sup> To isključivanje primjene bilo bi obvezujuće samo za ugovorne stranke konkretnog ugovornog odnosa. Prijevozne isprave koje bi bile izdane na temelju takvog ugovora morale bi biti u skladu s Konvencijom kada dođu u ruke treće osobe koja nije ugovorna stranka: *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc.: Temporary Internet Files/Content. IE5/VEP6I4KP/11-12-01* p.19.

<sup>26</sup> Slobodni prijevoz (*non-liner transportation*) Nacrt konvencije definira u čl. 1(c) kao bilo koji prijevoz koji nije linijski prijevoz. Za svrhu tog stavka, "linijska plovidba" znači prijevozne usluge koje se (i) pružaju javnosti kroz javnu objavu ili na sličan način, (ii) uključuju prijevoz brodovima koji voze prema redovitom plovidbenom redu između određenih luka u skladu s javno dostupnim rasporedom plovidbe.

<sup>27</sup> Ugovor o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contract*) definiran je kao ugovor o prijevozu određene količine stvari u seriji pošiljaka kroz ugovoreno vrijeme. Određivanje količine robe može uključivati određivanje najniže ili najviše količine određenog raspona količine (čl. 1(b)).

Prema čl. 8(2), odredbe Konvencije primjenjuju se bez obzira na državnu pripadnost broda, prijevoznika, izvršitelja, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge strane koja ima na tome interes. Taj članak podudaran je s člankom 2. st. 3. Hamburških pravila.

U aktualnim pomorskopравnim konvencijama kojima je uređen prijevoz stvari morem primjena konvencija bila je ovisna o tome je li određena prijevozna isprava izdana, točnije radilo se o teretnici (Haška pravila), ili je izdavanje teretnice u jednoj od državi ugovarateljici bio jedan od uvjeta za primjenu konvencije (Hamburška pravila). S vremenom teretnice su u znatnom broju slučajeva zamijenjene drugim, uglavnom neprenosivim ispravama. Štoviše, razvojem elektroničke trgovine uočeno je da elektronički zapisi također mogu ostvariti svrhu prijevozne isprave. Te činjenice dovele su do toga da je polje primjene Nacrta konvencije određeno bez uvjetovanja je li izdana prijevozna isprava, i to bilo koja vrsta prijevozne isprave.

### 3. STRANKE PRIJEVOZNIH UGOVORA I OSTALE OSOBE UKLJUČENE U PRIJEVOZNI POSAO

Nacrt konvencije donosi definicije pojmova svih osoba koje se izravno i gotovo neizostavno pojavljuju u pravnom poslu prijevoza stvari morem. To su definicije: prijevoznika - *carrier*, primatelja - *consignee*, pošiljatelja - *consignor*, strane koja ima nadzor - *controlling party*, držatelja - *holder*, izvršitelja - *performing party*, pomorskog izvršitelja - *maritime performing party*, nepomorskog izvršitelja - *non-maritime performing party* i krcatelja - *shipper*.

#### 3.1. Prijevoznik

Za potrebe Nacrta konvencije "prijevoznik" je definiran kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Znači, u usporedbi s aktualnim pomorskopравnim prijevoznim konvencijama, taj instrument donosi najopćenitiju definiciju prijevoznika do sada. Izostavlja nabrojanje tko se sve može pojaviti na strani broda, jer se pretpostavlja da se na temelju prijevoznog ugovora prijevoz neće obavljati samo morskim putem, već će sudjelovati prijevoznici i drugih prijevoznih grana, ali jasno u definiciji određuje da je to osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Time je otvorena mogućnost da se u

ulozi prijevoznika pojave različiti subjekti, stavljen je naglasak na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu nije relevantan. Dakle, to može biti brodovlasnik, naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora, špediter, poduzetnik multimodalnog prijevoza i sl. Nacrt konvencije, kao i ostale moderne prijevozne konvencije, predviđa pored ugovornog prijevoznika i osobu koja faktično izvršava prijevoz. On se u Nacrtu naziva “izvršitelj” (*performing party*).

### 3.2. Izvršitelj (*performing party*)

“Izvršitelj” je u Nacrtu konvencije opisan vrlo opsežnom i može se reći vrlo kompliciranom definicijom, koja ima niz posebnih uvjeta koji se nameću kao nužni za definiranje statusa određene osobe kao izvršitelja.<sup>28</sup> Da bi osoba prema Nacrtu konvencije imala atribut izvršitelja, potrebno je udovoljiti sljedećim uvjetima:

- a) osoba o kojoj je riječ nije prijevoznik, znači nije osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu s krcateljem,
- b) fizički izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu u pogledu primitka, ukrcavanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, nadzora, iskrcavanja ili isporuke stvari.
- c) djeluje izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovu nadzoru ili kontroli.
- d) pojmom izvršitelj obuhvaćeni su pomorski izvršitelji i nepomorski izvršitelji, ali nisu obuhvaćene osobe angažirane od krcatelja ili primatelja ili pošiljatelja ili radnici, punomoćnici, ugovaratelji ili podugovaratelji osobe koja nije prijevoznik koja je angažirana od krcatelja ili primatelja ili pošiljatelja.

Rasprava o problemu definiranja izvršitelja izravno je povezana i s “multimodalnim pristupom” koji instrument nastoji ostvariti. Bit problema je u tome što je intencija Nacrta konvencije da u određenim okolnostima pokriva druge prijevozne grane, a ne samo pomorski dio prijevoza, dakle da se primjenjuje na druge prijevozne režime. Zbog toga se posebno uvode pojmovi “pomorski izvršitelj” (*maritime performing party*) i “nepomorski izvršitelj” (*non-maritime*

---

<sup>28</sup> Detaljna analiza pojedinih stadija rasprave o pojmu i odgovornosti izvršitelja opširnije u radu: V. Skorupan, Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* 45 (2006), br. 160, str. 31-64.

*performing party*). Pomorski izvršitelj je prema Nacrtu konvencije izvršitelj koji izvršava bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti za vrijeme između dolaska stvari u luku ukrcaja (ili, u slučaju tranzitnih pošiljki, u prvu luku ukrcaja) i njihova odlaska iz luke iskrcaja (ili posljednje luke iskrcaja). U slučaju tranzitnih pošiljki, izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti na kopnu za razdoblje između dolaska stvari iz luke i njihova odlaska u drugu luku ukrcaja nisu pomorski izvršitelji. Nepomorski izvršitelji su izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih dužnosti prije odlaska stvari u luku ukrcaja ili nakon dolaska stvari iz luke iskrcaja. O odgovornosti izvršitelja opširnije *infra*, t. 4.4.

### 3.3. Krcatelj i pošiljatelj

S obzirom na to da je prema Nacrtu konvencije ugovor o prijevozu središnji akt kojim se dispozitivno uređuje velik broj pitanja u svezi s pravnim poslom prijevoza stvari morem, krcatelj je kao i prijevoznik definiran (samo) kao ugovorna stranka, tj. osoba koja sklapa ugovor s prijevoznikom (čl. 1(h)). Od osoba na strani tereta u pogledu krcatelja također postoji slična varijacija kao i u slučaju (ugovornog) prijevoznika i izvršitelja. Postoji pošiljatelj (*consignor*) kao osoba koja stvarno isporučuje stvari prijevozniku ili izvršitelju na prijevoz, on ima jedino pravo, to jest obvezu predati stvari na prijevoz (čl. 1(i)). Značajan je i tzv. *quasi-shipper* kao osoba koja je navedena kao krcatelj u prijevoznj ispravi i prihvatila je tu ispravu (čl. 34.). U skladu s člankom 34, taj *documentary shipper* uvijek se u praktične svrhe smatra ugovornim krcateljem. Dobro je poznato da osoba navedena u ispravi kao krcatelj nije uvijek ugovorni sukontrahent s prijevoznikom.

Čl. 34. sadržava odredbu prema kojoj osoba označena kao "krcatelj" u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1(h),<sup>29</sup> ako preuzme<sup>30</sup> prijevoznj ispravu ili elektronički zapis, onda je to osoba koja ima: (a) obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom članku i prema čl. 59., kao i (b) krcateljeva prava i imunitete propisane ovim

<sup>29</sup> Čl. 1(h) definira krcatelja kao osobu koja sklapa ugovor o prijevozu s prijevoznikom.

<sup>30</sup> U tekstu Nacrta konvencije rabi se izraz *accepts the transport document* koji u ovom kontekstu smatramo primjerenim prevesti kao preuzme u smislu fizičkog preuzimanja isprave ili postane držatelj isprave.



člankom i poglavljem 14. Međutim, položaj osobe o kojoj je ovdje riječ mogao bi se pokazati kao vrlo složen. Krcatelj i prijevoznik definirani su kao stranke ugovora o prijevozu, u toj mjeri oni imaju određena prava i odgovornost. Komentar Nacrta konvencije<sup>31</sup> upozoravaju da takva definicija krcatelja otvara pitanje kako postupati sa: 1. *fob*<sup>32</sup> *prodavateljem*, 2. agentom koji nije krcatelj, iako je naveden kao krcatelj u prijevoznoj ispravi, i 3. osobom koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku u slučaju kad je ta osoba različita od osoba spomenutih pod 1. i 2.<sup>33</sup>

### 3.4. Strana koja ima nadzor

Smatra se da je najveći doprinos međunarodnoj unifikaciji transportnog prava uvođenje tzv. "prava nadzora", tj. nove osobe na strani tereta koja ima potpuni nadzor nad stvarima. Strana koja ima nadzor definirana je kao osoba koja je prema čl. 56. ovlaštena vršiti pravo nadzora. Tko će biti stranka koja ima nadzor u smislu Nacrta konvencije, ovisi o tome je li izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis ili je riječ o situaciji kad ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički zapis.

Kad ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički zapis, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor. Međutim, krcatelj i primatelj mogu se sporazumjeti da će pravo nadzora vršiti

<sup>31</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc. p. 44, o.c. u bilješci 25.

<sup>32</sup> R. Zelenika i H. Pavlič, Znakovitosti Incoterms-termina 2000. FOB u kupoprodajnim ugovorima, *Hrvatska pravna revija*, god. III (2003), br. 12, str. 21-26: "Puni naziv Incoterms-termina FOB glasi *Free ON Board (...named port of shipment)*, što prevedeno na hrvatski znači FRANKO BORD (...imenovana luka ukrcaja/otpreme)." D. Pavić, *Pomorsko pravo, Pravo pomorskih prijevoza*, knjiga druga, Sveučilište u Splitu, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002, str. 71, opisuje: "Kratica 'FOB' (*Free on Board* - ugovorena ukrcajna luka). Kao termin ima sljedeće temeljno značenje: Osnovna je obveza prodavatelja da preda stvari u ugovorenoj ukrcajnoj luci. Ukrcajem stvari na brod izvršena je predaja stvari kupcu. Ugovor o prijevozu stvari morem sklapa kupac (uvoznik). Rizik za gubitak ili oštećenje stvari prelazi s prodavatelja na kupca kad roba stvarno pređe ogradu broda u ukrcajnoj luci. Kupac osigurava robu za vrijeme prijevoza."

<sup>33</sup> Opširnije o "fob prodavatelju" i agentu koji nije krcatelj (kako je definirano), ali se spominje kao krcatelj u ispravi, u radu: V. Skorupan, Obveze prijevoznika - recentna rješenja Nacrta konvencije o prijevoznom pravu (*Draft Instrument on Transport Law*), *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* 43 (2004), br. 158, str. 101-152.

druga osoba, o čemu je krcatelj obavezan obavijestiti prijevoznika. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na bilo koju treću osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora (čl. 56(1) Nacrta konvencije).

Strana koja ima nadzor zadržava nadzor nad stvarima do njihove konačne predaje. Također, ne postoji automatski prijenos prava nadzora od krcatelja na primatelja čim stvari stignu na mjesto odredišta. Kad bi postojao automatski prijenos prava kontrole, najčešća uputa krcatelja, a to je da se stvari ne izruče dok on ne dobije potvrdu da je izvršena isplata kupovnine, bila bi uzaludna i ne bi se mogla primijeniti.

U slučaju kad je izdana prenosiva prijevozna isprava, primjenjuju se sljedeća pravila: držatelj, ili ako je izdano više od jednog izvornika te prenosive prijevozne isprave držatelj svih izvornika, isključivo je strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo nadzora predajom prenosive prijevozne isprave drugoj osobi u skladu s čl. 56(2)(b), a osoba koja je predala ispravu gubi pravo nadzora. Kad je prenosivi elektronički zapis izdan, stranka koja ima nadzor isključivo je njegov držatelj i ovlaštena je prenijeti pravo nadzora drugoj osobi predajom elektroničke prenosive isprave u skladu s procedurom opisanom u Nacrtu konvencije. Ovdje je riječ o situaciji kad se prijenosom (predajom) prenosive isprave ili elektroničkog zapisa automatski prenosi i pravo nadzora. Kako bi se zaštitila treća osoba držatelj, bilo koja izmjena ugovora o prijevozu mora se evidentirati u prenosivoj ispravi.

Problem može nastati ako postoji više izvornika iste isprave koji se nalaze kod različitih osoba, znači ako je prenosiva isprava izdana u više od jednog primjerka. Odredba Nacrta konvencije slijedi postojeću praksu i propisuje da je jedino držatelj svih izvornika ovlašten vršiti pravo nadzora. Posljedica takvog konvencijskog rješenja je zaključak da ne postoji strana koja ima pravo nadzora, odnosno nitko nema ovlast vršiti pravo nadzora ako određena osoba ima samo jedan ili više izvornika, ali ne i sve izvornike izdane isprave. Takvo shvaćanje podupire i odredba Nacrta konvencije (čl. 56(2)(c)) koja propisuje da kad vrši pravo nadzora, imatelj tog prava mora na zahtjev prijevoznika dokazati odnosno predložiti mu da je on držatelj svih izvornika prenosive prijevozne isprave.

Jedna je od obveza krcatelja pružiti prijevozniku upute koje su razumno nužne za prijevoz. Povremeno se događa da su za vrijeme putovanja poželjne i dodatne informacije i upute ili su čak ponekad hitno nužne. U tom slučaju u čl. 59. propisano je da je upravo strana koja ima nadzor osoba koja je u prvom redu dužna pružiti prijevozniku ili izvršitelju potrebne upute. Pretpostavlja se

da je to osoba koja je zainteresirana za stvari. Ako ne postoji strana koja ima nadzor ili ako ona nije u mogućnosti prikupiti relevantne informacije, može se očekivati da je obveza pružiti dodatne upute na krcatelju ili ugovornom krcatelju (*documentary shipper*).

Uređuje se i problem kad su prijevozniku potrebne upute o osobi zainteresiranoj za stvari (*party interested in the goods*) za vrijeme prijevoza, npr. stvari ne mogu biti isporučene kako je predviđeno, pa su dodatne upute potrebne u svezi s brigom o njima. Glavna osoba koja je obvezna davati prijevozniku upute je strana koja ima nadzor zbog toga što se za nju pretpostavlja da je zainteresirana za stvari. Obveza pružiti upute prijevozniku također se primjenjuje na držatelja elektroničkog zapisa, ako je on strana koja ima nadzor.

Odredba čl. 59. zanimljiva je i po tome što joj je cilj da služi interesu strane tereta, i to što je više moguće zaštititi njezine sigurnosti. Naime, njezinom interpretacijom zaključuje se da je isključena mogućnost da prijevoznik za vrijeme prijevoza postupa kao posrednik u interesu stvari u slučaju kad ne može pronaći stranu koja ima nadzor ili ako ona ne može pružiti adekvatne informacije.<sup>34</sup>

## 4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

### 4.1. Trajanje odgovornosti

Razdoblje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kad prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kad su stvari predane primatelju. Dodatno, Nacrt konvencije razrađuje tu dosta općenitu definiciju i pojašnjava što znači vrijeme i lokacija primitka stvari i njihove predaje (čl. 11.). Vrijeme i mjesto primitka ili isporuke stvari je ono vrijeme i mjesto

<sup>34</sup> U slučaju ako stvari ne budu preuzete od primatelja u mjestu i vremenu spomenutom u čl. 11(4) i nema izričitog ili neizravnog sporazuma zaključenog između prijevoznika i primatelja koji bi slijedio iz ugovora o prijevozu ili ako prijevozniku nije dopušteno prema pravu koje se primjenjuje isporučiti stvari primatelju, prijevoznik je ovlašten na rizik i za račun osobe koja ima pravo nad stvarima poduzeti neko pravo ili sredstvo ili sva prava ili sredstva, a to su mogućnost da uskladišti stvari na prikladnom mjestu, raspakira ih ako su pakirane u kontejneru ili poduzme drugi postupak koji je prema mišljenju prijevoznika u interesu stvari i prema okolnostima se razumno može zahtijevati, zatim prodaju stvari u skladu s praksom te prema pravu i propisima koji postoje u mjestu gdje se stvari nalaze (čl. 51.).

koje su stranke u svom ugovoru odredile. U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tome, za utvrđivanje razdoblja odgovornosti prijevoznika poslužiti će običaji i poslovna praksa u mjestu primitka ili isporuke. Ako ne postoje ni ugovorne odredbe stranaka ni poslovna praksa i običaji, vrijeme i mjesto primitka je vrijeme i mjesto gdje i kada je prijevoznik ili izvršitelj stvarno preuzeo nadzor nad stvarima, a odgovornost prestaje na mjestu i u vrijeme isporuke koju predstavlja iskrcaj ili istovar stvari s posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva kojom su se prevozile na temelju ugovora o prijevozu.

Također, predajom stvari na odredištu smatrat će se i predaja tijelu vlasti ili trećoj osobi prema odredbama zakona ili propisa koji se primjenjuju. Izručivanje stvari u mjestu isporuke tijelu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima stvari moraju biti izručene prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju, a od kojih ih primatelj može preuzeti, smatra se njihovom isporukom primatelju.

Nacrtom konvencije posebno je propisano da se radi određivanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti ugovorom o prijevozu ne može predvidjeti da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcaja na temelju ugovora o prijevozu te vrijeme isporuke stvari ne može biti prije završetka konačnog iskrcaja.

U poglavlje kojim se uređuje trajanje odgovornosti uključene su i odredbe o prijevozu koji slijedi prijevoz pokriven ugovornom o prijevozu morem ili mu prethodi (čl. 12.). Stranke se mogu izričito sporazumjeti u ugovoru o prijevozu da će u pogledu određenog dijela ili dijelova prijevoza prijevoznik, nastupajući kao agent, organizirati prijevoz drugoga prijevoznika ili više njih. U takvom slučaju prijevoznik je dužan uložiti dužnu pažnju pri odabiru drugog prijevoznika, sklopiti ugovor o prijevozu s tim prijevoznikom prema uobičajenim uvjetima i učiniti sve što se razumno zahtijeva da bi se omogućilo drugom prijevozniku uredno izvršavanje tog ugovora.

#### 4.2. Načelo i opseg odgovornosti

Nacrt konvencije donosi vrlo iscrpnu i detaljno razrađenu odredbu o načelu prijevoznikove odgovornosti u kojoj se uz načelo odgovornosti posebno govori o teretu dokazivanja, njegovu prebacivanju na protivnu stranu, razlozima koji isključuju prijevoznikovu odgovornost te se unutar istog vrlo opsežnog članka navode i pojedina pravila o prijevoznikovim obvezama.

Propisano je da *prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i iz zakašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je (a) gubitak oštećenje ili zakašnjenje*

ili (b) događaj koji je uzrokovao ili pridonio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju nastao za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe navedene u čl. 19.<sup>35</sup>

U usporedbi s odredbama aktualnih konvencija iz područja pomorskog prijevoza stvari vidi se da je u Nacrtu konvencije zadržano isto načelo odgovornosti, pretpostavljena krivnja. Nomotehnički norma je izvedena kombinacijom odredbi Haških i Hamburških pravila. Ukupni učinak sadržaja norme isti je kao čl. 5. st. 1. Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je čl. 4. st. 2 (q) Haških pravila.<sup>36</sup>

Znači, bit norme je u tome da će prijevoznik biti odgovoran, osim ako dokaže da ni njegova osobna krivnja, ni krivnja osoba koje izvršavaju njegovu funkciju, a to su podugovarači, zastupnici i radnici, nije prouzročila štetnu radnju ili pridonijela njezinu nastanku. Nacrt konvencije sadržava posebnu odredbu o odgovornosti izvršitelja (čl. 20.), o tome opširnije *infra*.

U odredbama istog članka koje slijede temeljito je razrađeno pitanje kako prijevoznik može dokazati nepostojanje svoje krivnje, točnije pružiti tzv. "negativni dokaz", da ni krivnja ni djelo prijevoznika, ni krivnja ni djelo osoba kojima se u svom poslovanju služi nisu prouzročili nastanak štetne radnje ili mu pridonijeli. Takva konstrukcija, kojom se traži dokazivanje negativne činjenice, u praksi se faktično svodi na pružanje dokaza "čijom je krivnjom" ili "zbog čega je" štetna radnja nastala ili pak dokazivanjem da je prijevoznik u svom poslu postupao *lege artis*. Dakle, faktično, da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati, s jedne strane, ili da je poduzeo sve mjere da bi izbjegao štetni događaj ili prokazati izvor nastanka štetnog događaja, a koji je izvan onoga za što bi on odgovarao. Nacrt konvencije donosi puno jasniju formulaciju u pogledu tog pitanja:

*Ako prijevoznik dokaže nepostojanje svoje krivnje dokazom postojanja jednog od taksativno nabrojenih izuzetih slučajeva<sup>37</sup> koji su uzrokovali gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili su im pridonijeli, tada se primjenjuju sljedeće odredbe:*

<sup>35</sup> Opširnije o interpretaciji čl. 19. i krugu osoba za koje prijevoznik odgovara *infra*, t. 4.3.

<sup>36</sup> G. Ziel, The UNCITRAL/CMi Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješki 12, objašnjava da je prvi dio norme preuzet, dakle identičan čl. 5. Hamburških pravila. Međutim, zato da bi se izbjegla svojevrsna "nesigurnost" oko njegova tumačenja u pogledu načela odgovornosti, drugi dio odredbe Nacrta konvencije sastavljen je po uzoru na čl. 4. st. 2(q) Haško-visbijskih pravila.

<sup>37</sup> Opširnije o sadržaju i pravnoj prirodi izuzetih slučajeva *infra*, t. 4.5.

- a) *Ako tužitelj dokaže da je krivnja prijevoznika ili osoba nabrojenih u čl. 19. uzrokovala događaj koji prijevoznika oslobađa odgovornosti ili mu pridonijela, tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili za njihov dio.*
- b) *Ako tužitelj dokaže da je događaj koji se ne ubraja u izuzete slučajeve pridonio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju i prijevoznik ne dokaže da se taj događaj ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba nabrojenih u čl. 19., tada prijevoznik odgovara za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja.*
- c) *Ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovano ili im je pridonijelo ili je to vjerojatno:*
- (i) nesposobnost broda za plovidbu,*
  - (ii) neprikladno opremanje i opskrba broda ili*
  - (iii) činjenica da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kad ih opskrbljuje prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari, i prijevoznik ne može dokazati:*
    - (A) da je udovoljio obvezi ulaganja dužne pažnje koja se zahtijeva prema čl. 16(1), ili*
    - (B) gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nije prouzročeno bilo kojom okolnošću navedenom u (i), (ii) i (iii), tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili njihov dio.*

Znači, može se smatrati da i prema Nacrtu konvencije prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja, neizvršavanja prijevoznikovih obveza propisanih čl. 16(1) (osposobljivanje broda za plovidbu). Ako ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegova propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će biti odgovoran.

O odgovoru na pitanje na kome leži teret dokaza o tome što je uzrok štetne radnje, unutar CMI-a postojala su različita mišljenja, tj. pristupi. Ziel ističe da na tužitelju nije teret dokaza za sam konkretni uzrok, nego jedino da je štetna radnja nastala za vrijeme trajanja ugovora o prijevozu.<sup>38</sup> UNCITRAL je detaljno raspravljao o tom pitanju. Prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza o vlastitoj krivnji prebacio na tužitelja, treba dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između izuzetog slučaja i štetne radnje. To znači da postojanje nekog od izuzetih slučajeva stvara pretpostavku o nepostojanju krivnje prijevoznika te osoba za koje on odgovara. Međutim, prijevoznik se konačno ne oslobađa odgovornosti,

<sup>38</sup> G. Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješci 12.



već se dopušta dokazivanje njegove krivnje.<sup>39</sup> Znači, prema Nacrtu konvencije nedvojbeno je da izuzeti slučajevi oslobađaju prijevoznika odgovornosti, ali samo uvjetno, i to ako oštećeni ne dokaže postojanje krivnje prijevoznika ili krivnje osoba za koje on odgovara. Postojanje tih oslobađajućih razloga mora dokazati prijevoznik s obzirom na opće procesno načelo, prema kojem svaka stranka treba dokazati one okolnosti na koje se u svoju korist poziva.

Korisniku prijevoza, kao suprotnoj strani, u takvoj situaciji preostaje mogućnost dokazivanja da istaknute okolnosti nisu uzrok štetnoj radnji, već druge, koje se mogu pripisati krivnji prijevoznika i za koje slijedom toga prijevoznik odgovara. U tom slučaju korisnik prijevoza treba dokazati da je štetna radnja nastala iz uzroka za koje prijevoznik odgovara. Isto tako, unatoč činjenici postojanja nekog od događaja koji isključuje prijevoznikovu odgovornost, korisnik prijevoza može dokazati da je uzrok štetne radnje ipak na strani prijevoznika, npr. zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i opskrbljenosti broda i činjenice da dijelovi broda u kojima se stvari prevoze nisu bili spremni i sigurni za prijevoz i zaštitu stvari.

---

<sup>39</sup> Đ. Ivković, *Haška pravila i Haško-Visbi pravila, priručnik*, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994., str. 160, upozorava na to da nije sasvim jasno stajalište Haških pravila o odgovoru na pitanje je li oštećeniku dopušteno dokazivati krivnju prijevoznika ili osoba kojima se u svom poslovanju služi. Tumačenjem se može zaključiti da je prijevoznik oslobođen odgovornosti i pod samom pretpostavkom da dokaže navedene činjenice, naime postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između tog slučaja i štete. Člankom 4. stavkom 2. propisano je da "ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili štetu koja nastaje ili proizlazi iz tih uzroka..." Međutim, u protokolu o potpisivanju navedeno je da svaka ugovarateljica može rezervirati pravo da u vlastitom zakonodavstvu "propíše da u slučajevima predviđenim u čl. 4. al. 2. (c) do (p) donositelj teretnice može dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili krivnju njegovih radnika koja nije pokrivena paragrafom (a)." Naš se zakonodavac poslužio tom ovlašću i time učinio bespredmetnim, točnije nespornim vrlo sporno pitanje. PZ u čl. 553. st. 2. propisuje da će unatoč prijevoznikovu dokazu iz stavka 1. istoga članka (a to je dokaz nekog od izuzetih slučajeva), prijevoznik biti odgovoran za štetu ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za radnje i propuste za koje je odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu i rukovanje brodom. Međutim, smatramo da je i prema Haškim pravilima prijevozniku također moguće pozivati se na opći razlog eksculpacije, na primjenu dužne, razborite pažnje. Također, u čl. 4. st. 2. točki (q) propisano je da prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu iz svakog drugog uzroka koji ne proizlazi ni iz vlastite krivnje ili nemarnosti njegova agenta ili njegovih radnika, ali tko se hoće koristiti tom iznimkom, treba dokazati da šteta nije pridonijela ni osobna krivnja prijevoznika, ni krivnja ili nemarnost osoba za koje prijevoznik odgovara.

Interakciju različitih uzroka štetnih radnji nije uvijek jednostavno riješiti, pa su sastavljači Nacrta konvencije vodili računa i o interferenciji više mogućih uzroka i odgovornosti za njih, odnosno propisana su pravila o prijevoznikovoju djelomičnoj odgovornosti. Kad je prijevoznik oslobođen za dio svoje odgovornosti prema opisanim odredbama, tada je prijevoznik odgovoran jedino za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koji su pripisivi događaju ili okolnostima za koje je odgovoran i odgovornost je podijeljena prema načelima odgovornosti propisanim gore opisanim odredbama (čl. 17(4)).

U opseg prijevoznikove odgovornosti ulazi gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci, ali i povrede njegovih obveza prema čl. 29. Taj članak propisuje da je prijevoznik dužan pružiti krcatelju, na njegov zahtjev i pravodobno, informacije koje su prema prijevoznikovu znanju i uputama razumno nužne ili važne za krcatelja. Prvi put se u pomorskopravnoj konvenciji koja uređuje odgovornost za prijevoz stvari morem izričito propisuje prijevoznikova odgovornost za nepružanje informacija i uputa (čl. 18.). Te obveze, pa i odgovornost za njih, uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. Neometano i učinkovito vršenje prava nadzora usko je povezano s izvršavanjem prijevoznikove obveze pružanja informacija i uputa.

Zakašnjenje se posebno definira u čl. 22., zakašnjenje u predaji postoji kad stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme ili, kad nema takvog sporazuma, u vrijeme u kojem se to razumno može očekivati od pažljivog prijevoznika, uzimajući u obzir uvjete ugovora, obilježja prijevoza i okolnosti putovanja.

#### 4.3. Odgovornost za druge

Dio Nacrta konvencije koji govori o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje sadržava i odredbu o odgovornosti za druge (čl. 19.). Propisano je da prijevoznik odgovara: a) za bilo kojeg izvršitelja i b) za bilo koju drugu osobu, uključujući podugovaratelje, radnike i opunomoćenike izvršitelja, koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu u opsegu u kojem te osobe djeluju, bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovu nadzoru ili kontroli. Prijevoznik odgovara kao da su to njegova osobna djela ili propusti, uz izričito propisani uvjet da je on odgovoran jedino za djela i propuste izvršitelja i drugih osoba koje su djelovale u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

Dakle, krug osoba za djela ili propuste kojih prijevoznik odgovara puno je širi u usporedbi s onima iz aktualnih pomorskopравnih konvencija.

#### 4.4. Odgovornost izvršitelja

Nacrt konvencije uređuje isključivo odgovornost pomorskih izvršitelja. Oni su podvrgnuti obvezama i odgovornosti koje su nametnute prijevozniku, a dana su im prava i imuniteti predviđeni za prijevoznika ako su okolnosti koje su uzrokovale gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: (a) za razdoblja u kojem pomorski izvršitelj ima nadzor nad stvarima, i (b) u bilo koje vrijeme na koje se proteže njegovo sudjelovanje u bilo kojoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu (čl. 20(1)).

Znači, Nacrtom konvencije pomorskom se izvršitelju nameće odgovornost kad on izvršava prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu. Važno je razlikovati odgovornosti pomorskog izvršitelja od odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik je odgovoran u skladu s odredbama Nacrta konvencije i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti kako je definirano čl. 11. Suprotno od toga, pomorski izvršitelj nije odgovoran prema ugovoru o prijevozu, a prema Nacrtu konvencije nije odgovoran izvanugovorno. Znači, da bi se izbjegla izvanugovorna odgovornost, pomorski je izvršitelj odgovoran dok su stvari pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Tim propisom onemogućeno je zaobilazanje odredbi Nacrta konvencije podnošenjem tužbe na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv izvršitelja. Također, svrha je ovog propisa i da se zaštiti (ugovorni) prijevoznik jer ako bi tuženi uspio u postupku izvanugovorne odgovornosti izvršitelja, moglo bi doći do toga da oštećeni dobije naknadu i onda kad bi se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti na temelju odredbi instrumenta. U suprotnom (ugovorni) prijevoznik mogao bi indirektno biti odgovoran i iznad ograničenja odgovornosti.

Instrumentom izvršitelj dobiva zaštitu prema trećima od izvanugovornih zahtjeva, ali i obveze prema trećima iz činjenice da je sklopio ugovor s prijevoznikom. Međutim, propisano je da ako prijevoznik pristane preuzeti dužnosti drugačije od onih koje mu nameće ova konvencija, ili sporazumom pristane na to da njegova odgovornost za zakašnjenje u isporuci, gubitak ili oštećenje u vezi sa stvari bude veća od limita određenog člancima 65., 64., i 26(4), pomorski izvršitelj neće biti obavezan tim sporazumom, osim ako se pomorski izvršitelj izričito ne suglasi i prihvati takve dužnosti ili odgovornosti.

Pomorski izvršitelj odgovoran je za djela i propuste bilo koje osobe kojoj je povjerio izvršavanje bilo koje prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu, uključujući podugovaratelje, radnike i agente, kao za svoja djela i propuste. Uz to, bitno je istaknuti da je pomorski izvršitelj odgovoran jedino za djela i propuste tih osoba ako su djelovale u granicama ugovornih obveza, svoga radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju, a za njihova djela i propuste odgovara kao za svoja osobna djela i propuste.

U pogledu propisivanja prava izvršitelja na korištenje ograničenjem odgovornosti kao i drugim beneficijama tuženika sastavljači Nacrta konvencije u ovoj fazi izrade konvencijskog teksta nisu postigli suglasnost. Odredba o tom pitanju sastavljena je u dvije varijante. Prema varijanti A čl. 20(4), ako je prema toj konvenciji tužba podnesena protiv pomorskog izvršitelja, ta je osoba ovlaštena koristiti se povlasticama i ograničenjem odgovornosti koji su dostupni prijevozniku prema toj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovora, zaposlenja ili zastupanja. Prema varijanti B istoga članka, ako je tužba podnesena prema ovoj konvenciji protiv bilo koje osobe različite od prijevoznika na koje upućuje čl. 19. ili čl. 20(3) (uključujući radnike ili zastupnike ugovornog prijevoznika ili pomorskog izvršitelja), tada ta osoba ima beneficije i ograničenja odgovornosti koje stoje na raspolaganju prijevozniku prema toj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovornih obveza, zaposlenja ili zastupanja u konkretnom slučaju. Znači, prema varijanti B krug adresata norme znatno je širi. Prema toj varijanti, bilo koja osoba različita od prijevoznika, a to su ne samo pomorski izvršitelji već i ostali izvršitelji te bilo koje druge osobe, uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i agente koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu, uključujući radnike ili agente samog ugovornog prijevoznika ili pomorskog prijevoznika, bile bi ovlaštene koristiti se pogodnostima obrane i granicama odgovornosti koje su dostupne prijevozniku prema toj konvenciji.

#### 4.5. Iznimke od odgovornosti

Unutar CMI-a velika većina podržala je zadržavanje iznimnih slučajeva, sadržanih u Haško-visbijskim pravilima čl. 4. st. 2. Mišljenja su bila podijeljena o tome treba li izmijeniti pravni karakter nabrojanih slučajeva, i to u smislu je li potrebno nabrojene slučajeve predvidjeti kao oslobođenja od odgovornos-

ti (*exonerations*) ili je u sustavu odgovornosti na temelju krivnje s obrnutim teretom dokaza primjerenije da ti događaji imaju pravni karakter predmnjeve (*presumptions*) da ne postoji prijevoznikova krivnja.<sup>40</sup> Velik broj zakonodavstava iznimke (*exceptions*) često ne primjenjuje kad se dokaže da je prijevoznik kriv za nastanak štetnog događaja. Također, određeni događaj tipičan je za situaciju kad prijevoznik nije kriv. Tada je opravdano da dođe do prebacivanja tereta dokaza nakon što prijevoznik dokaže postojanje takvog događaja.<sup>41</sup> Sasvim drugačije shvaćanje je ono prema kojem bi svi izuzeti slučajevi trebali biti potpuno brisani iz buduće konvencije. Pobornici tog shvaćanja smatraju da se svi ti događaji mogu podvesti pod opće pravilo o odgovornosti.<sup>42</sup>

Zbog tako suprotstavljenih mišljenja,<sup>43</sup> iznimni slučajevi uglavnom su zadržani kao dio režima utemeljenog na presumpciji. Zadržavanje je ocijenjeno kao opravdano radi očuvanja desetljetne sudske prakse formirane sve od 1931. godine. Odredba čl. 17(3) Nacrta konvencije znači izmijenjenu i proširenu verziju iznimnih slučajeva Haško-visbijskih pravila.<sup>44</sup> Režim Haško-visbijskih

<sup>40</sup> Ako se iznimnim slučajevima pristupi kao presumpcijama, prijevoznik treba dokazati da se jedan od nabrojanih događaja dogodio i da je uzrokovao štetu, nakon toga će biti oslobođen odgovornosti, osim ako tužitelj ne dokaže da je prijevoznikovom krivnjom prouzročen događaj na koji se prijevoznik poziva.

<sup>41</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc.*, p. 29, *o.c.* u bilješci 25.

<sup>42</sup> Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara.

<sup>43</sup> Za vrijeme zasjedanja ISC-a ponovljena je rasprava o potrebi zadržavanja iznimnih slučajeva nabrojanih u čl. 4. st. 2 (c)-(p) Haških pravila, koja je bila provedena otprilike 80 godina prije, za vrijeme priprema Haških pravila. Tada su pravnici iz skandinavskih zemalja i latinskoameričkih zemalja prigovorili da je nabranje iznimnih slučajeva suvišno, a da je odredba čl. 4. st. 2 (q) nedorečena i komplicirana za interpretaciju. U odgovoru na očitovanje francuskog predstavnika Leopolda Dora koji je za vrijeme Haške konferencije 1921. kritizirao popis iznimnih slučajeva, lord Phillimore je istaknuo: "Naviknuti smo na to da u našim teretnicama imamo nabrojene iznimne slučajeve, to je sigurnije jer ostavlja manje prostora za ono što nazivamo sudska ocjena." Prema: F. Berlingieri, *Basis of liability and exclusions of liability, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 336-349. Ta konstatacija na vrlo jednostavan način jako dobro predočuje važnost i značenje iznimnih slučajeva kao i potrebu njihova postojanja u konvencijskom tekstu.

<sup>44</sup> Predviđaju se sljedeći iznimni slučajevi: a) viša sila, b) pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovnih voda, c) rat, neprijateljstva, oružani sukobi, djelovanja pirata, terorizam, pobune, građanski nemiri, d) karantenska ograničenja, smetnje ili zapreke

pravila prošao je kritičku ocjenu pojedinih iznimnih slučajeva zbog prilagodbe širem polju primjene Nacrta konvencije, ali i potrebe suvremenije stilizacije nekih iznimnih slučajeva.

Npr. iznimni slučajevi: rat, neprijateljstva, pobune i građanski nemiri podudarni su s onima iz Haško-visbijskih pravila, čl. 4. st. 2 (e), (f) i (k). Međutim, uz te slučajeve u Nacrtu konvencije dodano je “djelovanjima pirata, oružanim sukobima i terorizmom”. Time je prošireno značenje pojma ratovi, koji se možda koristio kako bi se pokrili i ti pojmovi.

Iznimni slučaj “djelovanja ili propusti krcatelja, ili bilo koje osobe navedene u čl. 35.,<sup>45</sup> strane koja ima nadzor ili primatelja” djelomično se podudara s onim iz čl. 4. st. 2 (i) Haško-visbijskih pravila. Razlika je u tome što Nacrt konvencije ne spominje “vlasnika robe”, a dodaje novu osobu: “stranu koja ima nadzor”. To je u skladu s ostalim odredbama kojima se opisuju obveze i prava strane koja ima nadzor. Ovdje je sigurno relevantan bilo koji propust krcatelja u izvršavanju obveza koje su mu nametnute Nacrtom konvencije. Isto tako, djela ili propusti primatelja. Riječ je primarno o najvažnijem propustu primatelja, a to je da preuzme stvari na mjestu i u vrijeme spomenutim u čl. 46. Ostali propusti koji se mogu staviti na teret, bez obzira na to je li riječ o

prouzročene od vlade, javnih vlasti ili naroda, uključujući zadržavanje, zaustavljanje ili smetnje ili progone od sudskog procesa kojima nije pridonio prijevoznik ili bilo koja osoba za koju on odgovara, e) štrajkovi, isključenja s rada, obustava ili sprječavanja rada, f) požar na brodu, g) skrivene mane (broda) (prijevoznog sredstva) koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom, h) djelovanja ili propusti krcatelja, bilo koje osobe za koju krcatelj ogovara, strane koja ima nadzor ili primatelja, i) rukovanje, ukrcavanje, iskrčavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35., strane koja ima nadzor ili primatelja, j) umanjene obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak ili oštećenje koje proizlazi iz posebnih svojstava, skrivene mane, ili vlastite mane robe, k) nedovoljno ili netočno pakiranje ili označavanje koje nije izvršio prijevoznik, l) spašavanje ili pokušaj spašavanja života na moru, m) razumne mjere poduzete radi spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru, n) razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu, o) djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlasti koje imaju prema čl. 15. i 16(2) kad stvari postanu opasne za osobe, imovinu ili okoliš ili budu žrtvovane.

<sup>45</sup> U čl. 35. propisano je da je krcatelj odgovoran za radnje i propuste bilo koje osobe kojoj je delegirao izvršavanje bilo koje od svojih obveza, uključujući podugovaratelje, radnike, agente i ostale osobe (osim prijevoznika i izvršitelja) koji djeluju bilo izravno ili neizravno na njegov zahtjev ili prema njegovu nadzoru ili kontroli kao da su to njegove radnje ili propusti. Krcatelj je odgovoran jedino za djela i propuste tih osoba koji su počinjeni u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.



krcatelju, primatelju ili drugoj osobi, povezani su s vršenjem prava nadzora kako je definirano u čl. 54., kao što je propust u pružanju informacija, davanju uputa ili isprava za vrijeme dok su stvari pod nadzorom prijevoznika.

Iznimni slučaj iz Haških pravila “spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili dobara na moru” stiliziran je u suvremenijoj formi. Naime, izražena je sumnja u svezi s potrebom zadržavanja spašavanja imovine kao iznimnog slučaja, dok je naravno spašavanje ljudskih života na moru neupitno. U skladu s Konvencijom o spašavanju iz 1989., čl. 10., postoji dužnost pružanja pomoći jedino pri spašavanju osoba, a nije predviđena za spašavanje imovine. U slučaju spašavanja imovine dobiva se pravo na nagradu za spašavanje, zbog toga je prilikom sastavljanja odredbe tog iznimnog slučaja istaknuto da nije opravdano davati prijevozniku ovlast da se koristi obrnutim teretom dokaza za radnju koja je prouzročivši gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, njemu donijela korist u obliku naknade za spašavanje. Predlagalo se da se na ovom mjestu izostavi upućivanje na spašavanje imovine. Međutim, toj tvrdnji može se oponirati isticanjem prigovora da dok je brod u opasnosti, i osobe na brodu također su u opasnosti. Ako je riječ o tom slučaju, spašavanje bi najprije trebalo biti usmjereno na spašavanje ljudskih života. Berlingieri<sup>46</sup> smatra da je možda moguće pronaći neko “srednje” rješenje u kojem bi se spomenulo spašavanje imovine, međutim samo operacije spašavanja u pogledu broda i imovine kad prijeti opasnost za okoliš. Uzimajući u obzir sve istaknute prigovore i prijedloge, posljednja verzija Nacrta konvencije prihvaća kompromisno rješenje i predviđa tri iznimna slučaja: “spašavanje ili pokušaj spašavanja života na moru”, “razumne mjere poduzete radi spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru”, “razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu.”

“Rukovanje, ukrcavanje ili iskrcavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35., strane koja ima nadzor ili primatelja”, novi je izniman slučaj uvršten s ciljem da se izradi odredba kojom bi se pokrila situacija iz čl. 14(2) prema kojoj su stranke ovlaštene sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi sa stvarima koje se prevoze (rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje) biti dužna izvršiti strana tereta (krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj).

Izniman slučaj o postojanju kojeg nije postignuta suglasnost, pa nije sigurno hoće li biti zadržan u budućoj konvenciji, jest “djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlasti koje imaju prema čl. 15. i 16(2) kad stvari postanu

<sup>46</sup> F. Berlingieri, *o. c.* u bilješci 43.

opasne za osobe, imovinu ili okoliš<sup>47</sup> ili budu žrtvovane". Prigovara se da je teška za interpretaciju sintagma "neprihvatljiva opasnost za okoliš" (*unacceptable danger to the environment*). Takva stilizacija odredbe, točnije uporaba riječi "neprihvatljiva opasnost" (*unacceptable danger*), podrazumijeva postojanje "prihvatljive opasnosti" (*acceptable danger*) za okoliš. To opet znači da će biti vrlo teško postaviti kriterije stupnjevanja, tj. ocjenjivanja i odmjerivanja te "prihvatljivosti" (*acceptability*) opasnosti za onečišćenje okoliša.

Oslobođenje od odgovornosti za pogrešku u navigaciji i upravljanju brodom bilo je predmet rasprave još za vrijeme sjednice ISC-a,<sup>48</sup> a na konferenciji u Singapuru ponovo je oživjela rasprava o tom pitanju, i to u smjeru ukidanja nautičke pogreške kao razloga oslobođenja od odgovornosti.<sup>49</sup> Prema mišljenju nekih, njezino "brisanje" je nužno.<sup>50</sup> Eventualni značajni porast premija osiguranja do kojeg bi došlo kao posljedica ukidanja abolicije za nautičku pogrešku, a posljedica toga bila bi i porast vozarina, nije nikad potvrđen nekim pouzdanim dokazom.<sup>51</sup> U svakom slučaju, pobornici ukidanja neodgovornosti za nautičku pogrešku smatraju da je utjecaj odnosno djelovanje koje bi nastalo na prijevozne tarife teško shvatljivo, jer prijevozne tarife nisu rezultat prinudnog nametanja,

<sup>47</sup> Prvi put se u konvenciji iz područja prijevoza stvari morem propisuju obveze, točnije ovlasti koje su konzekventne (u skladu) s "javnim pravom" i obvezama u pogledu sigurnosti i sprječavanja zagađivanja okoliša. Prijevoznik dobiva ovlast odbiti ukrcati, iskrcati i uništiti stvari ako su postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude i imovinu te ako postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš. U toj normi prepoznaje se interes zaštite okoliša, koji se danas postavlja imperativom i u suvremenom svijetu neizostavnom potrebom.

<sup>48</sup> Report on the work of the International Sub-Committee, *CMI Yearbook 1999*, p. 109.

<sup>49</sup> Intenzivno se raspravljalo o tome je li u novom unifikacijskom instrumentu potrebno zadržati tu tradicionalnu osobitost pomorskog prava: razlikovanje nautičke i komercijalne pogreške. Protivnici "nautičke ekskulpacije prijevoznika" ističu argument da u drugim granama prijevoznog prava nema razlikovanja u djelima i propustima osoba kojima se prijevoznici služe s obzirom na djelatnost u okviru njihovih radnih zadataka. U tom kontekstu pomorski se promet u današnjim uvjetima nema razloga posebno izdvajati tako bitno specifičnim obilježjima o kojima izravno ovisi postojanje prijevoznikove odgovornosti. Također, nastojanje unifikacije prijevoznog prava uopće, a pogotovo u uvjetima njegova reguliranja jedinstvenom konvencijom, upućuje na potrebu kompromisa i jedinstvene odgovornosti prijevoznika, bez distinkcije nautičke i komercijalne djelatnosti. Na taj način ukidanje nautičke pogreške doprinos je mogućnosti harmonizacije prijevoznog prava.

<sup>50</sup> F. Berlingieri, *o.c.* u bilješci 43.

<sup>51</sup> *Ibid.*

već su primarno ovisne o pregovorima na tržištu. Ako bi, kao što tvrde oni koji žele zadržati nautičku pogrešku kao razlog oslobođenja od odgovornosti, njezino ukidanje dovelo do povećanja vozarina, posljedice bi nastale za krcatelje i zbog toga je prema mišljenju onih koji se zalažu za ukidanje oslobađanja zbog nautičke pogreške teško razumljivo zašto se tome protive prijevoznici i njihovi P&I osiguratelji. Za razliku od prijašnjih verzija Nacrta konvencije, prema posljednjoj verziji, prijevoznik odgovara za nautičku pogrešku, dakle to pitanje riješeno je kao u Hamburškim pravilima.

Odredba o oslobađanju odgovornosti za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno požarom stilizirana je tako da se učini jasnijim da mora biti riječ o požaru na brodu kojim se teret prevozi *fire on the ship*. U posljednjoj verziji Nacrta konvencije, za razliku od prijašnjih verzija, nema više uvjetovanja da prijevoznik odgovara jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom.

Berlingieri<sup>52</sup> smatra tu odredbu neuvjerljivom i u materijalnopравnom i u formalnopравnom pogledu. U materijalnopравnom pogledu to oslobođenje je analogno onome za nautičku pogrešku. Čl. 4. st. 2 (b) Haško-visbijskih pravila pisan je kad su bili na snazi *common law* propisi o odgovornosti za požar iz 19. stoljeća, prema kojima brodovlasnici nisu bili odgovorni za štetu na stvarima koje se prevoze prouzročenu požarom bez njihove osobne krivnje ili namjere ili propusta.<sup>53</sup> Istaknuto je shvaćanje da se danas u 21. stoljeću takav pristup ne smatra opravdanim, osim kad požar ima obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Berlingieri<sup>54</sup> ističe da je, isto kao i za nautičku pogrešku, apsurdno da je prijevozniku omogućeno “prebacivanje” posljedica krivnje osoba kojima se u svom poslu služi na krcatelja. Smatra da u slučaju požara u pravilu postoje veliki problemi u svezi s dokazivanjem uzroka nastanka požara, pa je to dodatni razlog za ukidanje tog pravila. Prema mišljenju istog autora, jednostavnije rješenje bilo bi brisanje požara iz popisa iznimnih slučajeva i uključivanje “njegovih posljedica” u opću odredbu prema kojoj je prijevoznik odgovoran, osim ako dokaže da ni njegovom krivnjom ni krivnjom osoba za koje on odgovara nije nastala štetna radnja.

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Merchant Shipping Act* 1894., čl. 502., propisivao je da je teret dokaza na brodovlasniku. Danas je na snazi *Merchant Shipping Act* 1995., a čl. 186. propisuje da je teret dokaza na tužitelju, prema: F. Berlingieri, *o.c.* u bilješci 43.

<sup>54</sup> F. Berlingieri, *o.c.* u bilješci 43.

U pogledu požara, na sastanku održanom u Madridu američka delegacija je tražila da se ta predmnjeva ograniči samo na pomorski prijevoz. To je otvorilo pitanje treba li sve predmnjeve ograničiti samo na pomorski prijevoz. Hrvatska delegacija založila se za takvo rješenje. Međutim, to stajalište nije prihvaćeno, pa bi se pojedine predmnjeve odnosile i na druge grane prijevoza ako je to logično moguće, npr. štrajk, isključenje s rada, obustava ili sprječavanje rada, umanjenje obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak, nedovoljno ili manjkavo pakiranje ili označivanje. Naravno, neki iznimni slučajevi primjenjivi su samo na pomorski prijevoz, npr. "spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili imovine na moru," "pogibelji, opasnosti ili nezgode mora" tipični su pomorski iznimni slučajevi.

Nacrt konvencije posebno spominje devijaciju za vrijeme pomorskog prijevoza. Propisano je da prijevoznik nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci uzrokovano skretanjem broda s puta poduzetim radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života (ili imovine) na moru (ili bilo kojeg drugog razumnog skretanja broda s puta).

U pogledu prijevoza na palubi, propisano je da se stvari mogu prevoziti na palubi broda jedino ako: (a) takav prijevoz zahtijeva pravo koje se primjenjuje ili administrativna pravila, ili se (b) stvari prevoze u kontejnerima na palubi (koji su prilagođeni provozu tereta na palubi), ili je (c) u slučajevima koji nisu pokriveni točkama (a) i (b) prijevoz na palubi u skladu s običajima i praksom na tržištu.

## 5. GRANICE ODGOVORNOSTI I GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

U ovom trenutku nisu predviđeni iznosi ograničenja odgovornosti. Zaključeno je da ne bi bilo primjereno predvidjeti iznose ograničenja u ovom stadiju rada na izradi konvencije. Kao i u svim suvremenim konvencijama, obračunska jedinica biti će *posebno pravo vučenja* kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi koji će biti navedeni u ovom članku bit će konvertirani u nacionalnu valutu države u skladu s vrijednosti na dan presuđenja ili dan sporazuma stranaka. Vrijednost nacionalnih valuta, u odnosu na *posebna prava vučenja* države ugovarateljice koja je član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunana u skladu s metodom procjene koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond na dan upita za tu operaciju i transakciju. Vrijednost nacionalne

valute, u odnosu na *posebna prava vučenja*, države ugovarateljice koja nije član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunana na način kako to odredi ta država (čl. 64(4)).

Kao ni Haško-visbijska pravila, ni Nacrt konvencije ne definira što pojam “*package*” podrazumijeva. Može se pretpostaviti da sastavljači nisu imali namjeru odstupati od značenja koji je taj pojam dobio u primjeni Haško-visbijskih pravila. Problem koji se nametnuo razvojem prijevoza u paletama i kontejnerima jest čine li paleta ili kontejner *package*, tj. hoće li kontejner ili paleta biti kriterij za ograničenje odgovornosti ili individualni komadi koji su spremljeni u kontejneru ili paleti. Taj je problem riješen Haško-visbijskim pravilima, isto rješenje sadržavaju i Hamburška pravila, a usvaja ga i Nacrt konvencije. Kad se stvari prevoze u kontejneru, koleta ili druge jedinice tereta označene u odredbama ugovora kao koleta u kontejneru smatraju se koletom ili jedinicom tereta. Ako nisu označene, stvari u kontejneru smatraju se jedinicom tereta (čl. 64(3)).

Deklariranje veće vrijednosti stvari moguće je ako krcatelj prirodu i vrijednost stvari deklarira prije ukrcaja i ako to bude uneseno u prijevozu ispravu ili elektronički zapis i ako je veća vrijednost od iznosa ograničenja odgovornosti propisanog u konvenciji utvrđena sporazumom između prijevoznika i krcatelja. Nedoumica u pogledu te odredbe, koju iznose sastavljači Nacrta konvencije, može se sažeti u pitanje zašto bi instrument omogućivao sporazum prijevoznika i krcatelja oko mogućnosti povisivanja granice odgovornosti. Naime, ako bi prijevoznik “želio” povisiti granicu svoje odgovornosti, nije jasno zašto bi za to trebao postojati sporazum s krcateljem, tj. koja bi bila svrha tog sporazuma.<sup>55</sup>

Slijedom mnogobrojnih novosti koje Nacrt konvencije uvodi, i u dijelu koji uređuje ograničenje odgovornosti očituju se te novine.

Za razliku od aktualnih konvencija iz područja pravnog reguliranja prijevoza stvari morem, kojima se propisuje da je prijevoznikova odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari ograničena, Nacrt konvencije koristi se formulacijom: *prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza prema ovoj konvenciji je ograničena*. Naime, Nacrt konvencije uz dobro poznate obveze prijevoznika u odnosu na brod i postupanje sa stvarima ima i posebno propisanu odgovornost za pružanje informacija i uputa. Iz toga proizlazi i njegovo pravo na ograničenje odgovornosti i u slučaju štete nastale korisniku prijevoza zbog nepružanja in-

<sup>55</sup> Slično tumači i M. Huybrechts, *Limitation of liability and of actions*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 370-381.



formacija i uputa. Isto kao i kod neispunjenja ostalih prijevoznikovih obveza, povreda obveze nepružanja informacija ili uputa, odnosno odgovornost za njihovo nepružanje, a time i pravo na ograničenje odgovornosti nastaje ako se dokaže da je upravo gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta nastalo zbog povrede tih prijevoznikovih obveza. Pretpostavljamo da će i prilikom gubitka prava na ograničenje odgovornosti biti relevantna prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza nepružanja potrebnih informacija i uputa.

Sljedeća novina u konvencijskom tekstu u usporedbi s aktualnim instrumentima u ovom području uvrštena je zbog prilagodbe specifičnom polju primjene. Naime, uređuje se pitanje ograničenja odgovornosti u slučaju ako prijevoznik ne može utvrditi jesu li stvari izgubljene ili oštećene (ili je zakašnjenje u isporuci nastalo) za vrijeme pomorskog dijela prijevoza ili za vrijeme prijevoza koji je prethodio ili slijedio iza pomorskog. Tada će se primijeniti najviša granica odgovornosti koju predviđaju prinudne odredbe međunarodne konvencije koje uređuju drugu granu prijevoza.

U posebnoj članku uređuje se odgovornost za zakašnjenje (čl. 65.). Odgovornost za ekonomski gubitak uzrokovan zakašnjenjem ograničena je na iznos ekvivalentan vozarini koja se plaća za zakašnjenje stvari. Ukupni iznos prema tom članku ne može prijeći granicu koja je utvrđena prema čl. 64(1) u pogledu potpunog gubitka stvari.

Odredba o gubitku prava na ograničenje odgovornosti sadržana je u čl. 66. Nacrta konvencije: *Ni prijevoznik ni bilo koja druga osoba navedena u čl. 19. neće imati pravo ograničiti svoju odgovornost ako tužitelj dokaže da su gubitak ili oštećenje u vezi sa stvarima ili povreda prijevoznikovih obveza prema ovoj konvenciji uzrokovani osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.* Uređuje se također gubitak prava na ograničenje odgovornosti kod zakašnjenja, a do gubitka prava na ograničenje odgovornosti također dolazi *ako tužitelj dokaže da je zakašnjenje u isporuci nastalo osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.*

Ta odredba koja govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti nije u potpunosti podudarna s korespondirajućim odredbama Haško-visbijskih i Hamburških pravila. Uz već spomenute novine, dodano je "... uzrokovano osobnim djelom ili propustom osobe..." Nesumnjivo je da riječ "osobno" (osobnim djelom ili propustom) otežava strani tereta da prijevoznika liši povlastice



ograničenja odgovornosti.<sup>56</sup> Također, bit će vrlo teško prijevozniku uskratiti pravo na ograničenje odgovornosti, budući da će unaprijed biti potrebno dokazati osobnu namjeru prijevoznika ili njegov osobni propust, tj. neće biti dovoljno dokazati namjeru ili grubu nepažnju radnika ili osoba koje djeluju u njegovo ime.<sup>57</sup>

U svom komentaru, sastavljači Nacrta konvencije<sup>58</sup> ističu da formulacija “prijevoznikova osobna krivnja” zahtijeva postojanje nekog oblika propusta rukovodstva kompanije. Uz to, ne smatra se nužnim navoditi detaljniji opis o kakvom se propustu treba raditi. Tetley<sup>59</sup> objašnjava da dodavanje riječi *personal* znači da će tužitelj biti siguran da će sud odbiti ograničenje odgovornosti jedino ako on dokaže da je upravo uprava (menadžment) kompanije djelovala s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. S druge strane, djelo ili propust prijevoznikovih radnika, kao npr. zapovjednika ili posade, ne može rezultirati gubitkom prava na ograničenje odgovornosti, bez obzira na to u kojoj se mjeri očituje njihova namjera ili bezobzirnost.

U praksi se najčešće osporava pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju neprijavljenog prijevoza tereta na palubi.<sup>60</sup> Za taj specifični problem Nacrt konvencije u čl. 26(4) propisuje da ako postoji izričit sporazum prijevoznika i krcatelja kako će se stvari prevoziti ispod palube, prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornost za štetu na stvarima koja je isključivo nastala zbog njihova prijevoza na palubi. Norma istog sadržaja, a nešto drugačije stilizacije postoji u Hamburškim pravilima (čl. 9. st. 4.).

Može se očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti i u slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su prema prijevoznikovu znanju bile razumno potrebne ili važne za krcatelja za vršenje njegova prava nadzora. Posebno se ističe u čl. 29. da te informacije moraju biti pravodobne i potpune. To je, uz pravo nadzora, svojevrsna novina u konvencijskom uređenju, pa će važnu ulogu u njihovoj interpretaciji imati sudska praksa i pravna znanost.

<sup>56</sup> *Ibid.*

<sup>57</sup> W. Tetley, *Comments on the Draft Instrument on Transport Law*, website <http://tetley.law.mcgill.ca/unctad.htm> at number 84.

<sup>58</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc*, p. 39, o.c. u bilješki 25.

<sup>59</sup> W. Tetley, *Comments on the Draft Instrument on Transport Law*, o.c. u bilješki 57.

<sup>60</sup> Tako zaključuje M. Huybrechts, koji tumači sudska praksu belgijskih sudova. M. Huybrechts, o.c. u bilješki 55.

## 6. PRIJEVOZNE ISPRVE I ELEKTRONIČKI ZAPISI

Pojam "teretnica" u Nacrtu konvencije nigdje se ne spominje,<sup>61</sup> ali definiran je pojam "prijevozna isprava" (čl. 1. t. n), koji znači ispravu izdanu prema ugovoru o prijevozu od prijevoznika ili izvršitelja koja dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu ili dokazuje sadržaj ugovora o prijevozu. Napravljena je distinkcija između prenosive (negocijabilne) isprave (*negotiable transport document*) i neprenosive isprave (*non-negotiable transport document*) te su predviđena posebna pravila za te dvije skupine isprava.<sup>62</sup> Posljedica je toga da se na teretnicu na ime (*straight bill of lading*) primjenjuju pravila o neprenosivim ispravama (*non-negotiable transport documents*).

Elektronički zapis znači informaciju u jednoj ili više poruka izdanu elektroničkim putem na temelju ugovora o prijevozu od prijevoznika ili izvršitelja koji dokazuju da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu i dokazuju ugovor o prijevozu.

Poglavlje 9. uređuje prijevozne isprave i elektroničke prijevozne zapise. Propisano je da je poslije isporuke stvari prijevozniku ili izvršitelju pošiljatelj ovlašten zahtijevati izdavanje prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa koji dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari. Određuje se i sadržaj informacija u svezi sa stvarima koje trebaju biti u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom prijevoznom zapisu. Ovaj članak uglavnom korespondira s odredbama Haških i Hamburških pravila. Propisuje se da prijevoznu ispravu mora potpisati prijevoznik ili osoba koju prijevoznik na to ovlasti. Elektronički prijevozni zapis uključuje elektronički potpis prijevoznika ili osobe ovlaštene od prijevoznika. Taj elektronički potpis mora identificirati potpisanog i uključuje prijevoznikovu autorizaciju elektroničkog prijevoznog zapisa. Nedostatak jednog ili više podataka sadržanih u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom zapisu ili njihova netočnost ne utječe na valjanost prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa (čl. 40.).

<sup>61</sup> Ocjenjuje se da je velik napredak u tome što je postojeće pomanjkanje unificiranosti prava povezanog s teretnicom izbjegnuto. Prevladava shvaćanje da će tržišna funkcija te isprave biti ostvarena i kroz novi način reguliranja prijevoznih isprava.

<sup>62</sup> Nacrt konvencije donosi njihove definicije. Prenosiva prijevozna isprava znači prijevoznu ispravu koja sadržava stilizaciju "po naredbi" ili "prenosivo" ili drugu prikladnu stilizaciju iz koje se prepoznaje da stvari trebaju biti predane po naredbi krcatelja, primatelja ili donositelja. Za razliku od toga, neprenosiva prijevozna isprava znači ispravu koja se ne može označiti kao prenosiva prijevozna isprava.

Uvrštena je i nova odredba prema kojoj ako podaci u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom zapisu ne identificiraju prijevoznika, ali upućuju na to da su stvari ukrcane na brod ime kojeg je navedeno, tada se presumira da je upisani vlasnik broda prijevoznik. Upisani vlasnik broda može osporiti tu presumpciju ako dokaže da je brod izdan u zakup, a time je prenesena ugovorna odgovornost za prijevoz stvari na identificiranog zakupoprimalatelja. Ako registrirani vlasnik ospori presumpciju da je prijevoznik, tada je zakupoprimalatelj za vrijeme prijevoza presumirani prijevoznik na isti način kao što je to registrirani vlasnik.<sup>63</sup>

Nacrt konvencije uređuje pitanje dokaznog učinka prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Prijevozna isprava ili elektronički zapis koji dokazuje primitak stvari predstavlja: (a) predmnjevu do protudokaza o preuzimanju stvari kako su opisane i (b) neoborivi dokaz o preuzimanju stvari kako su opisane ako je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis prenesen na treću osobu koja je djelovala u dobroj vjeri oslanjajući se na opis stvari u njoj.

## 7. ELEKTRONIČKA TRGOVINA

Ideja o budućem projektu ovog novog instrumenta potekla je upravo od UNCITRAL-ove radne grupe za elektroničku trgovinu (*UNCITRAL Working Group on Electronic Commerce*), a središnji je cilj bila potreba i poželjnost međunarodne kodifikacije teretnice.<sup>64</sup> Sredinom devedesetih prošlog stoljeća to tijelo imalo je na programu rada "elektronifikaciju" prenosivih prijevoznih isprava (*documents of title*).<sup>65</sup> Zaključeno je da općenito "virtualizacija" prenosivih prijevoznih isprava nije moguća zbog oblika i funkcije koju imaju papirnat

<sup>63</sup> Mišljenje koje je prevladalo na Radnoj skupini za izradu Nacrta konvencije jest da ta odredba rješava važan problem koji mora biti obrađen u konvenciji, ali da to pitanje zahtijeva dodatno istraživanje u pogledu ostalih mogućih oblika iskorištavanja broda. Stoga odredbu koja je formulirana u opisanom obliku Radna skupina ne smatra zadovoljavajućom i ona je stavljena u zagrade te će se rasprava o njezinu sadržaju nastaviti.

<sup>64</sup> Opširnije: P. Jones, The electronic bill of lading in negotiable form. A contribution from the UNCITRAL Working Group on Electronic Commerce to the UNCITRAL Draft Convention on Transport Law, June 25, 2003, [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=107](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=107).

<sup>65</sup> To su isprave koje identificiraju osobu koja je ovlaštena izvršavati prava inkorporirana u toj ispravi; u slučaju neprekinutog lanca indosiranja ta osoba zadnji je donositelj ili osoba na koju glasi teretnica (indosat), a u slučaju bjanko isprave, ona je njezin držatelj.

isprave. Funkcija teretnice u papirnatom obliku u velikoj je mjeri povezana sa samim obilježjima papirnatih isprava kao takve. Rezultat toga je da se mogućnost upotrebe elektroničke teretnice ne može temeljiti na jednostavnoj primjeni prava koje se primjenjuje na teretnice u papirnatom obliku. U slučaju prijenosa prava i mogućih obveza (ustup, novacija, pristup i drugo) mora biti jasno koja su prava i obveze u to uključene. To je iznimno važno u slučaju kad se prema nacionalnom pravu pravo vlasništva prenosi odnosno proizlazi iz tog prijenosa prava. Međutim, došlo se i do spoznaje da se materijalna funkcija prenosive prijevozne isprave može ugraditi i u strukturu elektroničke poruke i time omogućiti očuvanje njezine materijalne i formalne uloge. U različitim UNCITRAL-ovim publikacijama upozoravalo se na taj pristup poznat pod nazivom *functional equivalent approach*. On je baziran na analizi svrhe i funkcija tradicionalnog papirnato oblika te kako tu svrhu i funkcionalnost ispuniti kroz tehnološke mogućnosti elektroničke trgovine.<sup>66</sup> U pogledu negocijabilnosti teretnice, iz tog *functional equivalent approach* proizlaze brojna pitanja. Ziel<sup>67</sup> ističe da iako su funkcije teretnice dobro poznate u trgovačkoj praksi, njezini su pravni temelji, međutim, daleko od uniformnosti. Otvorena su pitanja koja su točno prava i obveze krcatelja, primatelja i posrednog držatelja teretnice. Ovdje dosta toga nije propisano i temelji se na poslovnoj i sudskoj praksi. Postojeće pomorske konvencije uglavnom su ograničene na pitanja odgovornosti i usredotočene na samog prijevoznika. Sadržaj ostalih pravnih odnosa prema ugovoru o pomorskom prijevozu stvari određen je ugovornim odredbama i nacionalnim pravom koje se primjenjuje, uključujući i različite običaje i praksu na tržištu. Taj nedostatak u ujednačenosti prava zamijećen je kao važna zapreka u razvoju elektroničke trgovine u prijevoznom pravu.

Preporučeno je da se u preambuli novog instrumenta na jasan način utvrdi da je upravo jedan od njegovih ciljeva ukloniti zapreku za širu upotrebu elektroničkih transakcija, usvajanjem relevantnih načela *UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996*. Jedan od načina za postizanje tog cilja jest jednostavno definirati riječ "isprava" (*document*) uključivanjem u njegovu definiciju informacije sadržane na bilo kojem mediju. Takva definicija pokrivala bi infor-

<sup>66</sup> UNCITRAL's website: [www.uncitral.org/en-indeks.htm](http://www.uncitral.org/en-indeks.htm). Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996).

<sup>67</sup> G. J. van der Ziel, Survey on History and Concept, UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its Impact on Multimodal Transport, *Transportrecht* 7-8 (2004), p. 275-278.

macije sadržane u elektroničkim zapisima kao i one napisane na papiru. Takav pristup smatra se boljim putem. Međutim, široko rasprostranjeno mišljenje koje još uvijek postoji, a prema kojem "isprava" znači papir, dovodi do toga da se različiti izrazi upotrebljavaju za ugovore zaključene elektroničkim putem ili evidentirane u obliku poruke (zapisa) razmijenjenog elektroničkim putem. Izraz "elektronički zapis" (*electronic record*) izabran je kao sredstvo ili medij za neutralan izraz.<sup>68</sup> *Contract particulars* izabran je kao prikladan izraz koji znači bilo koju informaciju u svezi s ugovorom o prijevozu ili stvari sadržanom u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom zapisu.

Poglavlje 2. Nacrta konvencije: Elektronička komunikacija nastoji stvoriti pravni temelj za uporabu isprava koje su nužne za razvoj elektroničke trgovine. Time je praksi dana mogućnost da se oslobodi papirnatih isprava i da se uvedu elektroničke isprave.<sup>69</sup> Nacrt konvencije primjenjivat će se na sve ugovore o prijevozu, uključujući i one koji su sklopljeni elektroničkim putem. U čl. 5. posebno se govori o uporabi i učinku elektroničke komunikacije. Propisano je da bilo koji podatak koji se nalazi u prijevoznoj ispravi u skladu s tom konvencijom može biti zabilježen ili razmijenjen uporabom elektroničke komunikacije umjesto prijevozne isprave pod uvjetom da za izdavanje i uporabu elektroničkog prijevoznog zapisa postoji izravan ili neizravan pristanak prijevoznika i krca-telja. Izdavanje, kontrola ili prijenos elektroničkog prijevoznog zapisa ima isti učinak kao izdavanje, držanje ili prijenos prijevozne isprave.

Nacrt konvencije propisuje pravila o korištenju elektroničkog zapisa (čl. 6.). Upotreba negocijabilnog elektroničkog prijevoznog zapisa mora se odvijati u skladu s predviđenom procedurom u pogledu a) izdavanja i prijenosa zapisa, b) osiguranja zaštite integriteta elektroničkog prijevoznog zapisa i c) načina na koji imatelj elektroničkog zapisa mora dokazati da je imatelj zapisa.

Čl. 7. Nacrta konvencije pokriva još jednu važnu situaciju, a to je ako je prenosiva prijevozna isprava izdana i prijevoznik i držatelj se sporazumiju da zamijene tu ispravu prenosivim elektroničkim prijevoznim zapisom. Tada: a) držatelj mora predati prijevozniku prenosivu prijevoznju ispravu ili sve izdane isprave ako ih je više izdano, b) prijevoznik mora izdati držatelju prenosivi

<sup>68</sup> Opširnije: P. Jones, A New Transport Convention - Rules of Procedure that govern use of electronic communications, March 23, 2004, [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=108](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=108).

<sup>69</sup> Opširnije: P. Jones, A New Transport Convention - How are Rules of Procedure adopted by a private party binding on third parties? April 21, 2004, [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=111](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=111).

elektronički prijevozni zapis koji uključuje izjavu da je on izdan kao supstitucija za prenosivu prijevoznu ispravu, c) prenosiva prijevozna isprava prestaje imati bilo kakav učinak ili vrijednost.

Isto tako, ako je prenosivi elektronički prijevozni zapis izdan i prijevoznik i držatelj se sporazumiju da zamijene taj elektronički prijevozni zapis prenosivom prijevoznom ispravom: a) prijevoznik mora izdati držatelju, u zamjenu za taj elektronički prijevozni zapis, prenosivu prijevoznu ispravu koja uključuje izjavu da je ona izdana kao supstitucija za prenosivi elektronički prijevozni zapis i b) nakon te zamjene, elektronički prijevozni zapis prestaje imati bilo kakav učinak ili vrijednost.

## 8. PRAVO NADZORA

Sa stajališta prijevoza stvari morem jedna je od najvažnijih novina u Nacrtu konvencije normiranje prava nadzora. Definirana je "nova" osoba, to je strana koja ima nadzor (*controlling party*). Time je promovirana i nova ovlast, a to je pravo nadzora (*right of control*). Za razliku od drugih prijevoznih konvencija, pravo nadzora nije do sada bilo normirano u pomorskim konvencijama.<sup>70</sup>

Primjena u pomorskim prijevozima teretnice, i praksa koja se razvila njezinom uporabom, bila je razlog što se u prošlosti u pomorskim konvencijama nije osjećala potreba za normiranjem tog prava (ovlasti). Danas je situacija u pomorskim prijevozima drukčija. U velikom broju trgovačkih odnosa uporaba prenosive prijevozne isprave rapidno opada ili čak potpuno nestaje. Zbog toga, normiranje prava nadzora, koje je po svojoj prirodi prenosivo s osobe na osobu, može imati korisnu ulogu u razvoju elektroničke trgovine i komunikacija upravo kad prenosivi ili elektronički zapis nije upotrijebljen.<sup>71</sup>

Pod tim pravom razumije se ovlast strane tereta davati prijevozniku upute u svezi sa stvarima za vrijeme njegove odgovornosti, tj. za vrijeme dok su stvari pod njegovim nadzorom. Pravo davati prijevozniku upute uključuje odnosno

<sup>70</sup> Nešto što se može nazvati ekvivalentom prava nadzora sadržano je u *Jedinstvenim pravilima vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvenciji (CIM '80)* i *Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom iz 1956. (CMR)*, a također i naš PZ u čl. 514. koji uređuje prijevoz stvari morem uz izdavanje teretnog lista propisuje davanje određenih uputa prijevozniku u kojima se pronalaze elementi prava nadzora.

<sup>71</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc, o.c.* u bilješci 25, p. 67.



sadržava sljedeće ovlasti: 1. davati ili mijenjati upute u pogledu stvari koje ne znače promjenu ugovora o prijevozu,<sup>72</sup> 2. zahtijevati isporuku stvari prije njihova dolaska na odredište, 3. umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom,<sup>73</sup> i 4. sporazumjeti se s prijevoznikom o izmjeni ugovora o prijevozu (čl. 54. i 55.).<sup>74</sup>

Konstatacija koja se logično nameće jest da pravo nadzora ima učinak samo ako je prijevoznik obvezan slijediti upute strane koja ima nadzor. Slijedom toga pojavljuje se pitanje postoji li uvijek prijevoznikova obveza slijediti upute strane koja ima nadzor i uopće o kakvim je uputama riječ.<sup>75</sup>

Kao što je već istaknuto, u vršenju prava nadzora mogu se razlikovati dvije skupine uputa, one koje su bitne za uobičajeni nadzor nad stvarima, i koje ne predstavljaju izmjenu ugovora. Pravilo je da je prijevoznik dužan slijediti tu vrstu uputa. Druga skupina uputa su one koje znače svojevrsnu izmjenu

<sup>72</sup> Primjer za tu vrstu uputa, koja je inače uobičajena u redovitom prijevoznom poslu, jest npr. davanje uputa da se stvari prevoze na određenoj temperaturi ili isporuče u točno određeno vrijeme ugovorenog dana i sl. Ta ovlast ima obilježja uobičajenih instrukcija tijekom prijevoza, koje ulaze u okvir ugovorom utanačenih obveza stranaka.

<sup>73</sup> Pravo zahtijevati isporuku stvari prije njihova dolaska na odredište i pravo "zamijeniti" primatelja, to jest imenovati drugu osobu koja će biti primatelj, a koja može biti i sama strana koja ima nadzor, vrlo su bitni za prodavatelja stvari, ali npr. i za banku koja ima pravo zalogu na stvarima. Prodavatelju stvari koji nije naplatio prodajnu cijenu vrlo je važna ovlast da može zadržati nadzor nad stvarima ili može izvršiti pravo obustave isporuke prema ugovoru o prodaji. Znači, isporuka stvari prije dolaska na odredište (za vrijeme putovanja) može između ostalog omogućiti prodavatelju da spriječi dolazak stvari u posjed primatelja, ako npr. ovaj nije podmirio svoju obvezu i platio prodajnu cijenu. Pravo zamijeniti primatelja omogućuje prodavatelju ili banci da odredi drugu osobu (njega samog ili njegova agenta, novog kupca itd.) kao novog primatelja u zamjenu za izvornog primatelja, a sve s ciljem zaštite odnosno osiguranja njegovih tražbina.

<sup>74</sup> Ovlast sadržana u čl. 55. sporazumjeti se s prijevoznikom oko izmjena odnosno odstupanja od postojećeg ugovora vrlo je važna i za stranu tereta i za stranu broda. Ta ovlast zapravo znači da osoba koja ima pravo nadzora (*possessor of the instruction right*) postaje prijevoznikov ugovorni pandan (suugovaratelj) za vrijeme prijevoza, a ta je ovlast s velikim reperkusijama jer tom ovlašću strana koja ima nadzor stječe potpunu kontrolu nad stvarima koje se prevoze.

<sup>75</sup> G. Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* u bilješci 12, vrlo plastično opisuje da je slijediti upute dio prijevoznikova "proizvoda", a to je prijevoz, i upute kao takve ulaze u račun odnosno funkciju prijevoza.

ili dopunu ugovora o prijevozu. U dva slučaja propisano je da je prijevoznik dužan izvršiti upute koje imaju obilježje izmjene ugovora o prijevozu, točnije strana koja ima nadzor ovlaštena je zahtijevati isporuku stvari prije njihova dolaska na odredište i umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. može zamijeniti primatelja drugom osobom. Riječ je o uputama koje se smatraju nužnima za prodavatelje kako bi nastavili nadzor nad stvarima prema ugovoru o prodaji, u slučaju kad nisu plaćene od kupca. Međutim, postoje i druge upute koje imaju učinak izmjene ili dopune ugovora. Posebnu pozornost izaziva ta skupina uputa jer se prema temeljnim načelima obveznog prava izmjena ili dopuna ugovora u pravilu tretira kao tzv. *two-sided matter* i treba biti rezultat sporazuma obiju stranaka. Zbog toga je unutar CMI-a pokrenuta intenzivna rasprava o tom pitanju. Izraženo je stajalište da te odredbe u onoj mjeri u kojoj daju pravo strani koja ima nadzor, u situaciji kad se prijevoznik ne slaže s primljenim uputama, znače proširivanje nesigurnosti, kao ustupak za vrlo mali napredak.<sup>76</sup> Istican je i prigovor da se u pogledu prava nadzora pomorski prijevoz ne može uspoređivati s ostalim oblicima prijevoza. Smatralo se da je velik teret stavljen pred prijevoznike, pa je u čl. 57. propisano "umjerenije" rješenje.<sup>77</sup>

Prijevozniku je osigurana svojevrsna zaštita od "upletanja" u njegov posao vršenjem prava nadzora. Propisano je, između ostalog, da davanje uputa ne smije ometati normalno djelovanje prijevoznika, a Nacrt konvencije također se bavi troškovima i eventualnim gubicima koji mogu nastati vršenjem prava nadzora.<sup>78</sup> Vrlo je bitno naglasiti da odredbe povezane s ovlašću davati upute prijevozniku nisu prinudne pravne prirode. To se može zaključiti interpreta-

<sup>76</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc, o.c. u bilješci 25, p. 71.

<sup>77</sup> Oponenti takvih shvaćanja smatrali su da i druge prijevozne konvencije imaju slična rješenja te ona u primjeni ne stvaraju nikakve poteškoće. Osim toga, bitno je da pravo nadzora neće moći dugo ostati rijetko rabljeno pravo zbog njegove važne uloge u razvoju elektroničke trgovine u pomorskim prijevozima.

<sup>78</sup> Propisano je da davanje uputa ne smije prouzročiti dodatne troškove ili gubitke prijevozniku ili bilo kojoj osobi koja ima neki interes nad stvarima koje se prevoze na istom putu. Ako se razumno može očekivati da bi mogla nastupiti jedna od opisanih okolnosti, prijevoznik nije u obvezi slijediti upute. U slučaju da su dodatni gubitak ili troškovi nastali u vršenju prava nadzora, strana koja ima nadzor dužna ih je nadoknaditi. Isto tako, ako prijevoznik razumno može očekivati da će izvršavanje uputa prouzročiti dodatne troškove, gubitak ili oštećenje, ali usprkos tome spreman je slijediti upute, tada je prijevoznik ovlašten zahtijevati osiguranje dodatnih troškova od strane koja ima nadzor u iznosu koji se razumno može očekivati za te dodatne troškove, gubitak ili oštećenje.

cijom odredbi čl. 60.<sup>79</sup> Razlog je jasan: pravo nadzora i njegova prenosivost čisto su dispozitivne prirode i prinudne odredbe u ovom slučaju ne bi bile primjerene.<sup>80</sup> Zbog toga Nacrt konvencije ostavlja strankama mogućnost da svojim sporazumom ograniče ili isključe mogućnost prenošenja prava kontrole. Ako su izdani prijevozna isprava ili elektronički zapis, bilo koji sporazum stranaka o tom pitanju mora biti sadržan u toj ispravi.

## 9. KOAGENTNOST ODREDBI O ODGOVORNOSTI I ZNAČENJE UGOVORNIH UTANAČENJA STRANAKA

Kao i aktualne pomorskopravne konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem, i Nacrt konvencije sadržava posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kogentnost odredbi o odgovornosti, ali i općenito propisuju slučajevi u kojima je ograničena sloboda ugovaranja.<sup>81</sup>

Osim ako je drugačije propisano ovom konvencijom, bilo koja ugovorna odredba smatrat će se nevažećom ako: a) izravno ili neizravno isključuje ili ograničuje obveze prijevoznika ili pomorskog izvršitelja predviđene ovom konvencijom, b) izravno ili neizravno isključuje ili ograničuje odgovornost prijevoznika ili pomorskog izvršitelja za kršenje bilo koje obveze predviđene ovom konvencijom. Odredba kojom se zabranjuje ustupanje koristi od osiguranja stvari prijevozniku,<sup>82</sup> po uzoru na postojeće konvencije, uvrštena je i u ovaj instrument. Eventualno postojanje takvog utanačenja Nacrt konvencije proglašuje nevažećim (čl. 94(1)(c)).

<sup>79</sup> Bitni elementi prava nadzora nisu dio prinudnog prava, zaključuje i G. Ziel, The UN-CITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, o.c. u bilješci 12, a to je izričito navedeno i u *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc*, o.c. u bilješci 25, p. 72.

<sup>80</sup> Strana koja ima nadzor može imati razlog, odnosno u određenoj situaciji želi ograničiti pravo prijenosa prava nadzora ili u određenom slučaju onemogućiti njegov transfer. Isto tako prijevoznik može htjeti isključiti mogućnost zahtijevati isporuku stvari za vrijeme putovanja ili strankama iz bilo kojeg razloga ne mora uvijek kolidirati mogućnost zamjene primatelja drugom osobom.

<sup>81</sup> Poglavlje 20. Nacrta konvencije sadržava spomenute odredbe *Validity of contractual stipulations*.

<sup>82</sup> Nacrt konvencije uvrštava uz prijevoznika i osobe nabrojene u čl. 19., a to su: bilo koji izvršitelj, bilo koja druga osoba, uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i zastupnike.

Novina je u konvencijskom uređenju da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na “zaštitu” krcatelja od eventualnih dispozicija prijevoznika koje bi bile poduzete na štetu krcatelja.<sup>83</sup> Propisano je da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju, ograničuju ili povisuju obveze ili odgovornost za kršenje bilo koje obveze krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor, držatelja ili osoba navedenih u čl. 34.<sup>84</sup>

Svrha je spomenute odredbe da se zabrani “narušavanje” uspostavljene ravnoteže između ugovornih strana koju instrument nastoji osigurati, a koja bi mogla biti poduzeta ne samo na štetu strane tereta već i strane broda.

Prvi put se u materiji uređivanja odgovornosti za prijevoz stvari morem izravno propisuju i obveze te odgovornost krcatelja (poglavlje 8.),<sup>85</sup> strane koja ima nadzor (poglavlje 11.) te primatelja (poglavlje 10.). Zbog toga se, analogno tome, u odredbi koja govori o ograničenju slobode ugovaranja propisuje i zabrana derogiranja odredbi o odgovornosti i strane tereta. Također, time se izravno osigurava i stvarna ravnopravnost ugovornih stranaka jer Nacrt konvencije propisuje obveze i odgovornosti jednih i drugih, a isto tako proglašuje nepostojećim i nevažećim ugovorna utanačenja kojima bi se isključivala ili ograničavala odgovornosti svih stranaka koje sudjeluju u pravnom poslu prijevoza stvari morem.

Nacrt konvencije, kao i Haška pravila, dopušta da se ugovorom o prijevozu može isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja za prijevoz živih životinja, osim ako se dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nastalo zbog radnje ili propusta prijevoznika, pomorskog izvršitelja ili osoba za djela ili propuste kojih prijevoznik odgovara, učinjenih bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

Također, identično odredbama Haških pravila, ne dolazi do primjene zabrana zaporki neodgovornosti, odnosno prijevoznik i pomorski izvršitelj mogu

<sup>83</sup> To je svojevrsna novost u uređivanju prijevoza stvari morem, jer je jedan od glavnih razloga donošenja postojećih pomorskopравnih konvencija bila upravo zaštita strane tereta od ugovornih utanačenja kojima bi prijevoznik sebe oslobađao od odgovornosti ili umanjivao svoju odgovornost u odnosu na ono što je odredbama konvencije propisano.

<sup>84</sup> Opširnije o osobama na strani tereta *supra*, 3.3.

<sup>85</sup> Hamburška pravila imaju također poseban dio (dio III) u kojem je uređena odgovornost krcatelja, a koji uz opće pravilo o odgovornosti sadržava još posebna pravila o opasnoj robi. Međutim, odredba Nacrta konvencije o tom pitanju znatno je šira i sveobuhvatnija.

isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za prijevoz stvari za koje priroda, njihovo stanje ili okolnosti i uvjeti poslovanja pod kojima se prijevoz treba izvršiti razumno opravdavaju poseban sporazum, pod uvjetom da se oni ne tiču uobičajenih (redovitih) trgovačkih tereta u tijeku redovitog trgovačkog poslovanja te da nije izdana niti treba biti izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis.

Novina u pravnom reguliranju pomorskog prijevoza stvari jesu i posebne odredbe o ugovorima o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contracts*) unutar odredbi o ništavosti ugovornih utanačenja (čl. 95.). Propisano je da ako se na tu vrstu ugovora primjenjuju odredbe ove konvencije, ugovorom se mogu predvidjeti veće ili manje dužnosti, prava, obveze i odgovornosti od onih koje predviđa Konvencija za ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka, i to bilo da su sklopljeni u pisanom obliku ili elektroničkom obliku, pod uvjetom da ugovor sadržava jasnu odredbu o tome da derogira odredbe Konvencije.

## 10. PRAVO NA TUŽBU

Nacrt konvencije uključuje odredbe o pravu na tužbu (čl. 67.). Odredba je sastavljena u alternativnom obliku, jer o njezinu sadržaju nije postignuta suglasnost. Prema varijanti A, pravo tužiti prijevoznika ili izvršitelja isključivo pripada ugovornim strankama, krcatelju ili primatelju. Međutim, propisano je da ta ovlast pripada i bilo kojoj osobi na koju je krcatelj ili primatelj prenio svoje pravo ili koja je stekla pravo prema ugovoru o prijevozu subrogacijom prema nacionalnom pravu koje se primjenjuje, kao osiguravatelj, u mjeri u kojoj je osoba pravo koje je stekla prijenosom ili subrogacijom oštećena povredom ugovora o prijevozu.

Varijanta B tog članka predviđa da bilo koje pravo u svezi s ugovorom o prijevozu može ostvariti bilo koja osoba koja ima pravni interes prema bilo kojoj obvezi koja nastaje u izvršavanju ugovora, ako je ta osoba pretrpjela gubitak ili oštećenje.

Propisani zastarni rok, kao u Haškim pravilima, iznosi godinu dana. Propisano je da je prijevoznik oslobođen odgovornosti prema toj konvenciji ako sudski ili arbitražni postupak nije pokrenut unutar roka od jedne godine. Postoji analogna odredba i s obzirom na zastaru tužbe prema strani tereta. Propisano je da je krcatelj oslobođen svake odgovornosti prema poglavlju 8.

te konvencije (to poglavlje uređuje krcateljeve obveze) ako sudski ili arbitražni postupak nije pokrenut u roku od jedne godine. Rok zastare počinje teći na dan predaje cijelog tereta ili u slučaju kad nije predan na posljednji dan kada je stvari trebalo predati. Dan s kojim vrijeme zastare počinje teći nije uključen u to razdoblje. Osoba protiv koje je postavljen zahtjev može u svako vrijeme unutar vremena zastare produžiti to vrijeme pisanom izjavom tužitelju. Taj rok može se ponovo produžiti drugom izjavom ili izjavama (čl. 71.). To rješenje podudarno je s Haško-visbijskim i Hamburškim pravilima.

Nacrt konvencije sadržava i odredbe o tužbi za naknadu od treće osobe. Tužba za naknadu štete od treće osobe koja se smatra odgovornom može se podnijeti i nakon proteka zastarnog roka propisanog Konvencijom ako se podnese unutar roka koji dopušta pravo koje se primjenjuje u mjestu gdje je pokrenut spor. U pogledu dopuštenog vremena, točnije njegova računanja, postoji alternativna odredba. Varijanta A budućeg stavka b) čl. 72. sastavljena je po uzoru na Hamburška pravila i predviđa da dopušteno vrijeme ne može biti kraće od devedeset dana računajući od kada osoba koja podnosi takvu tužbu za naknadu bilo (i) podmiri zahtjev ili (ii) od dana kad joj je uručen sudski poziv u postupku koji se protiv nje vodi. Varijanta B predviđa devedeset dana računajući otkad (i) osoba koja podnosi tužbu za naknadu podmiri zahtjev ili je (ii) donesena konačna presuda protiv koje se više ne može ulagati pravni lijek, koja se odnosi na osobu koja je podnijela tužbu za obeštećenje.

Novost u poglavlju kojim se uređuje rok za tužbu jest odredba o tužbi protiv zakupoprimalatelja. Propisano je da ako upisani vlasnik broda ospori presumpciju da je on prijevoznik, tužba protiv zakupoprimalatelja može se podnijeti i nakon proteka roka od godine dana ako se podnese unutar roka koji dopušta pravo koje se primjenjuje u državi u kojoj je pokrenut spor ili u roku od 90 dana počevši od dana kad je registrirani vlasnik a) dokazao da je brod bio u zakupu u vrijeme prijevoza i b) identificirao zakupoprimalatelja.

U pogledu sudbenosti Nacrt konvencije govori o tužbama protiv prijevoznika i tužbama protiv pomorskog izvršitelja. Propisano je da u sudskim sporovima protiv prijevoznika koji se odnose na prijevoz stvari prema ovoj konvenciji tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar sudbenosti kojeg se nalazi jedno od sljedećih mjesta: (a) sjedište tuženika; ili (b) ugovorom predviđeno mjesto preuzimanja stvari; ili ugovorom predviđeno mjesto isporuke stvari; ili (c) luka u kojoj su stvari prvi put ukrcane na brod ili luka u kojoj su stvari konačno iskrcane s broda, ili (d) bilo koje mjesto dodatno označeno u tu svrhu u prijevoznoj



ispravi ili elektroničkom prijevoznom zapisu. U pogledu sudskih sporova protiv pomorskog izvršitelja propisano je da u sporovima koji se odnose na prijevoz stvari prema ovoj konvenciji tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar sudbenosti kojeg se nalazi jedno od sljedećih mjesta: (a) sjedište pomorskog izvršitelja; ili (b) mjesto gdje su stvari preuzete od pomorskog izvršitelja i mjesto gdje je izvršitelj stvari isporučio.

## 11. MULTIMODALNI PROBLEM I ODNOS PREMA DRUGIM KONVENCIJAMA

Multimodalni aspekt Nacrta konvencije ocijenjen je kao najsloženije pitanje u čitavoj dosadašnjoj raspravi o instrumentu. Središnje je pitanje treba li se instrument primjenjivati jedino na pomorski dio prijevoza ili i na dijelove prijevoza koji prethode prijevozu morem ili slijede za njim. Afirmativni odgovor na ovo pitanje zastupaju oni delegati koji se zalažu za postizanje tzv. "multimodalnog ideala", a njegov je cilj jedinstveni režim odgovornosti koji bi se primjenjivao na sve prijevozne grane.<sup>86</sup>

Usprkos snažnoj potpori za multimodalno polje primjene, sve delegacije nisu uvjerene da će to biti riješeno. *Door-to-door* pristup prihvaćen je kao radna hipoteza, ali minimalno je uključen u supstantivne odredbe Nacrta konvencije, i to radi zaštite funkcioniranja kopnenog prijevoza.<sup>87</sup> Opće je shvaćanje također da sukob s drugim unimodalnim konvencijama treba izbjeći. Dodatno, CMI je primarno smatrao da treba urediti odnosno regulirati pomorske prijevozne ugovore prema kojima bi kopneni prijevoznici imali beneficiju zaštite, tzv. *himalaya protection*.<sup>88</sup>

Teoretski odgovornost izvršitelja, tj. prijevoznika iz drugih prijevoznih grana moguće je urediti prema trima različitim konceptima odgovornosti: jedinstvenom, mrežastom i ograničenom mrežastom, a sva su tri i analizirana kao mogućnosti za uređenje odgovornosti u novom instrumentu.

<sup>86</sup> G. Ziel, *Multimodal aspects*; *Il Diritto Marittimo* 106 (2004) 3, p. 907-916.

<sup>87</sup> Tako objašnjava G. Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, o.c.* u bilješci 12.

<sup>88</sup> *Ibid.*

Prema jedinstvenom režimu odgovornosti, ista se pravila trebaju primjenjivati za bilo koji gubitak ili oštećenje, bez obzira na to gdje su gubitak ili oštećenje nastali i bez obzira na ulogu konkretnog tuženika u prijevoznom poslu. Tako ako do oštećenja stvari dođe za vrijeme prijevoza cestovnim prijevozom u Europi, strana tereta mogla bi tužiti izvršitelja - kamionskog prijevoznika (kao stranu kod koje je za vrijeme prijevoza došlo do oštećenja stvari) ili ugovornog prijevoznika s kojim je sklopila ugovor prema instrumentu, a to bi zamijenilo CMR (kao regionalnu konvenciju koja bi se primjenjivala na odgovornost cestovnog prijevoznika).

Jedinstveni režim odgovornosti ima neupitne prednosti, iz perspektive onih koji redovito rade s međunarodnim multimodalnim pošiljkama, a one su u jedinstvenosti i predvidivosti režima odgovornosti. Složeno pitanje kada je i kako štetna radnja nastala minimizirano je, a rezultat toga je pojednostavnjivanje odštetnih postupaka. Svi tuženici bili bi odgovorni prema istim pravilima i eliminiralo bi se nastojanje da se tuži onaj tuženik koji odgovara po strožim uvjetima odnosno prema višim granicama odgovornosti. Suprotno od toga, osnovni nedostatak mrežastog sustava je nemogućnost predviđanja režima odgovornosti i mogućih rizika jer se unaprijed prilikom sklapanja ugovora ne može znati u kojem će dijelu prijevoznog puta štetna radnja nastati i koji će se režim odgovornosti primijeniti. Naravno, sa stajališta kopnenih prijevoznika, koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz, jedinstveni režim odgovornosti smanjio bi ujednačenost i predvidivost.

Nacrt konvencije nastoji uspostaviti sustav koji će biti što je moguće više ujednačen s "mrežastim sustavom", međutim, dosta ograničen u odnosu prema potpunom mrežastom sustavu.

Znači, u pogledu prava koje se primjenjuje UNCITRAL-ova radna skupina odlučila je da se primjenjuju različita pravila na unimodalne ugovore o prijevozu morem s jedne strane i na multimodalne (pomorske) ugovore s druge strane. Nacrt konvencije sadržava samo jedan "sklop" odnosno sustav pravila vezanih uz ugovore o prijevozu stvari koja se odnose na pomorske ugovore o prijevozu koji uključuju i prijevoze koji se uz prijevoz morem odvijaju i drugim prijevoznim putem.

Za prevladavanje sukoba s drugim konvencijama Nacrt konvencije propisuje pravilo koje govori o rješavanju sukoba konvencija (čl. 27.). Propisano je da će, ako postoje odredbe međunarodne konvencije prema uvjetima kojih se ona

primjenjuje na sve ili neke prijevoznikove radnje na temelju ugovora o prijevozu za vrijeme tog razdoblja (npr. za vrijeme prijevoza stvari cestom) i koja sadržava posebne norme o prijevoznikovo odgovornosti, ograničenju odgovornosti, roku za tužbu i od kojih se ne može odstupiti sporazumom stranaka, bilo uopće ili na štetu krcatelja, odredbe te konvencije imati prednost pred odredbama ove konvencije u mjeri u kojoj su one obvezne. Ako je u tom slučaju npr. kopneni prijevoznik izravno tužen kao izvršitelj prema Nacrtu konvencije, materijalno pravo koje će se primijeniti odnosno režim odgovornosti koji će se primijeniti bit će onaj koji predviđa konvencija o kopnenom prijevozu koja se u tom slučaju primjenjuje.<sup>89</sup>

Nacrt konvencije naknadno je dorađen i uvrštene su posebne odredbe relevantne za pitanje prava koje se primjenjuje u slučaju kad se mjesto nastanka štetne radnje može lokalizirati kao i u slučaju kada to nije moguće.

U slučaju “nelokalizirane štetne radnje” pravila Nacrta konvencije koja se odnosne na pomorski prijevoz i uglavnom su utemeljena na Haško-visbijskim pravilima primjenjivat će se i na prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima i putovima.

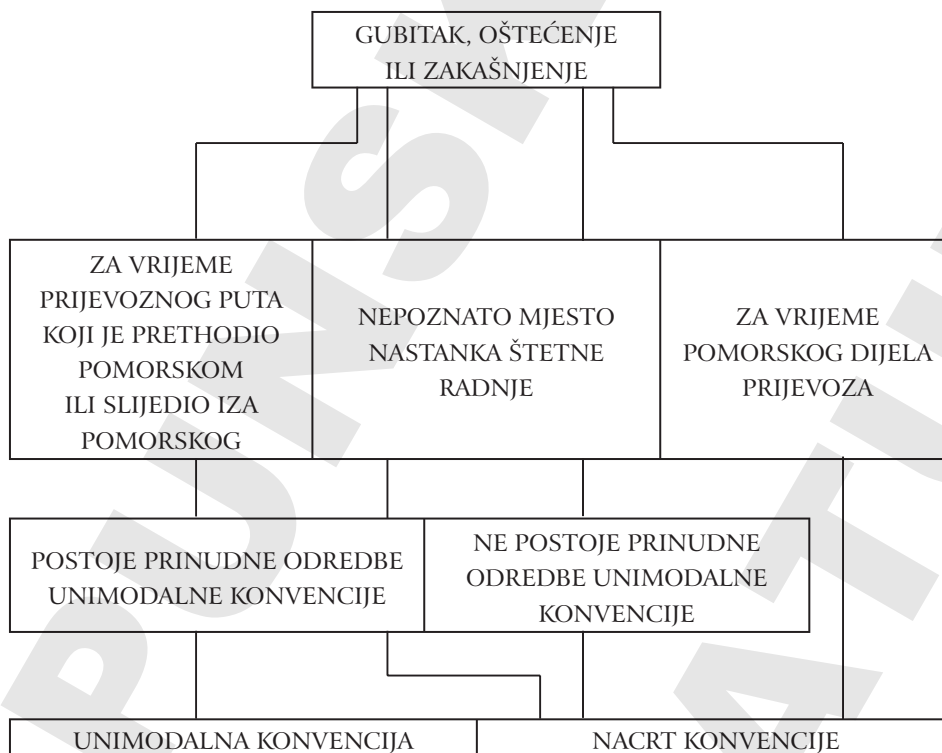
Instrument će jedino biti “nadmješten”, odnosno neće se primjenjivati u slučaju kad postoji konvencija koja sadržava prinudne odredbe za neku drugu prijevoznju granu, a ne pomorski prijevoz, i ako je nesporno da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastali isključivo za vrijeme tog dijela prijevoza (npr. kopnenog).

To znači da će, ako je štetna radnja nastala za vrijeme prijevoza morem i prijevoza npr. kopnom ili ako se ne može dokazati u kojem je dijelu prijevoznog puta nastala, ovaj instrument prevladati i on će se primjenjivati na čitav dio prijevoznog puta, tzv. “od vrata do vrata”. Ta se odredba jednostavnije može prikazati sljedećim dijagramom.

---

<sup>89</sup> Međutim, taj međunarodni prinudni režim za kopneni prijevoz primjenjuje se jedino u Europi i ograničeno u Južnoj Americi. Unatoč tome moguće je uključiti *Paramount* klauzulu i u ugovore prema kojima kopneni prijevoznici pružaju svoje usluge izvan Europe.

MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVORE O PRIJEVOZU  
OD “VRATA DO VRATA” (DIJAGRAM MREŽASTOG SUSTAVA  
PREMA NACRTU KONVENCIJE)



Može se zaključiti da tzv. “multimodalni problem” nije riješen u potpunosti, ali uvođenjem mrežastog sustava taj problem nije niti uvećan, tj. to se pitanje nije dodatno zakompliciralo. Ostaju brojne nedoumice koje su utvrđene i koje postoje nakon donošenja Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Mrežasti sustav u teorijskim je raspravama obično ocijenjen kao vrlo kompliciran i antikomercijalan. Ističe se da korisnik prijevoza unaprijed, znači prilikom sklapanja ugovora, ne može znati s kakvom odgovornošću može računati. Naime, nije sigurno u kojem će dijelu prijevoznog puta eventualna štetna radnja nastati te hoće li se to moći utvrditi, a samim time hoće li ova konvencija biti “nadmještena” drugom konvencijom koja sadržava prinudne odredbe za vrstu prijevoza za vrijeme kojeg je štetna radnja nastala.

Najveći prigovori mrežastom sustavu odgovornosti odnose se na one dijelove puta kad se stvari nalaze u skladištima ili kad se štetna radnja dogodi u

fazi prekrćavanja. Tim režimom odgovornosti ne bi bile pokrivena ni štete od zakašnjenja koje nastanu u tijeku mješovitog prijevoza, a za koje se ne bi moglo utvrditi u kojoj su fazi puta nastale.<sup>90</sup> U tim slučajevima, znači kad je nepoznato mjesto nastanka štetne radnje primjenjivao bi se instrument.

Komentatori Nacrta konvencije posebno ističu da se taj predloženi mrežni sustav odnosi jedino na odredbe koje su izravno povezane s odgovornošću prijevoznika, uključujući i ograničenje odgovornosti i rokove za tužbu. Odredbe u drugim konvencijama koje mogu indirektno utjecati na odgovornost nisu od utjecaja. Također, mnogo drugih prinudnih odredbi koje se primjenjuju na kopneni prijevoz ne pokriva ugovore koje regulira Nacrt konvencije zato što su oni izravno specijalizirani za kopneni prijevoz i njihova primjena na ugovore ovog tipa bila bi neprikladna i mogla bi prouzročiti konfuziju.<sup>91</sup>

## 12. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Pravna regulativa koja uređuje prijevoz stvari morem na međunarodnoj razini u potpunosti ne zadovoljava unifikacijske ciljeve te u određenim pitanjima pravno uređenje suvremenih uvjeta pomorskog poslovanja i pomorskog prijevoznog prava. Puna uniformnost te suvremena rješenja nastoje se ostvariti novom međunarodnom konvencijom. Njezina su rješenja suvremena i kompromisna. Njima se nastoji postići nekoliko važnih ciljeva: preuzeti dobra rješenja postojećih konvencija, a time i zadržati sudsku i poslovnu praksu koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. S druge strane uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila radi udovoljavanja suvremenim zahtjevima koje nameću novonastali pravni odnosi u prijevoznim poslovima.<sup>92</sup> Nadalje, iznimno

<sup>90</sup> V. Filipović, Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*, XIV (1976), br. 2, str. 1-10.

<sup>91</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document.doc*, o.c. u bilješci 25, p. 22.

<sup>92</sup> Npr. elektroničke prijevozne isprave i elektronička trgovina te općenito elektronička razmjena podataka zahtijevaju da se ta pitanja riješe odnosno da se omogući korištenje novih tehnologija i u pravnim poslovima prijevoza stvari morem. Činjenica da u suvremenoj trgovačkoj i pomorskoj praksi ugovorni prijevoznik u pravilu nikada osobno ne izvršava sve obveze prema ugovoru o prijevozu, već gotovo svi prijevoznici danas podgovaraju s drugim društvima izvršavanje posebnih aspekata ili dijelova prijevoznog posla nameće potrebu pravnog reguliranja odgovornosti osoba koje faktično izvršavaju neku od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu.

važan cilj koji se želi postići tim najnovijim pokušajem unifikacije jest prilagoditi sustav odgovornosti pomorskog prijevoznika ostalim prijevoznim granama.

Uz pokušaj prilagodbe pomorskog prijevoza ostalim prijevoznim granama, to novo međunarodno vrelo ne zanemaruje osobitosti pomorskog prijevoza u odnosu prema drugim prijevoznim granama te mnogobrojnim specifičnim pomorskopравnim institutima koji su u praksi afirmirani dugogodišnjom primjenom. U normiranju načela odgovornosti učinjene su stilske promjene i dorada u smjeru modernije nomotehničke izvedbe konvencijskih odredbi. U uređivanju pitanja oslobađanja prijevoznika od odgovornosti Nacrt konvencije polazi od načelno jedinstvenog normiranja pravila koja će biti primjenjiva u prijevoznom pravu općenito. Međutim, u situacijama u kojima stvarne razlike između pomorskog prijevoza i ostalih grana prijevoza uvjetuju različita pravna rješenja, utvrđena su i posebna pravila. Najtipičniji primjer su pojedini iznimni slučajevi koji su mogući samo u pomorskom prijevozu. To su ujedno i podudarna rješenja s Haškim pravilima. Nacrt konvencije ne predviđa kao ekskulpacijski razlog nautičku pogrešku, pa je takvo rješenje podudarno s Hamburškim pravilima.

Najveća novina sa stajališta uređenja pomorskog prijevoza stvari jest uvođenje prava nadzora. To pravo odnosno ovlast te osoba koja ga ima (strana koja ima nadzor), kao ni posebne odredbe u vezi s obilježjima prava nadzora, obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor te prijenos prava i obveza nisu bili predviđeni aktualnim pomorskopравnim konvencijama. To je svakako rješenje koje odgovara suvremenim uvjetima odvijanja pomorskog prijevoza stvari. Upotreba teretnice u prijevozu stvari rapidno opada. Procjenjuje se da se danas u svijetu otprilike 70% ukupnog prijevoza stvari brodom odvija bez izdavanja teretnice. Zbog toga je najveća važnost njegova normiranja po-najprije u tome što kroz pravilnu uporabu prava nadzora najvažnija stvarno-pravna funkcija prenosive prijevozne isprave može i bez izdavanja te isprave biti zaštićena. Kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosive isprave u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka. Strana nadzora sada je u poziciji u kojoj je držatelj teretnice, pa se očekuje da nacionalna prava, pa tako i naše pravo, pridodaju pravu nadzora te njegovu prijenosu iste posljedice u smislu prijenosa vlasništva koje sada ima prijenos teretnice.

Nacrt konvencije ne uvjetuje svoju primjenu s obzirom na tip prijevoznih isprava koje su izdane te s obzirom na činjenicu je li uopće prijevozna isprava izdana. Nastoje se stvoriti pravni temelji za uporabu isprava koje su nužne za



razvoj elektroničke trgovine. Time je praksi dana mogućnost da se oslobodi papirnatih isprava i da se uvedu elektroničke isprave. Instrument će se primjenjivati i na ugovore o prijevozu koji su sklopljeni elektroničkim putem.

Nacrt konvencije sadržava niz dispozitivnih odredbi, stranke se mogu sporazumjeti da će neku od prijevoznikovih obveza izvršiti krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj ili će biti izvršeni u njihovo ime, nadalje, određivanje trajanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti primarno je "ugovorna stvar," stranke također odlučuju hoće li biti izdana prijevozna isprava ili ne i sl., a to su sve brojne novosti u odnosu prema aktualnim pomorskopравnim konvencijama.

Općenito, može se zaključiti da je jasno izražena potreba modernizacije međunarodnog prava vezanog uz prijevoz stvari morem. Nacrt konvencije u tekstu u kojem se sada nalazi može poslužiti kao dobar temelj za raspravu o tome. Vrlo je opsežan i uključuje mnogo novina, a o velikom broju ključnih pitanja može se reći da je postignuta odgovarajuća razina konsenzusa.

Ocjenjuje se da politička budućnost modernizacije pravnog uređenja pomorskog prijevoza na temelju Nacrta konvencije obećava. Dvije važne države koje uvode (ili namjeravaju uvesti) jednostrano zakonodavstvo, Narodna Republika Kina i SAD, aktivno sudjeluju u savjetovanjima o njegovoj izradi. Također, ostale velike trgovačke i pomorske zemlje poput Japana učinile su isto i podržale UNCITRAL-ova nastojanja. Europske zemlje su podijeljene. Neke su pozitivno ocijenile čitav projekt, neke su se postavile neutralno zbog toga što neke vlade žele najprije završiti unutarnje konzultacijske procese. Negativno se očitovala Njemačka.<sup>93</sup>

Međutim, rad na izradi buduće konvencije nije završen, slijedi detaljnija analiza određenih odredbi te kritika pojedinih predloženih rješenja s prijedlozima za njihovo poboljšanje. Također, očekuje se da će pojedine odredbe biti jasnije strukturirane i formulirane.

Njezina nova i suvremena rješenja zahtijevaju detaljnu znanstvenu raščlambu. Osobito će zanimanje izazvati npr. norme o pravu nadzora, izvršitelju, problematika primjene konvencije na multimodalne prijevoze, znači, pod određenim uvjetima, i na prijevoze drugim prijevoznim granama, a ne samo pomorskim prijevozom, rješavanje problema sukoba s konvencijama koje uređuju kopneni prijevoz i sl. Cilj istraživanja provedenog u ovom radu

<sup>93</sup> G. Van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, o.c.* u bilješci 12.

crpi svoj supstrat iz konvencijskih odredbi bez obzira na okolnost je li riječ o međunarodnom instrumentu koji će privući pristajanje velikog broja država u kratkom vremenu ili će, poput Hamburških pravila ili Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu, imati drugačiju sudbinu.

U ovom trenutku još je uvijek preuranjeno s određenim stupnjem vjerojatnosti iznositi bilo kakvu predikciju o tome kad će ova konvencija biti usvojena, a još manje kad će stupiti na snagu i doći u primjenu.<sup>94</sup> Dapače, na ključna pitanja, kao što su je li dovoljno izbalansirana između tradicionalnih rješenja na koje su stranke prijevoznih ugovora naviknute i suvremenih jasno strukturiranih i sadržajno dobro osmišljenih odredbi, a time dovoljno elastična da ne izazove previše otpora, hoće li dati velik doprinos pojednostavljenju i harmonizaciji pojedinih pravnih pravila u ovom području, hoće li uopće zaživjeti međunarodna unifikacija tzv. *door to door* prijevoza i sl., moći će se odgovoriti tek nakon donošenja njezina konačnog teksta te cjelovitih analiza pojedinih pitanja koje su još uvijek malobrojne. Uz mnoga vrlo pozitivna i dapače nužna rješenja, koja bi se gotovo sigurno dobro uklopila u regulaciju ne samo pomorskog prijevoza već i prijevoza drugim prijevoznim granama, a time bitno pridonijela harmonizaciji prava prijevoza stvari, opravdano se može pretpostaviti i što će biti glavne poteškoće u njezinu eventualnom stupanju na snagu. To je ponajprije problem koji je nedvojbeno već sada utvrđen a odnosi se na primjenu instrumenta i na kopnene prijevoznike zbog njegova *door to door* polja primjene. Mrežasti sustav odgovornosti zbog svoje kompliciranosti te neuspjeha Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu ostavlja opravdanu sumnju u to hoće li silan napor koji se ulaže u izradu tog instrumenta doživjeti sličnu sudbinu.

<sup>94</sup> Nacrt konvencije sada je na drugom čitanju koje se očekuje završiti na 18. zasjedanju Radne grupe u studenom 2006. godine. Uslijedit će treće čitanje, nakon toga objavit će se konačni tekst Nacrta konvencije. Ako se taj postupak završi tijekom 2007. godine, usvajanje novog instrumenta UNCITRAL Commission predviđa se 2008. godine, <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>.

## Summary

Vesna Skorupan \*

**DRAFT CONVENTION ON CARRIAGE OF GOODS  
(WHOLLY OR PARTLY) (BY SEA)**

*The most important provisions of the Draft Convention on Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea) and their comparison with the solutions of the current conventions which regulate carriage of goods by sea are analyzed. Different points of view and opposing arguments emphasized during the creation of this most recent unification instrument are pointed out.*

*Provisions in the field of application, the carrier's liability, and particular exoneration reasons are examined in detail. The object of the examination are also recent solutions in respect of defining and prescribing the liability of the performing party and the controlling party as persons who are directly involved in carriage business. Other important innovations are pointed out, which are legal regulation of transport documents and electronic records, electronic communication and the right of control. The article also deals with the limitation of liability and the loss of the right to limitation, as well as cogency of provisions on limitation as important issues which affect the regime of the carrier's liability. The multimodal problem of the field of application is also analyzed, as well as the relation of this instrument towards other conventions which regulate carriage of goods.*

*The Draft Convention attempts to regulate in a comprehensive and contemporary manner the question of liability for damage from the contract of carriage of goods by sea. Its codification rules are contemporary and compromising. Numerous provisions from the existing international conventions which regulate carriage of goods by sea are adopted in order to retain case law which is established and acceptable to the parties. New institutes are introduced and the existing rules changed in order to satisfy contemporary conditions of maritime activities. Advantages which are expected to be achieved by this new instrument are presented, but the solutions which could present obstacles in its entry into force and incorporation into the regulation of carriage of goods by sea on the international level are also presented.*

*Key words: carriage of goods, carriage by sea, multimodal carriage, carrier's liability, Draft Convention on Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea)*

---

\* Vesna Skorupan, Ph. D., assistant, Adriatic institute of the Croatian academy of arts and sciences, Frane Petrića 4/1, Zagreb

## Zusammenfassung

Vesna Skorupan \*\*

ENTWURF EINES ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE BEFÖRDERUNG  
VON GÜTERN (GÄNZLICH ODER TEILWEISE) (AUF SEE)

*In der vorliegenden Arbeit werden die Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs über die Beförderung von Gütern (gänzlich oder teilweise) (auf See) analysiert und zugleich mit den Regelungen gemäß den aktuellen Übereinkommen zum Gütertransport auf See verglichen. Es wird auf unterschiedliche Standpunkte und gegensätzliche Argumente Bezug genommen, die im Laufe der Erarbeitung dieses neuesten Vereinheitlichungsinstruments vorgebracht wurden. Die Bestimmungen zum Anwendungsbereich, zur Haftung des Verfrachters und zu einzelnen entlastenden Gründen werden sorgfältig untersucht. Geprüft werden auch neuere Lösungen hinsichtlich der Definition und Vorschriften zur Haftung des Verfrachters und der die Verfügungsgewalt übenden Person als Personen, die unmittelbar am Beförderungsgeschäft beteiligt sind. Es wird auch auf andere wichtige Neuerungen verwiesen wie etwa die rechtliche Regelung der Transportdokumente und elektronischer Aufzeichnungen, elektronischer Kommunikation und der Kontrollrechte. Desweiteren wird eingegangen auf wesentliche Fragen, die die Gestaltung der Haftung des Verfrachters beeinflussen wie Haftungsbeschränkungen und den Verlust des Beschränkungsrechts sowie die Stimmigkeit der Haftungsbestimmungen. Es wird auch das Problem des multimodalen Anwendungsbereichs und das Verhältnis zwischen diesem Instrument und anderen die Beförderung von Gütern regelnden Übereinkommen behandelt.*

*Der Übereinkommensentwurf ist bemüht, die Frage der Schadenshaftung aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg umfassend und zeitgemäß zu regeln. Die Kodifizierungsregeln sind modern und auf Kompromissen begründet. Es werden zahlreiche Bestimmungen aus den bestehenden internationalen Übereinkommen, die den Seetransport von Gütern regeln, übernommen, um die Rechtsprechung, die sich eingebürgert und als für die Parteien annehmbar erwiesen hat, beizubehalten. Es werden neue Institute eingeführt und bisherige Regeln geändert, um den modernen Anforderungen des Seebetriebs gerecht zu werden. In dieser Arbeit werden die von diesem neuen Instrument erhofften Vorteile geschildert, es wird aber auch auf Lösungen hingewiesen, die mit*

---

\*\* Dr. Vesna Skorupan, Assistentin am Adria-Institut der Kroatischen Akademie der Wissenschaften und Künste, Frane Petrića 4/1, Zagreb

*Inkrafttreten und internationaler Einbeziehung in die Regulierung des Gütertransports auf See Schwierigkeiten bereiten könnten.*

*Schlüsselwörter: Beförderung von Gütern, Seetransport, multimodaler Transport, Haftung des Verfrachters, Entwurf eines Übereinkommens über die Beförderung von Gütern (gänzlich oder teilweise) (auf See)*





**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA PREMA NACRTU KONVENCIJE  
O PRIJEVOZU STVARI  
(U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM)**

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF,  
znanstveni suradnik  
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti  
i umjetnosti

UDK 347.795.3 : 347.447  
341.24 : 347.795.3  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 15.02.2007.  
Prihvaćeno za tisak: 11.04.2007.

*Raščlanjuju se odredbe o odgovornosti u novom Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem). Ukazuje se na različite prijedloge i dvojbe njezinih sastavljača u svezi konvencijskog normiranja pojedinih pitanja, te se uspoređuju rješenja Nacrta konvencije sa rješenjima postojećih konvencija kojima je uređen prijevoz stvari morem. Analiziraju se odredbe koje govore o principu odgovornosti, teretu dokazivanja i podijeljenoj odgovornosti. Govori se i o ograničenju odgovornosti i gubitku prava na ograničenje odgovornosti, te o kognitivnosti odredbi o odgovornosti kao važnim pitanjima koja utječu na režim prijevoznikove odgovornosti. Predmet proučavanja su i recentna rješenja u pogledu opsega odgovornosti, odgovornosti izvršitelja i osoba za koje prijevoznik odgovara, a ukazuje se i na druge važne novine u pravnom uređenju trajanja odgovornosti i ekskulpacijskih razloga. Obraduje se i multimodalni problem primjene konvencije, te njezin odnos prema drugim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari.*

*Nacrt konvencije nastoji na sveobuhvatan i suvremen način urediti pitanje odgovornosti za štetu iz ugovora o prijevozu stvari morem. Njegova kodifikacijska pravila su suvremena i kompromisna. Prihvaćaju se brojne odredbe iz postojećih međunarodnih konvencija kojima je uređen prijevoz stvari morem, radi zadržavanja sudske prakse koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. Uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila s ciljem udovoljavanja suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja. Temeljna je osobina Nacrta konvencije težnja za novim, suvremenim normativnim izričajima i rješenjima, koja su u radu analizirana.*

**Ključne riječi:** *Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), princip odgovornosti, opseg odgovornosti, razdoblje odgovornosti, ekskulpacijski razlozi, ograničenje odgovornosti, multimodalni prijevoz.*

## 1. UVOD

Rezultat unifikacijskog rada na pravnom uređenju prijevoza stvari morem do danas je postojanje više instrumenata,<sup>1</sup> a time i više različitih sustava odgovornosti. Pored toga, neke države pristupaju novim međunarodnim aktima, a istovremeno ne otkazuju ranije međunarodne sporazume, uz to, neke države nisu ratificirale niti jednu konvenciju, pa primjenjuju domaće pravo ili nacionalno pravo kombinira razne odredbe aktualnih međunarodnih instrumenta. Posljedica spomenutih okolnosti je da je prijevoz stvari morem danas podijeljen u osam pravnih sustava odgovornosti.<sup>2</sup> Ta činjenica stvara konfuziju i dovodi do nezadovoljavajuće situacije sa stajališta unifikacijskih ciljeva. Uz to, neupitna je činjenica da je međunarodne instrumente, kao i domaće propise potrebno neprestano osuvremenjivati i pratiti zahtjeve koje nameće brzi razvoj najrazličitijih pravnih odnosa koji nastaju u prijevoznim poslovima.

Nezadovoljni ovakvim stupnjem unifikacije pomorskog prijevoza stvari koji se nerijetko naziva i najprepoznatljivijim pravnim poslom i općenito institutom čitave pomorske djelatnosti, stručnjaci Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL) zatražili su od Međunarodnog pomorskog odbora – *Comité Maritime International* (u nastavku CMI) da istraži i prikupi informacije o postojećoj praksi i pravu koje se primjenjuje u području međunarodnog prijevoza stvari morem. CMI je u svibnju 1998. osnovao Međunarodnu radnu skupinu za pitanja prijevoznog prava (*International Working Group on Issues of Transport Law*). U skladu s dobro uhodanom praksom CMI-a ova radna skupina je putem anketnog upitnika zatražila mišljenje o konkretnim problemima pravnog uređenja prijevoza stvari morem i postojećoj praksi. Mnoga nacionalna udruženja očitovala su se na ovaj upitnik, a radna skupina analizirala je njihove odgovore i utvrdila koja pitanja trebaju biti raspravljena na prvom sastanku Međunarodnog pod-odbora za ujednačavanje prava pomorskog prijevoza stvari

<sup>1</sup> Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. poznatija kao Haška (u nastavku ovog rada Haška pravila); Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924. usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine (u nastavku ovog rada Haško-Visbijska pravila); Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., potpisan je u Briselu 21. prosinca 1979., a stupio je na snagu 14. veljače 1984. (u nastavku ovog rada SDR protokol); Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine (u nastavku ovog rada Hamburška pravila).

<sup>2</sup> To su: 1. Haška pravila, 2. Haško-Visbijska pravila, 3. Haško-Visbijska pravila i SDR Protokol, 4. Haška pravila ozakonjena u nacionalnim propisima bez ratifikacije ili pristupanja, 5. Haško-Visbijska pravila i SDR Protokol ozakonjeni u nacionalnim propisima bez ratifikacije ili pristupanja protokolima, 6. Haška pravila nisu ozakonjena u bilo kojoj formi, pa se primjenjuje domaće pravo osim ako pravila međunarodnog privatnog prava o rješavanju sukoba zakona drugačije ne određuju, 7. Hamburška pravila, 8. Nacionalno pravo kombinira razne odredbe Haških pravila, Haško-Visbijskih pravila, SDR Protokol, Hamburških pravila, te druge neujednačene domaće odredbe.

- *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC) koji je Izvršni odbor CMI-a osnovao u studenom 1999.<sup>3</sup> Pitanje odgovornosti nije bilo uključeno u razmatranje ali je ubrzo postalo jasno da projekt treba proširiti, te obuhvatiti i ovo najvažnije pitanje. O pitanju odgovornosti ISC je prvi puta raspravljao u lipnju 2000.<sup>4</sup> Sugerirano je da je potrebno raspraviti treba li režim odgovornosti proširiti i na razdoblje izvan pomorskog prijevoza. Snažna potpora za ovakav pristup izražena je na CMI-evoj konferenciji održanoj u Singapuru u veljači 2001.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>.

<sup>4</sup> Postavljeno je pitanje ne bi li to nepovoljno utjecalo na buduću ratifikaciju Hamburških pravila. Izvršni odbor CMI-a naglasio je činjenicu da je režim odgovornosti bit pomorskog prava i da bi uslijed toga praktički bilo nemoguće stvoriti dobro izbalansiran konvencijski tekst koji bi se mogao neovisno primijeniti ako pravila koja reguliraju odgovornost prijevoznika ne bi bila uključena. G. J. van der Ziel: *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, Transportredht*, 7-8 (2000) p. 265-277 ističe da je ovo vrlo osjetljiv problem usprkos općem političkom dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i odgovornost prijevoznika zastarjele, a UNCITRAL-ovom inicijativom za donošenjem Hamburških pravila, te njihovim stupanjem na snagu nije došlo do bitnijih promjena jer nije postignut odgovarajući stupanj prihvaćenosti Hamburških pravila koji bi bio potreban za njihovu široku primjenu. U međuvremenu je globalizacija i kontejnerizacija, a ponajprije internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije iz temelja promijenila ekonomske parametre u pomorskom prijevozu. Ni jedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno spomenute probleme. Ziel uočava da je realna prijetnja, odnosno opasnost od nastanka procesa deunifikacije i u tome što neke zemlje jednostrano uvode pomorsku legislativu ili se pripremaju za to. U ovim okolnostima UNCITRAL je imao političku hrabrost da više ne protežira "svoja" Hamburška pravila već umjesto toga zatraži od CMI-a da preispita postojeća pravila o odgovornosti.

<sup>5</sup> Potrebno je istaknuti da su postojali i raniji pokušaji međunarodne regulative kombiniranog prijevoza, te da ovo nije novi koncept. Značajna nastojanja ulažu se već desetljećima unutar međunarodnih pomorskopravnih krugova. Još davne 1913. na 11. CMI-ovoj konferenciji održanoj u Kopenhagenu raspravljalo se o *Draft International Code of Affreightment*, poglavito o pitanju kako urediti odgovornost prvog prijevoznika, prijevoznika koji slijede i posljednjeg prijevoznika. Čl. 50 toga nacrt instrumenta predviđao je da su svi prijevoznici odgovorni jedino za gubitak ili oštećenje stvari nastalih za vrijeme njihovog nadzora nad stvarima. Rad na ovom instrumentu nije nastavljen, a CMI nije razmatrao "door to door" transport slijedećih 40 godina. Ponovno razmatranje ovog pitanja potaknula je tzv. "kontejnerska revolucija", sredinom 60-tih godina 20. stoljeća. *International Institute for the Unification of Private Law* 1961. godine izradio je Nacrt konvencije koji je bio inspiriran uspješnim zaključivanjem rada na *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road* (u nastavku CMR). Na svojoj 28. konferenciji u Tokiju 1969. CMI je usvojio *Draft Convention on Combined Transports*, poznat kao "Tokijska pravila," a u njima je prihvaćen sustav tzv. mrežaste odgovornosti. Slijedećim nacrtom, "Rome Draft Convention on the Combined Transport of Goods", poznat kao "the Draft TCM Convention" iz 1971. predlagao se mrežasti sustav odgovornosti, a nacrt je imao i alternativne prijedloge od pooštavanja odgovornosti do potpunog ukidanja mrežastog sustava odgovornosti. Do rješenja na međunarodnom planu nije dolazilo, pa u praksi za pravni položaj poduzetnika multimodalnog prijevoza dominantni značaj imaju autonomna pravna vrela. Pokušaj autonomne kodifikacije predstavljaju Jedinствена pravila za ispravu mješovitog prijevoza Međunarodne trgovačke komore iz 1973. i Opći uvjeti za ispravu mješovitog prijevoza Međunarodnog pomorskog odbora iz 1973. Tu spadaju i modeli teretnice za mješoviti prijevoz pojedinih međunarodnih organizacija (poznate za "FIATA" i "BIMCO") i teretnice za mješoviti prijevoz pojedinih kontejnerskih operatera. Opširnije o tome D. Pavić, Rješavanje problema vrela prava za mješoviti (multimodalni) prijevoz na međunarodnom i na autonomnom polju, *Privreda i pravo* (1979) br. 9 str. 2-26. Uređenje kombiniranog prijevoza ponovno je postalo predmet razmatranja *United Nation Conference on Trade and Development* (u nastavku UNCTAD), a 1980. donijeta je *United Nations Convention on the International*

Započeo je rad na međunarodnom instrumentu koji će imati obilježja međunarodnog ugovora, te će modernizirati prijevozno pravo, uključiti dostignuća najnovije tehnologije, osobito elektroničku trgovinu,<sup>6</sup> te ukloniti uočene pravne teškoće u regulaciji međunarodnog prijevoza stvari morem. Dok je ovaj rad tekao činilo se da će CMI-ova nastojanja biti postignuta, kao i podrška od velikih trgovačkih država. U relativno kratkom razdoblju, CMI je vodio poslove na izradi opsežnog preliminarog nacrtu međunarodnog instrumenta.<sup>7</sup>

Nacrt je predstavljen od CMI-a UNCITRAL-u 11. studenog 2001., nakon njegovog prihvatanja od strane Izvršnog odbora na sastanku 7. prosinca 2001. Nakon toga, UNCITRAL je osnovao posebnu radnu skupinu (*Working Group III – Transport Law*) koja će razmatrati Nacrt, točnije pripremiti novi instrument. Unatoč, brojnih sastanaka i iscrpnih rasprava zaključeno je da je još uvijek određeni broj pitanja ostao otvoren za raspravu, a mnoge konkretne odredbe treba doraditi i razjasniti.<sup>8</sup> Središnji i najvažniji problem, koji je nedvojbeno utvrđen odnosi se na primjenu instrumenta (pod određenim uvjetima) i na kopnene, znači željezničke i cestovne prijevoznike, zbog njegovog *door to door* polja primjene, a što znatno otežava postizanje konačnog cilja, a to je dobro izbalansiran tekst instrumenta. Radna skupina je na svom zasjedanju u Beču od 28.11. do 9.12.2005. izradila posljednju verziju novog instrumenta pod nazivom Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) - *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]* (u nastavku ovog rada Nacrt konvencije).<sup>9</sup> Na zasjedanju održanom u Beču od 6. – 17. studenog 2006.<sup>10</sup> ovaj tekst Nacrta konvencije

*Multi-Modal Transport of Goods* (u nastavku Multimodalna konvencija). Međutim ova konvencija niti nakon punih 26 godina nije stupila na snagu, pa je izostala njezina primjena u praksi. U posljednjih desetak godina tempo deunifikacije režima međunarodnog prijevoza stvari morem porastao je i prouzročio znatnu zabrinutost ne samo CMI-a i UNCITRAL-a, već i ostalih međunarodnih organizacija. Opširnije: Stuart Beare: *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 306-315.

<sup>6</sup> Opširnije o uvjetima za razvoj elektroničke komunikacije u prijevozu stvari morem: P. Jones: *A New Transport Convention – a framework for E-Commerce?*, March 15, 2004., [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=114](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=114).

<sup>7</sup> Opširnije razmatranje preliminarne stadija izrade konvencije: V. Skorupan: *Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* vol. 57 (2007) br. 1, str. 7-60.

<sup>8</sup> The UNCITRAL Draft Convention – Governing Means Choosing. Can one draft, details, without first agreeing on the principles? *Fairplay Magazine*, March 20, 2003., at p. 28, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/articles/fairplay>.

<sup>9</sup> U tijeku pisanja ovog rada autorica koristi upravo ovu najnoviju verziju, također upućivanja na pojedine članke i poglavlja odnose se na verziju: *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Sixteenth session, Vienna, 28 November – 9 December 2005, A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 1-74.

<sup>10</sup> Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] Limitation of Carrier Liability, Note by the Secretariat, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.72, p. 1-8.

dopunjen je i izmijenjen u pogledu odredbi o ograničenju odgovornosti i u tom trenutku se sada nalazimo. Radna skupina nastavlja rad na budućem konvencijskom tekstu, a kratak osvrt na preliminarne stadije izrade ovog instrumenta svjedoči o tome koliko je napora, brojnih rasprava, te sučeljavanja različitih argumenata prisutno u njegovoj izradi.

U našoj pravnoj literaturi odredbe i rješenja sadržani u ovom najrecentnijem međunarodnom unifikacijskom instrumentu iz područja prijevoznog prava samo su djelomično obrađivane. Ne samo to, nego i u međunarodnoj pravnoj literaturi, to je vrlo recentna tema, o kojoj se zbog vrlo velike važnosti također očekuju iscrpne znanstvene rasprave, a one su još uvijek i u svijetu malobrojne.

Predmet ovog rada biti će središnje i najvažnije pitanje svake transportne konvencije, a to je kako je uređena prijevoznikova odgovornosti. Izvršit ćemo analizu sadržaja odredbi o prijevoznikovo odgovornosti, a provest će se i poredbena analiza određenih odredbi s analognim rješenjima aktualnih unifikacijskih instrumenata koji uređuju pomorski prijevoz stvari.

## 2. PRINCIP ODGOVORNOSTI

Nacrt konvencije donosi vrlo iscrpnu i detaljno razrađenu odredbu o principu prijevoznikove odgovornosti u kojoj se uz princip odgovornosti posebno govori o teretu dokazivanja, razlozima koji isključuju prijevoznikovu odgovornost, te se unutar istog vrlo opsežnog članka navode i pojedina pravila o prijevoznikovim obvezama.

Propisano je da prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i iz zakašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je (a) gubitak oštećenje ili zakašnjenje; ili (b) događaj koji je uzrokovao ili doprinio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju nastao za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe navedene u čl. 19.<sup>11</sup>

Dakle, gledano u cjelini norma je nešto drugačija po stilizaciji ili nomotehničkoj izvedbi od normi Haških i Hamburških pravila koje govore o principu odgovornosti. Odredba o principu odgovornosti je središnja i sigurno jedna od najvažnijih odredbi čitave konvencije, pa otuda neprocjenjiva važnost da upravo ona bude nomotehnički i sadržajno dobro postavljena. Zbog toga je korisno temeljito ju analizirati i usporediti s izričajem iz aktualnih konvencija (Haških i Hamburških pravila), s ciljem odgovora na pitanje radi li se samo o jezičnim razlikama ili su u pitanju i određene sadržajne razlike koje utječu na prijevoznikovu odgovornost.

<sup>11</sup> Opširnije o interpretaciji čl. 19 i krugu osoba za koje prijevoznik odgovara *infra t. 6.*



Haška pravila u čl. 3 propisuju obvezu prijevoznika prije i na početku putovanja upotrijebiti dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Prema čl. 4 st. 1 ukoliko je prijevoznik uspio s dokazom da je to učinio, oslobađao se odgovornosti za štetu na teretu uslijed stanja broda. Dakle, na prijevozniku je teret dokaza da nije propuštena dužna pažnja u izvršavanju njegovih obveza.<sup>12</sup> Potrebno je spomenuti i čl. 4 st. 2 (q) Haških pravila koji propisuje da prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja je nastala ili proizašla iz nekog drugog uzroka, koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika i osoba za koje on odgovara. Međutim, ako se želi koristiti ovom iznimkom, prijevoznik mora dokazati da niti osobna krivnja ili djelo prijevoznika, ni krivnja ili djelo osoba za koje prijevoznik odgovara nisu pridonijeli gubitku, odnosno oštećenju. Prema Hamburškim pravilima prijevoznik odgovara za štetu ako je događaj koji je prouzročio štetu nastao u vrijeme dok je roba bila u njegovom držanju, osim ako dokaže da su on i osobe kojima se u svom poslu služi poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica (čl. 5).<sup>13</sup>

U usporedbi s odredbama aktualnih konvencija iz područja pomorskog prijevoza stvari vidljivo je da je u Nacrtu konvencije zadržan isti temelj odgovornosti, pretpostavljena krivnja, a u nomotehničkoj izvedbi norme radi se o stilskim doradama i nešto drugačijem jezičnom izričaju. Točnije može se reći da je norma sačinjena kombinacijom odredbi Haških i Hamburških pravila koje govore o temelju odgovornosti. Komentatori konvencije<sup>14</sup> tumače da je ukupni učinak sadržaja norme isti kao čl. 5 st. 1 Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je čl. 4 st. 2 (q) Haških pravila. Ziel<sup>15</sup> objašnjava da je prvi dio norme preuzet, dakle, identičan čl. 5 Hamburških pravila. Međutim, zato da bi se izbjegla svojevrsna “nesigurnost” oko njegovog tumačenja u pogledu temelja odgovornosti,<sup>16</sup> drugi dio odredbe čl. 17 st. 1 Nacrta sačinjen je po uzoru na čl. 4 st. 2 q Haško-Visbijskih pravila.

Znači, bit norme je u tome da će prijevoznik biti odgovoran, osim ako dokaže da niti njegova osobna krivnja, niti krivnja osoba koje izvršavaju njegovu funkciju, a to su podugovarači, zastupnici i radnici nije prouzročila štetnu radnju ili doprinijela njezinom nastanku. Nacrt konvencije sadrži posebnu odredbu o odgovornosti izvršitelja (čl. 20), o tome opširnije *infra*.

<sup>12</sup> Brod učiniti sposobnim za plovidbu, brodu osigurati potrebnu posadu, opremu i životne namjernice, urediti i staviti u dobro stanje skladišta, hladionice i ledenice i sve ostale dijelove broda u koje se roba krca, tako da brod bude sposoban za preuzimanje, prijevoz i čuvanje tereta.

<sup>13</sup> Prema Hamburškim pravilima “poduzimanje mjera koje su se razborito mogle zahtijevati” odnosi se ne samo na razdoblje prije i na početku putovanja, nego i tijekom čitavog putovanja do njegovog završetka.

<sup>14</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.: Temporary Internet Files/Content. IE5/VE-P6I4KP/11-12-01 p. 27.

<sup>15</sup> G. Ziel: o.c. bilješka 4.

<sup>16</sup> U pogledu temelja odgovornosti postignut je “zajednički dogovor” koji je prihvatila Konferencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, sadržan je u dodatku II Konvencije.



U odredbi o principu odgovornosti koristi se riječ “krivnja” (*fault*). Haška pravila u već spomenutom čl. 4 st. 2 (q) koji je vrlo sličan ovom dijelu odredbe, koristi izričaj “...with the *actual fault or privity* of the carrier, or without the fault or neglect of the agents...” Nacrt znači, napušta frazu “*actual fault or privity*” koja je zadavala velike poteškoće u interpretaciji Haških pravila, ali i ostalih konvencija u kojima se spominjala, naročito Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. Ona je gotovo neprevodiva na ostale jezike, pa su izvori poteškoća nastali u određivanju opsega tog pojma i njegovom jedinstvenom tumačenju.<sup>17</sup> Izraz “*fault*” nije dodatno definiran, a iz rasprave provedene u CMI-u proizlazi da je to tzv. “stvarna” krivnja (“*genuine fault*”) u smislu skrivljenog ponašanja ili propust.<sup>18</sup>

Teret dokaza raspoređen je tako da tužitelj dokazuje da je gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastalo za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, on ne mora dokazivati što je uzrok štete nego samo da je šteta nastala. Kada tužitelj dokaže da je šteta nastala, teret dokazivanja se prebacuje na prijevoznika, i prijevoznik da bi se oslobodio odgovornosti ili dijela odgovornosti treba dokazati da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe za koju on odgovara.

U odredbama istog članka koje slijede temeljito je razrađeno pitanje kako prijevoznik može dokazati nepostojanje svoje krivnje, točnije pružiti tzv. “negativni dokaz”, da ni krivnja ni djelo prijevoznika, ni krivnja ni djelo osoba kojima se u svom poslovanju služi nisu prouzrokovali ili doprinijeli nastanku štetne radnje. Ovakva konstrukcija, kojom se traži dokazivanje negativne činjenice, u praksi se faktično svodi na pružanje dokaza “čijom krivnjom” ili “zbog čega” je štetna radnja nastala ili pak dokazivanjem da je prijevoznik u svom poslu postupao “*lege artis*”. Dakle, faktično da bi se oslobodio odgovornosti prijevoznik mora dokazati, s jedne strane ili da je poduzeo sve mjere da bi izbjegao štetni događaj ili prokazati izvor nastanka štetnog događaja, a koji je izvan onoga za što bi on odgovarao. Nacrt konvencije donosi puno jasniju formulaciju u pogledu ovog pitanja, propisano je:

Ako prijevoznik dokaže nepostojanje svoje krivnje dokazom postojanja jednog od taksativno nabrojenih izuzetih slučajeva<sup>19</sup> koji su uzrokovali ili doprinijeli gubitku, oštećenju ili zakašnjenju, tada se primjenjuju slijedeće odredbe:

<sup>17</sup> Opširnije o tumačenju fraze “*actual fault or privity*” V. Filipović: Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje (značenje izraza “*actual fault or privity*”), *Naša zakonitost* (1966) br. 3 str. 212-222.

<sup>18</sup> Znači, svojevrсни problem može nastati zbog toga što norma ne opisuje kakav oblik krivnje se traži, (namjera, gruba, nepažnja i slično), pa će izgleda praksi biti ostavljeno tumačenje njegovog opsega. Smatramo da će se pretpostavljati najblaži stupanj krivnje, pa će tužitelj, ako za to ima interes, morati dokazati da su prijevoznik ili njegovi ljudi kvalificirano krivi. Za temelj odgovornosti stupanj krivnje nije relevantan, ali je važan pri utvrđivanju visine odgovornosti. Izuzetno je važan za korištenje prava na ograničenje odgovornosti. O gubitku prava na ograničenje odgovornosti opširnije *infra t. 10.1.*

<sup>19</sup> Opširnije o sadržaju i pravnoj prirodi izuzetih slučajeva *infra t. 7.*

*a) Ako tužitelj dokaže da je krivnja prijevoznika ili osoba nabrojenih u čl. 19 uzrokovala ili doprinijela događaju koji prijevoznika oslobađa odgovornosti, tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili za njihov dio.*

*b) Ako tužitelj dokaže da je događaj koji se ne ubraja u izuzete slučajeve doprinio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju i prijevoznik ne dokaže da se taj događaj ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba nabrojenih u čl. 19 tada prijevoznik odgovara za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja.*

*c) Ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovano ili mu je doprinijelo ili je to vjerojatno:*

*(i) nesposobnost broda za plovidbu,*

*(ii) neprikladno opremanje i snabdijevanje broda ili*

*(iii) činjenica da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kada ih snabdijeva prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari,*

*i prijevoznik ne može dokazati:*

*(A) da je udovoljio obvezi ulaganja dužne pažnje koja se zahtijeva prema čl. 16(1), ili*

*(B) gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nije prouzročeno bilo kojom okolnošću navedenom u (i), (ii) i (iii).*

*tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili njihov dio.*

Znači, može se smatrati da i prema Nacrtu konvencije prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja ili neizvršavanja prijevoznikovih obveza propisanih čl. 16(1) (osposobljavanje broda za plovidbu). Ukoliko on ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegovog propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će bit odgovoran.

### **3. OPSEG ODGOVORNOSTI**

U opseg prijevoznikove odgovornosti ulazi gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci, ali i povrede njegovih obveza prema čl. 29. Taj članak propisuje da je prijevoznik dužan pružiti krcatelju, na njegov zahtjev i pravodobno, informacije koje su prema prijevoznikovom znanju i uputama razumno nužne ili važne za krcatelja. Po prvi puta se u pomorskopravnoj konvenciji koja uređuje odgovornost za prijevoz stvari morem izričito propisuje prijevoznikova odgovornost za ne pružanje informacija i uputa (čl. 18). Ove obveze, pa i odgovornost za njih uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. Neometano i učinkovito vršenje prava nadzora usko je povezano sa izvršavanjem prijevoznikove obveze pružanja informacija i uputa.

U pogledu pitanja odgovornosti ove nove odredbe mogu imati izravan utjecaj na gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Naime, može se očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti u onim slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su prema prijevoznikovom znanju bile razumno potrebne ili važne za krcatelja za vršenje njegovog prava nadzora.

Zakašnjenje se posebno definira u čl. 22, zakašnjenje u predaji postoji kada stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme, ili u nedostatku takvog sporazuma, u vrijeme u kojem se to razumno može očekivati od pažljivog prijevoznika, uzimajući u obzir uvjete ugovora, obilježja prijevoza i okolnosti putovanja.

#### 4. TRAJANJE ODGOVORNOSTI

Pitanje kada započinje odgovornost prijevoznika, a kada ona završava definira se vremenski u smislu određivanja vremenske točke (trenutka) kada ta činjenica započinje, odnosno završava, te nerijetko određivanjem mjesta na kojem ta činjenica početka tijeka i prestanka odgovornosti nastupa. Međutim, uređenje ovog pitanja u aktualnim konvencijama nije jedinstveno. Haška pravila propisuju da "prijevoz robe" obuhvaća vrijeme od ukrcaja robe na brod do njezinog iskrcaja s broda. Prema Hamburškim pravilima odgovornost prijevoznika za robu obuhvaća razdoblje prijevoznikovog držanja robe u luci ukrcaja, za vrijeme prijevoza i u luci iskrcaja. Odredbe o trajanju odgovornosti vrlo su važne sa stajališta ugovorne odgovornosti prijevoznika, pa se uvijek promatraju kada se govori o odgovornosti jer sa njima čine gotovo neraskidivu cjelinu. Kada se raspravlja o teorijskim pitanjima i važnosti utvrđivanja razdoblja odgovornosti u kontekstu ugovorne odgovornosti prijevoznika javlja se i nekoliko dobro poznatih pravnih problema. Jedan od njih je i problem granica slobode ugovaranja razdoblja odgovornosti u smislu utvrđivanja kolike su te slobode i kolika su dispozitivna ovlaštenja stranaka u tom pogledu. Uz to, sa stajališta ugovorne odgovornosti i prestanka prijevoznikove obveze važno je tko je osoba primatelja, tko je ovlašten preuzeti stvari, a posebno su interesantni slučajevi indirektna predaje tereta kada se između primatelja i prijevoznika uvrštava treća osoba kojoj se teret predaje za račun primatelja. Nadalje, kako bi se moglo determinirati razdoblje odgovornosti prijevoznika važno je utvrditi što se smatra činjenicom primitka, kada je taj čin kompletan i što je ustvari njegova predaja na odredištu. U tom kontekstu javlja se i problem što čin predaje/preuzimanja tereta ne mora značiti i prelazak rizika za štete na stvarima. Bitno je da primitak može uslijediti prije utovara na brod ili prijevozno sredstvo, a predaja je čin koji u pravilu nastaje nakon istovara stvari sa prijevoznog sredstva. Brunetti<sup>20</sup> objašnjava da

<sup>20</sup> Brunetti, III/1, str. 180, prema M. Špehar: Odgovornost brodara osvrtno i na Haška pravila, Vlastita naklada, Zagreb, 1939. str 37.

su ukrcaj i iskrcaj materijalna, a primitak i predaja stvari pravna djela. To znači, da se samim činom utovara ili istovara ne mora vrši i primitak i predaja stvari. Također, snošenje troškova za ukrcaj ili iskrcaj stvari na brod ne podrazumijeva i snošenje rizika za propast ili oštećenje stvari za vrijeme ukrcaja/iskrcaja. Uz sve to, stvari su još složenije jer primopredaja robe u okviru međunarodne pomorske kupoprodaje podrazumijeva i sklapanje posebnih ugovora koji se interpoliraju u ostvarivanje prava i obveza iz ugovora o prijevozu.<sup>21</sup> U suvremenom pomorskom transportu prijevoz stvari je proces tijekom kojeg se rukovanje stvarima često obavlja automatizirano i strojno vođeno. Pojmovi kao preuzimanje, primitak, čuvanje ili nadzor nad stvarima, isporuka i slično svi imaju konotaciju fizičkog transfera između osoba, dok se danas u praksi taj transfer više ne događa na taj način. To u praksi uzrokuje sporove i zbog toga se nameće potreba definiranja početka i kraja razdoblja odgovornosti puno preciznije.<sup>22</sup> Zbog brojnih pravnih posljedica koje su ovdje samo sažeto naznačene razvidno je od kolike je važnosti da početak i kraj razdoblja prijevoznikove odgovornosti budu normativno jasno uređeni u smislu što je moguće preciznijih kriterija za njihovo utvrđivanje.

Za razliku od ranijih unifikacijskih instrumenata, to je u Nacrtu konvencije učinjeno preciznije (čl. 11). Ocjenjuje se da je prednost u preciznijem konvencijskom tekstu jer će se uvijek moći odrediti vrijeme i mjesto isporuke stvari bez davanja izravne definicije pojma "isporuke" (*delivery*). Definicija pojma isporuke je prema nacionalnim zakonima daleko od uniformnosti i također, zbog toga je vrlo teško naći kompromis u jednom međunarodnom instrumentu.<sup>23</sup>

Nacrt konvencije pokušava najjasnije do sada, opisati samim konvencijskim odredbama što se smatra vremenom i mjestom primitka, a što vremenom i mjestom predaje te kako postupati ukoliko ne postoji suglasnost ugovornih stranaka o tom pitanju, te također izostaje i običajna regulativa tog problema.

Razdoblje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kada prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kada su stvari predane primatelju. Dodatno, Nacrt konvencije razrađuje ovu dosta općenitu definiciju i pojašnjava što znači vrijeme i lokacija primitka stvari i njihove predaje (čl. 11). Vrijeme i mjesto primitka ili isporuke stvari je ono vrijeme i mjesto koje su stranke u svom ugovoru odredile. U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tome, za utvrđivanje razdoblja odgovornosti prijevoznika poslužit će običaji i poslovna praksa u mjestu primitka ili isporuke. Ukoliko ne postoje niti ugovorne odredbe stranaka niti poslovna

<sup>21</sup> Ovdje se ponajprije misli na ugovore o ukrcaju i iskrcaju odnosno prekrcaju tereta. R. Miklaušić: Ugovorni odnosi kod ukrcaja i iskrcaja tereta iz broda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci* suppl. 2. (2002) str. 195-218: "Iako se ovi ugovori nastavljaju na ugovor o prijevozu, na način da povezuju kopneni i pomorski prijevoz, oni imaju samostalnu pravnu prirodu, posebnu pravnu problematiku, a u odnosu na ugovor o prijevozu su "*res inter alios acta*."

<sup>22</sup> G. Ziel: *o.c.* bilješka 4.

<sup>23</sup> *ibid.*

praksa i običaji, vrijeme i mjesto primitka je vrijeme i mjesto gdje i kada je prijevoznik ili izvršitelj stvarno preuzeo nadzor nad stvarima, a odgovornost prestaje na mjestu i u vrijeme isporuke koje predstavlja iskrcaj ili istovar stvari sa posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva kojom su se prevezile temeljem ugovara po prijevozu.

Također, predajom stvari na odredištu smatrat će se i predaja tijelu vlasti ili trećoj osobi prema odredbama zakona ili propisa koji se primjenjuju. Izručivanje stvari u mjestu isporuke tijelu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima stvari moraju biti izručene, prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju, a od kojih primatelj može preuzeti stvari, smatra se njihovom isporukom primatelju.

Nacrtom konvencije je posebno propisano da se u svrhu određivanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti ugovorom o prijevozu ne može predvidjeti da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcavanja temeljem ugovora o prijevozu, te vrijeme isporuke stvari ne može biti prije završetka konačnog iskrcaja.

U okviru poglavlja kojim se uređuje trajanje odgovornosti uključene su i odredbe o prijevozu koji slijedi ili prethodi iza prijevoza pokrivenog ugovornom o prijevozu morem (čl. 12). Stranke se mogu izričito sporazumjeti u ugovoru o prijevozu da će u pogledu određenog dijela ili dijelova prijevoza prijevoznik, nastupajući kao agent organizirati prijevoz od strane drugog prijevoznika ili više njih. U takvom slučaju prijevoznik je dužan uložiti dužnu pažnju u odabiru drugog prijevoznika, sklopiti ugovor o prijevozu sa tim prijevoznikom prema uobičajenim uvjetima i učiniti sve što se razumno zahtjeva da bi se omogućilo drugom prijevozniku uredno izvršavanje tog ugovora.

## **5. PODIJELJENA ODGOVORNOST**

Nacrt u okviru opsežnog poglavlja 6, koji govori o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje obrađuje i problem odgovornosti za štetu kada gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastanu dijelom zbog događaja za koje je prijevoznik odgovoran, a dijelom zbog događaja za koje ne postoji odgovornost prijevoznika. Haška pravila o tom pitanju nemaju konvencijsku odredbu. Hamburška pravila se u čl. 5 st. 7 bave slučajem podijeljene odgovornosti, a to su slučajevi kada greška ili nemarnost prijevoznika, njegovih radnika ili punomoćnika nije jedini uzrok štete (gubitka, oštećenja ili zakašnjenja). Propisano je da će prijevoznik i osobe kojima se u svom poslovanju služi odgovarati samo u omjeru svoje krivnje. Znači, odgovornost prijevoznika postoji samo za onaj dio štete, (gubitka, oštećenja ili zakašnjenja) koji je prouzročio prijevoznik povredom svojih ugovornih obveza. Bitno je da u tom slučaju, Hamburška pravila predviđaju da je na prijevozniku teret dokaza u svezi toga koji dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaje se ne može pripisati njegovoj odgovornosti.



Drugim riječima, prijevoznik je dužan dokazati da postoji druga odgovorna osoba, kao i omjer u kojem ta osoba odgovara za sveukupnu štetu.

Nacrt konvencije propisuje da kada je prijevoznik oslobođen za dio njegove odgovornosti prema opisanim odredbama koje govore o principu odgovornosti, tada je prijevoznik odgovoran jedino za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koji se mogu pripisati događaju ili okolnostima za koje je prijevoznik odgovoran i odgovornost je podijeljena prema principima odgovornosti propisanim gore opisanim odredbama (čl. 17(4)).

Također čl. 21 propisuje ako je za štetu odgovoran prijevoznik jedan ili više izvršitelja njihova odgovornost je solidarna i podijeljena ali jedino do granica predviđenih Konvencijom.

Za vrijeme izrade Nacrta konvencije o ovom pitanju je postojala alternativna odredba koja je bila izložena kritikama. Raspravljalo se o tome kako urediti teret dokazivanja, pa se predlagalo propisati dvostruki teret dokaza: a) na tužitelju u onom dijelu u kojem se šteta (gubitak, oštećenje ili zakašnjenje) može pripisati krivnji prijevoznika, b) na prijevozniku u onom dijelu u kojem se predmetni gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ne može staviti njemu na teret. U nedostatku dokaza o raspodjeli sveukupne štete stranke odgovaraju na jednake dijelove, tj. odgovornost za štetu u jednakom opsegu snose obje strane.

Soluciju prema kojoj bi teret dokaza uvijek bio na tužitelju neke delegacije smatrale su neprihvatljivom. Predlažu krenuti od pretpostavke da teret dokaza mora ležati na prijevozniku, te on mora dokazati u kojem opsegu je događaj za koji on nije odgovoran (ili za koji postoji izuzeti slučaj) doprinio nastanku štete (gubitku, oštećenju ili zakašnjenju).<sup>24</sup> Delegacija Italije je predlagala da na prijevozniku bude teret dokaza koji je od pojedinih uzroka doprinio nastanku štete. Znači, ako prijevoznik ne može dokazati koliko su (a) uzrok za koji je on odgovoran, i (b) uzrok za koji on nije odgovoran, sudjelovali u nastanu štete, sva bi odgovornost za štetu pala na njega. Ovaj je prijedlog odbačen.<sup>25</sup>

Prema sadašnjem tekstu Nacrta konvencije čini se da ne postoji sumnja oko toga na kome leži teret dokaza da se dio gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati prijevoznikovoj krivnji. Sličan zaključak se nameće i kada se prijevoznik poziva na izuzete slučajeve. U tom slučaju prijevoznik mora dokazati uzročnu vezu između gubitka, oštećenja ili zakašnjenja i izuzetog slučaja. Podrazumijeva se da uzrok štete može biti samo jedan, a isto tako da može postojati više uzroka koji su doveli do štete. Upravo tada otvara se problem omjera tj. udjela u odgovornosti za štetu nastalu iz više

<sup>24</sup> F. Berlingieri: Basis of liability and exclusions of liability, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong (2002) p. 336-349.

<sup>25</sup> P. Kragić: Izvješće sa sastanka *International Sub Committee (ISC)* CMI-a, Madrid, 12. – 13. studeni 2001., dokumentacija Hrvatskog društva za pomorsko pravo.



uzroka. U tom slučaju prijevoznik je dužan dokazati za koji dio štete, odnosno u kojem opsegu on ne odgovara, odnosno koji dio štete se ne može pripisati njegovoj krivnji. U oba slučaja trebalo bi biti dovoljno dokazati da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo u dijelu prijevoza i događajem za koji prijevoznik nije odgovoran ili postoji neki izuzeti slučaj.

Odredba po podijeljenoj odgovornosti u konvencijskom tekstu se svakako može ocijeniti kao korisna i potrebna. Hipotetski gledano mnogobrojni su događaji u kojima može doći do slučajeva podijeljene odgovornosti više osoba za nastalu štetu,<sup>26</sup> pa je vrlo dobro da postoji izričita odredba o tome, u protivnom sudovi bi se morali oslanjati na opća načela pozitivnog prava koja se primjenjuju, a to povećava opasnost od stvaranja različite sudske prakse i nejedinstvenog tumačenja pravila koja se primjenjuju.

## 6. ODGOVORNOST ZA DRUGE

Dio Nacrta konvencije koji govori o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje sadrži i odredbu o odgovornosti za druge (čl. 19). Propisano je da prijevoznik odgovara: a) za bilo kojeg izvršitelja i b) bilo koju drugu osobu uključujući podugovaratelje, radnike i punomoćnike izvršitelja, koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu u opsegu u kojem te osobe djeluju, bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli. Prijevoznik odgovara kao da su to njegova osobna djela ili propusti, uz izričito propisani uvjet da je on odgovoran jedino za djela i propuste izvršitelja i drugih osoba koje su djelovale u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

Dakle, krug osoba za čija djela ili propuste prijevoznik odgovara puno je širi u usporedbi s onima iz aktualnih pomorsko pravnih konvencija. Prema Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima prijevoznik ne odgovara za nezavisne ugovarače, već samo za svoje radnike i punomoćnike. Prema Nacrtu prijevoznik odgovara za osobe koje izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu. U ovom pitanju Nacrt konvencije sadrži podudarno rješenje sa Multimodalnom konvencijom.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Npr. to se ponajprije može odnositi na pomorske nezgode poput sudara brodova, nasukavanja i sl. Krivnja može postojati na strani drugog broda ili plovnog objekta, ali i na strani npr. obalne države zbog pomorskih prometnih znakova, signalizacije, svjetla i sl.

<sup>27</sup> Poduzetnik multimodalnog prijevoza će odgovarati za čine i propuste svojih radnika i zastupnika, kada takav radnik ili zastupnik djeluje u granicama svoga radnog zadatka ili svake druge osobe čijim se uslugama služi za izvršenje ugovora o multimodalnom prijevozu, kada takva osoba djeluje u izvršavanju ugovora kao za svoje vlastite radnje i propuste (čl. 15).

## 6.1. Odgovornost izvršitelja

Nacrt konvencije uređuje isključivo odgovornost pomorskih izvršitelja. Oni su podvrgnuti obvezama i odgovornosti koje su nametnute prijevozniku, a dana su im prava i imuniteti predviđeni za prijevoznika ako su okolnosti koje su uzrokovale gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: (a) za vrijeme razdoblja u kojem pomorski izvršitelj ima nadzor nad stvarima, i (b) u bilo koje vrijeme na koje se proteže njegovo sudjelovanje u bilo kojoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu (čl. 20(1)).

Znači, Nacrtom konvencije se pomorskom izvršitelju nameće odgovornost kada on izvršava prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu. Važno je razlikovati odgovornosti pomorskog izvršitelja od odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik je odgovoran u skladu s odredbama Nacrta konvencije i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti kako je definirano čl. 11. Suprotno od toga, pomorski izvršitelj nije odgovoran prema ugovoru o prijevozu, a prema Nacrtu konvencije nije odgovoran izvanugovorno. Znači, da bi se izbjegla izvanugovorna odgovornost, pomorski izvršitelj je odgovoran dok su stvari pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Ovim propisom onemogućeno je zaobilaženje odredbi Nacrta konvencije podnošenjem tužbe na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv izvršitelja. Također, svrha ovog propisa je i da se zaštiti (ugovorni) prijevoznik jer ukoliko bi tuženi uspio u postupku izvanugovorne odgovornosti izvršitelja moglo bi doći do toga da oštećeni dobije naknadu i onda kada bi se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti temeljem odredbi Nacrta konvencije. U suprotnom (ugovorni) prijevoznik bi mogao indirektno biti odgovoran i iznad ograničenja odgovornosti.

Nacrtom konvencije izvršitelj dobiva zaštitu prema trećima od izvanugovornih zahtjeva, ali i obveze prema trećima jer je sklopio ugovor sa prijevoznikom. Međutim, propisano je ako prijevoznik pristane preuzeti dužnosti drugačije od onih koje mu nameće ova konvencija, ili sporazumom pristane na to da njegova odgovornost za zakašnjenje u isporuci, gubitak ili oštećenje u vezi stvari bude veća od limita određenog člankom 65, 64, i 26 (4) pomorski izvršitelj neće biti obvezan tim sporazumom osim ako se pomorski izvršitelj izričito ne suglasi i prihvati takve dužnosti ili odgovornosti.

Pomorski izvršitelj je odgovoran za djela i propuste bilo koje osobe kojoj je on povjerio izvršavanje bilo koje prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu, uključujući podugovaratelje, radnike i agente kao za svoja djela i propuste. Uz to, bitno je istaknuti da je pomorski izvršitelj odgovoran jedino za djela i propuste ovih osoba ako su djelovale u granicama ugovornih obveza, svog radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju, a za njihova djela i propuste odgovara kao za svoja osobna djela i propuste.

U pogledu propisivanja prava izvršitelja na korištenje ograničenjem odgovornosti kao i drugim beneficijama tuženika sastavljači Nacrta konvencije u ovoj fazi izrade konvencijskog teksta nisu postigli suglasnost. Odredba o ovom pitanju sastavljena je u dvije varijante. Prema varijanti A čl. 20(4) ako je prema ovoj konvenciji tužba

podnesena protiv pomorskog izvršitelja, ta osoba je ovlaštena koristiti se povlasticama i ograničenjem odgovornosti koje su dostupne prijevozniku prema ovoj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovora, zaposlenja ili zastupanja. Prema varijanti B istog članka ako je tužba podnesena prema ovoj Konvenciji protiv bilo koje osobe različite od prijevoznika na koju ukazuje čl. 19 ili čl. 20(3) [uključujući radnike ili zastupnike ugovornog prijevoznika ili pomorskog izvršitelja], tada ta osoba ima beneficije i ograničenja odgovornosti koje stoje na raspolaganju prijevozniku prema ovoj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovornih obveza, zaposlenja ili zastupanja u konkretnom slučaju. Znači, prema varijanti B krug adresata norme je znatno širi. Prema ovoj varijanti, bilo koja osoba različita od prijevoznika, a to su ne samo pomorski izvršitelji, već i ostali izvršitelji, te bilo koje druge osobe uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i agente koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu, uključujući radnike ili agente samog ugovornog prijevoznika ili pomorskog prijevoznika bile bi ovlaštene koristiti se pogodnostima obrane i granicama odgovornosti koje su dostupne prijevozniku prema ovoj Konvenciji.

## 7. IZUZETI SLUČAJEVI

Unutar CMI-a velika većina podržala je zadržavanje izuzetih slučajeva, sadržanih u Haško-Visbijskim pravilima čl. 4 st. 2 i to bez obzira na to hoće li se zadržati “nautička greška” kao jedina stvarna egzoneracija. Mišljenja su bila podijeljena oko toga treba li izmijeniti pravni karakter nabrojanih slučajeva, i to je li potrebno nabrojene slučajeve predvidjeti kao oslobođenja od odgovornosti (*exonerations*) ili je u sustavu odgovornosti na temelju krivnje s obrnutim teretom dokaza primjerenije da ti događaji imaju pravni karakter predmnijeve (*presumptions*) da ne postoji prijevoznikova krivnja.<sup>28</sup> Interesantno je da je delegacija SAD-a istaknula da to pitanje uopće nije odlučno za sustav odgovornosti, te da ne vide razliku između jednog i drugog.<sup>29</sup> Istaknuto je i shvaćanje da ne postoji velika razlika između ova dva pristupa, dakle, tretiranje izuzetih slučajeva kao oslobođenja od odgovornosti ili kao presumpcija zbog toga što veliki broj zakonodavstava iznimke (*exceptions*) često ne primjenjuje kada se dokaže da je prijevoznik kriv za nastanak štetnog događaja. Također, određeni događaj tipičan je za situaciju kada prijevoznik nije kriv. Tada je opravdano da dođe do prebacivanja tereta dokaza, nakon što prijevoznik dokaže postojanje takvog događaja.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Ako se izuzetim slučajevima pristupi kao presumpcijama prijevoznik treba dokazati da se jedan od nabrojanih događaja dogodio i da je uzrokovao štetu, nakon toga će on biti oslobođen odgovornosti, osim ako tužitelj ne dokaže da je prijevoznikovom krivnjom prouzročen događaj na koji se prijevoznik poziva.

<sup>29</sup> P. Kragić: o.c.bilješka 25.

<sup>30</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc., p. 29, o.c. bilješka 14.

Sasvim drugačije shvaćanje je ono prema kojem bi svi izuzeti slučajevi trebali biti potpuno brisani iz buduće konvencije. Pobornici ovog shvaćanja smatraju da se svi ovi događaji mogu podvesti pod generalno pravilo o odgovornosti.<sup>31</sup>

Usljed tako suprotstavljenih mišljenja,<sup>32</sup> glasovanjem je odlučeno da se nabrojeni događaji tretiraju kao predmnijeve.<sup>33</sup> Zadržavanje je ocijenjeno kao opravdano iz razloga očuvanja desetljetne sudske prakse formirane sve od 1931. godine.

Prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza o vlastitoj krivnji prebacio na tužitelja treba dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između izuzetog slučaja i štetne radnje. To znači, da postojanje nekog od izuzetih slučajeva stvara pretpostavku o nepostojanju krivnje prijevoznika, te osoba za koje on odgovara. Međutim, prijevoznik se konačno ne oslobađa odgovornosti već se dopušta dokazivanje njegove krivnje.<sup>34</sup> Znači, nedvojbeno je da prema Nacrtu konvencije izuzeti slučajevi oslobađaju prijevoznika odgovornosti,

<sup>31</sup> Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara.

<sup>32</sup> Za vrijeme zasjedanja *ISC-a* ponovljena je rasprava o potrebi zadržavanja izuzetih slučajeva nabrojanih u čl. 4 st. 2 (c)-(p) Haških pravila, koja je bila provedena otprilike 80 godina ranije za vrijeme priprema Haških pravila. Tada su pravnici iz Skandinavskih zemalja i Latinoameričkih zemalja prigovorili da je nabranje izuzetih slučajeva suvišno, a odredba čl. 4 st. 2 (q) je nedorečena i komplicirana za interpretaciju. U odgovoru na očitovanje Francuskog predstavnika Leopolda Dora koji je za vrijeme Haške konferencije 1921. kritizirao popis izuzetih slučajeva, Lord Phillimore je istaknuo: "Mi smo naviknuti na to da u našim tereticima imamo nabrojene izuzete slučajeve, to je sigurnije jer ostavlja manje prostora za ono što nazivamo sudska ocjena" prema F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24. Ova konstatacija na vrlo jednostavan način jako dobro predložava važnost i značenje izuzetih slučajeva kao i potrebu njihovog postojanja u konvencijskom tekstu.

<sup>33</sup> Zaključeno je da nabrojeni izuzeti slučajevi zahtijevaju određenu materijalnopravnu doradu i prilagođavanje. Naime, u Haškim pravilima u nabrojanih 17 izuzetaka ima dosta ponavljanja i nelogičnosti koje je još više zamrsila raznolika sudska praksa.

<sup>34</sup> Đ. Ivković: *Haška pravila i Haško –Visbi pravila, priručnik*, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994. str. 160 ukazuje na to da nije sasvim jasan stav Haških pravila u pogledu odgovora na pitanje je li oštećeniku dozvoljeno dokazivati krivnju prijevoznika ili osoba kojima se u svom poslovanju služi. Tumačenjem se može zaključiti da je prijevoznik oslobođen odgovornosti i pod samom pretpostavkom da dokaže navedene činjenice, naime postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između tog slučaja i štete. Člankom 4 stavkom 2 propisano je "ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili štetu, koja nastaje ili proizlazi iz ovih uzroka...". Međutim, u protokolu o potpisivanju je navedeno da svaka ugovarateljica može rezervirati pravo da u vlastitom zakonodavstvu "propíše da u slučajevima predviđenim u čl. 4 al. 2 (c) do (p) donositelj teretnice može dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili krivnju njegovih radnika koja nije pokrivena paragrafom (a). Naš se zakonodavac poslužio ovim ovlaštenjem i time učinio bespredmetnim, točnije nespornim vrlo sporno pitanje. PZ u čl. 553 st. 2 propisuje da unatoč prijevoznikovom dokazu iz stavka 1 istog članka (a to je dokaz nekog od izuzetih slučajeva) prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu i rukovanje brodom. Međutim, smatramo da je i prema Haškim pravilima prijevozniku također moguće pozivati se na opći razlog eksculpacije, na primjenu dužne, razborite pažnje. Također, u čl. 4 st. 2 točki q) propisano je da prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu iz svakog drugog uzroka koji ne proizlazi ni iz vlastite krivnje ili nemarnosti njegovog agenta ili njegovih radnika, ali tko se hoće koristiti ovom iznimkom, treba dokazati, da šteta nije doprinijela ni osobna krivnja prijevoznika, ni krivnja ili nemarnost osoba za koje prijevoznik odgovara.

ali samo uvjetno i to ukoliko oštećeni ne dokaže postojanje krivnje prijevoznika ili krivnje osoba za koje on odgovara. Postojanje ovih oslobađajućih razloga mora dokazati prijevoznik s obzirom na opće procesno načelo, prema kojem svaka stranka treba dokazati one okolnosti, na koje se u svoju korist poziva.

Korisniku prijevoza, kao suprotnoj strani u takvoj situaciji preostaje mogućnost dokazivanja da istaknute okolnosti nisu uzrok prouzrokovanoj štetoj radnji, već druge, koje se mogu pripisati krivnji prijevoznika i za koje slijedom toga prijevoznik odgovara. U tom slučaju korisnik prijevoza treba dokazati da je štetna radnja nastala iz uzroka za koje prijevoznik odgovara. Isto tako, unatoč činjenici postojanja nekog od događaja koji isključuje prijevoznikovu odgovornost, korisnik prijevoza može dokazati da je uzrok štetne radnje ipak na strani prijevoznika, npr. zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i snabdjevenosti broda i činjenice da dijelovi broda u kojima se stvari prevoze nisu bili spremni i sigurni za prijevoz i zaštitu stvari. Interakciju različitih uzroka štetnih radnji nije uvijek jednostavno riješiti, pa su sastavljači Nacrta konvencije vodili računa i o interferenciji više mogućih uzroka i odgovornosti za njih, odnosno propisana su pravila o prijevoznikovoju djelomičnoju odgovornosti ili tzv. podijeljenoju odgovornosti.<sup>35</sup>

Odredba čl. 17(3) Nacrta konvencije, u kojoj se taksativno nabrajaju izuzeti slučajevi, predstavlja izmijenjenu i proširenu verziju izuzetih slučajeva Haško-Visbijskih pravila. Određene izmjene i dopune izvršene su zbog prilagodbe širem polju primjene Nacrta konvencije, neke zbog potrebe suvremenije stilizacije nekih izuzetih slučajeva, a određene zbog novih odredbi u konvencijskom tekstu koje utječu na prijevoznikovu ekskulpaciju, pa ih je potrebno uvrstiti i u izuzete slučajeve.

Predviđaju se slijedeći izuzeti slučajevi:

**a) viša sila<sup>36</sup>**

“Viša sila” je izuzeti slučaj koji se podudara sa tradicionalnim, sadržanim u Haškim pravilima, i u drugim prijevoznim konvencijama, te građanskom pravu općenito.<sup>37</sup> Prilikom izrade Nacrta konvencije istaknuto je shvaćanje da ovaj izuzeti slučaj treba biti izbrisan zbog toga što nema neko posebno značenje.<sup>38</sup> Pod “višom silom”

<sup>35</sup> Opširnije *supra* t. 5 Podijeljena odgovornost.

<sup>36</sup> U Haškim pravilima, Nacrtu konvencije, te stranoj pomorskopravnoj literaturi koristi se izraz “*Act of God*”, odnosno “*Acte de Dieu*”. Sintagma “*Act of God*” iz anglosaksonske terminologije doslovno prevedena na naš jezik nema jasno značenje. Naime, ta engleska formulacija doslovno znači božje djelo, božji čin, božja volja, udes.

<sup>37</sup> Npr. naš ZOO spominje višu silu kao ekskulpacijski razlog, ali pri tome eksplicitno ne definira njezin pojam. U ZOO-u se navode vanjske, izvanredne i nepredvidive okolnosti koje se nisu mogle spriječiti, otkloniti ili izbjeći. Čl. 343 ZOO propisano je: “Dužnik se oslobađa odgovornosti za štetu ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu, odnosno da je zakasnio s ispunjenjem obveze zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih poslije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.”

<sup>38</sup> Objašnjava se da je razlog što u pravnom poretku nema definicije više sile u tome što je sama viša sila sastav-



podrazumijevaju se neki prirodni događaji, a takvi događaji su već navedeni u okviru izuzetog slučaja “pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovni putova”. Također, isticano je da se ovaj izuzeti slučaj ne uklapa u režim presumpcije, bez obzira na to što se tradicionalno “viša sila” definira kao događaj uz koji se vezuje nepostojanje prijevoznikova propusta, odnosno odsutnost njegove krivnje.<sup>39</sup> Za pozivanje na ovu iznimku u sadašnjosti je potrebno barem u nekim zakonodavstvima da prijevoznik dokaže u svrhu svoje obrane da nije kriv za situaciju u kojoj se našao jer se protiv takvog događaja nije mogao razumski boriti i obraniti.

Oba izuzeta slučaja (viša sila i pogibelji mora) mogu se definirati kao djela koja su se dogodila bez prijevoznikove krivnje, odnosno nisu bili rezultat njegovog propusta jer se protiv njih nije mogao razumski boriti ili obraniti. Sastavljači Nacrta konvencije ukazuju na to da definiranje “više sile” i “pogibelji mora” kao presumpcija, a bez ukazivanja na izostanak prijevoznikove krivnje nije jednostavno. Nova definicija može se formirati ukazujući jedino na važne izvanjske događaje koji mogu dovesti do presumpcije o neodgovornosti, a koju je moguće pobijati. To može dovesti do napuštanja postojeće sudske prakse u nekim zakonodavstvima. Prema mišljenju sastavljača, ako bi ta dva izuzeta slučaja bila isključena iz Nacrta konvencije, ta situacija mogla bi se lako riješiti primjenom temeljne odredbe o odgovornosti čl. 17 st. 1.<sup>40</sup>

**b) pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovni putova**

Prema engleskoj sudskoj praksi pojmom “*perils of the seas*” obuhvaćene su samo pomorske plovidbene nezgode i nepredvidivi događaji.<sup>41</sup> Opasnost treba potjecati od mora. Međutim, nije obuhvaćen bilo koji gubitak ili oštećenje uzrokovano morem, kao npr. prirodno djelovanje vjetrova i valova. Treba se, raditi o nezgodi koja nije neizbježna pojava u odvijanju pothvata, odnosno događaj mora biti nepredvidiv i neizvjestan. Njegov nastup u odnosu na redovan tijek stvari mora biti izvanredan. Npr. oštećenje broda uslijed naslanjanja na dno zbog predvidive oseke nije oštećenje uzrokovano opasnostima mora.<sup>42</sup> Znači, pojmom “*Perils of the Seas*” obuhvaćene su brojne i međusobno različite pomorske nezgode. Ne postoji konačni popis takvih nezgoda. Smatra se da su tim pojmom obuhvaćeni ovi rizici: sudar brodova, udar broda u neki

ljena od neograničenog niza činjenica koje se nekim apstraktnim pravilom ne mogu obuhvatiti i zato se mogu ocjenjivati samo od slučaja do slučaja.

<sup>39</sup> Slično je objašnjeno i u *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.p. 29. .o.c. bilješka 14.*

<sup>40</sup> *ibid.*

<sup>41</sup> W. Tetley: *Marine Cargo Claims*, second edition, Toronto 1978., str. 195., prema I. Grabovac: Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao “iznimnog slučaja” u pomorskom prijevozu stvari, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* v. 34 (1992) br. 133-134 (1-2), str. 53-66. ističe da se prijevoznik najčešće poziva na “*perils of the sea*”, koji su iz izreke jedne presude “prijevoznikov najbolji, mada najmanje pouzdan pomagač”.

<sup>42</sup> I. Ferić: Poredbenopravni prikaz International Hull Clauses (2003) i Institute Time Clauses – Hulls (1983), *Osiguranje* (2006) 3 str. 34-56.



predmet, potonuće broda, prevrnuće broda, brodolom, nasukanje, nalijeganje broda na dno, nevrijeme, magla, hridi, sante leda, pješćani sprudovi.<sup>43</sup>

Prilikom izrade Nacrta konvencije za opasnosti i nezgode na moru i drugim plovnim putovima delegacija SAD-a tražila je da se izričito propiše da se ne odnose na sudare, pogotovo ako bi nautička greška bila izostavljena. Hrvatska delegacija uključila se u raspravu s pitanjem kako će se tada tretirati ostale pomorske nezgode, npr. što će biti s nasukavanjem. Odgovor je bio da će se tretirati na isti način.<sup>44</sup> Međutim, budući da je u prijedlogu Nacrta konvencije nautička greška izostavljena kao izuzeti slučaj, a ova predmnijeva zadržana, pozivanje na ovaj izuzeti slučaj u praksi će se vjerojatno osporavati isticanjem da se gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogu u cijelosti ili djelomično pripisati povredama prijevoznikovih obveza iz čl. 14.<sup>45</sup> Naravno, ovo je tipičan pomorski izuzeti slučaj.

U svrhu ekskulpacije prijevoznik bi morao dokazati uzročnu vezu između štete i pomorske nezgode koja udovoljava uvjetima za izuzeti slučaj npr. oluja je bila takve snage da se brod nije mogao oduprijeti štetnim posljedicama. Međutim, u tom uzročno-posljedičnom lancu ne bi smjela postojati osobna krivnja prijevoznika ili krivnja osoba kojima se u svom poslovanju služi, jer bi takvim protudokazom korisnik prijevoza spriječio oslobođenje prijevoznika.<sup>46</sup>

***c) rat, neprijateljstva, oružani sukobi, djelovanja pirata, terorizam, pobune, građanski nemiri***

Događaji koji se spominju u ovom stavku (rat, neprijateljstva, pobune i građanski nemiri) podudaraju se s onima nabrojenim u Haško-Visbijskim pravilima, čl. 4 st. 2 (e), (f) i (k). Uz ove slučajeve u Nacrtu konvencije je dodano “djelovanjima pirata, oružanim sukobima i terorizmom.” Time je prošireno značenje pojma ratovi, koji se možda koristio kako bi se pokrilo i ove pojmove. Opasnost i učestalost terorističkih i piratskih napada<sup>47</sup> uvjetovala je potrebu da se i oni uvrste kao izuzeti slučajevi.

<sup>43</sup> Bitno je da u ovaj slučaj ne pripadaju pogibelji koje nisu svojstvene, prirodne moru (npr. štete na teretu od glodavaca). Nisu pokrivene ni štete piratskih djela, iako su se nekada i ti čini smatrali “*dangers of the sea*.” Ovamo ne spadaju ni štetne posljedice na brodu i teretu nastale od zadržavanja i zaustavljanja broda.

<sup>44</sup> P. Kragić: *o.c.* bilješka 25.

<sup>45</sup> Prema toj odredbi prijevoznik je dužan za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, čuvati, nadzirati i iskrcavati stvari.

<sup>46</sup> D. Bolanča: *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996., str. 63.

<sup>47</sup> Potrebno je posebno razjasniti pojam piraterije. Piratstvo je definirano Konvencijom o otvorenom moru iz 1958. Pod “piratstvom” se podrazumijeva svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili pljačke izvršen od članova posade ili putnika privatnog broda ili zrakoplova na otvorenom moru ili na mjestu koje se nalazi pod vlašću neke države. Danas se u svijetu bilježe dva piratska napada dnevno. Prema podacima Centra za izvještaje o napadima pirata, u prvom kvartalu 2004. godine pirati su ubili 22 člana posade brodova, za razliku od istog razdoblja 2003. godine kada su zabilježena četiri piratska ubojstva. J. Bohutinski: Dnevno – dva gusarska napada, *Večernji list*, 14. srpnja 2004. iznosi podatak da pirati svakog dana napadnu jedan do dva broda u svijetu, te ne prežu ni od ubijanja pomoraca i otmica brodova, a najkritičnija područja su obale uz “afrički rog”, jugoistočnu

Potrebno je pojasniti ove pomalo raznorodne događaje. Naime, česte pojave ratnih stanja u suvremenim prilikama usmjeravaju pažnju poslovne prakse na fenomen rata sa stajališta trgovačkopравnih poslova, posebice na pitanje pravnih učinaka ratnih stanja na izvršavanje ugovora.<sup>48</sup> Naime, ratno stanje redovito ili ugrožava ili onemogućava izvršenje pomorskog pothvata. U literaturi se ukazuje na različito značenje koje ti pojmovi imaju u privatnopravnim ugovorima u odnosu na međunarodno pravo.<sup>49</sup> Stranke posebnim ugovornim odredbama "klauzula o ratu" predviđaju slučajeve kad zbog ratnog stanja mogu odustati od ugovora (tzv. "*wartime Cancellatio Clause*"). Prema tim su odredbama obje stranke, prijevoznik ili naručitelj, ovlašteni izjaviti odustanak od ugovora kada postoji okolnost predviđena ugovorom ("*notice for termination*"). Pravna je valjanost takve ugovorne odredbe nesporna. Interesantno je to da stranke imaju pravo odustati od ugovora i kad nije nastupila nikakva smetnja u izvršenju ugovora, a ako se ostvarila činjenica stupanja neke države u rat. Razlog za korištenje ove ugovorne opcije može biti isključivo komercijalan.<sup>50</sup>

Suvremeno je stajalište da ratno stanje postoji i bez objave rata ako neka država započne neprijateljstvima prema drugoj državi u namjeri ratovanja (*animus belligerent*).<sup>51</sup>

Aziju, Južnu Ameriku, te Karibe. Zbog toga se ističe da će posada ubuduće osim nadzora broda, morati nadzirati i njegovu okolinu. Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora donosi i nove mjere, što se tiče piratskih napada na brodove, koji su puno češća pojava nego teroristički ataci. Posada je dosada što se tiče napada morskih razbojnika bila zadužena za nadzor broda, a spomenuti Kodeks je tu obvezu dodatno formalizirao i postrožio pa se odsada mora nadzirati i okolina broda. Od početka srpnja 2004. godine Kodeks se primjenjuje u cijelom svijetu, i to zbog sve većih terorističkih prijetnji, pa se na brodovima i morskim lukama primjenjuju strože mjere opreza, slične onima u zračnim lukama i zrakoplovima. ISPS kodeks prijevoznicima i lukama nalaže da izrade procjenu postojeći sigurnosne zaštite kao i plan antiterorističke zaštite, nakon toga slijedi certifikacija mjerodavnih tijela, u hrvatskom slučaju to je Hrvatski registar brodova.

<sup>48</sup> Pojam ratnih događanja obuhvaća širok spektar različitih ratnih zbivanja koja bitno utječu na onemogućavanje izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem. Iz pomorsko pravne teorije i poslovne prakse u vezi s ugovorom o prijevozu stvari pojam ratnih događanja općenito obuhvaća klasične ratne događaje kao što su rat, građanski rat, ratu slična zbivanja (ratne operacije), neprijateljstva, revolucije i ustanke. D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str. 70, o.c. bilješka 46.

<sup>49</sup> D. Pavić: Pojam "rat" sa stajališta trgovačkih pravnih poslova, "Wartime Cancellation Clause" iz brodarskog ugovora na vrijeme, *Privreda i pravo*, vol. 30 (1991) br. 9-10, str. 588-598. objašnjava da to dovodi do toga da se pravila međunarodnog ratnog prava ne primjenjuju u trgovačkopравnim odnosima. Tim je odnosima naročito neprimjeren kriterij međunarodnog prava "*animus belligerent*" (namjera ratovanja). Izraz rat u ispravi nekog trgovačkog ugovora treba tumačiti u skladu s intencijama stranaka i smislom koji mu pridaje poslovni promet, a ne primjenom formalnosti međunarodnog javnog prava. Prema istom autoru, pitanje postoji li ratno stanje ili ne postoji i je li neka država u ratu ili nije zaključuje se prema stvarnom činjeničnom stanju a ne prema pravilima međunarodnog ratnog prava.

<sup>50</sup> *ibid.*

<sup>51</sup> D. Pavić: Osiguranje ratnih rizika u pomorskom osiguranju, *Privreda i pravo* 31 (1992) br. 1-2, str. 15-50 objašnjava da je u suvremenim okolnostima sa stajališta međunarodnog prava teško definirati ratno stanje i odrediti pouzdane kriterije za ocjenu je li neka država u ratu ili nije. Naime, rat je međunarodnopravno zabranjen, pa su zbog toga čin objave rata ili ultimatum s uvjetnom objavom rata prestali biti uobičajeni način početka rata, jer se time nastoji izbjeći odgovornost za vođenje rata. Stoga i suvremeno poimanje rata ide za tim da se ratom tretira svaka vrsta oružanog sukoba, pa se smatra da danas ima mnogo više oružanih sukoba koji

Trgovačko pravni poslovi su ugovori privatnopravne prirode pa ih zbog toga treba tumačiti prema pravilima imovinskog prava i njihovom poslovnom kontekstu. U tom se kontekstu fenomen rata promatra sa stajališta mogućnosti izvršenja ugovorne obveze. Zbog toga se izrazom “rat” podrazumijeva ratno stanje koje ugrožava ili onemogućuje izvršenje ugovora.<sup>52</sup>

**d) karantenska ograničenja, smetnje ili zapreke prouzročene od vlade, javnih vlasti, vladara ili naroda uključujući zadržavanje, zaustavljanje ili smetnje ili progone od sudskog procesa kojima nije doprinio prijevoznik ili bilo koja osoba za koju on odgovara**

Ova odredba okuplja izuzete slučajeve nabrojene u čl. 4 st. 2 (g) i (h) Haško-Visbijskih pravila. Izraz “karantenska ograničenja” koji koriste spomenuti instrumenti znači zdravstvenu (medicinsku) izolaciju kojoj su podvrgnuti brod i osobe koje dolaze s područja koje je zahvaćeno epidemijom neke zarazne bolesti ili su se simptomi neke od njih pojavili među osobama na brodu ili postoje drugi razlozi sumnje na zarazu.

Odgovornost prijevoznika će postojati u svakom slučaju ako brod nije bio doveden u ispravno sanitarno stanje jer znači da u takvim uvjetima nije bio sposoban za plovidbu. Posjedovanje isprava o urednom sanitarnom stanju broda stvara pretpostavku da je brod u ovom pogledu ispravan, ali te isprave ne isključuju dužnost prijevoznika da uloži dužnu pažnju u utvrđivanje postoji li sposobnost broda za plovidbu.<sup>53</sup>

u stvarnosti i nisu označeni ratom, a osim toga da su i granice između takvih sukoba i rata u tradicionalnom značenju oružane bobe izbljedjele. Npr. objava rata izričito se ne spominje ni u rezoluciji američkog Kongresa, a niti u najavi vojne intervencije predsjednika SAD-a na Irak. Ni Irak, s druge strane nije “objavio rat”, već je vodio “Sveti rat”. Isto tako, u nedavnom ratu u Perzijskom zaljevu više država (SAD, Velika Britanija, Francuska, Italija itd.) je sudjelovalo na jednoj strani protiv Iraka, a nijedna od njih nije formalno objavila rat. Nameće se kao pitanje kakve su konzekvence spomenutih pravila o objavljivanju, tj. neobjavljivanju rata na odgovornost prijevoznika u pogledu ovog ekskulpacijskog razloga. Opće usvojeno je načelo da se pravila međunarodnog prava ne primjenjuju u trgovačkopравnim poslovima, što vrijedi i za ugovor o prijevozu stvari morem. Taj ugovor privatnopravne prirode treba tumačiti prema pravilima imovinskog prava i u njegovom poslovnom kontekstu. Znači, *Ipsa facto* fenomen rata promatra se sa stajališta izvršenja ugovora, pa se odgovor na pitanje je li neka država u ratu ili nije zaključuje logički prema stvarnom činjeničnom stanju. Tako je npr. u jednom arbitražnom postupku odlučeno da je u rat u Perzijskom zaljevu bila uključena i Italija, usprkos tome što je u njemu sudjelovala sa skromnim vojnim potencijalom, navodi D. Pavić: Pojam “rat” sa stajališta trgovačkih pravnih poslova, “Wartime Cancellation Clause” iz brodarskog ugovora na vrijeme, o.c. bilješka 49. Znači, nije presudno je li rat objavljen ili nije, niti je li neka država formalno priznala da je u ratu s drugom državom. Također, nije bitna činjenica jesu li zaraćene strane prekinule trgovačke i diplomatske odnose, te vije li brod zastavu neke od zaraćenih strana. Na rat kao razlog oslobođenja od odgovornosti mogu se pozivati i neutralci. Isto tako, premda se pod izrazom rat podrazumijeva oružani sukob među državama, nije nužno da zaraćena strana ima sve atribute samostalne države, objašnjava D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str. 72, o.c. bilješka 46.

<sup>52</sup> D. Pavić: Pojam “rat” sa stajališta trgovačkih pravnih poslova, o.c. bilješka 49.

<sup>53</sup> R. Rodière: *Traité general de droit maritime, Affretments et transports*, sv. II Paris, 1968. str. 288., prema D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str. 89. o.c. bilješka 46, objašnjava da postojanje pravovajljane svjedodžbe o deratizaciji ili neke druge slične isprave neće prijevoznika samo po sebi osloboditi odgovornosti. Naime, ako je činjenično stanje bilo takvo da je bilo očito da je prijevremena deratizacija potrebna,

Pojam “naredbe ili prinude vladara, vlasti ili naroda” obuhvaćaju svako nasilno miješanje u putovanje ili pomorski pothvat od strane zakonite ili faktičke vlasti u stranoj državi, bez obzira je li ta vlast u odnosu formalnog neprijateljstva prema državi kojoj brod pripada. Formulacija ovog izuzetog slučaja malo je složenija od pojma “ratnih događaja” i šira od izraza “djela javnih neprijatelja” jer pokriva i prisilne mjere vladara u miru (bez obzira na pripadnost broda) i neprijateljske akte države kojoj prijevoznik ne pripada. *In prima linea* misli se na akte koje izdaje bilo koja vlada ili njezina tijela, bez obzira na formu tih akata ili oblik vlasti.<sup>54</sup> Smatra se da akti osoba koji ne predstavljaju vladu ne spadaju ovamo i mogu eventualno biti obuhvaćeni pod pojam nemira ili pobuna, a irelevantno je radi li se o legalnom aktu. Za razliku od toga Stevens<sup>55</sup> navodi da je to svaki akt koji se može nametnuti osobama ali u okviru zakona. Također, smatra se da subjekt koji ga izdaje ne mora biti međunarodno priznat.

Pojmovi naredbe ili mjere prinude vladara, vlasti naroda, ili sudske zapljene nisu jednostavni za definiranje. Za interpretaciju je najviše problematičan pojam sudske zapljene broda. Doktrina smatra da se mora raditi o izvanrednom događaju kojeg prijevoznik nije mogao predvidjeti. Smatra se da sama činjenica da je došlo do zapljene, pa makar i zbog djelovanja prijevoznika (npr. ne davanja garancije, zakašnjenja plaćanja i sl.) prijevozniku ne oduzima pravo na izuzeti slučaj. Međutim, ako mu je sudski naređeno odnosno omogućeno da položi kauciju, a on to ne učini, pa zbog toga dođe do oštećenja tereta, smatra se da tada gubi pravo na izuzeti slučaj. Ako prijevoznik nije odgovoran za to što je došlo do zaustavljanja broda od strane nadležnih tijela, neće biti odgovoran niti za štetu.<sup>56</sup>

Prigovor na ovaj izuzeti slučaj istaknut je još tijekom priprema Haških pravila, a odnosio se na tumačenje ako brod bude zaustavljen odlukom nekog javnog tijela zbog kršenja određenih pravila u to je uključena određena odgovornost prijevoznika, pa to normalno ulazi u prijevoznikov rizik i on treba snositi posljedice tog događaja.

Bitno je da je kod ovog izuzetog slučaja kauzalna veza između događaja i štete na stvarima koje se prevoze indirektna. Smetnje ili zapreke su povezane s izvršavanjem prijevoza, tj. zakašnjenjem. Prema ovoj odredbi smetnje ili zapreke trebaju biti prouzročene ili od vlade, javnih vlasti, vladara ili naroda. Berlingieri<sup>57</sup> smatra da “*rulers*” podrazumijeva vladara koji nije izabran na demokratskim izborima, a “*people*” se smatra narod pučanstvo ili populacija određene zemlje, kao suprotnost vojsci ili policiji koji postupaju prema nalogima demokratski izabrane vlasti. Određeni problemi u

---

prijevoznik će za to biti odgovoran.

<sup>54</sup> D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str 89. o.c. bilješka 46.

<sup>55</sup> F. E. Stevens: Shipping Practice, With a consideration of the relevant law, Ninth Edition, Pitman Publishing, London, 1970. p. 35.

<sup>56</sup> D. Ivković: Haška pravila, str. 201. o.c. bilješka 34.

<sup>57</sup> F. Berlingieri: o.c. bilješka 24.

tumačenju mogu nastati oko toga što znači, engleska fraza “*public authorities*” odnosno koji je opseg toga pojma u različitim zemljama. Određene sumnje mogu nastati i u pogledu obrnutog tereta dokaza u odnosu na smetnje ili zapreke nastale od vlade ili javnih vlasti. Ustvari ti događaji nastupaju u slučaju kada prijevoznik povrijedi neku od svojih obveza, npr. kršenje pravila o sigurnosti, policijskih ili običajnih pravila i svih ostalih situacija u kojima je uobičajeno uključena određena odgovornost prijevoznika.

***e) štrajkovi, isključenja s rada, obustave ili sprječavanja rada***

Ovaj izuzeti slučaj odgovara onome iz Haško-Visbijskih pravila čl. 4 st. 2 (j), osim što je ispušten dio koji govori o tome “bilo da su djelomični ili potpuni”. Ispuštanje ovog dijela ne ograničava primjenu ove odredbe jer se njezino djelovanje odnosi na sve štrajkove, isključenja s rada, obustave ili sprječavanje rada koji su prouzročili gubitak, oštećenje ili zakašnjenje. Međutim, sigurno je da je presumpciju nepostojanja krivnje lakše pobiti kada štrajk nije generalni, u onoj mjeri u kojoj se odnosi samo na prijevoznika koji je preuzeo izvršiti prijevoz. U ovom slučaju nabrojeni događaji mogu se dogoditi i na moru i na kopnu, znači u različitim fazama prijevoza i prijevoznim granama.

Za ovaj izuzeti slučaj bitno je da prijevoznik neće biti oslobođen na temelju same objektivne činjenice postojanja štrajka. Naime, ako je štrajk prouzrokovao sam prijevoznik, on će za njega biti kriv i neće se moći pozivati na konvencijsku odredbu. Jakaša<sup>58</sup> kao primjer navodi slučaj kada se prijevoznik ne pridržava odredaba kolektivnog ugovora, pa njegovi radnici stupe u štrajk. S druge strane, ako je štrajk općenit, tada se smatra da nema krivnje na prijevoznikovo strani. Npr. brodari otkazu kolektivni ugovor, pa posade brodova stupe u štrajk. Također, ne mora se raditi o štrajku posade broda, već se može raditi o bilo kojem štrajku koji je prouzrokovao štetu. U praksi se najčešće radi o štrajku lučkih radnika. Ovaj izuzeti slučaj treba tretirati kao i ostale, pa i ovdje treba ponajprije pridati značenje prebacivanja dokaza u pogledu krivnje prijevoznika. Prijevoznik će za štete nastale iz ovog razloga biti kriv ne samo u slučaju kada je štrajk on sam skrivio već i kada nije uložio dužnu pažnju da spriječi štetne posljedice ako mu je to bilo moguće. Činjenica da prijevoznik kao poslodavac ne pristaje na zahtjeve svojih radnika (npr. radi povećanja plaća) još uvijek ga ne čini krivim za štrajk.<sup>59</sup>

Opće otpuštanje radnika odnosi se na onaj slučaj kada prijevoznik odluči da se ne izvrši ugovoreno putovanje brodom u određenom terminu zbog prekida rada sa svojim radnicima.<sup>60</sup> *In concreto* mora se raditi o dobrovoljnoj odluci prijevoznika kojom svjesno obustavlja proces rada. Ipak, dok je kod štrajka korisniku prijevoza teško dokazati da je

<sup>58</sup> B. Jakaša: *Udžbenik plovidbenog prava*, II izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983, str. 256.

<sup>59</sup> D. Bolanča: Odgovornost brodara iza izuzete slučajeve, str. 99. o.c. bilješka 46.

<sup>60</sup> P. Manca: *Studi di diritto della navigazione*, sv. II, Milano, 1961, str. 183 prema D. Bolanča: Odgovornost brodara iza izuzete slučajeve, str. 99. o.c. bilješka 46.



uzrok štete prijevoznikova krivnja, kod lockout-a je ta mogućnost dokazivanja mnogo veća. Činjenica da je prijevoznik kao poslodavac svojom voljom otpustio radnike ne znači da je uvijek i osobno kriv.

Drugim smetnjama koje sprječavaju rad (odnosno obustavljaju ili ograničavaju rad iz bilo kojeg razloga) smatraju se sve one činjenice koje općenito ili djelomično onemogućuju spojene operacije rada i time normalno izvršavanje prijevoza, a nemaju karakter štrajka ili masovnog isključenja radnika s posla. Te smetnje obuhvaćaju ekonomske razloge koji nastaju iz suprotnosti interesa između poslodavca i posloprimca.<sup>61</sup>

#### **f) požar na brodu**

Odredba o oslobađanju od odgovornosti za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno požarom stilizirana je na način da se učini jasnijim da se mora raditi o požaru na brodu kojim se teret prevozi "*fire on the ship*". U posljednjoj verziji Nacrta konvencije, za razliku od ranijih verzija nema više uvjetovanja da prijevoznik odgovara jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom.<sup>62</sup>

Berlingieri<sup>63</sup> smatra ovu odredbu neuvjerljivom i u materijalnopравnom i u formalnopравnom pogledu. U materijalnopравnom pogledu ovo oslobođenje je analogno onome za nautičku grešku. Čl. 4 st. 2 (b) Haško-Visbijskih pravila pisan je kada su bili na snazi *common law* propisi o odgovornosti za požar iz 19. stoljeća, prema kojima brodovlasnici nisu bili odgovorni za štetu na stvarima koje se prevoze prouzrokovanu požarom bez njihove osobne krivnje ili namjere ili propusta.<sup>64</sup> Istaknuto je shvaćanje da se danas u 21. stoljeću takav pristup ne smatra opravdanim, osim kada požar ima

<sup>61</sup> D. Bolanča: str. 100 o.c. bilješka 46.

<sup>62</sup> Prema Haškim pravilima Prijevoznik odgovara za štetu koju je teret pretrpio od požara na brodu, jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. Točnije, stilizacija konvencijskog teksta čl. 4 st. 2 toč. b) je formulirana u obliku negativne definicije: "*ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz požara, ako nije uzrokovan osobnim djelom ili krivnjom prijevoznika.*" Iz sadržaja konvencijskog teksta proizlazi da se prema Haškim pravilima ne uzima u obzir krivnja prijevoznikovih radnika ili zastupnika, nego samo prijevoznika osobno. To će npr. biti slučaj ako požar izbije zato što brod nije bio opskrbljen sredstvima za pravodobno otkrivanje požara i sl. U tom slučaju prijevoznik se može smatrati odgovornim jer je propustio obvezu da brod osposobi za plovidbu. To znači, da u tom slučaju ne odgovara za djela svojih radnika, a to je jednaka situacija kao i za nautičku krivnju (požar također ugrožava sigurnost broda). Naime, konvencijsko rješenje o tome da prijevoznik nije odgovoran za požar temelji se na činjenici da svaki požar na brodu ne ugrožava samo teret nego i sigurnost broda, što tu djelatnost svrstava u nautičku djelatnost posade. S obzirom na stilizaciju konvencijske odredbe proizlazi da krivnju prijevoznika za požar treba dokazati onaj tko traži naknadu za nastalu štetu. Dakle, teret dokaza o osobnoj krivnji prijevoznika je na korisniku prijevoza. Hamburška pravila umjesto općeg načela pretpostavljene krivnje, posebno za štetu zbog požara uvode načelo dokazane krivnje prijevoznika, znači, obrnuti teret dokaza od onog koji vrijedi za ostale uzroke štete.

<sup>63</sup> Berlingieri: o.c. bilješka 24.

<sup>64</sup> *Merchant Shipping Act* 1894. čl. 502, propisivao je da je teret dokaza na brodovlasniku. Danas je na snazi *Merchant Shipping Act* 1995., a čl. 186 propisuje da je teret dokaza na tužitelju, prema F. Berlingieri: o.c. bilješka 24.



obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Berlingieri,<sup>65</sup> ističe da je isto kao i za nautičku grešku, apsurdno da je prijevozniku omogućeno “prebacivanje” posljedica krivnje osoba kojima se u svom poslu služi na krcatelja. Smatra da u slučaju požara u pravilu postoje veliki problemi u svezi s dokazivanjem uzroka nastanka požara, pa je to dodatni razlog za ukidanje ovog pravila. Prema mišljenju istog autora, jednostavnije rješenje bi bilo brisanje požara iz popisa izuzetih slučajeva i uključivanje “njegovih posljedica” u generalnu odredbu prema kojoj je prijevoznik odgovoran, osim ako dokaže da niti njegovom krivnjom niti krivnjom osoba za koje on odgovara nije nastala štetna radnja.

***g) skrivene mane [broda] [prijevoznog sredstva] koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom***

Tekst se podudara s Haško-Visbijskim pravilima čl. 4 st. 2 (p). Značenje ove iznimke u tekstu Haških pravila nije bilo dovoljno jasno. Naime, nije objašnjeno o kakvim se manama mora raditi, misli li se na defekt na brodu, stvarima ili opremi na obali.

Pod skrivenim manama podrazumijevaju se mane ili nedostaci u konstrukciji, strojevima ili opremi broda koje stručna osoba nije mogla otkriti upotrebom razboritog stupnja vještine pri redovitom pregledu. Manjkavo stanje broda je skriveno, tj. nije ga moguće otkriti primjenom uobičajene metode. Ono postaje vidljivo tijekom vremena, najčešće tek kada je šteta nastala.<sup>66</sup> Od svih rizika upravo je osiguranje rizika skrivene mane broda činjenično najsloženije i pravno najinteresantnije.<sup>67</sup>

Budući da su skrivene mane po definiciji one greške koje je nemoguće otkriti ulaganjem dužne pažnje, javlja se pored postojanja suvišnih riječi (redundantne stilizacije) još jedan problem, a taj je u slučajevima kada prijevoznik pruži dokaz da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno skrivenom manom, njegova odgovornost je isključena. Zbog toga to nije više slučaj presumpcije o nepostojanju neodgovornosti. Iz toga prema Berlingierijevom<sup>68</sup> shvaćanju slijedi da je ovaj “izuzeti slučaj” nepotreban, jer je ta situacija ionako pokrivena čl. 17 st. 1.

<sup>65</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

<sup>66</sup> D. Pavić: Osigurani rizici prema “Institute Time Clauses – Hulls”, *Osiguranje i privreda*, br. 31, 1990, str. 45 objašnjava da u pogledu konkretnih slučajeva koji mogu predstavljati skrivene mane broda smatra se da “skrivena mane broda” ne pokrivaju mane u nacrtu broda (engl. *defect in design, weakness of design*), već skrivene mane u trupu ili strojevima broda (engl. *defect in machinery or hull*) koje podrazumijevaju manu materijala (*defect of material*), bilo u pogledu njegovog izvornog svojstva, bilo u pogledu izvornog odnosa naknadno stečenog svojstva. Nadalje, zamor materijala nije skrivena mana, jer je pri normalnoj upotrebi stvari i u granicama normalnog radnog vijeka, bez djelovanja vanjskog čimbenika, zamor jedna od kategorija dotrajalosti. Ako zbog propusta dužne pažnje od strane posade broda nije otkriven neki nedostatak, onda takav nedostatak nema značajke skrivene mane. Ali greške npr. proizvođača strojeva, brodogradilišta, brodopopravljača u izvedbi ili montaži stroja treba smatrati kao “*defect in machinery*” a ne kao “*weakness of design*”.

<sup>67</sup> I. Ferić: *o.c.* bilješka 42.

<sup>68</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

***h) djelovanja ili propusti krcatelja, bilo koje osobe za koju krcatelj odgovara, strane koja ima nadzor ili primatelja***

Izuzeti slučaj “djelovanja ili propusti krcatelja, ili bilo koje osobe navedene u čl. 35,<sup>69</sup> strane koja ima nadzor ili primatelja” djelomično se podudara s onim iz čl. 4 st. 2 (i) Haško-Visbijskih pravila. Razlika je u tome što Nacrt konvencije ne spominje “vlasnika robe”, a dodaje novu osobu “stranu koja ima nadzor”.

Ispuštanje “vlasnika robe” iz teksta ovog izuzetog slučaja opravdava se time što vlasnik robe nije stranka u ugovoru o prijevozu. Uvrštavanje strane koja ima nadzor (*controlling party*), u skladu je s ostalim odredbama kojima se opisuju obveze i prava strane koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor može biti krcatelj, primatelj, osoba koju je odredio jedan od njih ili kad je prenosiva prijevozna isprava izdana njezin držatelj. Pojam “strana koja ima nadzor” obuhvaća vrlo širok krug osoba, a ustvari definira sve osobe koje mogu imati određeni interes nad stvarima.

Bitno je da djela ili propusti krcatelja moraju biti zakonite radnje, jedini zahtjev za primjenu ove odredbe je kauzalna veza između njih i gubitka ili oštećenja.

Sama formulacija radnje (djela) ili propusti (*act or omission*), općenite je prirode i uključuje sve moguće situacije djelovanja (propuštanja) krcatelja, pa i one iz čl. 4 st. 2 (m), (n) i (o) Haških pravila. Takva šteta je u praksi u pravilu posljedica neizravnih djela krcatelja, kao što je npr. kriva deklaracija tereta, davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu, slabo pakiranje i označavanje tereta i sl. Međutim, može se raditi i o propustu primatelja da preuzme stvari kada stignu na odredište. Prema konvencijskom uređenju Nacrta konvencije može se raditi i o raznim djelima ili propustima u svezi s vršenjem prava nadzora kao što je propuštanje pružanja informacija, davanja uputa ili isprava za vrijeme dok su stvari pod nadzorom prijevoznika. Dakle, prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja proiziđe iz djela krcatelja jer prema općim načelima prava nitko ne može u svoju korist, štetne posljedice svoga djelovanja prebacivati na drugoga.

U praksi su rijetki slučajevi da krcatelj, odnosno neka druga osoba koja je ovlaštena raspolagati teretom, izravnim djelovanjem prouzročiti štetu, jer dok se teret nalazi kod prijevoznika, te osobe nisu redovito ni u mogućnosti to učiniti.<sup>70</sup>

U doktrini se analizira odgovornost za davanje određenih savjeta od strane krcatelja zapovjedniku, npr. u slučaju da zapovjednik prihvati takav savjet i brod postane

<sup>69</sup> U čl. 35 propisano je da je krcatelj odgovoran za radnje i propuste bilo koje osobe kojoj je delegirao izvršavanje bilo koje od svojih obveza uključujući podugovaratelje, radnike, agente i ostale osobe [osim prijevoznika i izvršitelja] koji djeluju, bilo izravno ili neizravno na njegov zahtjev ili prema njegovom nadzoru ili kontroli kao da su to njegove radnje ili propusti. Krcatelj je odgovoran jedino za djela i propuste tih osoba koji su počinjeni u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

<sup>70</sup> Tako G. Ripert: *Droit maritime*, sv. II, Paris, 1952, str. 589 prema D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str. 94. o.c. bilješka 46.

nesposoban za plovidbu. To bi se smatralo kao povreda obveze iz čl. 3 st. 1 koju obvezu prijevoznik ne može delegirati i prema tome ne bi potpadala pod ovaj izuzeti slučaj.<sup>71</sup>

Također, bilo koji propust krcatelja u izvršavanju obveza koje su mu nametnute Nacrtom konvencije ovdje je sigurno relevantan. Isto tako, djela ili propusti primatelja. Radi se primarno o najvažnijem propustu primatelja, a to je da preuzme stvari na mjestu i u vrijeme spomenutim u čl. 46. U tom slučaju prava koja su navedena u čl. 51<sup>72</sup> osigurana su prijevozniku pod uvjetom da primatelj izvršava neko od prava koja ima prema ugovoru o prijevozu. Ostali propusti koji se mogu staviti na teret, bez obzira radi li se o krcatelju, primatelju ili drugoj osobi povezani su sa vršenjem prava nadzora kako je definirano u čl. 54, kao što je propust u pružanju informacija, davanju uputa ili isprava za vrijeme razdoblja dok su stvari pod nadzorom prijevoznika.

***i) rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35, strane koja ima nadzor ili primatelja***

Ovo je novi izuzeti slučaj uvršten s ciljem da se izradi odredba kojom bi se pokrila situacija iz čl. 14(2) prema kojoj su stranke ovlaštene sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi stvari koje se prevoze (rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje) biti dužna izvršiti strana tereta (krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj). Dakle, ovaj izuzeti slučaj relevantan je u slučaju kada prema čl. 14(2) određena prijevoznikova ugovorna obveza ugovorom bude alocirana na krcatelja.<sup>73</sup> Pretpostavlja se da će ovaj izuzeti slučaj biti brisan, ako i čl. 14 (2), kao što je predloženo bude izbrisan.

***j) umanjenje obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak ili oštećenje koje proizlazi iz posebnih svojstava, skrivene mane, ili vlastite mane robe***

Stilizacija ovog izuzetog slučaja ista je kao onog iz Haško-Visbijskih pravila čl. 4 st. 2 (m). Ovaj izuzeti slučaj primjenjiv je na bilo koju prijevoznu granu.

Nacrt konvencije po uzoru na englesku verziju Haških pravila donosi također pomalo konfuznu stilizaciju ovog izuzetog slučaja (*wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent quality, defect, or vice of the goods*). Engleska formulacija Haških pravila ovog izuzetog slučaja ocjenjuje se puno nepreciznijom i konfuznijom.

Međutim, naglašava se da su oba teksta primjer pleonazma, jer se svi navedeni izrazi mogu podvrći pod dva pojma, a to su prirodno svojstvo tereta i mane tereta.<sup>74</sup> U prirodno svojstvo tereta spada prirodni gubitak u težini ili obujmu te oštećenje ili gubitak koji nastaju zbog posebne naravi tereta. Prirodno svojstvo tereta je normalna

<sup>71</sup> Tako tumači Y. Cook et. al. *Voyage Charters*, London, 1993, str. 768, prema Đ. Ivković: str. 204, o.c. bilješka 34.

<sup>72</sup> Ova odredba uređuje situaciju ako stvari stignu na destinaciju, i ne budu preuzete od primatelja. Za taj slučaj Nacrt konvencije propisuje ovlaštenje prijevoznika u postupanju sa stvarima.

<sup>73</sup> Slično objašnjava i R. Asariotis: Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 382-398.

<sup>74</sup> D. Bolanča: Odgovornost broдача za izuzete slučajeve, str. 117, o.c. bilješka 46.

osobina stvari, zbog koje stvar postaje neotporna na normalne rizike kojima je za vrijeme prijevoza podvrgnuta.<sup>75</sup>

Za razliku od prirodnih svojstava treba razlikovati mane robe. Prirodno svojstvo je nešto što je normalno obilježje određene vrste robe i općenito poznato, a mana robe je negativno obilježje koje se ne može, ako nije uočljivo pretpostaviti da postoji. Skrivena mana tereta je ona mana koja se prilikom ukrcaja tereta nije mogla otkriti ulaganjem razumne pažnje i uobičajenim ispitivanjem. Slično kao i kod skrivene mane broda, ako je mana nevidljiva, prijevoznik će se uspješno moći pozivati na ovaj ekskulpacijski razlog ukoliko je s teretom postupao na uobičajen način za takvu robu, pod pretpostavkom da nema te mane.

***k) nedovoljno ili netočno pakiranje ili označavanje koje nije izvršio prijevoznik***

Nedovoljno pakiranje, odnosno manjkavo stanje ambalaže tereta dovodi do toga da teret nije pogodan za čuvanje i obavljanje svih uobičajenih manipulacija koje se vrše tijekom prijevoza. Suprotno od toga dostatno pakiranje sprječava štetu na teretu u okviru normalnih uvjeta prijevoza i uobičajene skrbi i pažnje oko tereta.

Da bi se oslobodio odgovornosti kod ovog izuzetog slučaja, prijevoznik mora dokazati da je šteta posljedica nedostatnog pakiranja, odnosno nedostatnih oznaka. Prema sudskoj praksi nije dovoljna samo objektivna činjenica nedostatnog pakiranja ili nedostatnih (neispravnih) oznaka, već se traži da između štete i ovih činjenica postoji uzročna veza. Naime, prijevoznik se ne može pozivati u svoju korist na nedostatak ambalaže ako taj nedostatak nije prouzrokovao štetu.<sup>76</sup> Prijevoznik će dokazati da je uzrok šteti činjenica da je teret bio izložen rizicima od kojih bi ga štiti ispravna ambalaža, odnosno da bi ispravna i potrebna oznaka upozoravala na štetnost pojedinih uzroka.<sup>77</sup>

Ovo je izuzeti slučaj koji je vrlo sličan izuzetku koji se spominje u okviru izuzetog slučaja “djela ili propusti krcatelja ili vlasnika robe”. Međutim, kod nedostatnog pakiranja i nejasnih ili nedostatno trajnih oznaka na teretu, bit ekskulpacije prijevoznika je u pomanjkanju njegove krivnje, a ne u postojanju krivnje krcatelja zbog neispravnog pakiranja ili označavanja tereta. Prijevoznik mora poduzeti korake da roba bude tako složena u skladišta da se dovede na najmanju moguću mjeru rizik nepravilne isporuke zbog nepravilnog označavanja i ako to prijevoznik propusti vjerojatno se neće imati pravo pozivati na ovaj izuzetak.

<sup>75</sup> Tu se ubraja npr. uobičajeno isparavanje ili propuštanje tekućina sadržanih u bačvama, kvarenje živežnih namjernica i sl. Naime, radi se o šteti nastaloj na teretu pri normalnom, redovnom tijeku plovidbe, upravo kao posljedica prirodnih osobina tereta nezavisno od neke transportne nezgode ili drugog rizika. Tako definira M. Špehar: *Odgovornost brodara s osvrtom na Haška pravila*, Vlastita naklada, Zagreb, 1939. str. 86.

<sup>76</sup> Presuda Trgovačkog suda u Havreu od 1. siječnja 1969., objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo*, br. 46. 1970, str. 57.

<sup>77</sup> D. Bolanča: *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, str. 126. o.c. bilješka 46.

Engleski tekst Haških pravila koristi izraz “*insufficiency or inadequacy*”, francuski “*imperfection.*» Izraz «*defective condition*” Nacrta konvencije ukazuje ne samo na označavanje, nego također i na pakiranje. Međutim, komentatori Nacrta konvencije tumače da bi konvencijski tekst bio jasniji kada bi odredba opisivala da se radi o oznakama koje su izblijedile ili nestale isprane kišom ili slično.<sup>78</sup> Ovaj izuzeti slučaj primjenjiv je također na sve vrste prijevoza jer se odnosi na određena obilježja stvari, tj. njihove ambalaže.

***l) spašavanje ili pokušaj spašavanja života na moru***

***m) razumne mjere poduzete radi spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru***

***n) razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu***

Izuzeti slučaj ih Haških pravila “spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili dobara na moru” stiliziran je u suvremenijoj formi. Naime, izražena je sumnja u svezi s potrebom zadržavanja spašavanja imovine kao izuzetog slučaja, dok je naravno spašavanje ljudskih života na moru neupitno. U skladu s Konvencijom o spašavanju iz 1989. čl. 10 postoji dužnost pružanja pomoći jedino u pogledu spašavanja osoba, a nije predviđena u pogledu spašavanja imovine. U slučaju spašavanja imovine dobiva se pravo na nagradu za spašavanje, zbog toga je prilikom sastavljanja odredbe ovog izuzetog slučaja istaknuto da nije opravdano davati prijevozniku ovlaštenje da se koristiti obrnutim teretom dokaza za radnju koja je prouzročivši gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, njemu donijela korist u obliku naknade za spašavanje. Predlagalo se da se na ovom mjestu izostavi upućivanje na spašavanje imovine. Međutim, ovoj tvrdnji može se oponirati isticanjem prigovora da dok je brod u opasnosti i osobe na brodu su također u opasnosti. Ako se radi o ovom slučaju spašavanje bi najprije trebalo biti usmjereno na spašavanje ljudskih života. Berlingieri<sup>79</sup> smatra da je možda moguće pronaći neko “srednje” rješenje u kojem bi se spomenulo spašavanje imovine, međutim samo operacije spašavanja u pogledu broda i imovine kada prijeti opasnost za okoliš. Uzimajući u obzir sve istaknute prigovore i prijedloge posljednja verzija Nacrta konvencije usvaja kompromisno rješenje i predviđa tri izuzeta slučaja. Ovo je naravno tipičan pomorski izuzeti slučaj.

<sup>78</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc, p. 29. o.c. bilješka 14.

<sup>79</sup> F. Berlingieri: o. c. bilješka 24.



***o) djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlaštenja koja imaju prema čl. 15 i 16(2) kada stvari postanu opasne za osobe, imovinu ili okoliš<sup>80</sup> ili budu žrtvovane.***

Ovo je izuzeti slučaj oko čijeg postojanja nije postignuta suglasnost, pa nije sigurno hoće li biti zadržan u budućoj konvenciji. Prigovara se da je teška za interpretaciju sintagma “neprihvatljiva opasnost za okoliš” (*unacceptable danger to the environment*). Takva stilizacija odredbe, točnije uporaba riječi “neprihvatljiva opasnost” (*unacceptable danger*) podrazumijeva postojanje “prihvatljive opasnosti” (*acceptable danger*) za okoliš. To opet znači da će biti vrlo teško postaviti kriterije stupnjevanja tj. ocjenjivanja i odmjeravanja “prihvatljivosti” (*acceptability*) opasnosti za onečišćenje okoliša.

Slučajevi koji se spominju u čl. 15 i čl. 16(2) razlikuju se jedan od drugoga. Opasnost za ljude, imovinu i okoliš vezana je samo uz odredbu čl. 15, dok se o tome ne govori u odredbi o žrtvovanju stvari (čl. 16 (2)). Osim toga, nejasno je u kojoj mjeri mora postojati opasnost za okoliš prema odredbi čl. 15. Berlingieri<sup>81</sup> smatra da stilizacija ove odredbe nije zadovoljavajuća. Možda bi ova odredba trebala biti jednostavnije stilizirana. Isti autor predlaže slijedeću stilizaciju “djelovanja prijevoznika ili izvršitelja u vršenju ovlasti koje imaju prema čl. 15. Smatra da specificiranje tih ovlaštenja nije nužno. Dakle, time bi se izbjegao onaj sporni dio odredbe koji postavlja uvjet “kada stvari postanu opasne za ljude, imovinu i okoliš ili budu žrtvovane.” Izuzeti slučaj koji se predlaže, jasno je može se dogoditi jedino na moru.

Oslobođenje od odgovornosti za grešku u navigaciji i upravljanju brodom bilo je predmet rasprave još za vrijeme sjednice ISC-a,<sup>82</sup> a na konferenciji u Singapuru ponovno je oživjela rasprava o tom pitanju, i to u smjeru ukidanja nautičke greške kao razloga oslobođenja od odgovornosti.<sup>83</sup> Prema mišljenju nekih njezino “brisanje” je nužno.<sup>84</sup> Eventualni značajni porast premija osiguranja do kojeg bi došlo kao posljedica

<sup>80</sup> Po prvi puta se u konvenciji iz područja prijevoza stvari morem propisuju obveze, točnije ovlaštenja koja su konzekventna s “javnim pravom” i obvezama u pogledu sigurnosti i sprječavanja zagađivanja okoliša. Prijevoznik dobiva ovlaštenje odbiti ukrcati, iskrcati i uništiti stvari ako su postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude i imovinu, te ako postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš. U ovoj normi prepoznaje se interes zaštite okoliša, koji se danas postavlja imperativom i u suvremenom svijetu neizostavnom potrebom.

<sup>81</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

<sup>82</sup> Report on the work of the International Sub-Committee, *CMI Yearbook 1999*, p. 109.

<sup>83</sup> Intenzivno se raspravljalo o tome je li u novom unifikacijskom instrumentu potrebno zadržati ovu tradicionalnu osobitost pomorskog prava razlikovanje nautičke i komercijalne greške. Protivnici “nautičke ekskulpacije prijevoznika” ističu argument da u drugim granama prijevoznog prava nema razlikovanja u djelima i propustima osoba kojima se prijevoznici služe s obzirom na djelatnost u okviru njihovih radnih zadataka. U tom kontekstu pomorski se promet u današnjim uvjetima nema razloga posebno izdvajati tako bitno specifičnim obilježjima o kojima izravno ovisi postojanje prijevoznikove odgovornosti. Također, nastojanje unifikacije prijevoznog prava uopće, a pogotovo u uvjetima njegovog reguliranja jedinstvenom konvencijom upućuje na potrebu kompromisa i jedinstvene odgovornosti prijevoznika, bez distinkcije nautičke i komercijalne djelatnosti. Na taj način ukidanje nautičke greške predstavlja doprinos mogućnosti harmonizacije prijevoznog prava.

<sup>84</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.



ukidanja abolicije za nautičku grešku, a posljedica toga bi bila i porast vozarina, nije nikad potvrđeno nekim pouzdanim dokazom.<sup>85</sup> U svakom slučaju, pobornici ukidanja neodgovornosti za nautičku grešku smatraju da je utjecaj, odnosno djelovanje koje bi nastalo na prijevozne tarife teško shvatljivo, jer prijevozne tarife nisu rezultat prisilnog nametanja, već su primarno ovisne o pregovorima na tržištu. Ako bi, kao što tvrde oni koji žele zadržati nautičku grešku kao razlog oslobođenja od odgovornosti, njezino ukidanje dovelo do povećanja vozarina posljedice bi nastale za krcatelje i zbog toga je prema mišljenju onih koji se zalažu za ukidanje oslobođanja zbog nautičke greške, teško razumljivo zašto se tome protive prijevoznici i njihovi P&I osiguravatelji. Za razliku od ranijih verzija Nacrta konvencije, prema posljednjoj verziji, prijevoznik odgovara za nautičku grešku, dakle, ovo pitanje riješeno je kao u Hamburškim pravilima.

U pogledu požara na sastanku održanom u Madridu američka delegacija je tražila da se ta predmnijeva ograniči samo na pomorski prijevoz. To je otvorilo pitanje, treba li sve predmnijeve ograničiti samo na pomorski prijevoz. Hrvatska delegacija založila se za takvo rješenje. Međutim, to stajalište nije prihvaćeno, pa bi se pojedine predmnijeve odnosile i na druge grane prijevoza ako je to logično moguće, npr. štrajk, umanjeње obujma ili težine, nedovoljno ili manjkavo pakiranje ili označavanje. Naravno neki izuzeti slučajevi primjenjivi su samo na pomorski prijevoz, npr. “spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili imovine na moru,” “pogibelji, opasnosti ili nezgode mora” tipični su pomorski izuzeti slučajevi.

Nacrt konvencije posebno spominje devijaciju za vrijeme pomorskog prijevoza. Propisano je da prijevoznik nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci uzrokovano skretanjem broda s puta poduzetim radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života [ili imovine] na moru [ili bilo kojeg drugog razumnog skretanja broda s puta].

U pogledu prijevoza na palubi, propisano je da se stvari mogu prevoziti na palubi broda jedino ako: (a) takav prijevoz zahtijeva pravo koje se primjenjuje ili administrativna pravila ili (b) se prevoze u kontejnerima na palubi [koji su prilagođeni provožu tereta na palubi], ili (c) u slučajevima koji nisu pokriveni točkama (a) i (b) prijevoz na palubi je u skladu s običajima i praksom na tržištu.

## **8. MULTIMODALNI PROBLEM I ODNOS PREMA DRUGIM KONVENCIJAMA**

Multimodalni aspekt Nacrta konvencije ocijenjen je kao najsloženije pitanje u čitavoj dosadašnjoj raspravi o instrumentu. Središnje pitanje je treba li se instrument primjenjivati jedino na pomorski dio prijevoza ili također i na dijelove prijevoza koji

<sup>85</sup> *ibid.*

prethode ili slijede iza prijevoza morem. Afirmativni odgovor na ovo pitanje zastupaju oni delegati koji se zalažu za postizanje tzv. "multimodalnog ideala", a njegov je cilj jedinstveni režim odgovornosti koji bi se primjenjivao na sve prijevozne grane.<sup>86</sup>

Usprkos snažnoj potpori za multimodalno polje primjene, sve delegacije nisu uvjerene da će to biti riješeno. *Door-to-door* pristup je prihvaćen kao radna hipoteza, ali je minimalno uključen u supstantivne odredbe Nacrta konvencije i to radi zaštite funkcioniranja kopnenog prijevoza.<sup>87</sup> Opće shvaćanje je također, da sukob s drugim unimodalnim konvencijama treba izbjeći. Dodatno, CMI je primarno smatrao da treba urediti odnosno regulirati pomorske prijevozne ugovore prema kojima bi kopneni prijevoznici imali beneficiju zaštite tzv. "*himalaya protection*".<sup>88</sup>

Teoretski odgovornost izvršitelja, tj. prijevoznika iz drugih prijevoznih grana je moguće urediti prema tri različita koncepta odgovornosti jedinstvenom, mrežastom i ograničenom mrežastom, a sva tri su i analizirana kao mogućnosti za uređenje odgovornosti u novom instrumentu.

Prema jedinstvenom režimu odgovornosti ista pravila se trebaju primjenjivati za bilo koji gubitak ili oštećenje, bez obzira na to gdje je gubitak ili oštećenje nastao i bez obzira na ulogu konkretnog tuženika u prijevoznom poslu. Tako ako do oštećenja stvari dođe za vrijeme prijevoza cestovnim prijevozom u Europi strana tereta bi mogla tužiti izvršitelja - kamionskog prijevoznika (kao stranu za vrijeme čijeg prijevoza je došlo do oštećenja stvari) ili ugovornog prijevoznika s kojim je sklopila ugovor prema instrumentu, a to bi zamijenilo CMR (kao regionalnu konvenciju koja bi se primjenjivala na odgovornost cestovnog prijevoznika).

Jedinstveni režim odgovornosti ima neupitne prednosti, iz perspektive onih koji redovito rade s međunarodnim multimodalnim pošiljkama, a one su u jedinstvenosti i predvidivosti režima odgovornosti. Složeno pitanje kada i kako je štetna radnja nastala minimizirano je, a rezultat toga je pojednostavljivanje odštetnih postupaka. Svi tuženici bili bi odgovorni prema istim pravilima i eliminiralo bi se nastojanje da se tuži onaj tuženik koji odgovara po strožim uvjetima, odnosno prema višim granicama odgovornosti. Suprotno od toga, osnovni nedostatak mrežastog sustava je nemogućnost predviđanja režima odgovornosti i mogućih rizika jer se unaprijed prilikom sklapanja ugovora ne može znati u kojem dijelu prijevoznog puta će štetna radnja nastati i koji režim odgovornosti će se primijeniti. Naravno, sa stajališta kopnenih prijevoznika koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz, jedinstveni režim odgovornosti smanjio bi ujednačenost i predvidivost.

<sup>86</sup> G. Ziel: Multimodal aspects, *Il Diritto Marittimo* 106 (2004) 3, p. 907-916.

<sup>87</sup> Tako objašnjava G. Ziel: The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* bilješka 4.

<sup>88</sup> *ibid.*

Nacrt konvencije nastoji uspostaviti sustav koji će biti što je moguće više ujednačen s “mrežastim sustavom”, međutim, dosta ograničen u odnosu na potpuni mrežasti sustav.

Znači, u pogledu prava koje se primjenjuje UNCITRAL-ova radna skupina odlučila je da se primjenjuju različita pravila na unimodalne ugovore o prijevozu morem s jedne strane i na multimodalne (pomorske) ugovore s druge strane. Nacrt konvencije sadrži samo jedan “sklop” odnosno sustav pravila vezanih uz ugovore o prijevozu stvari koja se odnose na pomorske ugovore o prijevozu koji uključuju i prijevoze koji se uz prijevoz morem odvijaju i drugim prijevoznim putem.

Za prevladavanje sukoba s drugim konvencijama Nacrt konvencije propisuje pravilo koje govori o rješavanju sukoba konvencija (čl. 27). Propisano je ukoliko postoje odredbe međunarodne konvencije prema čijim uvjetima se ona primjenjuje na sve ili neke prijevoznikove radnje na temelju ugovora o prijevozu za vrijeme tog razdoblja (npr. za vrijeme prijevoza stvari cestom) i koja sadrži posebne norme o prijevoznikovo odgovornost, ograničenju odgovornosti, roku za tužbu, i od kojih se ne može odstupiti sporazumom stranaka, bilo uopće ili na štetu krcatelja, odredbe te konvencije će imati prednost u odnosu na odredbe ove Konvencije u mjeri u kojoj su one obvezne. Ukoliko je u ovom slučaju npr. kopneni prijevoznik izravno tužen kao izvršitelj prema Nacrtu konvencije, materijalno pravo koje će se primijeniti odnosno režim odgovornosti koji će se primijeniti bit će onaj koji predviđa konvencija o kopnenom prijevozu koja se u tom slučaju primjenjuje.<sup>89</sup>

Nacrt konvencije je naknadno dorađen i uvrštene su posebne odredbe relevantne za pitanje prava koje se primjenjuje u slučaju kada se mjesto nastanka štetne radnje može lokalizirati kao i slučajeve kada to nije moguće.

U slučaju “nelokalizirane štetne radnje” pravila Nacrta konvencije koja se odnose na pomorski prijevoz i uglavnom su bazirana na Haško-Visbijskim pravilima primjenjivat će se i na prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima i putovima.

Instrument će jedino biti “nadomješten”, odnosno neće se primjenjivati u slučaju kada postoji konvencija koja sadrži prinudne odredbe za neku drugu prijevoznu granu, a ne pomorski prijevoz, i ako je nesporno da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo isključivo za vrijeme tog dijela prijevoza (npr. kopnenog).

To znači, ako je štetna radnja nastala za vrijeme prijevoza morem i prijevoza npr. kopnom ili ako se ne može dokazati u kojem dijelu prijevoznog puta je nastala ovaj instrument će prevladati i on će se primjenjivati na čitav dio prijevoznog puta, tzv.

<sup>89</sup> Međutim, taj međunarodni prinudni režim za kopneni prijevoz primjenjuje se jedino u Europi i ograničeno u južnoj Americi. Unatoč toga moguće je uključiti *Paramount* klauzulu i u ugovore prema kojima kopneni prijevoznici pružaju svoje usluge izvan Europe.

“od vrata do vrata”. Opisana odredba jednostavnije se može prikazati sljedećim dijagramom.

MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVORE O PRIJEVOZU OD “VRATA DO VRATA” (DIJAGRAM MREŽASTOG SUSTAVA PREMA NACRTU KONVENCIJE)



Može se zaključiti da tzv. “multimodalni problem” nije riješen u potpunosti, ali uvođenjem mrežastog sustava ovaj problem nije niti uvećan, tj. ovo pitanje se nije dodatno zakompliciralo. Ostaju brojne nedoumice koje su utvrđene i koje egzistiraju nakon donošenja Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Mrežasti sustav je u teorijskim raspravama obično ocijenjen kao vrlo kompliciran i antikomercijalan. Ističe se da korisnik prijevoza unaprijed, znači, prilikom sklapanja ugovora ne može znati s kakvom odgovornošću može računati. Naime, nije sigurno u kojem dijelu prijevoznog puta će eventualna štetna radnja nastati, te hoće li se to moći utvrditi, a samim time hoće li ova konvencija biti “nadomještена” drugom konvencijom

koja sadrži prinudne odredbe za vrstu prijevoza za vrijeme kojeg je štetna radnja nastala.

Najveći prigovori na mrežasti sustav odgovornosti odnose se na one dijelove puta, kada se stvari nalaze u skladištima ili kad se štetna radnja dogodi u fazi prekrcavanja. Tim režimom odgovornosti ne bi bile pokrivena ni štete od zakašnjenja, koje nastanu u tijeku mješovitog prijevoza, a za koje se ne bi moglo utvrditi u kojoj fazi puta su nastale.<sup>90</sup> U ovim slučajevima, znači kada je nepoznato mjesto nastanka štetne radnje primjenjivao bi se Instrument.

Komentatori Nacrta konvencije posebno ističu da se ovaj predloženi mrežni sustav odnosi jedino na odredbe koje su izravno povezane s odgovornošću prijevoznika, uključujući i ograničenje odgovornosti i rokove za tužbu. Odredbe u drugim konvencijama koje mogu indirektno utjecati na odgovornost nisu od utjecaja. Također, mnogo drugih prinudnih odredbi koje se primjenjuju na kopneni prijevoz ne pokrivaju ugovore koje regulira ovaj Nacrt konvencije zato što su oni izravno specijalizirani za kopneni prijevoz i njihova primjena na ugovore ovog tipa bila bi neprikladna i mogla bi prouzročiti konfuziju.<sup>91</sup>

## 9. KOGENTNOST ODREDBI O ODGOVORNOSTI

Kao i aktualne pomorskopravne konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i Nacrt konvencije sadrži posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kogenatnost odredbi o odgovornosti, ali i općenito propisuju slučajevi u kojima je ograničena sloboda ugovaranja.<sup>92</sup>

Osim ako je drugačije propisano ovom konvencijom bilo koja ugovorna odredba smatrat će se nevažećom ako: a) izravno ili neizravno isključuje ili ograničava obveze prijevoznika ili pomorskog izvršitelja predviđene ovom konvencijom, b) izravno ili neizravno isključuje ili ograničava odgovornost prijevoznika ili pomorskog izvršitelja za kršenje bilo koje obveze predviđene ovom konvencijom. Odredba kojom se zabranjuje ustupanje koristi od osiguranja stvari prijevozniku,<sup>93</sup> po uzoru na postojeće konvencije uvrštena je i u ovaj Instrument. Eventualno postojanje takvog utanačenja Nacrta konvencije proglašava nevažećim (čl. 94(1)(c)).

<sup>90</sup> V. Filipović: Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*, XIV (1976) br. 2 str. 1-10.

<sup>91</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document*, doc. p. 22, o.c. bilješka 14,

<sup>92</sup> Poglavlje 20 Nacrta konvencije sadrži spomenute odredbe "Validity of contractual stipulations".

<sup>93</sup> Nacrt konvencije uvrštava uz prijevoznika i osobe nabrojene u čl. 19 a to su: bilo koji izvršitelj, bilo koja druga osoba uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i zastupnike.

Novina u konvencijskom uređenju je da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na “zaštitu” krcatelja od eventualnih dispozicija prijevoznika koje bi bile poduzete na štetu krcatelja.<sup>94</sup> Propisano je da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju ili ograničavaju obveze ili odgovornost za kršenje bilo koje obveze krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor, držatelja ili osoba navedenih u čl. 34.

Svrha spomenute odredbe je da se zabrani “narušavanje” uspostavljene ravnoteže između ugovornih strana koju Nacrt konvencije nastoji osigurati, a koja bi mogla biti poduzeta ne samo na štetu strane tereta, već i strane broda.

Po prvi puta se u materiji uređivanja odgovornosti za prijevoz stvari morem izravno propisuju i obveze, te odgovornost krcatelja (poglavlje 8),<sup>95</sup> strane koja ima nadzor (poglavlje 11), te primatelja (poglavlje 10). Zbog toga se analogno tome, u odredbi koja govori o ograničenju slobode ugovaranja propisuje i zabrana derogiranja odredbi o odgovornosti i strane tereta. Također, time se izravno osigurava i stvarna ravnopravnost ugovornih stranaka jer Nacrt konvencije propisuje obveze i odgovornosti jednih i drugih, a isto tako proglašava nepostojećim i nevažećim ugovorna utanačenja kojima bi se isključivala ili ograničavala odgovornosti svih stranaka koje sudjeluju u pravnom poslu prijevoza stvari morem.

Međutim, u suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, danas postoji nekoliko razloga zbog kojih se možemo upitati jesu li u novom uređenju prijevoza stvari morem potrebne prinudne odredbe? Kao prvo, nije sigurno da je strana tereta uvijek slabija strana u ugovornom odnosu. Moćne naftne kompanije, kao i velika špediterska društva imaju danas dobre pregovaračke položaje. Izgleda nepravedno propisivati prinudne odredbe radi njihove zaštite. Drugo, ukoliko vlasnici tereta ne mogu zaštititi sami sebe, njihovi osiguravatelji mogu (npr. kroz zahtjev da određeni uvjeti budu uvršteni u ugovorna utanačenja). Nije potrebno da zakonodavac intervenira prinudnim pravom radi zaštite rizika koji je distribuiran između P&I osiguratelja s jedne strane i osiguratelja tereta s druge strane.<sup>96</sup>

Nadalje, ističe se da je opće pravo razvilo velik broj mehanizama koji mogu zaštititi slabiju stranu, kada je potrebno, i to na puno fleksibilniji i bolji način nego što je to

<sup>94</sup> To je svojevrsna novost u uređivanju prijevoza stvari morem, jer je jedan od glavnih razloga donošenja postojećih pomorskopравnih konvencija bila upravo zaštita strane tereta od ugovornih utanačenja kojima bi prijevoznik sebe oslobađao od odgovornosti ili umanjivao svoju odgovornost u odnosu na ono što je odredbama konvencije propisano. Znači, svrha stvaranja prinudnih odredbi bila je uspostaviti ravnotežu u odnosu krcatelj-prijevoznik. Ta pravila i danas održavaju međunarodnu harmonizaciju u ovom području prava.

<sup>95</sup> Hamburška pravila imaju također, poseban dio (dio III) kojem je uređena odgovornost krcatelja, a koji uz opće pravilo o odgovornosti, sadrži još posebna pravila o opasnoj robi. Međutim, odredba Nacrta konvencije o ovom pitanju je znatno šira i sveobuhvatnija.

<sup>96</sup> Tako E. Rosaeg: *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 316-335.



moguće prinudnim propisima.<sup>97</sup> Npr. zlouporaba dominantne pozicije se izbjegava zaštitom tržišnog natjecanja općenito, i pravilima o linijskim konferencijama pojedinačno. Također, u ugovornom pravu, u mnogim pravima postoje propisi kojima se omogućuje pravna zaštita u slučaju postojanja nevaljanosti ugovora.<sup>98</sup>

Istaknuto je i shvaćanje da prijevoznici mogu izgubiti više nego krcatelji, ako ne postoji prinudno pravo. Krcatelji mogu postići zaštitu na ostale načine ako zatrebaju. Prijevoznici, na drugoj strani trebaju prinudne odredbe da na legitiman način distribuiraju rizik. Zato su Haško-Visbijska pravila danas, najbolje što prijevoznici mogu postići.<sup>99</sup>

Nacrt konvencije kao i Haška pravila dopušta da se ugovorom o prijevozu može isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja za prijevoz živih životinja, osim ako se dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nastalo zbog radnje ili propusta prijevoznika, pomorskog izvršitelja ili osoba za čija djela ili propuste prijevoznik odgovara učinjenih bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

Također, identično odredbama Haških pravila ne dolazi do primjene zabrana zaporki neodgovornosti, odnosno prijevoznik i pomorski izvršitelj mogu isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za prijevoz stvari za koje priroda, njihovo stanje ili okolnosti i uvjeti poslovanja pod kojima se prijevoz treba izvršiti razumno opravdavaju poseban sporazum, pod uvjetom da se oni ne tiču uobičajenih (redovitih) trgovačkih tereta koji se vrše u tijeku redovitog trgovačkog poslovanja, te da nije izdana niti treba biti izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis.

Novina u pravnom reguliranju pomorskog prijevoza stvari su i posebne odredbe o ugovorima o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contracts*) unutar odredbi o ništavosti ugovornih utanačenja (čl. 95). Propisano je da ukoliko se na tu vrstu ugovora primjenjuju odredbe ove Konvencije, ugovornom se mogu predvidjeti veće ili manje dužnosti, prava, obveze i odgovornost od onih koje predviđa Konvencija za ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka i to bilo da su sklopljeni u pisanom obliku ili elektroničkom obliku pod uvjetom da ugovor sadrži jasnu odredbu o tome da derogira odredbe Konvencije.

## 10. GRANICE ODGOVORNOSTI

U ovom trenutku nisu predviđeni iznosi ograničenja odgovornosti. Međutim, o tom pitanju se raspravljalo. Neki delegati predložili su usvajanje granice odgovornosti

<sup>97</sup> *ibid.*

<sup>98</sup> Npr. naš Zakon o obveznim odnosima (NN br. 35/2005.) u okviru Posebnog dijela "Ugovorni obvezni odnosi" u Općim odredbama, sadrži i odredbe o nevaljanosti ugovora.

<sup>99</sup> E. Rosaeg: *o. c.* bilješka 96.

predviđene Haško-Visbijskim pravilima, dok su drugi sugerirali usvajanje granica odgovornosti iz Hamburških pravila. Skupina delegata predložila je znatno povišenje granice odgovornosti, argumentirajući to činjenicom da Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.<sup>100</sup> znatno povisuje granice odgovornosti propisane Konvencijom iz 1976. Ako se u Nacrtu konvencije usvoji ograničenje odgovornosti iz Haško-Visbijskih pravila (666.67 SDR po jedinici tereta ili 2 SDR po kilogramu) to će biti jednako ograničenju odgovornosti koje se trenutačno primjenjuje u većini država, i doprinijet će usvajanju konvencije bez utjecaja na sadašnji sustav. Budući da će Nacrt konvencije biti prijevozna konvencija koja će se uglavnom primjenjivati na pomorski prijevoz, izgleda da bi zadovoljavajući pristup bio istražiti koji je prosjek vrijednosti stvari koje se prevoze pomorskim prijevozom i prosjek vrijednost tražbina za izgubljene ili oštećene stvari. Tada bi na temelju rezultata tog istraživanja, trebalo determinirati na znanstvenoj razini granicu odgovornosti.<sup>101</sup>

Kao i u svim suvremenim konvencijama obračunska jedinica bit će Posebno pravo vučenja kako je definirano od Međunarodnog monetarnog fonda. Iznosi koji će biti navedeni bit će konvertirani u nacionalnu valutu države u skladu s vrijednosti na dan presuđena ili dan sporazuma stranaka. Vrijednost nacionalnih valuta, u odnosu na Posebna prava vučenja države ugovarateljice koja je član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunata u skladu s metodom procjene koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond na dan upita za tu operaciju i transakciju. Vrijednost nacionalne valute, u odnosu na Posebna prava vučenja, države ugovarateljice koja nije član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunata na način kako to odredi ta država (čl. 64(4)).

Kao ni Haško-Visbijska pravila, ni Nacrt konvencije ne definira što pojam “*package*” podrazumijeva. Može se pretpostaviti da sastavljači nisu imali namjeru odstupiti od značenja koji je taj pojam dobio u primjeni Haško-Visbijskih pravila. Problem koji se nametnuo razvojem prijevoza u paletama i kontejnerima, je čine li paleta ili kontejner “*package*”, tj. hoće li kontejner ili paleta biti kriterij za ograničenje odgovornosti ili individualni komadi koji su spremljeni u kontejneru ili paleti. Ovaj problem je riješen Haško-Visbijskim pravilima, isto rješenje sadrže i Hamburška pravila, a usvaja ga i Nacrt konvencije. Kada se stvari prevoze u kontejneru, koleta ili druge jedinice tereta označene u odredbama ugovora kao koleta u kontejneru smatraju se koletom ili jedinicom tereta. Ako nisu označeni, stvari u kontejneru smatraju se jedinicom tereta (čl. 64(3)).

Deklariranje veće vrijednosti stvari moguće je ako krcatelj prirodu i vrijednost stvari deklarira prije ukrcaja i ako to bude unijeto u prijevoznu ispravu ili elektronički zapis i ako je veća vrijednost od iznosa ograničenja odgovornosti propisanog u konvenciji utvrđena sporazumom između prijevoznika i krcatelja. Nedoumica u pogledu ove

<sup>100</sup> Protokol iz 1996. donijet je 3. svibnja 1996., a stupio je na snagu 13. svibnja 2004. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. donijeta je 19. studenog 1976., a stupila je na snagu 1. prosinca 1986.

<sup>101</sup> o.c. bilješka 10.

odredbe, a koju sastavljači Nacrta konvencije iznose, može se sažeti u pitanje zašto bi instrument omogućavao sporazum prijevoznika i krcatelja oko mogućnosti povisivanja granice odgovornosti. Naime, ukoliko bi prijevoznik “želio” povisiti granicu svoje odgovornosti, nije jasno zašto bi za to trebao postojati sporazum s krcateljem, tj. koja bi bila svrha tog sporazuma.<sup>102</sup>

Slijedom brojnih novosti koje Nacrt konvencije uvodi i u dijelu koji uređuje ograničenje odgovornosti očituju se te novine.

Za razliku od aktualnih konvencija iz područja pravnog reguliranja prijevoza stvari morem kojima se propisuje da je prijevoznikova odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari ograničena, Nacrt konvencije koristi formulaciju *prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza prema ovoj konvenciji je ograničena*. Naime, Nacrt konvencije uz dobro poznate obveze prijevoznika u odnosu na brod i postupanje sa stvarima ima i posebno propisanu odgovornost za pružanje informacija i uputa. Iz toga proizlazi i njegovo pravo na ograničenje odgovornosti i u slučaju štete nastale korisniku prijevoza zbog nepružanja informacija i uputa. Isto kao i kod neispunjenja ostalih prijevoznikovih obveza, povreda obveze nepružanja informacija ili uputa, odnosno odgovornost za njihovo nepružanje, a s time i pravo na ograničenje odgovornosti nastaje ako se dokaže da je upravo gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta nastalo zbog povrede ovih prijevoznikovih obveza. Pretpostavljamo da će i prilikom gubitka prava na ograničenje odgovornosti biti relevantna prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza nepružanja potrebnih informacija i uputa.

Neki delegati sugerirali su da je potrebno raspraviti što će sve biti predmet ograničenja odgovornosti. Npr. Nacrt konvencije posebno propisuje proceduru uporabe prenosivog elektroničkog zapisa, postupak zamjene prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa i sl. Čini se da je nemoguće pokriti spomenute situacije korištenjem jednostavne stilizacije “*loss of or damage to goods*.” Kao rezultat toga nije opravdano smatrati da prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornosti, npr. u slučaju pogrešne isporuke stvari ili isporuke bez prezentacije prenosive prijevozne isprave.<sup>103</sup> Hoće li prijevoznik izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti odlučit će sud primjenom odredbe čl. 66 ako su djela prijevoznika poduzeta “u namjeri” ili “sa znanjem.”

Slijedeća novina u konvencijskom tekstu u usporedbi s aktualnim instrumentima u ovom području uvrštena je zbog prilagodbe specifičnom polju primjene. Naime, uređuje se pitanje ograničenja odgovornosti u slučaju ako prijevoznik ne može utvrditi jesu li stvari izgubljene ili oštećene [ili je zakašnjenje u isporuci nastalo] za vrijeme pomorskog dijela prijevoza ili za vrijeme prijevoza koji je prethodilo ili slijedio iza pomorskog.

<sup>102</sup> Slično tumači i M. Huybrechts: Limitation of liability and of actions, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002., p. 370-381.

<sup>103</sup> o. c. bilješka 10.

Tada će se primijeniti najviša granica odgovornosti koju predviđaju prinudne odredbe međunarodne konvencije koje uređuju drugu granu prijevoza.

U posebnom članku uređuje se odgovornost za zakašnjenje (čl. 65). Odgovornost za ekonomski gubitak uzrokovan zakašnjenjem je ograničena na iznos ekvivalentan vozarini koja se plaća za zakašnjenje stvari. Ukupni iznos prema ovom članku ne može prijeći granicu koja je utvrđena prema čl. 64(1) u pogledu potpunog gubitka stvari.

### 10.1. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Odredba o gubitku prava na ograničenje odgovornosti sadržana je u čl. 66 Nacrta konvencije: *Niti prijevoznik niti bilo koja druga osoba navedena u čl. 19 neće imati pravo ograničiti svoju odgovornost ako tužitelj dokaže da su gubitak ili oštećenje u vezi sa stvarima ili povreda prijevoznikovih obveza prema ovoj Konvenciji uzrokovani osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.* Uređuje se također gubitak prava na ograničenje odgovornosti kod zakašnjenja, a do gubitka prava na ograničenje odgovornosti, također dolazi *ako tužitelj dokaže da je zakašnjenje u isporuci nastalo osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.*

Ova odredba koja govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti nije u potpunosti podudarna s korespondirajućim odredbama Haško-Visbijskih i Hamburških pravila. Uz već spomenute novine, dodano je "... uzrokovano osobnim djelom ili propustom osobe...". Nesumnjivo je da riječ "osobno" (osobnim djelom ili propustom) otežava strani tereta da prijevoznika liši povlastice ograničenja odgovornosti.<sup>104</sup> Također, biti će vrlo teško prijevozniku uskratiti pravo na ograničenje odgovornosti, budući da će unaprijed biti potrebno dokazati osobnu namjeru prijevoznika ili njegov osobni propust, tj. neće biti dovoljno dokazati namjeru ili grubu nepažnju radnika ili osoba koje djeluju u njegovo ime.<sup>105</sup>

U svom komentaru, sastavljači Nacrta konvencije<sup>106</sup> ističu da formulacija "prijevoznikova osobna krivnja" zahtijeva postojanje nekog oblika propusta rukovodstva kompanije. Uz to, ne smatra se nužnim navoditi detaljniji opis o kakvom se propustu

<sup>104</sup> *ibid.*

<sup>105</sup> W. Tetley: *Comments on the Draft Instrument on Transport Law*, URL, <http://tetley.law.mcgill.ca/unctad.htm>, at number 84.

<sup>106</sup> *CMi Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc*, p. 39. o.c. bilješka 14.

treba raditi. Tetley<sup>107</sup> objašnjava da dodavanje riječi “*personal*” znači da će tužitelj biti siguran da će sud odbiti ograničenje odgovornosti jedino ukoliko on dokaže da je upravo uprava (menadžment) kompanije djelovala s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. S druge strane djelo ili propust prijevoznikovih radnika, kao npr. zapovjednika ili posade, ne može rezultirati gubitkom prava na ograničenje odgovornosti, bez obzira u kojoj mjeri se očituje njihova namjera ili bezobzirnost.

U praksi se najčešće osporava pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju neprijavljenog prijevoza tereta na palubi.<sup>108</sup> U odnosu na ovaj specifični problem Nacrt konvencije u čl. 26(4) propisuje ukoliko postoji izričit sporazum prijevoznika i krcatelja da će se stvari prevoziti ispod palube, prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornost za štetu na stvarima koja je isključivo nastala zbog njihovog prijevoza na palubi. Norma, istog sadržaja, a nešto drugačije stilizacije postoji u Hamburškim pravilima (čl. 9. st. 4).

Može se očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti i u slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su prema prijevoznikovom znanju bile razumno potrebne ili važne za krcatelja za vršenje njegovog prava nadzora. Posebno se ističe u čl. 29 da te informacije moraju biti pravodobne i potpune. Ovo je uz pravo nadzora, svojevrsna novina u konvencijskom uređenju, pa će važnu ulogu u njihovoj interpretaciji imati sudska praksa i pravna znanost.

U drugim prijevoznim granama danas se napušta opće izjednačavanje namjere i krajnje nepažnje. U suvremenom tumačenju ponašanja koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti preporučuje se, naprotiv, orijentiranje prema formuli koja je od 1955. bila najprije implementirana u čl. 25. Varšavske konvencije,<sup>109</sup> te potom i u drugim konvencijama transportnog prava. Tumači se da je ponašanje prijevoznika odnosno njegovih pomoćnika jednako namjeri kad je ono lakomisleno i svjestan je da će šteta vjerojatno nastupiti.<sup>110</sup>

## 11. ZAKLJUČAK

U zaključnim razmatranjima prisjetit ćemo se riječi prof. Filipovića<sup>111</sup>: “međunarodni sporazumi su uvijek predstavljali dijelom usklađivanje sličnih interesa, dijelom stvaranje

<sup>107</sup> W. Tetley: (*Comments on the Draft on Transport Law*.) o.c. bilješka 105.

<sup>108</sup> Tako zaključuje M. Huybrechts, koji tumači sudske praksu belgijskih sudova, M. Huybrechts, o.c. bilješka 102.

<sup>109</sup> Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom, Varšava, 1929.

<sup>110</sup> N. Radionov Radenković: Gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu robe s osvrtom na sudske praksu, *Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu* 55 (2005) br. 1 str. 419-447.

<sup>111</sup> V. Filipović: Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*,



međusobnih kompromisa. Da bi se podiglo novo zdanje pravne nadgradnje, koje bi odgovaralo ekonomskim potrebama mješovitog prijevoza, ne nalazimo da je potrebno rušiti već postojeće zgrade međunarodnih sporazuma. Treba naprotiv slijediti već utrte putove kojima se danas odvija mješoviti prijevoz i iz prakse pronalaziti najpovoljnija pravna rješenja.” Takav pristup je upravo primijenjen u izradi Nacrta konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem). U području pravnog uređenja odgovornosti prijevoznika, kombiniran je utjecaj postojeće međunarodne reglementacije pomorskog prijevoza i novih suvremenih rješenja koja je nametnuo brzi razvoj brojnih pravnih odnosa u prijevoznim poslovima. Nacrt Konvencije usvaja puno tradicionalnih rješenja, a to znači da će ova buduća konvencija u mnogim pitanjima biti slična Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima, a to će dovesti do očuvanja postojeće sudske i poslovne prakse. Međutim temeljna je osobina Nacrta konvencije težnja za novim, suvremenim normativnim rješenjima i stilizacijom.

Svrha ovog rada bila je usporediti rješenja o odgovornosti prijevoznika sadržana u Nacrtu konvencije s rješenjima Haško-Visbijskih pravila i Hamburških pravila, te posebno uočiti i proučiti recentna konvencijska rješenja.

Zadržan je isti princip odgovornosti to je pretpostavljena krivnja, a stilizacija norme sačinjena je kombinacijom odredbi Haško-Visbijskih i Hamburških pravila. Učinak sadržaja norme isti je kao čl. 5 st. 1 Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je Haško-Visbijskim pravilima.

Trajanje odgovornosti obuhvaća razdoblje od primitka do isporuke, a samim konvencijskim odredbama detaljno se opisuje što se smatra vremenom primitka, a što vremenom predaje, te kako postupati ukoliko ne postoji suglasnost ugovornih stranaka o tom pitanju, te također izostaje običajna regulativa tog pitanja. Ovakvo uređenje razdoblja prijevoznikove odgovornosti u skladu je s poljem primjene konvencije na prijevoze od “vrata do vrata”, a to je šire polje primjene u odnosu na razdoblje odgovornosti od ukrcaja do iskrcaja kao predviđaju Haška pravila i koncepta “od luke do luke” kako predviđaju Hamburška pravila.

Opseg odgovornosti proširen je u odnosu na aktualne pomorskopravne konvencije. Uz odgovornost za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci, prijevoznik odgovara i za povrede obveza pravodobnog pružanja krcatelju informacija koje su prema prijevoznikovom znanju i uputama razumno nužne i važne za krcatelja. Ove obveze i odgovornost za njihovo izvršenje uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. U pogledu pitanja odgovornosti ove nove odredbe mogu imati izravan utjecaj na gubitak prava na ograničenje odgovornosti jer se može očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti u onim slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su bile razumno potrebne i važne za krcatelja za vršenje njegovog prava nadzora.



Po uzoru na Haško-Visbijska pravila, Nacrt konvencije predviđa izuzete slučajeve, međutim, prihvaća se *mutatis mutandis* formulacija izuzetih slučajeva iz Haško-Visbijskih pravila. Oni su dorađeni i suvremenije stilizirani. Određene izmjene i dopune izvršene su zbog prilagodbe širem polju primjene Nacrta konvencije, neke zbog potrebe suvremenije stilizacije nekih izuzetih slučajeva, a određene zbog novih odredbi u konvencijskom tekstu koje utječu na prijevoznikovu ekskulpaciju, pa ih je potrebno uvrstiti i u izuzete slučajeve. Nautička greška nije ekskulpacijski razlog, pa je odgovornost za taj važni segment prijevoznikove djelatnosti podudarna rješenju Hamburških pravila.

Nacrt konvencije nastoji na sveobuhvatan način urediti odnose koji nastaju između svih sudionika prijevozne prestacije pa se uređuje položaj i odgovornost osoba nazvanih izvršitelj i strana koja ima nadzor, uređuje se pravo nadzora, prijenos prava nadzora. Za pitanje prijevoznikove odgovornosti od osobitog je značenja odgovor na pitanje kako je uređena odgovornost prijevoznika za rad osoba kojima se u svom poslovanju služi. Krug osoba za čija djela i propuste prijevoznik odgovara puno je šira u usporedbi s onima iz aktualnih pomorskopravnih konvencija. Prema Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima prijevoznik ne odgovara za nezavisne ugovarače, već samo za svoje radnike i punomoćnike. Prema Nacrtu konvencije prijevoznik odgovara za sve osobe koje izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu, a to su ne samo njegovi radnici i zastupnici, već i izvršitelji, te njihovi podugovaratelji, radnici i punomoćnici.

Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako su gubitak ili oštećenje u vezi sa stvarima uzrokovani osobnim dijelom ili propustima učinjenim s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.

Nacrt konvencije sadrži posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kogentnost odredbi o odgovornosti. Novina u konvencijskom uređenju je da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na "zaštitu krcatelja" od dispozicija prijevoznika poduzetih na štetu krcatelja, već se propisuje da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju ili ograničavaju obveze ili odgovornost krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor. Međutim, upitno je jesu li potrebne prinudne odredbe u novom uređenju prijevoza stvari morem. U suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, strana tereta u pravilu više nije slabija strana u ugovornom odnosu. Postoje brojni pravni mehanizmi kojima se danas može osigurati zaštita "slabije strane". Vlasnici tereta mogu se zaštititi kroz ugovore o osiguranju. Zloupotreba dominantne pozicije izbjegava se zaštitom tržišnog natjecanja, pravilima o linijskim konferencijama, a opće pravo nacionalnih zakonodavstava sadrži propise kojima se omogućuje pravna zaštita u slučaju postojanja nevaljanosti ugovora.

Nacrt konvencije predviđa polje primjene na tzv. "door-to-door" prijevoze. Multimodalni aspekt Nacrta konvencije ocijenjen je kao najsloženije pitanje u

čitavoj dosadašnjoj raspravi o instrumentu. Sukob s drugim konvencijama nastoji se prevladati uvođenjem mrežastog sustava odgovornosti. Ako je šteta nastala za vrijeme prijevoza morem ili prijevoza morem i drugom prijevoznom granom ili ako se ne može dokazati u kojem dijelu prijevoznog puta je šteta nastala ova Konvencija će prevladati i primjenjivat će se na čitav prijevozni put, tzv. od vrata do vrata. Konvencija će jedino biti "nadomještena" i odgovornost će se temeljiti na relevantnom unimodalnom režimu kada je poznato da je šteta nastala za vrijeme prijevoza nekom drugom granom prijevoza, a ne pomorskim prijevozom i kada postoje prinudne odredbe međunarodne konvencije koja uređuje odgovornost za tu prijevoznu granu.

Općenito se može reći da su rješenja Nacrta konvencije suvremena i kompromisna. Njima se nastoji postići nekoliko važnih ciljeva: preuzeti dobra rješenja postojećih konvencija, a time zadržati sudsku i poslovnu praksu koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. S druge strane uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila s ciljem udovoljavanja suvremenim imperativima koje nameću novonastali pravni odnosi u prijevoznim poslovima.

Nema sumnje da donošenje Nacrta konvencije predstavlja veliki i važan korak naprijed u pokušaju jedinstvene regulacije prijevoznog prava. Međutim, rad na Konvenciji nije završen, a ostaje otvoreno pitanje hoće li moći zaživjeti međunarodna unifikacija tzv. "door-to-door" prijevoza. Mrežasti sustav odgovornosti u teorijskim raspravama ocjenjuje se kao antikomercijalan i kompliciran za primjenu, a ukazuje se i na neuspjeh Multimodalne konvencije.

Možemo zaključiti da je u ovom trenutku još uvijek preuranjeno s određenim stupnjem vjerojatnosti iznositi predikciju o tome kada će ova konvencija biti usvojena, a još manje kada će stupiti na snagu i doći u primjenu. Rad na tekstu ove konvencije se nastavlja. Pretpostavlja se da će uslijediti još jedno čitanje, a nakon toga objavit će se konačan tekst nacrtu konvencije. Ukoliko se spomenuti postupak završi tijekom 2007. godine, usvajanje novog instrumenta od strane UNCITRAL-a predviđa se 2008. godine.

*Summary:*

***THE CARRIER'S LIABILITY IN THE DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS (WHOLLY OR PARTLY) (BY SEA)***

*In this article the author gives a presentation of the provisions of the Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea) which deal with the carrier's liability. Also these provisions are compared with the solutions of the current conventions which regulate the carriage of goods by sea. Different points of view and opposing arguments emphasized during the creation of this most recent unification instrument are pointed out.*

*Basis of liability and exclusions of liability are examined in detail. The object of the examination are also recent solutions in respect of defining and prescribing the liability of the performing party as a person who is directly involved in carriage business. Other important innovations are pointed out, like allocation of liability and burden of proof, carrier's liability for failure to provide information and instruction, vicarious liability of the carrier. The article also deals with the limitation of liability and the loss of the right to limitation, as well as with cogency of provisions on limitation as important issues which affect the regime of the carrier's liability. The multimodal problem of the field of application is also analyzed, as well as the relation of this instrument towards other conventions which regulate the carriage of goods.*

*The Draft Convention attempts to regulate in a comprehensive and contemporary manner the question of liability for damage from the contract of the carriage of goods by sea. Its codification rules are contemporary and compromising. Numerous provisions from the existing international conventions which regulate the carriage of goods by sea, are adopted in order to retain case law which is established and acceptable to the parties. New institutes are introduced and the existing rules changed in order to satisfy contemporary conditions of maritime activities.*

***Key words:*** *Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea), basis of liability, period of responsibility, exoneration reasons, limitation of liability, multimodal carriage.*

**DOPUNSKA  
LITERATURA**

# United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea



UNITED NATIONS





United Nations Convention on  
Contracts for the International  
Carriage of Goods Wholly or  
Partly by Sea



UNITED NATIONS  
Vienna, 2009

UNITED NATIONS PUBLICATION

Sales No. E.09.V.9

ISBN 978-92-1-133672-6

## Contents

Resolution adopted by the General Assembly .....	1
United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea .....	4
Chapter 1. General provisions .....	5
Article 1. Definitions .....	5
Article 2. Interpretation of this Convention .....	8
Article 3. Form requirements .....	8
Article 4. Applicability of defences and limits of liability .....	9
Chapter 2. Scope of application .....	9
Article 5. General scope of application .....	9
Article 6. Specific exclusions .....	10
Article 7. Application to certain parties .....	10
Chapter 3. Electronic transport records .....	10
Article 8. Use and effect of electronic transport records .....	10
Article 9. Procedures for use of negotiable electronic transport records .....	11
Article 10. Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record .....	11
Chapter 4. Obligations of the carrier .....	12
Article 11. Carriage and delivery of the goods .....	12
Article 12. Period of responsibility of the carrier .....	12
Article 13. Specific obligations .....	13
Article 14. Specific obligations applicable to the voyage by sea ..	13
Article 15. Goods that may become a danger .....	13
Article 16. Sacrifice of the goods during the voyage by sea .....	14

Chapter 5.	Liability of the carrier for loss, damage or delay . . . . .	14
Article 17.	Basis of liability. . . . .	14
Article 18.	Liability of the carrier for other persons . . . . .	16
Article 19.	Liability of maritime performing parties. . . . .	16
Article 20.	Joint and several liability. . . . .	17
Article 21.	Delay . . . . .	17
Article 22.	Calculation of compensation. . . . .	17
Article 23.	Notice in case of loss, damage or delay . . . . .	18
Chapter 6.	Additional provisions relating to particular stages of carriage. . . . .	19
Article 24.	Deviation . . . . .	19
Article 25.	Deck cargo on ships. . . . .	19
Article 26.	Carriage preceding or subsequent to sea carriage . . . . .	20
Chapter 7.	Obligations of the shipper to the carrier . . . . .	20
Article 27.	Delivery for carriage . . . . .	20
Article 28.	Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions . . . . .	21
Article 29.	Shipper's obligation to provide information, instructions and documents . . . . .	21
Article 30.	Basis of shipper's liability to the carrier . . . . .	21
Article 31.	Information for compilation of contract particulars . . . . .	22
Article 32.	Special rules on dangerous goods . . . . .	22
Article 33.	Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper . . . . .	23
Article 34.	Liability of the shipper for other persons . . . . .	23
Chapter 8.	Transport documents and electronic transport records. . . . .	23
Article 35.	Issuance of the transport document or the electronic transport record. . . . .	23
Article 36.	Contract particulars . . . . .	24
Article 37.	Identity of the carrier. . . . .	25
Article 38.	Signature . . . . .	25
Article 39.	Deficiencies in the contract particulars . . . . .	26
Article 40.	Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars . . . . .	26

Article 41.	Evidentiary effect of the contract particulars . . . . .	27
Article 42.	“Freight prepaid” . . . . .	28
Chapter 9.	Delivery of the goods . . . . .	28
Article 43.	Obligation to accept delivery . . . . .	28
Article 44.	Obligation to acknowledge receipt . . . . .	29
Article 45.	Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued. . . . .	29
Article 46.	Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued . . . . .	30
Article 47.	Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued. . . . .	30
Article 48.	Goods remaining undelivered . . . . .	32
Article 49.	Retention of goods. . . . .	33
Chapter 10.	Rights of the controlling party . . . . .	34
Article 50.	Exercise and extent of right of control . . . . .	34
Article 51.	Identity of the controlling party and transfer of the right of control . . . . .	34
Article 52.	Carrier’s execution of instructions. . . . .	35
Article 53.	Deemed delivery . . . . .	36
Article 54.	Variations to the contract of carriage. . . . .	36
Article 55.	Providing additional information, instructions or documents to carrier . . . . .	37
Article 56.	Variation by agreement . . . . .	37
Chapter 11.	Transfer of rights . . . . .	37
Article 57.	When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued. . . . .	37
Article 58.	Liability of holder . . . . .	38
Chapter 12.	Limits of liability . . . . .	38
Article 59.	Limits of liability. . . . .	38
Article 60.	Limits of liability for loss caused by delay . . . . .	39
Article 61.	Loss of the benefit of limitation of liability. . . . .	39

Chapter 13. Time for suit . . . . .	40
Article 62. Period of time for suit . . . . .	40
Article 63. Extension of time for suit . . . . .	40
Article 64. Action for indemnity . . . . .	41
Article 65. Actions against the person identified as the carrier. . . . .	41
Chapter 14. Jurisdiction . . . . .	41
Article 66. Actions against the carrier. . . . .	41
Article 67. Choice of court agreements. . . . .	42
Article 68. Actions against the maritime performing party. . . . .	42
Article 69. No additional bases of jurisdiction . . . . .	43
Article 70. Arrest and provisional or protective measures . . . . .	43
Article 71. Consolidation and removal of actions . . . . .	43
Article 72. Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance. . . . .	44
Article 73. Recognition and enforcement . . . . .	44
Article 74. Application of chapter 14 . . . . .	44
Chapter 15. Arbitration. . . . .	44
Article 75. Arbitration agreements . . . . .	44
Article 76. Arbitration agreement in non-liner transportation. . . . .	46
Article 77. Agreement to arbitrate after a dispute has arisen . . . . .	46
Article 78. Application of chapter 15 . . . . .	46
Chapter 16. Validity of contractual terms. . . . .	46
Article 79. General provisions. . . . .	46
Article 80. Special rules for volume contracts. . . . .	47
Article 81. Special rules for live animals and certain other goods . . . . .	48
Chapter 17. Matters not governed by this Convention. . . . .	49
Article 82. International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport . . . . .	49
Article 83. Global limitation of liability . . . . .	49
Article 84. General average . . . . .	49
Article 85. Passengers and luggage . . . . .	50
Article 86. Damage caused by nuclear incident . . . . .	50



Chapter 18. Final clauses .....	50
Article 87. Depositary .....	50
Article 88. Signature, ratification, acceptance, approval or accession. ....	50
Article 89. Denunciation of other conventions .....	51
Article 90. Reservations. ....	52
Article 91. Procedure and effect of declarations .....	52
Article 92. Effect in domestic territorial units. ....	52
Article 93. Participation by regional economic integration organizations .....	53
Article 94. Entry into force .....	53
Article 95. Revision and amendment. ....	54
Article 96. Denunciation of this Convention. ....	54



## **Resolution adopted by the General Assembly**

### **63/122. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**

*The General Assembly,*

*Recalling* its resolution 2205 (XXI) of 17 December 1966, by which it established the United Nations Commission on International Trade Law with a mandate to further the progressive harmonization and unification of the law of international trade and in that respect to bear in mind the interests of all peoples, in particular those of developing countries, in the extensive development of international trade,

*Concerned* that the current legal regime governing the international carriage of goods by sea lacks uniformity and fails to adequately take into account modern transport practices, including containerization, door-to-door transport contracts and the use of electronic transport documents,

*Noting* that the development of international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

*Convinced* that the adoption of uniform rules to modernize and harmonize the rules that govern the international carriage of goods involving a sea leg would enhance legal certainty, improve efficiency and commercial predictability in the international carriage of goods and reduce legal obstacles to the flow of international trade among all States,

*Believing* that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

*Noting* that shippers and carriers do not have the benefit of a binding and balanced universal regime to support the operation of contracts of carriage involving various modes of transport,

*Recalling* that, at its thirty-fourth and thirty-fifth sessions, in 2001 and 2002, the Commission decided to prepare an international legislative instrument governing door-to-door transport operations that involve a sea leg,<sup>1</sup>

*Recognizing* that all States and interested international organizations were invited to participate in the preparation of the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea and in the forty-first session of the Commission, either as members or as observers, with a full opportunity to speak and make proposals,

*Noting with satisfaction* that the text of the draft Convention was circulated for comment to all States Members of the United Nations and intergovernmental organizations invited to attend the meetings of the Commission as observers, and that the comments received were before the Commission at its forty-first session,<sup>2</sup>

*Taking note with satisfaction* of the decision of the Commission at its forty-first session to submit the draft Convention to the General Assembly for its consideration,<sup>3</sup>

*Taking note* of the draft Convention approved by the Commission,<sup>4</sup>

*Expressing its appreciation* to the Government of the Netherlands for its offer to host a signing ceremony for the Convention in Rotterdam,

1. *Commends* the United Nations Commission on International Trade Law for preparing the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea;

2. *Adopts* the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, contained in the annex to the present resolution;

---

<sup>1</sup> *Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No. 17* and corrigendum (A/56/17 and Corr.3), paras. 319–345; and *ibid.*, *Fifty-seventh Session, Supplement No. 17* (A/57/17), paras. 210–224.

<sup>2</sup> A/CN.9/658 and Add.1–14 and Add.14/Corr.1.

<sup>3</sup> *Official Records of the General Assembly, Sixty-third Session, Supplement No. 17* and corrigendum (A/63/17 and Corr.1), para. 298.

<sup>4</sup> *Ibid.*, annex I.

3. *Authorizes* a ceremony for the opening for signature to be held on 23 September 2009 in Rotterdam, the Netherlands, and recommends that the rules embodied in the Convention be known as the “Rotterdam Rules”;

4. *Calls upon* all Governments to consider becoming party to the Convention.

67th plenary meeting  
11 December 2008

## **UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA**

*The States Parties to this Convention,*

*Reaffirming* their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

*Convinced* that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

*Recognizing* the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

*Mindful* of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

*Noting* that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,

*Believing* that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

*Have agreed as follows:*



## **Chapter 1**

### **General provisions**

#### *Article 1*

#### *Definitions*

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.
4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.
5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.  
  
(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.

10. “Holder” means:

(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.

12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

15. “Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate

wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”.

16. “Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document.

17. “Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

18. “Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. “Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record:

(a) That indicates, by wording such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”; and

(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. “Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.

26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swap-body, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.

27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.

28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

29. “Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.

30. “Competent court” means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

## *Article 2* *Interpretation of this Convention*

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

## *Article 3* *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications

may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

#### *Article 4*

##### *Applicability of defences and limits of liability*

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

## **Chapter 2**

### **Scope of application**

#### *Article 5*

##### *General scope of application*

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

### *Article 6* *Specific exclusions*

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charter parties; and
- (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

- (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
- (b) A transport document or an electronic transport record is issued.

### *Article 7* *Application to certain parties*

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

## **Chapter 3** **Electronic transport records**

### *Article 8* *Use and effect of electronic transport records*

Subject to the requirements set out in this Convention:

(a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and



(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

## *Article 9*

### *Procedures for use of negotiable electronic transport records*

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:

(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;

(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;

(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

## *Article 10*

### *Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record*

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;

(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and

(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and

(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

## **Chapter 4**

### **Obligations of the carrier**

#### *Article 11*

#### *Carriage and delivery of the goods*

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

#### *Article 12*

#### *Period of responsibility of the carrier*

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or

(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

### *Article 13*

#### *Specific obligations*

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

### *Article 14*

#### *Specific obligations applicable to the voyage by sea*

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

(a) Make and keep the ship seaworthy;

(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and

(c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

### *Article 15*

#### *Goods that may become a danger*

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

*Article 16*  
*Sacrifice of the goods during the voyage by sea*

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

**Chapter 5**  
**Liability of the carrier for loss, damage or delay**

*Article 17*  
*Basis of liability*

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:
  - (a) Act of God;
  - (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
  - (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
  - (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
  - (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
  - (f) Fire on the ship;
  - (g) Latent defects not discoverable by due diligence;

(h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;

(i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;

(j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;

(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;

(l) Saving or attempting to save life at sea;

(m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;

(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or

(b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

### *Article 18*

#### *Liability of the carrier for other persons*

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

### *Article 19*

#### *Liability of maritime performing parties*

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.



2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

#### *Article 20*

##### *Joint and several liability*

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

#### *Article 21*

##### *Delay*

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

#### *Article 22*

##### *Calculation of compensation*

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.

2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

### *Article 23*

#### *Notice in case of loss, damage or delay*

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

## **Chapter 6**

### **Additional provisions relating to particular stages of carriage**

#### *Article 24* *Deviation*

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

#### *Article 25* *Deck cargo on ships*

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:
  - (a) Such carriage is required by law;
  - (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or
  - (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.
2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.
3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.
4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

#### *Article 26*

#### *Carriage preceding or subsequent to sea carriage*

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

### **Chapter 7**

### **Obligations of the shipper to the carrier**

#### *Article 27*

#### *Delivery for carriage*

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.

2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.

3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

#### *Article 28*

##### *Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

#### *Article 29*

##### *Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

#### *Article 30*

##### *Basis of shipper's liability to the carrier*

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

### *Article 31*

#### *Information for compilation of contract particulars*

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.

2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

### *Article 32*

#### *Special rules on dangerous goods*

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.



*Article 33*  
*Assumption of shipper's rights and obligations by*  
*the documentary shipper*

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.
2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

*Article 34*  
*Liability of the shipper for other persons*

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

**Chapter 8**  
**Transport documents and electronic transport records**

*Article 35*  
*Issuance of the transport document or the electronic transport record*

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

- (a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or
- (b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

*Article 36*  
*Contract particulars*

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

- (a) A description of the goods as appropriate for the transport;
- (b) The leading marks necessary for identification of the goods;
- (c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
- (d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

- (a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;
- (b) The name and address of the carrier;
- (c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and
- (d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

- (a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;
- (b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;
- (c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and
- (d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

### *Article 37*

#### *Identity of the carrier*

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

### *Article 38*

#### *Signature*

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

*Article 39*  
*Deficiencies in the contract particulars*

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

*Article 40*  
*Qualifying the information relating to the goods  
in the contract particulars*

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:

(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:

(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:

(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:

(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

#### *Article 41*

#### *Evidentiary effect of the contract particulars*

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

- (i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or
- (ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non negotiable electronic transport record:

- (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;
- (ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and
- (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

#### *Article 42*

#### *“Freight prepaid”*

If the contract particulars contain the statement “freight prepaid” or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

### **Chapter 9** **Delivery of the goods**

#### *Article 43*

#### *Obligation to accept delivery*

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.



*Article 44*  
*Obligation to acknowledge receipt*

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

*Article 45*  
*Delivery when no negotiable transport document or  
negotiable electronic transport record is issued*

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

*Article 46*  
*Delivery when a non-negotiable transport document that*  
*requires surrender is issued*

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

*Article 47*  
*Delivery when a negotiable transport document or*  
*negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the

carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

- (i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or
  - (ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;
- (b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;
- (c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:

- (a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;
- (b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable

electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

## *Article 48*

### *Goods remaining undelivered*

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;

(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;

(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;

(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or

- (e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.
2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:
- (a) To store the goods at any suitable place;
  - (b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and
  - (c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.
3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.
4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.
5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

#### *Article 49* *Retention of goods*

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

## **Chapter 10**

### **Rights of the controlling party**

#### *Article 50*

##### *Exercise and extent of right of control*

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:

(a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;

(b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and

(c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.

2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

#### *Article 51*

##### *Identity of the controlling party and transfer of the right of control*

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:

(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;

(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the



document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

## *Article 52*

### *Carrier's execution of instructions*

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.

4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

### *Article 53* *Deemed delivery*

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

### *Article 54* *Variations to the contract of carriage*

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender,

or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

#### *Article 55*

##### *Providing additional information, instructions or documents to carrier*

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

#### *Article 56*

##### *Variation by agreement*

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

### **Chapter 11** **Transfer of rights**

#### *Article 57*

##### *When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:
  - (a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or

(b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

### *Article 58* *Liability of holder*

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or

(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

## **Chapter 12** **Limits of liability**

### *Article 59* *Limits of liability*

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever

amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

#### *Article 60*

##### *Limits of liability for loss caused by delay*

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

#### *Article 61*

##### *Loss of the benefit of limitation of liability*

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting

from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

## **Chapter 13**

### **Time for suit**

#### *Article 62*

##### *Period of time for suit*

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.
2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.
3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

#### *Article 63*

##### *Extension of time for suit*

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.



*Article 64*  
*Action for indemnity*

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

*Article 65*  
*Actions against the person identified as the carrier*

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

**Chapter 14**  
**Jurisdiction**

*Article 66*  
*Actions against the carrier*

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

- (a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
  - (i) The domicile of the carrier;
  - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or
- (b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

### *Article 67* *Choice of court agreements*

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

- (a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

- (b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

- (a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);

- (b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

- (c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

- (d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

### *Article 68* *Actions against the maritime performing party*

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the maritime performing party; or
- (b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

#### *Article 69*

##### *No additional bases of jurisdiction*

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.

#### *Article 70*

##### *Arrest and provisional or protective measures*

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

- (a) The requirements of this chapter are fulfilled; or
- (b) An international convention that applies in that State so provides.

#### *Article 71*

##### *Consolidation and removal of actions*

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.
2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

## *Article 72*

### *Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance*

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

## *Article 73*

### *Recognition and enforcement*

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

## *Article 74*

### *Application of chapter 14*

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

## **Chapter 15**

### **Arbitration**

## *Article 75*

### *Arbitration agreements*

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement;  
or

(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

(a) Is individually negotiated; or

(b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;

(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

## *Article 76*

### *Arbitration agreement in non-liner transportation*

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

(a) The application of article 7; or

(b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

(a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and

(b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

## *Article 77*

### *Agreement to arbitrate after a dispute has arisen*

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

## *Article 78*

### *Application of chapter 15*

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

## **Chapter 16**

### **Validity of contractual terms**

## *Article 79*

### *General provisions*

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:



(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

## *Article 80*

### *Special rules for volume contracts*

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

### *Article 81*

#### *Special rules for live animals and certain other goods*

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or

(b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

## **Chapter 17**

### **Matters not governed by this Convention**

#### *Article 82*

#### *International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport*

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

- (a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;
- (b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;
- (c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or
- (d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

#### *Article 83*

#### *Global limitation of liability*

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

#### *Article 84*

#### *General average*

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

*Article 85*  
*Passengers and luggage*

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

*Article 86*  
*Damage caused by nuclear incident*

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

**Chapter 18**  
**Final clauses**

*Article 87*  
*Depositary*

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

*Article 88*  
*Signature, ratification, acceptance, approval or accession*

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

#### *Article 89*

##### *Denunciation of other conventions*

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

*Article 90*  
*Reservations*

No reservation is permitted to this Convention.

*Article 91*  
*Procedure and effect of declarations*

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.
2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.
5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

*Article 92*  
*Effect in domestic territorial units*

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.
2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.



3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.

4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

### *Article 93*

#### *Participation by regional economic integration organizations*

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

### *Article 94*

#### *Entry into force*

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance,

approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

#### *Article 95* *Revision and amendment*

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

#### *Article 96* *Denunciation of this Convention*

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.



United Nations publication  
Printed in Austria

Sales No. E.09.V.9



V.09-85608—September 2009—1,460

USD 15  
ISBN 978-92-1-133672-6

