View metadata, citation and similar papers at core.ac.uk

brought to you by CORE

POLJE PRIMJENE ROTERDAMSKIH PRAVILA – UNIMODALNI I MULTIMODALNI ASPEKTI

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF*

UDK 347.795.3 : 347.440.16
656.02
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 24.5.2013.
Prihvaćeno za tisak: 19.6.2013.

U radu se proučavaju, raščlanjuju i interpretiraju sve relevantne odredbe o polju primjene Roterdamskih pravila. Analizira se njihovo opće polje primjene, govori se o ugovorima, prijevozima te subjektima prijevoznih poslova na koje se Roterdamska pravila primjenjuju. Proučavaju se i specifične odredbe o posebnim isključenjima. Tumači se u kojem opsegu Roterdamska pravila pokrivaju multimodalni prijevoz te se govori o multimodalnosti kao obilježju suvremenog prijevoza i unifikaciji multimodalnog prijevoza. Pomno se ulazi u sadržaj i doseg odredbi kojima se propisuju uvjeti koji moraju biti ispunjeni da bi odredbe druge međunarodne prijevozne konvencije imale prednost u odnosu na odredbe Roterdamskih pravila. Nastoji se ukazati i na razlike u pogledu njezinog polja primjene i polja primjene međunarodnih konvencija koje su na snazi, a kojima se uređuje prijevoz stvari morem.

Odredbe o polju primjene iznimno su važne i zadiru u bit nove konvencije, njezinu koncepciju, temeljna načela i ciljeve novog pravnog uređenja koje Konvencija propisuje. Najvažnije novine polja primjene Roterdamskih pravila u odnosu na međunarodne konvencije koje su na snazi, a koje uređuju prijevoz stvari morem jesu proširenje polja primjene na prijevoze "od vrata do vrata" i novo uređenje prijevoznih isprava.

Cilj rada je skrenuti pažnju na polje primjene kao važno pitanje koje utječe na recepciju Roterdamskih pravila i istaknuti ona rješenja koja se najviše kritiziraju i za koja se osnovano može pretpostaviti da predstavljaju zapreku za njihovu recepciju.

***Ključne riječi**: Roterdamska pravila; polje primjene; prijevoz stvari; multimodalni prijevoz.*

1. UVODNA RAZMATRANJA

Na području pravnog uređenja međunarodnog prijevoza stvari morem na snazi je više unifikacijskih instrumenata: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (u nastavku ovoga rada HP),[1] Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924. (u nastavku ovoga rada HVP),[2] Protokol o izmjeni Među-

* Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoe 4, 10000 Zagreb, e-mail: vesnas@hazu.hr.

[1] Zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznatija kao Haška pravila, a naziva se još i Briselska konvencija o teretnici.

[2] Usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine. Nazvan je po gradu

narodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968. (u nastavku ovog rada SDR protokol)[3] i Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (u nastavku ovoga rada Hamburška pravila).[4] S ciljem unifikacije međunarodnog multimodalnog prijevoza donesena je Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe (u nastavku ovog rada Multimodalna konvencija),[5] koja nije stupila na snagu.

Rezultat unifikacijskog rada do sada je postojanje više međunarodnih ugovora od kojih niti jedan nije univerzalno prihvaćen.[6] Posljedica spomenute okolnosti je nezadovoljavajuća situacija sa stajališta unifikacije pravnog uređenja prijevoza stvari morem. Uz to, neupitna je činjenica da je međunarodne instrumente potrebno osuvremenjivati i pratiti zahtjeve koje nameće brzi razvoj najrazličitijih pravnih odnosa koji nastaju u prijevoznim poslovima.

Promjene u odnosu snaga stranaka pomorskih prijevoznih ugovora[7], kontejnerizacija, internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije promijenili su način poslovanja u pomorskom prijevozu. Niti jedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno konvencijsko uređenje moderne prijevozne prakse, kao što je, primjerice, uređenje elektroničkih prijevoznih isprava, kontejnerskog prijevoza, ugovora o prijevozu "od vrata do vrata" i sličnih suvremenih i aktualnih pitanja iz trgovačke i prijevozne prakse.[8]

Sve navedeno predstavljalo je motiv za izradu i donošenje nove međunarodne konvencije. Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem - Roterdamska pravila (u nastavku ovog rada RP)

---

i luci Visby na zapadnoj obali otoka Gotland u Švedskoj u kojoj je godine 1963. formuliran sadržaj Protokola tzv. *Visby Amendments* ili *Visby Rules*.

3 Ovaj Protokol potpisan je u Briselu 21. prosinca 1979., a stupio je na snagu 14. veljače 1984. Naziva se i SDR protokol ili Protokol iz 1979.

4 Zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem preporučeno je da pravila koja su u ovoj Konvenciji sadržana budu poznata kao "Hamburška pravila".

5 Zaključena je u Ženevi 24. svibnja 1980. godine.

6 U praksi postoji čak osam različitih kombinacija pravnih sustava odgovornosti. 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.

7 U suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, strana tereta u pravilu više nije slabija strana u ugovornom odnosu.

8 O unifikaciji pomorskog prijevoza stvari, aktualnom pravnom uređenju i otvorenim pitanjima, opširnije u radu: Skorupan Wolff Vesna, Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010), br. 164, str. 169 – 210.

usvojena je 11. prosinca 2008. godine u Roterdamu, a potpisana je 23. rujna 2009. godine u Roterdamu.[9]

Polje primjene iznimno je važna tema kada se govori o svakoj prijevoznoj konvenciji. Važna je zbog toga jer upravo o tome kako je definirano i uređeno polje primjene te doseg neke konvencije ovisi odgovor na pitanje na koje sve ugovore o prijevozu se ona primjenjuje, osobe koje sudjeluju u prijevoznom poslu, terete, prijevozne isprave i slično. O važnosti i značenju koje polje primjene svake prijevozne konvencije ima govori i činjenica da su upravo odredbe o polju primjene svake konvencije (između ostalog) odlučne za harmonizaciju prijevoznog prava kao cjeline i prevladavanje problema sukoba različitih unimodalnih konvencija.

Slijedom toga već prilikom izrade i pregovora o tekstu svake prijevozne konvencije posebno se i to vrlo precizno i intenzivno izučava i razmatra kako će biti uređeno njezino polje primjene. Tako je bilo i prilikom pregovora oko osnovnih načela i konvencijskog teksta RP.[10]

Mnogi važni ciljevi koji se žele ostvariti RP nastoje se realizirati upravo kroz (drugačije) prošireno uređenje polja primjene nove konvencije. RP pokušavaju prevladati ograničenja koja su sputavala razvoj moderne trgovačke prakse te izvršavanje ugovora o pomorskom prijevozu, a proizlazila su iz određenih restrikcija u polju primjene aktualnih konvencija, ponajprije HVP. Nastoji se omogućiti primjena nove konvencije, uz prijevoz stvari morem i na druge prijevozne grane i tako integrirati multimodalni prijevoz. Nadalje, ukidaju se ograničenja u pogledu prijevoznih isprava,[11] proširuje se primjena na sve ulazne i izlazne prijevoze, znači prijevoze u ili iz države stranke, ekstenzivnije se definira ugovor o prijevozu i sl. U usporedbi s aktualnim pomorskopravnim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari morem, RP su inovativna i u pogledu razdoblja trajanja prijevoznikove odgovornosti, znači razdoblja na koje se primjenjuju prinudnopravne konvencijske odredbe. Također, imaju sveobuhvatan pristup uređenju pravnih pitanja u svezi položaja svih osoba uključenih u izvršavanje ugovora o prijevozu. U usporedbi s aktualnim konvencijama iz ovog područja proširen je krug osoba koje sudjeluju u prijevoznom poslu, a na koje se konvencija primjenjuje.

Najvažnija intervencija u polje primjene u usporedbi s aktualnim konvencijama je težnja da se u polje primjene RP uključi tzv. prijevoz "od vrata do vrata" dakle, jedinstvenom konvencijom uz pomorski prijevoz pokrije i segment multi-

[9] Do dana 6. svibnja 2013. Konvenciju su potpisale 24 države, a ratificirale su ju samo 2 države i to Španjolska i Togo, http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec. (Stranica posjećena 6. svibnja 2013.).

[10] Travaux préparatoires, 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the "Rotterdam Rules", http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_travaux.html (Stranica posjećena 6. svibnja 2013.)

[11] Konkretno misli se na HP i HVP koja ograničavaju svoju primjenu jedino na ugovore o prijevozu uz teretnicu ili sličnu ispravu o naslovu.

modalnog prijevoza.[12] Takav pristup u uređivanju prijevoznih ugovora smatra se pragmatičnim pristupom i to se ocjenjuje kao važan praktični doprinos harmonizaciji suvremenog prijevoznog prava. Međutim, istodobno, tzv. multimodalni koncept polja primjene oštro se kritizira te postoji ozbiljan otpor činjenici da bi se i prijevoznici u drugim prijevoznim granama, najčešće kopneni prijevoznici, (pod određenim uvjetima) trebali podvrgnuti RP i njihovim pravilima o odgovornosti za štetu i općenito ugovornom pravu temeljenom na pomorskom pravu. Zbog toga se nameće prijepor je li specifično multimodalno polje primjene zapreka za recepciju konvencije ili dobro rješenje za unaprjeđenje unifikacije multimodalnog prijevoza. Spomenuto se analizira i problematizira u radu. Ocjenjuje se u kojoj mjeri RP rješavaju tzv. "multimodalni problem"? Objašnjava se kakav je odnos ove Konvencije prema unimodalnim konvencijama koje uređuju druge prijevozne grane. U tom kontekstu analizira se i najvažnije pitanje koje proizlazi i proširenog multimodalnog polja primjene RP, a to je pitanje prava koje se primjenjuje na multimodalne prijevozne ugovore koji ulaze u polje primjene RP. Važno je istaknuti koji elementi su odlučni prilikom utvrđivanja hoće li odredbe druge prijevozne konvencije imati prednost pred RP. Uz to, u radu će se prethodno analizirati odredbe o općem području primjene, a podrobno će se razmatrati i sve konvencijske odredbe koje određuju na koje prijevozne ugovore i na koje prijevoze se konvencija primjenjuje te koji ugovori su obuhvaćeni posebnim isključenjima iz polja primjene konvencije. Govorit će se i o osobama koje sudjeluju u prijevoznom poslu, prijevoznim ispravama te razdoblju prijevoznikove odgovornosti na koje se primjenjuju prinudnopravne odredbe RP. Rješenja RP uspoređivat će se s odredbama o polju primjene iz aktualnih pomorskopravnih konvencija.

2. POLJE PRIMJENE ROTERDAMSKIH PRAVILA

2.1. Opće područje primjene

RP primjenjuju se na ugovore o prijevozu prema kojima su mjesto primitka i mjesto isporuke u različitim državama, a luka ukrcaja u pomorskom prijevozu i luka iskrcaja u istom pomorskom prijevozu u različitim su državama[13] ako se, prema ugovoru o prijevozu, jedno od sljedećih mjesta nalazi u državi stranci: a) mjesto primitka; b) luka ukrcaja; c) mjesto isporuke, ili d) luka iskrcaja.[14]

[12] O pojmu multimodalnog prijevoza i multimodalnosti kao obilježju suvremenog prijevoza te dosadašnjoj unifikaciji multimodalnog prijevoza, opširnije *infra t. 4.*

[13] U konvencijskom tekstu koristi se fraza "različitim državama" (*different States*). To znači da se zahtijeva međunarodni prijevoz.

[14] Čl. 5.1. RP

Znači, da bi došlo do primjene RP ugovor o prijevozu mora imati:

1. međunarodni karakter, i
2. odgovarajuću poveznicu prema državi stranci konvencije.

2.1.1. Međunarodni element pomorskog prijevoza i poveznica s državom strankom

RP se primjenjuju na ugovore kojima se ugovara prijevoz iz jedne države u drugu, pa to određuje međunarodni karakter ugovora o prijevozu. To znači, da se mjesto primitka i mjesto isporuke mora nalaziti u različitim državama, a luka ukrcaja u pomorskom prijevozu i luka iskrcaja u istom pomorskom prijevozu u različitim su državama.

Ako ugovorom o prijevozu ugovorne strane ugovore prijevoz stvari morem, RP će tada imati ulogu isključivo unimodalne pomorskopravne prijevozne konvencije, a za njezino opće polje primjene bit će relevantne jedino luka ukrcaja i luka iskrcaja. RP se primjenjuju jedino na međunarodne ugovore o prijevozu, pa to znači da pomorski prijevoz mora biti međunarodni. U slučaju ugovora o prijevozu iz jedne luke u drugu luku, prijevoz će biti međunarodni ako se luka ukrcaja i luka iskrcaja u istom pomorskom prijevozu nalaze u različitim državama.

Međutim, potencijalna nejasnoća postoji u slučaju ugovaranja prijevoza morem i prijevoza drugom prijevoznom granom. Znači, ugovaranja prijevoza od mjesta primitka do mjesta isporuke koji uključuje pomorski prijevoz. Trebaju li se tada sve relevantne lokacije (mjesto primitka, luka ukrcaja, mjesto isporuke, luka iskrcaja) nalaziti u različitim državama da bi ugovor o prijevozu zadovoljio međunarodni element? Drugim riječima, ako su luka ukrcaja i luka iskrcaja u različitim državama, trebaju li u istom prijevozu i mjesto primitka i mjesto isporuke biti u različitim državama.

Prema autorima Baatz i suradnici[15] efekt čl. 5.1. RP jest da RP zahtijevaju dvostruki međunarodni element, znači i međunarodni pomorski prijevoz i međunarodni prijevoz drugom prijevoznom granom.

Thomas[16] smatra da se čl. 5.1. RP može interpretirati na dva načina. Ponajprije može se tumačiti da su člankom 5.1. RP ustanovljena dva pravila, jedno za ugovore o prijevozu iz luke u luku, prema kojem se zahtijeva da luka ukrcaja i luka iskrcaja budu u različitim državama, a drugo za multimodalne prijevozne ugovore, tj. ugovore o prijevozu iz jednog mjesta u dugo mjesto, prema kojem se zahtijeva da mjesto primitka i mjesto isporuke budu u različitim državama.

[15] Baatz Yvonne; Debattista Charles; Lorenzon Filippo; Serdy Andrew; Staniland Hilton; Tsimplis Michael, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa, London, 2009, p. 17.

[16] Thomas D Rhidian, *The carriage of goods by sea under the Rotterdam rules*, Lloyd's List, London, 2010, p. 8.

Prema istom autoru, drugi pristup tumačenju čl. 5.1. RP jest da RP kreiraju jedno pravilo koje se primjenjuje na ugovore o prijevozu kao jednu ugovornu cjelinu, a prijevoz traje od primitka do predaje. U slučaju ugovora o prijevozu od mjesta primitka do mjesta isporuke sve relevantne lokacije koje spominje čl. 5.1. RP moraju biti u različitim državama.

2.1.2. Prijevoz kojem je polazište ili odredište u državi stranci (tzv. ulazni i izlazni prijevoz)

RP primjenjivat će se na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu i imaju određenu poveznicu s jednom od država stranaka. Poveznica prema državi stranci će postojati ako se u državi stranci nalazi jedno od sljedećih mjesta: mjesto primitka, luka ukrcaja, mjesto isporuke ili luka iskrcaja (čl. 5.1. RP). Sve navedene lokacije su alternativne, znači, jedno od četiri navedena mjesta mora se nalaziti u državi stanci.

Konvencija ne definira značenje pojma "država stranka". Iz tumačenja čl. 88. i 92. RP proizlazi da je država stranka država koja je potpisala, ratificirala, prihvatila, odobrila ili pristupila RP i time preuzela međunarodne obveze u pogledu ove konvencije. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju, poput Europske Unije, koju su osnovale suverene države i koja je nadležna za određena pitanja uređena ovom Konvencijom, također može potpisati, ratificirati, prihvatiti odobriti ovu Konvenciju ili joj pristupiti. U tom slučaju regionalna organizacija za gospodarsku integraciju ima prava i obveze države stranke u mjeri u kojoj je ta organizacija nadležna za pitanja uređena ovom Konvencijom (čl. 93. RP).

RP se primjenjuju na međunarodni prijevoz robe *u* državu stranku, kao i prijevoz robe *iz* države stranke, drugim riječima, prijevoz kojemu je polazište ili odredište u državi stranci. To znači da se primjenjuje na tzv. ulazne i izlazne prijevoze ili prijevoze u i iz države stranke.

Svrha ove odredbe, prema kojoj se zahtijeva da ili mjesto primitka ili mjesto isporuke robe bude u državi stranci, a ne i oba mjesta, je proširivanje polja njezine primjene u odnosu na HP i HVP. Ova odredba gotovo je podudarna s korespondirajućom odredbom čl. 2. Hamburških pravila, koja propisuje da se odredbe te konvencije primjenjuju na sve ugovore o prijevozu morem između različitih država, ako je a) luka ukrcaja, kako je predviđeno u ugovoru o prijevozu morem, u državi stranci, ili b) luka iskrcaja, kako je predviđeno u ugovoru o prijevozu morem, u državi stranci.

Za razliku od toga odredbe HVP primjenjuju se kada je teretnica izdana u državi stranci, prijevoz započeo u luci države stranke (čl. 10. HVP). To znači da se HP i HVP pravila primjenjuju jedino na tzv. "izlazne" prijevoze, odnosno onaj međunarodni prijevoz robe kojem je polazište u državi stranci, a to znači kada je

prijevoz započeo u luci države stranke, a ne primjenjuju se na prijevoze u državu stranku.[17]

2.1.3. Primjena neovisno o državnoj pripadnosti broda, prijevoznika i ostalih zainteresiranih stranaka

Odredbe RP primjenjuju se bez obzira na državnu pripadnost broda, prijevoznika, izvršitelje, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge zainteresirane stranke (čl. 5.2. RP). Podudarno rješenje imaju i Hamburška pravila (čl. 2. st. 2.). Za razliku od toga ove odredbe nema u HP, međutim čl. 5. HVP proširuje polje primjene te propisuje da se HVP primjenjuju bez obzira na državnu pripadnost broda, prijevoznika, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge zainteresirane osobe.

U današnjem kontekstu poslovanja brodarskih društava nerijetko su otvorena kontroverzna pitanja u svezi državne pripadnosti broda, države njegovog upisa i zastave broda. U kontekstu polja primjene RP pojam državne pripadnosti broda koji konvencija spominje u čl. 5.2. RP treba tumačiti kao sinonim pojmu država upisa broda i zastava koju brod vije. Ista interpretacija primjenjiva je i na HVP koja su pisana u vrijeme prije postojanja tzv. "zastava pogodnosti". Znači, odredbe RP primjenjuju se bez obzira na državnu pripadnost broda, državu upisa i zastavu koju brod vije.[18]

2.2. Značenje pojma "ugovor o prijevozu"

Sadržaj i opseg pojma "ugovor o prijevozu" odlučan je za definiranje polja primjene RP. Za potrebe RP"ugovor o prijevozu" jest ugovor prema kojemu prijevoznik, za plaćenu vozarinu, preuzima prijevoz stvari iz jednog mjesta u drugo. Ugovorom o prijevozu mora se ugovoriti prijevoz morem, a mogu se ugovoriti i drugi načini prijevoza, pored pomorskog.[19]

Uočava se nekoliko važnih aspekata definicije ugovora o prijevozu koji su odlučni za zaključak o tome koje je polje primjene RP. To su:

a) ugovorom o prijevozu *mora* se ugovoriti prijevoz morem;
b) ugovorom o prijevozu *može* se pored pomorskog prijevoza ugovoriti i prijevoz drugom prijevoznom granom;

---

[17] Čl. 10. HVP propisuje: Odredbe ove konvencije primjenjivat će se na sve teretnice koje se odnose na prijevoz robe između luka dviju različitih država kada je a) teretnica izdana u državi stranci, b) prijevoz započeo u luci države stranke, c) teretnicom predviđeno da se ugovor ravna po odredbama ove konvencije ili zakonodavstva koje te odredbe primjenjuje, odnosno daje im snagu. HVP određuju da svaka država stranka može proširiti polje primjene i na druge teretnice koje nisu obuhvaćene tom konvencijom (kao što su ulazne teretnice).

[18] BAATZ, op. cit. bilj. 15, p. 18-19.

[19] Čl. 1.1.1. RP.

c) ne postoje restrikcije u pogledu prijevozne isprave, štoviše, izdavanje prijevozne isprave nije esencijalna komponenta definicije ugovora o prijevozu;[20]
d) ugovorne strane su prijevoznik i krcatelj;[21]
e) RP primjenjuju se na "ugovor o prijevozu".[22]

Za primjenu RP važno je to da ugovorne strane mogu sklopiti ugovor o prijevozu stvari u cijelosti morem i to između dviju država. RP će se tada primjenjivati isključivo na unimodalni pomorski prijevozni ugovor. Međutim, mogu sklopiti i ugovor o prijevozu koji uz pomorski prijevoz uključuje i prijevoz drugom prijevoznom granom. Znači, ugovor o prijevozu djelomično morem, a djelomično drugom prijevoznom granom. RP se tada (uz ispunjenje ostalih uvjeta propisanih konvencijom) primjenjuju na cijeli prijevoz, znači pored pomorskog i na prijevoz drugom ugovorenom prijevoznom granom.

Odlučno je da se ugovorom o prijevozu *mora* ugovoriti prijevoz u cijelosti ili djelomično morem. Sastavljači konvencijskog teksta učinili su vrlo jasnu distinkciju između obveze ugovaranja prijevoza morem i mogućnosti ugovaranja prijevoza dugom prijevoznom granom. Znači, jezičnim tumačenjem konvencijskog teksta uočava se razlika između izraza *may provide* i *shall provide*. Pomoćni glagol *shall* u engleskom pravnom jeziku uvijek označava obvezu, pa to znači da se ugovorom o prijevozu uvijek mora ugovoriti prijevoz morem. Za razliku od toga ugovorom o prijevozu može se ugovoriti i prijevoz drugom prijevoznom granom.[23]

Također, izričito upućivanje RP na pojam prijevoz "*morem*", isključuje asocijaciju na prijevoz "plovnim putovima".[24] Naime, prijevoz morem je unutar prinudnopravnog režima RP i da bi došlo do njihove primjene na ugovor o prijevozu, prijevoz morem se mora ugovoriti, a u kontekstu RP prijevoz unutarnjim plovnim putovima je komplementaran prijevozu morem.[25]

Međutim, konvencijski tekst ne daje odgovor na pitanje primjenjuju li se RP na ugovor o prijevozu prema kojemu su ugovorne strane ugovorile prijevoz morem ali prilikom ispunjenja ugovora stvari nisu prevezene morem već drugim

[20] Opširnije *infra. t. 3.2.*

[21] U definiciji ugovora o prijevozu ne spominje se krcatelj kao ugovorna strana s kojom prijevoznik sklapa ugovor o prijevozu, ali to nesporno proizlazi iz definicije pojma krcatelj (čl. 1.1.8. RP).

[22] RP uređuju pitanja u vezi ugovora o prijevozu stvari, pa se kaže da su izabrala tzv. "ugovorni pristup" (*contractual approach*). Ona proširuju svoju primjenu i na ona pitanja koja se ne tiču samo odgovornosti prijevoznika. Znači, može se reći da je to konvencija o odgovornosti prijevoznika, ali isto tako i konvencija o ugovorima o prijevozu. Za razliku od toga u HP je prisutna koncepcija uređivanja teretnice i odgovornosti prijevoznika, znači, tzv. "dokumentarni pristup" (*documentary approach*). Tako objašnjava: Alexander von Ziegler, Main concepts of the new Convention: Its aims, structure and essentials, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 346-357.

[23] *"The contract of carriage shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage"* (čl. 1.1.1. RP). Označila autorica.

[24] BAATZ, op. cit. bilj. 15, p. 15.

[25] Opširnije *infra t. 3.1. Unimodalni pomorski prijevoz i multimodalni prijevoz*.

prijevoznim putem. Izgleda da bi se Konvencija tada primjenjivala jer se ona primjenjuje na ugovor o prijevozu kojim je ugovoren prijevoz morem.[26] Za razliku od toga, sigurno je da se RP ne bi primjenjivala primjerice na ugovor o prijevozu kojim je ugovoren zračni prijevoz, a umjesto toga stvari su prevezene morem. RP se u ovom slučaju ne bi primjenjivala jer ugovorom o prijevozu nije bio ugovoren prijevoz morem. Također, ako u ugovoru o prijevozu nije specificirana grana prijevoza, odnosno prijevozno sredstvo kojim će se stvari prevesti, niti tada se neće primjenjivati RP. U tom slučaju nije zadovoljen uvjet propisan RP, a to je da se ugovorom o prijevozu mora ugovoriti prijevoz morem. S druge strane, ako ugovor o prijevozu sadrži opciju da se stvari prevoze morem i stvari se stvarno prevoze u cijelosti ili djelomično morem ugovor treba tumačiti kao ugovor o prijevozu kojim je predviđen (ugovoren) prijevoz stvari morem. Smatra se da će sudovi biti neskloni tumačiti RP preusko i smatrati da u opisanom slučaju nije ugovoren prijevoz morem.[27]

Bez obzira na pomanjkanje preciznosti u definiciji ugovora o prijevozu koja je prethodno ilustrirana, potpuno je jasno da je, prema definiciji ugovora o prijevozu sadržanog u RP, za primjenu RP na ostale grane prijevoza nužno da prijevoz drugom prijevoznom granom bude komplementaran pomorskom prijevozu.[28]

U nekim slučajevima može biti nejasno koju vrstu prijevoza su stranke ugovorile ili koju vrstu prijevoza su htjele, odnosno što je bila njihova prava volja. U slučaju spora oko toga koja vrsta prijevoza je ugovorena, potrebno je o tom spornom pitanju odlučiti tumačenjem ugovora, a prilikom kvalifikacije ugovora treba uzeti u obzir što je bila namjera ugovornih strana, razmotriti njihovu raniju poslovnu praksu, prijevozne isprave koje su izdane, stvari koje se prevoze, kojim je prijevoznim putem prijevoz stvarno izvršen i sl.[29]

Ugovor o prijevozu važi između (ugovornog) prijevoznika i (ugovornog) krcatelja. Prijevoznik je definiran kao osoba koja s krcateljem sklapa ugovor o prijevozu čl. 1.1.5. RP. Na taj način je u polje primjene RP uključena bilo koja osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem i preuzima prijevoz stvari iz jednog mjesta u drugo. Središnje osobe, brodovlasnik i čarterer iz HP, više se posebno

[26] Međutim, sukladno čl. 26. RP, odredbe RP tada ne bi imale prednost u odnosu na odredbe druge međunarodne konvencije. Opširnije o tumačenju čl. 26. *infra t. 5.2.*

[27] UNECE Expert Group on the Rotterdam Rules: Informal document WP.24. No2 (2011): *The scope of application and the practical consequences of the Rotterdam Rules for pan-European land and intermodal transport operations*, http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/ECE-TRANS-WP24-54-inf02e.pdf (Stranica posjećena 26. 4. 2013.)

[28] O komplementarnosti prijevoza drugom prijevoznom granom opširnije *infra. t. 3.1. Unimodalni pomorski prijevoz i multimodalni prijevoz.*

[29] Primjerice ako je za prijevoz izdan jedino tovarni list sukladno CMR, koji ima sadržaj propisan čl. 4., 5. i 6. CMR, izgleda da je u tom slučaju prilično jasno da su stranke htjele cestovni prijevoz prema CMR. Tako objašnjava Rasmussen Uffe Lind: *Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules*, IRU Seminar on the Rotterdam Rules, Geneva, 3. November 2010, http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=Events_2010_RR/Rasmussen.pdf (Stranica posjećena 2. 5. 2013.)

ne imenuju kao prijevoznici u konvencijskim tekstovima Hamburških pravila i RP. Ugovor može sklopiti osoba koja nema niti stvarne niti pravne pretpostavke za brodara, znači, obvezu prestacije prijevoza može obećati osoba koja uopće nije u posjedu broda, niti je nositelj plovidbenog pothvata. Drugim riječima, osim čarterera i brodovlasnika, to mogu biti i osobe kao što su multimodalni operateri i otpremnici. Uz to, RP prepoznaju aktualnu praksu i činjenicu da prijevoznici često koriste treće osobe za izvršavanje njihovih ugovornih obveza, stoga uvode potpuno novi koncept do sada nepoznat u pomorskopravnim prijevoznim konvencijama i to koncept izvršitelja[30] i pomorskog izvršitelja.[31]

Iako iz definicije ugovora o prijevozu proizlazi da prijevoznik preuzima prijevoz stvari iz jednog mjesta u drugo, to ne znači da je on u obvezi stvari osobno (fizički) prevoziti. Kao ugovorna strana prijevoznik preuzima odgovornost za izvršenje ugovora. On može osobno izvršavati prijevoz, odnosno sudjelovati u organizaciji prijevoza ali nerijetko izvršitelji kao osobe koje nisu (ugovorni) prijevoznici izvršavaju ili preuzimaju izvršavati bilo koju prijevoznikovu obvezu prema ugovoru o prijevozu glede primitka, ukrcavanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, čuvanja iskrcavanja ili predaje stvari. Pomorski izvršitelj podliježe obvezama i odgovornostima koje su RP nametnute prijevozniku i ovlašten je koristiti se oslobođenjima i ograničenjima odgovornosti na koje se, prema RP, može pozivati prijevoznike (čl. 19.1. RP).[32]

Krcatelj je definiran kao osoba koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu (čl. 1.1.8. RP). Znači, na "strani tereta" u kontekstu ugovorne strane koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu pojavljuje se krcatelj. Međutim, prema RP i *krcatelj iz isprave* može preuzeti krcateljeva prava i obveze (čl. 33. RP). Krcatelj iz isprave je osoba koja nije krcatelj, a pristaje biti navedena kao krcatelj u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom prijevoznom zapisu (čl. 1.1.9. RP). Iako krcatelj iz isprave nije ugovorni krcatelj, on je osoba kojoj su nametnute iste obveze i potencijalna odgovornosti kao ugovornom krcatelju (čl. 33. RP).[33]

---

[30] Izvršitelj je osoba koja nije prijevoznik, a izvršava ili preuzima izvršenje bilo koje prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu glede primitka, ukrcavanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, čuvanja, iskrcavanja ili predaje stvari, u mjeri u kojoj ta osoba djeluje, izravno ili neizravno, na zahtjev prijevoznika ili pod njegovim nadzorom. Izvršitelj nije osoba koja, umjesto prijevoznika djeluje, izravno ili neizravno, za krcatelja, krcatelja iz isprave, stranu nadzora ili primatelja (čl. 1.1.6. RP).

[31] Pomorski izvršitelj je izvršitelj u mjeri u kojoj izvršava ili preuzima izvršenje bilo koje prijevoznikove obveze u razdoblju od dolaska stvari u luku u kojoj se ukrcavaju na brod do odlaska iz luke u kojoj se iskrcavaju s broda. Prijevoznik unutrašnjim plovnim putovima jest pomorski izvršitelj samo ako izvršava ili preuzima izvršenje usluga isključivo unutar područja luke (čl. 1.1.7. RP).

[32] Opširnije Skorupan Vesna, Pravna osobnost, odgovornosti i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 45 (2006), br. 160, str. 31- 64.

[33] Opširnije THOMAS, op. cit. bilj. 16, p. 6.

2.3. Posebna isključenja

RP se ne primjenjuju na sve vrste pomorskih trgovačkih ugovora koji mogu na određeni način izravno ili neizravno biti vezani uz prijevoz stvari morem. RP reguliraju međunarodne ugovore prema kojima je obveza prijevoznika "prevesti stvari" u skladu s ugovorenim uvjetima. Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova koji izravno ili neizravno uključuju međunarodni prijevoz stvari, a prema kojima ugovorna obveza nije prijevoz stvari već, primjerice, predaja broda u stanju da se može iskorištavati za namjenu prijevoza stvari nisu predmet regulacije RP, iako se i takvi ugovori mogu sklapati radi obavljanja plovidbene djelatnosti prijevoza stvari morem.[34]

RP predviđaju posebna isključenja za određenu (definiranu) skupinu ugovora. Ugovori koji su isključeni iz polja primjene RP izdvojeni su i grupirani u dvije skupine unutar čl. 6. RP. U prvoj skupini navode se ugovori u linijskom prijevozu na koje se RP *ne* primjenjuju, a u drugoj skupini navode se oni ugovori u slobodnoj plovidbi na koje se RP primjenjuju.

Ponajprije, u prvoj grupi ugovora koji su isključeni iz polja primjene jesu brodarski ugovori i analogni ugovori brodarskim ugovorima (drugi ugovori o uporabi broda ili dijela brodskog prostora). Čl. 6.1. RP jasno određuje da brodarski ugovori i drugi ugovori o uporabi broda kojima ugovorne strane međusobno uređuju posao iskorištavanja broda u linijskom prijevozu[35] ne ulaze u polje primjene RP.

Ova odredba isključuje sve ugovore koji mogu biti obuhvaćeni pojmom "*charterparty exclusions*" prema tradicionalnim pravilima o polju primjene iz aktualnih pomorskopravnih konvencija.[36] Znači, tradicionalni brodarski ugovori (*charter parties*) ostaju kao i u aktualnim pomorskopravnim konvencijama izvan polja primjene RP. Za to postoje snažni argumenti prisutni još iz vremena donošenja HP, a oni su u tome da ugovorne strane brodarskog ugovora ne trebaju zaštitu u

[34] THOMAS, op. cit. bilj. 16, p. 4.

[35] Linijski prijevoz definiran je čl. 1.3. RP, kao usluga prijevoza ponuđena javnom objavom ili na sličan način, a uključuje prijevoz brodovima koji plove prema redovnom plovidbenom redu između određenih luka u skladu s javno dostupnim redom plovidbe.

[36] HVP i Hamburška pravila izuzimaju brodarske ugovore iz svoga polja primjene. Čl. 5. HP propisuje da se ni jedna konvencijska odredba ne primjenjuje na brodarske ugovore, ali ako su bile izdane teretnice u slučaju postojanja brodarskog ugovora, podvrgavaju se uvjetima ove konvencije. HP primjenjuju se na teretnicu ili sličnu ispravu, izdanu na temelju brodarskog ugovora, počevši od trenutka kada se odnosi između prijevoznika i imatelja teretnice ravnaju po toj ispravi. U HVP ove odredbe ostaju neizmijenjene. Kada se pregovaralo o tekstu Hamburških pravila odlučeno je zadržati kompromis u svezi brodarskih ugovora. U Hamburškim pravilima zadržano je istovjetno rješenje u odnosu na brodarske ugovore. Čl. 2. st. 3. Hamburških pravila propisano je da se odredbe Konvencije ne primjenjuju na brodarske ugovore. Međutim, kada je teretnica izdana na temelju brodarskog ugovora, odredbe ove Konvencije primjenjivat će se na takvu teretnicu ako ona uređuje odnose između prijevoznika i imatelja teretnice koji nije naručitelj.

obliku prinudnopravnih odredbi.[37] Međutim, prilikom odlučivanja o polju primjene RP bilo je nužno raspraviti hoće li se i u kojoj mjeri konvencijske odredbe primjenjivati na količinske ugovore.[38]

RP ne primjenjuju se na ugovore o prijevozu u prijevozima koji nisu linijski,[39] osim ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis (čl. 6.2. RP).[40]

Intencija čl. 6.2. RP jest, između ostalog, zadržati tzv. "*on-demand*" prijevoze u polju primjene konvencije. To su prijevozi koji se često koriste, primjerice, za transport automobila iz Japana u Europu i Ameriku, prema kojima je ruta u pravilu fiksna, znači definiran je prijevoz između određenih luka, ali red plovidbe nije unaprijed utvrđen. Takvi ugovori o prijevozu obuhvaćeni su i poljem primjene HVP jer se za prijevoz izdaje teretnica.[41]

Ocjenjuje se da je čl. 6. RP detaljniji i kompleksniji od korespondirajućih odredbi aktualnih konvencija. To se smatra unaprjeđenjem konvencijskog teksta jer je danas prisutna sve veća raznolikost prijevoznih ugovora u praksi, pa se radi postizanja većeg stupnja unifikacije i predvidivosti smatralo nužnim ne zadržati samo postojeću stilizaciju iz HVP: "ova konvencija ne primjenjuje se na brodarske ugovore ili slične ugovore", već ju dodatno proširiti sa "druge ugovore o uporabi broda ili dijela brodskog prostora."

---

[37] Zadržavanje postojeće prakse o ovom pitanju u literature se ocjenjuje pozitivnim: Rasmussen Uffe Lind, Evaluation of the new Convention from the perspective of carrier, *Transportrecht* (2009), 9, p. 357-361.

[38] Opširnije *infra t. 3.6.*

[39] RP koriste pojam "prijevoz koji nije linijski" (*non-liner transportation*), a definiraju ga kao svaki prijevoz koji nije linijski (čl. 1.4. RP). Kritizirana je uporaba pojma "prijevoz koji nije linijski" u konvencijskom tekstu i to s obrazloženjem da taj pojam nije dovoljno jasan i suviše je pojednostavljen jer proizlazi da "prijevoz koji nije linijski" znači suprotnost svih obilježja linijskog prijevoza. Tako objašnjava BAATZ, op. cit. bilj. 15, p. 19. U domaćoj literaturi rabi se izraz slobodna plovidba ili tramperska plovidba, a njime se označava plovidba koja se obavlja bez unaprijed određenih plovidbenih pravaca, vrsta tereta, redoslijeda putovanja, reda plovidbe, prema zaključenim ugovorima o prijevozu, tako: *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990., str. 595. Čl. 2. Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 131/97) definira javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu. Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenika.

[40] Brodarski ugovori nisu predmet uređenja, međutim, ako je prijevozna isprava izdana na temelju brodarskog ugovora, odredbe RP primjenjivat će se na takvu prijevoznu ispravu ili elektronički zapis ako oni uređuju odnose između prijevoznika i imatelja isprave koji nije naručitelj.

[41] Fujita Tomotaka: *The Coverage of the Rotterdam Rules*, http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/the%20coverage%20of%20rotterdam%20rules%20(BA2010)%20-%20T.Fujita.pdf, p. 2. (Stranica posjećena 5. svibnja 2013.).

2.4. Razdoblje trajanja prijevoznikove odgovornosti

HP i HVP usvajaju koncept trajanja odgovornosti od ukrcaja do iskrcaja (*tackle-to-tackle*), [42] Hamburška pravila proširuju to razdoblje, ali istodobno još uvijek sadrže značajnu restrikciju razdoblja trajanja prijevoznikove odgovornosti i to na razdoblje od luke do luke (*"one port to another port"*).[43]

Za razliku od toga, odgovornost prijevoznika za stvari prema odredbama RP počinje kada prijevoznik ili izvršitelj primi svari na prijevoz, a završava kada ih isporuči (čl. 12.1. RP). Uvođenjem proširenog (multimodalnog) polja primjene bilo je neizbježno proširiti razdoblje trajanja prijevoznikove odgovornosti i osigurati primjenu jedinstvenog sustava odgovornosti koji pokriva cijelo razdoblje prijevoza i tranzita robe. Čl. 12. RP koji govori o razdoblju odgovornosti prijevoznika jasno upućuje na multimodalni prijevoz jer propisuje da odgovornost prijevoznika traje od primitka do predaje. Međutim, ova konvencijska odredba je jednako primjenjiva i kada ugovorne strane ugovore prijevoz stvari iz luke u luku.

Važno je istaknuti da prema RP razdoblje trajanja odgovornosti prijevoznika ovisi o sporazumu stranaka. Budući da se RP primjenjuju na "ugovor o prijevozu", moguće je da prijevoznik i krcatelj sklope ugovor o prijevozu od ukrcaja do iskrcaja ili od luke do luke u tom slučaju konvencija će se primjenjivati na razdoblje ograničeno na prijevoz od ukrcaja do iskrcaja ili od luke do luke. Ukoliko za prijevoz iste pošiljke stvari koji slijedi iza ili prethodi pomorskom prijevozu, stranke sklope poseban ugovor o prijevozu, primjerice željeznicom, taj ugovor ne ulazi u polje primjene RP. Međutim, umjesto toga, za istu pošiljku stvari stranke mogu ugovoriti prijevoz "od vrata do vrata", odnosno sklopiti ugovor o prijevozu kojim ugovaraju prijevoz morem i željeznicom i tada će se RP primjenjivati i pokrivat će trajanje odgovornosti od primitka do predaje. To znači, da prema RP razdoblje prijevoznikove odgovornosti može započeti i završiti izvan "lučkog područja". Često prijevoznik preuzima stvari na nekoj lokaciji izvan lučkog područja jedne države, a isporučuje ih primatelju na nekoj lokaciji na kopnu u drugoj državi.

---

[42] HP ne primjenjuju se na razdoblje prije ukrcaja na brod ni poslije iskrcaja stvari s broda (čl. 1. st. 1. t. e i čl. 7. HP). Definirano je da prijevoz robe obuhvaća vrijeme od ukrcavanja robe na brod do njezina iskrcaja s broda. Međutim, HP predviđaju da prijevoznik može u ugovoru s krcateljem produžiti razdoblje trajanja odgovornosti. Nijedna odredba HP ne sprječava prijevoznika ili krcatelja da uvrste u ugovor sporazume, uvjete, rezerve ili oslobođenja koji se odnose na obveze i odgovornosti prijevoznika ili broda za gubitak ili oštećenje robe, za čuvanje, staranje i rukovanje, prije ukrcavanja i poslije iskrcaja iz broda kojim se roba prevozi morem. Prema tome HP su dispozitivna u pogledu razdoblja prije ukrcaja i poslije iskrcaja.

[43] Prema Hamburškim pravilima (čl. 4.) odgovornost prijevoznika za robu obuhvaća razdoblje prijevoznikovog držanja robe u luci ukrcaja, za vrijeme prijevoza i u luci iskrcaja. Za potrebe te konvencije smatra se da prijevoznik drži robu od trenutka kada ju je preuzeo do trenutka kada ju je isporučio. Znači, prijevoznikova odgovornost počinje od trenutka preuzimanja robe u luci ukrcaja, traje za vrijeme čitavog prijevoza i završava u luci iskrcaja.

Čl. 12.3. RP predviđa da se radi utvrđivanja razdoblja trajanja prijevoznikove odgovornosti, stranke mogu sporazumjeti o vremenu i mjestu primitka i predaje stvari. Odluka ugovornih strana u svezi toga hoće li sklopiti ugovor o prijevozu od ukrcaja do iskrcaja ili od luke do luke ili od primitka do predaje ovisi isključivo o volji ugovornih strana i u svezi je s njihovim komercijalnim potrebama, interesima i trgovačkom praksom koju primjenjuju. Bitno je da čl. 12.3. RP propisuje da će biti ništetna odredba ugovora o prijevozu ako predviđa a) vrijeme primitka stvari nakon početka prvog ukrcaja prema ugovoru o prijevozu ili b) vrijeme predaje stvari prije završetka konačnog iskrcaja prema ugovoru o prijevozu. Znači, RP "zabranjuju" strankama da ugovore razdoblje trajanja prijevoznikove odgovornosti kraće "od ukrcaja do iskrcaja" stvari s broda.

U praksi prijevoznici i krcatelji ponekad ugovaraju da će krcatelj ukrcavati ili iskrcavati stvari u ili iz broda. Takav sporazum stranaka naziva se "*free in/free out*" (FIO). O valjanosti FIO klauzule u kontekstu primjene HP i HVP raspravljalo se u poslovnoj praksi. U sudskoj praksi nekih država, primjerice Velike Britanije, sudovi su tumačili da se prinudnopravni režim prijevoza stvari morem ne primjenjuje na aktivnosti prema FIO klauzuli zbog toga što su radnje krcatelja na ukrcaju ili iskrcaju stvari s broda izvan definicije ugovora o prijevozu.[44]

Za primjenu RP, ovo pitanje više nije relevantno. Članak 12.3. RP propisuje da se ugovorne strane ne mogu sporazumjeti da će mjesto i vrijeme primitka stvari biti nakon početka prvog ukrcaja ili završavati prije završetka konačnog iskrcaja. Iz tog razloga čl. 13.2. RP posebno propisuje da se prijevoznik i krcatelj mogu sporazumjeti da će krcatelj, krcatelj iz isprave ili primatelj ukrcati stvari, rukovati njima, slagati ili iskrcati ih. Znači, čl. 13.2. RP izričito odobrava valjanost FIO klauzula i čl. 17.3.(i) RP predviđa egzoneraciju prijevoznika od odgovornosti koja je rezultat tih krcateljevih aktivnosti.

Već interpretacijom pojma ugovor o prijevozu jasno je da postoje dvije kategorije ugovora o prijevozu na koje se primjenjuju RP. Jedna se odnosi na pomorske prijevoze, znači, prijevoze od luke do luke ili od ukrcaja do iskrcaja na brod, a druga na prijevoze "od vrata do vata", tj. od primitka do predaje. Prvi su unimodalni pomorski prijevozni ugovori, a drugi specifični multimodalni prijevozni ugovori. Razdoblje trajanja prijevoznikove odgovornosti jedinstveno je definirano i to za sve prijevoznike i sve ugovore o prijevozu. Čl. 12.1. RP propisano je da odgovornost prijevoznika za stvari prema odredbama RP počinje kada prijevoznik ili izvršitelj primi stvari na prijevoz, a završava kada ih preda. U tom kontekstu upućivanje na prijevoznika znači ugovornog prijevoznika, a upućivanje na izvršitelja znači da konvencija prihvaća koncept šireg kruga odgovornih osoba različitih od prijevoznika, a koje mogu izvršiti sve ili neke od

[44] FUJITA, op. cit. bilj. 41, p. 15.

obveza ugovornog prijevoznika predviđene ugovorom o prijevozu, uključujući preuzimanje i isporuku stvari (čl. 1.6 (a) RP).[45]

Akt ili radnja preuzimanja i isporuke stvari ima konotaciju fizičkog transfera stvari prijevozniku ili izvršitelju na prijevoz ili primatelju po završetku prijevoza. Gdje će primitak ili predaja stvari uslijediti je činjenično pitanje, ali na to pitanje utječe i pravo ili propisi koji se primjenjuju u mjestu primitka i mjestu predaje. Čl. 12.2. RP propisuje ako pravo ili propisi koji se primjenjuju u mjestu primitka ili predaje zahtijevaju predaju stvari tijelu vlasti ili trećoj osobi od kojih prijevoznik ili primatelj može preuzeti stvari, odgovornost prijevoznika počinje njegovim preuzimanje, odnosno završava njegovom predajom.

3. PRIJEVOZI NA KOJE SE PRIMJENJUJU ROTERDAMSKA PRAVILA

3.1. Unimodalni pomorski prijevoz i multimodalni prijevoz

Za primjenu RP odlučan je sadržaj ugovora o prijevozu, tzv. ugovorni pristup.[46] U tom smislu i polje primjene RP definirano je ugovorom uz, naravno, poštivanje bitnog sastojka ugovora, a to je da predmet ugovora mora uvijek biti "prijevoz stvari morem". Intencija RP je omogućiti primjenu konvencije na prijevoze "od vrata do vrata". Međutim, prijevoz "od vrata do vrata" je opcija ugovornih strana. Znači, ako ugovorne strane ugovore prijevoz stvari morem, RP će se tada primjenjivati jedino na unimodalne pomorske prijevozne ugovore. U tom slučaju RP djeluju kao unimodalna pomorskopravna konvencija. Također, ako ugovor o prijevozu pokriva samo pomorski dio multimodalnog prijevoza, tada će se RP primijeniti samo na pomorski dio multimodalnog prijevoza.

Ako ugovor o prijevozu uz pomorski prijevoz predviđa i prijevoz drugom prijevoznom granom, znači prijevoz drugom prijevoznom granom prethodi ukrcaju stvari na brod ili prijevoz drugom prijevoznom granom slijedi iza iskrcaja stvari s broda, RP će se primjenjivati pod uvjetima propisanim čl. 26. RP.[47]

Specifičnost multimodalnog prijevoznog ugovora prema RP i odlučan uvjet da bi došlo do njihove primjene jest u tome da jedan dio prijevoza mora biti izvršen morem, znači nužno mora biti ugovoren pomorski prijevoz, a uz to može se ugovoriti i prijevoz drugom prijevoznom granom. Znači, prijevoz drugom prijevoznom granom mora biti komplementaran pomorskom prijevozu. Međutim, to ne znači da RP uvjetuju da prijevoz drugom prijevoznom granom mora biti "pomoćni" prijevoz pomorskom prijevozu ili mora biti kraći od pomorskog prijevoza. RP će se primjenjivati na multimodalni prijevozni ugovor koji uz međunarodni

[45] THOMAS, op. cit. bilj. 16, p. 15.

[46] Opširnije bilj. 22.

[47] O tumačenju čl. 26. RP, opširnije *infra. t. 5.2.*

prijevoz morem uključuje i prijevoz drugom prijevoznom granom neovisno o tome koja prijevozna grana je pretežita, odnosno dominantna. Kao rezultat toga, primjerice, ugovor o prijevozu stvari od Vladivostoka do Londona, koji uključuje vrlo dugu dionicu željezničkog prijevoza i kratku dionicu međunarodnog pomorskog prijevoza, bit će ugovor o prijevozu na koji se primjenjuju RP.

U pretežitom broju linijskih kontejnerskih prijevoza zahtijeva se kratka dionica prijevoza drugom prijevoznom granom, primjerice od tvornice do ukrcaja na brod ili od iskrcaja s broda do skladišta. Zbog toga je fraza "djelomično morem" bila nužna već u samoj definiciji Konvencije. Time je također primjena RP limitirana već po samom nazivu konvencije na prijevoze u cijelosti ili djelomično morem.[48]

Polje primjene "od vrata do vrata" koncepcijski gledano uže je polje primjene, u odnosu na tzv. potpuni multimodalni pristup koji primjenjuje Multimodalna konvencija.[49] Prema potpunom multimodalnom pristupu koji uvodi Multimodalna konvencija ugovor o prijevozu pokriva prijevoz s dva ili više različitih načina prijevoza. Za razliku od toga uvjet za primjenu RP jest da se mora raditi o pomorskom prijevozu kao dionici multimodalnog prijevoza. Zbog toga se ona kolokvijalno naziva "pomorska plus konvencija" (*maritime-plus convention*).

3.2. Nepostojanje restrikcija u odnosu na tip prijevozne isprave te uporaba i učinak elektroničkih prijevoznih zapisa

Polje primjene HP definirano je tipom prijevozne isprave. Točnije, opseg pojma "ugovor o prijevozu" limitiran je na ugovore o prijevozu uz teretnicu ili sličnu ispravu o naslovu. HVP primjenjuju se samo na teretnice izdane za prijevoz robe između luka dviju različitih država, i to ako je teretnica izdana u državi stranci, ako prijevoz započinje iz luke države stranke ili ako ugovor o prijevozu tako određuje.

Problem prisutan u sadašnjosti je da se bitno izmijenila trgovačka praksa. Suvremeni uvjeti međunarodnog prijevoza su postupno nametnuli trend sve raširenije uporabe isprave o multimodalnom prijevozu i pomorskog teretnog lista.[50] Nadalje, danas nije više jednostavno razlučiti kada se određeni teret prevozi na temelju teretnice ili slične isprave koja daje naslov na stvari. Mnogi tereti koji se prevoze u linijskom prijevozu prevoze se na temelju isprave koja se ne može kvalificirati kao teretnica, a razvoj trgovačke prakse u budućnosti ići će u smjeru da

[48] BAATZ, op. cit. bilj. 15, p. 16.

[49] U čl. 1. st. 1. Multimodalne konvencije multimodalni prijevoz definiran je kao prijevoz stvari pomoću dva različita načina prijevoza na temelju ugovora o multimodalnom prijevozu.

[50] Opširnije Oršulić Ivana; Bulum Božena, Neki problemi vezani uz uređenje elektroničkih prijevoznih isprava i poticanje elektroničke trgovine u Roterdamskim pravilima, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 50 (2011), br. 165, str. 165-193.

će se sve veći broj linijskih prijevoza odvijati bez izdavanja bilo kakve prijevozne isprave. Štoviše, pretpostavlja se da se danas u svijetu preko 70% prijevoza odvija bez izdavanja prenosive prijevozne isprave.

RP šire definiraju ugovor o prijevozu i to bez uvjetovanja i upućivanja na obvezu izdavanja prijevozne isprave.[51] Intencija je pokriti tradicionalne teretnice kao i sve ono što će se kao supstituti teretnice razviti u budućnosti.[52]

To je krucijalna razlika u odnosu na HVP. Međutim, ako je prijevozna isprava izdana RP se primjenjuju na sve tipove prijevoznih isprava. Definira se značenje prenosive prijevozne isprave[53] te također neprenosive prijevozne isprave.[54] Ključna novina RP jest da se ona primjenjuju i na elektroničke prijevozne zapise. Definiran je elektronički prijevozni zapis,[55] a posebno prenosivi elektronički prijevozni zapis i neprenosivi elektronički prijevozni zapis.[56] Konvencija regulira i uporabu te učinak elektroničkih prijevoznih zapisa. Sve što prema RP mora sadržavati prijevozna isprava može biti zabilježeno u elektroničkom prijevoznom zapisu, pod uvjetom da su s izdavanjem i daljom uporabom elektroničkog prijevoznog zapisa suglasni prijevoznik i krcatelj, a izdavanje ili prijenos elektroničkog prijevoznog zapisa ima isti učinak kao izdavanje, posjedovanje ili prijenos prijevozne isprave.[57]

Smatra se da je mogućnost uporabe i učinak elektroničkih prijevoznih zapisa, kao i nepostojanje restrikcija u pogledu tipova prijevoznih isprava na koje se konvencija odnosi, važno postignuće RP i njezin važan aspekt.[58] Pretpostavlja se da

---

[51] Prijevozna isprava, za svrhe te konvencije, jest isprava koju prema ugovoru o prijevozu izdaje prijevoznik i koja a) dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj preuzeo stvari prema ugovoru o prijevozu; i b) dokazuje postojanje ugovora o prijevozu ili ga sadrži (čl. 1.14. RP).

[52] Sturley Michael F., Scope of coverage under the UNCITRAL Draft Instrument, *Journal of International Maritime and Commercial Law*, 10 (2004), 2, p. 138-154.

[53] Prenosiva prijevozna isprava jest prijevozna isprava koja sadrži odredbu "po naredbi" ili "prenosivo" ili drugu odgovarajuću formulaciju koja po mjerodavnom pravu ima isti učinak, a iz koje proizlazi da stvari treba predati po naredbi krcatelja, primatelja ili donositelju, a ne sadrži izričitu odredbu "neprenosivo" ili "nije prenosivo" (čl. 1. 15. RP).

[54] Neprenosiva prijevozna isprava jest prijevozna isprava koja nije prenosiva (čl. 1. 16. RP).

[55] Elektronički prijevozni zapis je informacija sadržana u jednoj ili više poruka koje je izdao prijevoznik putem elektroničke komunikacije na temelju ugovora o prijevozu, uključujući s elektroničkim prijevoznim zapisom logički povezanu informaciju koja se nalazi u privitku ili je s njime drugačije povezana, a prijevoznik ju je izdao istovremeno ili naknadno tako da s elektroničkim prijevoznim zapisom čini cjelinu, a koja : (a) dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu; (b) dokazuje postojanje ugovora o prijevozu ili ga sadrži (čl. 1.1.18. RP).

[56] Prenosivi elektronički prijevozni zapis jest elektronički prijevozni zapis koji (a) sadrži odredbu "po naredbi" ili "prenosivo" ili drugu odgovarajuću formulaciju koja po mjerodavnom pravu ima isti učinak, a iz koje proizlazi da stvari treba predati po naredbi krcatelja ili po naredbi primatelja, a ne sadrži izričitu odredbu "neprenosivo" ili "nije prenosivo" i (b) udovoljava uvjetima iz čl. 9. st. 1. RP (čl. 1.19. RP). Neprenosivi elektronički prijevozni zapis jest elektronički prijevozni zapis koji nije prenosiv (čl. 1.20. RP).

[57] Čl. 8. RP "Uporaba i učinak elektroničkih prijevoznih zapisa".

[58] O tome podrobnije: ORŠULIĆ, op. cit. bilj. 50.

će to ukloniti mnoge probleme koji su nastajali zbog činjenice što su se HP i HVP primjenjivala jedino na ugovore o prijevozu za koje je izdana teretnica ili slična isprava o naslovu (*document of title*).[59] Takvo rješenje HVP isključivalo je iz svoje primjene neprenosive prijevozne isprave. Međutim, istodobno se kritizira pristup RP kojim je potpuno marginalizirano i relativizirano značenje prijevoznih isprava. Pravno uređenje prijevoznih isprava nije isključivo od važnosti za ispunjenje ugovora o prijevozu, već ima poseban značaj i za međunarodnu trgovinu u cjelini, uključujući i trgovinu robom za vrijeme njezinog tranzita.

3.3. Palubni teret na brodovima

RP napuštaju zastarjelu odredbu HVP prema kojoj je iz polja primjene te konvencije isključen teret za koji se u ugovoru o prijevozu navodi da je krcan na palubu i koji se uistinu tako prevozi. Hamburška pravila su u svoje polje primjene uključila prijevoz tereta na palubi, pa su RP zasigurno svoju uzor imala u Hamburškim pravilima.[60]

Prema RP stvari se mogu prevoziti na palubi broda jedino:

(a) ako to zahtijevaju propisi;
(b) ako se prevoze u ili na kontejnerima ili vozilima koji su prikladni za prijevoz na palubi, a paluba je posebno opremljena za prijevoz takvih kontejnera ili vozila; ili
(c) ako je prijevoz na palubi u skladu s ugovorom o prijevozu ili običajima, uzancama ili konkretnom trgovačkom praksom.[61]

Prema RP prijevoz robe na palubi je uređen specijalnim konvencijskim odredbama, pa su tako propisana i posebna pravila o prijevoznikovoj odgovornosti za palubni teret na brodovima. Prijevoznik odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari ako su stvari ovlašteno ukrcane na palubu, dakle u tom slučaju odredbe konvencije se jednako primjenjuju i na teret na palubi. Međutim, RP propisuju da prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su prouzročeni posebnim rizicima kao posljedicom prijevoza na palubi. Ako su stvari na palubu ukrcane protivno predviđenim ovlaštenjima, prijevoznik svakako odgovara za gubitak oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su isključivo prouzročeni zbog njihova prijevoza na palubi i nema pravo pozivati se na slučajeve oslobođenja od odgovornosti predviđene čl. 17. RP koji govori o te-

[59] Goddard Kathleen S., The application of the Rotterdam Rules, *The Journal of International Maritime Law*, (2010), 16, p. 210-220.

[60] O tumačenju odredbi o teretu koji se prevozi na palubi sadržanim u čl. 9. Hamburških pravila opširnije: Filipović Velimir i Pallua Emilio, Komentar Hamburških pravila, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (1978), br. 78, str. 67-96.

[61] Čl. 25. RP.

melju prijevoznikove odgovornosti.[62] S aspekta prijevoznikovog prava na ograničenje odgovornosti važna je odredba RP kojom je propisano da se prijevoznik ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako su prijevoznik i krcatelj izričito ugovorili da će stvari biti ukrcane ispod palube, a gubitak, oštećenje ili zakašnjenje proizlazi kao posljedica prijevoza na palubi.

U praksi neće uvijek biti jednostavno razlučiti je li, i ako jest, koji dio oštećenja tereta jest prouzročen posebnim rizicima kao posljedicom prijevoza na palubi.

3.4. Posebna pravila za žive životinje

S obzirom na vrstu tereta iz polja primjene HP i HVP pravila isključen je prijevoz živih životinja.[63] Za razliku od HP i HVP pravila, Hamburška pravila kao novija i suvremenija konvencija u svoje polje primjene uključuju i prijevoz živih životinja,[64] uz propisivanje specijalnih odredbi (pravila) za njihov prijevoz.[65]

Iako prijevoz živih životinja zahtijeva puno više pažnje u usporedbi s prijevozom ostalog tereta, smatra se razumnim da se takvi prijevozi obuhvate konvencijskim uređenjem, međutim i uvedu specijalne norme koje će prijevozniku i krcatelju ostaviti mogućnost slobode ugovaranja, tj. dopustiti dispozitivnost u odnosu na ugovaranje prijevoza živih životinja. Hamburška pravila su dobar primjer da je moguće uključiti prijevoz živih životinja u polje primjene konvencije bez uvođenja puno specijalnih odredbi.

U RP žive životinje su izuzete iz prinudnopravnog režima konvencije, međutim, nisu izuzete iz polja primjene.[66] Propisano je da se ugovorom o prijevozu mogu isključiti ili ograničiti obveze i odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja. Takva isključenja ili ograničenja neće imati učinak ako tužitelj dokaže da su gubitak oštećenje ili zakašnjenje u isporuci rezultat djela ili propusta prijevoznika ili osoba za čiji rad on odgovara učinjenih s namjerom da se prouzroči

---

[62] RP propisano je da se prijevoznik ne može pozivati na ugovor o prijevozu, na običaje ili trgovačku praksu protiv treće osobe koja je u dobroj vjeri stekla prenosivu prijevoznu ispravu ili prenosivi elektronički zapis, osim ako ugovorne klauzule ne upućuju da se stvari mogu ukrcati na palubu.

[63] Znači, HP se ne primjenjuju na svaki teret. "Roba" prema HP uključuje dobra, stvari, robu i predmete bilo koje vrste, osim živih životinja i tereta koji se u ugovoru o prijevozu navodi da je ukrcan na palubi i koji se uistinu tako i prevozi (čl. 1 st. 1. t. c HP).

[64] Čl. 9. Hamburških pravila.

[65] Hamburška pravila prijevoznikovu odgovornost za prijevoz živih životinja uređuju propisivanjem presumpcije da prijevoznik nije odgovoran za štetu od prijevoza živih životinja ako dokaže da se radi o šteti nastaloj zbog rizika spojenih s tom vrstom prijevoza i ako dokaže da je postupao u skladu s uputama koje je primio od krcatelja (čl. 5. t 5.). Krcatelj je ovlašten dokazivati krivnju prijevoznika, znači pružiti protudokaz da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastalo kao posljedica greške ili nemarnosti prijevoznika, njegovih radnika ili punomoćnika.

[66] To rješenje je kritizirano, ističe se da u današnjim uvjetima nije potrebno izuzimanje prijevoza živih životinja iz prinudnopravnih konvencijskih odredbi. Tako zaključuje Erik Rosaeg, The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 316-335.

takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili bezobzirno i sa znanjem da takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogu nastati (čl. 81. RP).

3.5. Primjena na određene stranke

RP se primjenjuju na potprijevozne ugovore, a to su ugovori između prijevoznika i stranke koja nije izvorni ugovaratelj brodarskog ugovora. Znači, primjenjuje se na odnose između prijevoznika i primatelja, strane nadzora ili imatelja koji nije izvorna stranka iz brodarskog ugovora ili drugog ugovora za koji se isključuje primjena RP (čl. 7. RP).

Znači, neovisno o posebnim isključenjima koja su propisana u čl. 6. RP,[67] ona se primjenjuju na odnose između prijevoznika i primatelja, strane nadzora ili imatelja koji nije izvorna stranka iz brodarskog ugovora ili drugog ugovora o prijevozu za koji se isključuje primjena ove Konvencije. Međutim, ova se Konvencija ne primjenjuje između izvornih stranaka ugovora o prijevozu koji su isključeni na temelju čl. 6. RP koji govori o posebnim isključenjima.

Hamburška pravila ne primjenjuju se na brodarske ugovore. Međutim, kada je teretnica izdana na temelju brodarskog ugovora, njezine odredbe primjenjuju se na takvu teretnicu ako ona uređuje odnose između prijevoznika i imatelja teretnice koji nije naručitelj (čl. 2. st. 3. Hamburških pravila). HP se primjenjuju na teretnicu ili sličnu ispravu, izdanu na temelju brodarskog ugovora, počevši od trenutka kada se odnosi između prijevoznika i imatelja teretnice ravnaju po toj ispravi (čl. 1 b) HP).

3.6. Posebna pravila za količinske ugovore

Količinski ugovor jest ugovor o prijevozu kojim se ugovara prijevoz određene količine robe u nizu pošiljaka u ugovorenom vremenu. Kao količina se može ugovoriti minimum, maksimum ili određeni raspon.[68] Količinski ugovori u linijskom prijevozu ušli su unutar polja primjene RP. Međutim, količinskim ugovorom mogu se predvidjeti veća ili manja prava, obveze ili odgovornosti od onih koje je propisala konvencija.[69] Znači, ugovorne strane mogu svojim ugovornim utanačenjima odstupiti od prinudnopravnih konvencijskih odredbi. Neki autori kritiziraju ovakvo rješenje za količinske ugovore s osnovnom zamjerkom da se time otvara put velikim prijevoznicima da mogu sklapati s krcateljima količinske ugovore sa reduciranom zaštitom, a oni zadržavaju punu odgovornost prema svojim sukontrahentima.[70] Međutim, količinski ugovori omogućuju slobodu i u

[67] Opširnije *supra t. 2.3. Posebna isključenja.*

[68] Čl. 1.2. RP.

[69] Posebna pravila za količinske ugovore čl. 80. RP.

[70] Bonnevie Philippe, Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 361-366.

drugom smjeru, a to je da ugovorne strane ugovore nižu visinu prijevoznikove odgovornosti u zamjenu za nižu cijenu prijevoza, a da rizik za štetu na teretu prebace na osiguratelja. Važno je i to da RP nameću stroge okvire u pogledu sigurnosti plovidbe i načina sklapanja količinskih ugovora, a tako jasnim odredbama nesumnjivo pružaju zaštitu prijevoznicima, krcateljima i trećim osobama.

4. MULTIMODALNOST KAO OBILJEŽJE SUVREMENOG PRIJEVOZA I UNIFIKACIJA MULTIMODALNOG PRIJEVOZA

4.1. Oblici prijevoza s više prijevoznika i pojam multimodalnog prijevoznog ugovora

U suvremenoj poslovnoj praksi prijevoza stvari ugovornu obvezu prijevoza stvari često obavlja više prijevoznika. Praksa izvršavanja prijevozne usluge putem više prijevoznika široko je prisutna, pa je prijevoz s više prijevoznika unutar iste prijevozne grane, kao i multimodalni prijevoz, važan atribut suvremene prijevozne prakse.[71] Međutim, i kod prijevoza u okviru jedne prijevozne grane i prijevoza u okviru više prijevoznih grana međusobne odnose subjekata uključenih u prijevozni posao moguće je sadržajno različito urediti, točnije mogući su sasvim različiti pravni odnosi.

Unimodalni pomorski prijevoz koji se obavlja s više prijevoznika može se realizirati putem slijedećih ugovornih odnosa:

a) Više pomorskih prijevoznika koji obavljaju prijevoz ne stupaju međusobno ni u kakav pravni odnos. Naručitelj prijevoza sklapa ugovore sa svakim prijevoznikom posebno. Prijevoznici odgovaraju samo za svoj sektor puta.
b) Ugovorom o prijevozu stvari morem može se predvidjeti da će prijevoznik obaviti prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika (izravan prijevoz). O izravnom se prijevozu radi kada više prijevoznika sudjeluje u jednome jedinstvenom prijevoznom poslu. Međutim, svaki sudjeluje samo u obavljanju dijela toga jedinstvenog prijevoza. Za čitav prijevoz vrijedi jedinstvena prijevozna isprava. Uporabom te isprave čitav je prijevoz jedinstveni pravni posao od početne do završne točke puta na koji se isprava odnosi.[72]

[71] Prijevoz s više prijevoznika prema kriteriju grane prometa može se obavljati prijevozom u okviru jedne prijevozne grane i prijevozom u okviru više grana prometa.

[72] Prema PZ za naknadu štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta odgovaraju solidarno prijevoznik koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, prijevoznik koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, prijevoznik koji je predao teret primatelju i prijevoznik za čijeg se prijevoza desio događaj iz kojeg proistječe zahtjev za naknadu štete (čl. 649. st. 1. PZ). Za štetu prouzročenu zakašnjenjem u prijevozu stvari korisniku prijevoza odgovara prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu i prijevoznik koji je predao teret primatelju. PZ u čl. 648-657. uređuje izravni prijevoz.

c) Ugovorom o prijevozu stvari može se predvidjeti da će prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu pribaviti usluge drugih prijevoznika.[73] Pribaviti usluge u tom smislu može značiti sklopiti ugovor u ime svog sukontrahenta, ili ga staviti u vezu s daljnjim prijevoznikom, da on s njime sklopi ugovor.[74] Drugačije objašnjavaju autori Jakaša i Pavić.[75] Oni smatraju da u sukcesivnim ili uzastopnim prijevozima sudjeluje više prijevoznika ali tako da prijevoznik sa slijedećim (daljnjim) prijevoznikom sklapa ugovor, a pri tome nastupa u vlastito ime ili u ime i za račun korisnika prijevoza, kao agent.[76]

Prijevoz u okviru više grana prometa može se realizirati putem sljedećih ugovornih odnosa:

a) Jedinstvenim ugovorom o prijevozu može se ugovoriti prijevoz različitim prijevoznim granama. Prijevozno-pravni posao jest ugovor o viševrsnom ili mješovitom (multimodalnom) prijevozu (*Combined Transport ili Multimodal Transport*);
b) Korisnik prijevoza može sklopiti više prijevoznih ugovora s prijevoznicima koji obavljaju prijevoz različitim prijevoznim granama. Više prijevoznika koji obavljaju prijevoz ne stupaju međusobno ni u kakav pravni odnos. Naručitelj sklapa ugovore sa svakim prijevoznikom posebno, a prijevoznici odgovaraju samo za svoj segment puta.
c) Prema ugovoru o izravnom prijevozu obveza prijevoza može se odnositi na više grana prometa. Izravna teretnica u suvremenoj praksi primjenjuje se i u viševrsnom (mješovitom, multimodalnom) prijevozu kada se kao poduzetnik takva prijevoza javlja pomorski prijevoznik. Tome je naročito pridonio razvoj kontejnerskog prijevoza.

---

[73] Čl. 656. PZ.

[74] Tako tumače Brajković Vladislav; Čolović Ilija; Filipović Velimir; Jakaša Branko; Katičić Natko; Pallua Emilio; Tomašić Veljko; Triva Siniša, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, redaktor Siniša Triva, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 276.

[75] Jakaša Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, II izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983., str. 306; Pavić Drago, *Pomorsko pravo, Knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 271.

[76] Smatramo da primjenom osnovnih načela obveznog prava, ponajprije načela o slobodi uređivanja obveznih odnosa, prema kojem sudionici u prometu slobodno uređuju obvezne odnose, a ne mogu ih uređivati suprotno, ustavu, prisilnim propisima i moralu društva, nema zapreke da ugovorne strane opseg ovlaštenja prijevoznika u pribavljanju usluga drugih prijevoznika definiraju na oba spomenuta načina i to ovisno o njihovim poslovnim interesima. Znači, mogu ugovoriti da će prijevoznik prilikom pribavljanja usluga drugog prijevoznika nastupati isključivo u ime i za račun naručitelja prijevoza, znači isključivo u ime i za račun svog sukontrahenta (naručitelja prijevoza) sklapati ugovor s drugim (daljnjim prijevoznicima) ili ga staviti u vezu s daljnjim prijevoznikom. Moguće je i da prijevoznik s drugim (daljnjim) prijevoznicima sklapa ugovore o prijevozu i u svoje ime. Ako prijevoznik izričito ne navede da nastupa u ime i za račun naručitelja prijevoznika, smatra se u odnosu na osobu koja je u dobroj vjeri da radi u svoje ime.

d) Ugovorom o prijevozu stvari može se predvidjeti da će prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu pribaviti usluge drugih prijevoznika (sukcesivni ili uzastopni prijevoz).[77]

Važno je razlikovati pojam multimodalnog prijevoza u smislu prijevozno-pravnog posla i prijevoz u kojem se u ulozi prijevoznika pojavljuju prijevoznici više prometnih grana ali ne na temelju jedinstvenog ugovora.[78] Slijedom toga, multimodalni prijevoz naziva se i viševrsni, mješoviti, intermodalni, kombinirani prijevoz, a u smislu prijevozno pravnog posla definira se kao prijevoz kada se u okviru jedinstvenoga ugovornog odnosa prijevoz stvari obavlja putem dvije ili više grana (vrsta) prometa. Drugim riječima, multimodalni prijevoz je prijevoz robe pomoću najmanje dva načina prijevoza na temelju ugovora o multimodalnom (mješovitom prijevozu).[79]

4.2. Unifikacija multimodalnog prijevoza

U suvremenim gospodarsko-tehničkim uvjetima prijevoz robe se često obavlja u kombinaciji raznih prijevoznih sredstava. To imperativno dovodi do povezivanja raznih prijevoznih grana i prijevoznih usluga koje se moraju upotrijebiti u svrhu izvršenja prijevoznog zadatka te dolazi do integracije prijevoznih faza u jedinstveni prijevozni proces. Tome osobito pridonosi razvoj kontejnerskog prijevoza te težnja da se omogući organizacija prijevoza "od vrata do vrata". Ugovaranje prijevoza "od vrata do vrata" nije moguće uspješno realizirati u okviru tipiziranih prijevoznih poslova formiranih s pretpostavkom prijevoza u jednoj grani prometa. Uz to, zahtjevi koje nameće sustav financiranja međunarodne trgovine traže jedinstveni ugovorni odnos unatoč tome što se prijevoz obavlja u dvije ili više prijevoznih grana i različitim prijevoznim sredstvima, te neovisno o broju prijevoznika koji stvarno obavljaju prijevoz.[80] Znači, moderni kontejnerski prijevoz zahtijeva jedinstveni ugovor za prijevoz "od vrata do vrata", pa je nužno

[77] Ako se prijevoz mora obaviti i vozilima kopnenog i zračnog prometa, odredbe PZ primjenjuju se samo na prijevoz obavljen brodovima (čl. 656. i 657. PZ). Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (Narodne novine br. 132/98, 63/08, 134/09) uređuje u čl. 80. mješoviti (kombinirani) prijevoz. Ako je tako ugovoreno, prijevoznik u zračnom prometu ima pravo ugovoreni prijevoz obaviti uz sudjelovanje prijevoznika iz drugih grana prometa (mješoviti prijevoz). Prijevoznik koji je sklopio ugovor o mješovitom prijevozu odgovara za štetu prema propisima o naknadi štete koji vrijede za prijevoznika na čijem je dijelu puta nastala šteta. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (Narodne novine 87/96) u čl. 69. uređuje mješoviti prijevoz, a propisano je podudarno rješenje opisanom rješenju iz zračnog prometa. Ako se na temelju ugovora s pošiljateljem prijevoz obavlja uz sudjelovanje prijevoznika iz raznih grana prometa (mješoviti prijevoz), prijevoznik koji je sklopio ugovor odgovara za štetu prema onim propisima o naknadi štete koji vrijede za prijevoznika na dijelu puta na kojem nastane šteta.

[78] Opširnije: PAVIĆ, op. cit. bilj. 75, str. 276.

[79] Ibid.

[80] Ibid.

da se pravna infrastruktura prilagodi tome i omogući unifikaciju pravila za prijevozne ugovore "od vrata do vrata".

Sa teorijskog stajališta cjelokupni problem ujednačavanja multimodalnog prijevoza i rješavanja sukoba različitih unimodalnih konvencija može biti riješen na dva načina:

a) ujednačavanjem odredbi o polju primjene svih unimodalnih konvencija ili
b) postojanjem jedinstvene konvencije koja bi se primjenjivala na multimodalne prijevozne ugovore.

4.2.1. Ujednačavanje odredbi o polju primjene u unimodalnim konvencijama

Neke od važećih unimodalnih konvencija predviđaju mogućnost mješovitog prijevoza. Međutim, njihovo konvencijsko uređenje karakterizira pravno uređenje unimodalnog prijevoza za određenu prijevoznu granu koju uređuju, uz regulativu pretežito uzastopnog prijevoza drugom prijevoznom granom te rješavanje problema preklapanja s unimodalnim konvencijama drugih prijevoznih grana.

Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)[81] pokazuje dobar primjer za ujednačavanje odredbi o polju primjene u unimodalnim konvencijama, a tim putem i relativno jednostavno prevladavanje problema međusobnog preklapanja unimodalnih prijevoznih konvencija. U okviru definicije svog opsega primjene CMR u čl. 2. propisuje: ako se vozilo u kojem se nalazi roba u dijelu puta prevozi morem, željeznicom, unutrašnjim plovnim putovima ili zračnim putem, i kad se imaju primijeniti odredbe čl. 14. te Konvencije a ne vrši se istovar robe iz tog prijevoznog sredstva, primijenit će se Konvencija na cijeli prijevozni put. Međutim, ukoliko se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci robe nastali u tijeku prijevoza drugim prijevoznim sredstvima, a nisu prouzročeni radom ili propustom cestovnog prijevoznika već nekim događajem koji se jedino mogao dogoditi tijekom i iz uzroka prijevoza robe tim drugim prijevoznim sredstvom, odgovornost cestovnog prijevoznika neće se utvrđivati po CMR-u, već na način kojim se uređuje odgovornost prijevoznika tim drugim prijevoznim sredstvima, kao da je ugovor o prijevozu bio zaključen između pošiljatelja i prijevoznika tim drugim prijevoznim sredstvom, a u skladu s odredbama koje propisuje Zakon o prijevozu robe drugim prijevoznim sredstvom. Ako takvi propisi ne postoje, odgovornost cestovnog prijevoznika utvrdit će se na temelju CMR-a.

[81] Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR (u nastavku CMR).

CIM-COTIF[82] proširuje svoju primjenu dodatno i na cestovni ili riječni prijevoz u unutrašnjem prometu države stranke. Čl. 1. st. 3. Jedinstvenih pravila vezanih uz Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe CIM dodatak B Konvenciji propisano je: "Kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora uključuje cestovni ili riječni prijevoz u unutrašnjem prometu države stranke, kao dodatak pograničnom željezničkom prijevozu, primjenjuju se ova Jedinstvena pravila." Ovo proširenje polja primjene odnosi se na prijevoz koji prethodi ili slijedi nakon željezničkog prijevoza, a predmet je samo jednog ugovora. Čl. 1. st. 4. Jedinstvenih pravila vezanih uz Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe CIM dodatak B Konvenciji propisano je: "Kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora o prijevozu uključuje pomorski ili pogranični riječni prijevoz kao dodatak željezničkom prijevozu, ova Jedinstvena pravila vrijede ako se pomorski ili riječni prijevoz obavlja na uslugama koje su uključene u popis usluga predviđenih u čl. 24. st. 1. Konvencije koji glasi: "Usluge u pomorskom i riječnom prometu navedene u čl. 1. Jedinstvenih pravila CIM, a kojima se prijevoz obavlja prema jednom ugovoru o prijevozu uz prijevoz željeznicom, moraju biti uključene u popis CIM-a pomorskih i riječnih usluga.

Također, Montrealska Konvencija,[83] "proteže" svoje odredbe i na slučajeve mješovitog prijevoza, ako se dio tog prijevoza odvija zrakom. U čl. 38. st. 2. Konvencije ("kombinirani prijevoz") propisano je da odredbe te Konvencije ne sprječavaju ugovorne strane da u slučaju kombiniranog prijevoza u ugovor o zračnom prijevozu unesu uvjete koji se tiču druge vrste prijevoza, pod uvjetom da je dio ugovora koji se tiče zračnog prijevoza u skladu s odredbama Montrealske konvencije.

CMNI[84] u čl. 2. st. 2. govori o primjeni na ugovore o prijevozu na koje se primjenjuju pomorski propisi. CMNI se primjenjuje ako je svrha ugovora o prijevozu prijevoz robe bez prekrcaja i unutarnjim plovnim putovima i vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi osim ako je pomorska teretnica izdana u skladu s pomorskim pravom koje se primjenjuje ili ako je u vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi potrebno prevaliti veću udaljenost.

---

[82] Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o međunarodnom željezničkom prijevozu COTIF od 9. svibnja 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodacima, čiji dodatak je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - CIM, ta pravila se navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF, (u nastavku CIM-COTIF). Protokol iz 1999. godine stupio je na snagu 1. srpnja 2006.

[83] Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu usvojena u Montrealu 1999. stupila je na snagu 4. studenog 2003. godine (u nastavku Montrealska konvencija).

[84] Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima usvojena u Budimpešti 2000. godine stupila je na snagu 1. travnja 2005. godine (u nastavku CMNI).

Ako bi svaka unimodalna konvencija imala odredbe o izbjegavanju sukoba s drugim konvencijama, točnije rečeno, dopuštala da ugovor o prijevozu na koji se primjenjuje ta konvencija može uključivati i prijevoz drugom prijevoznom granom uz jasno definiranje uvjeta pod kojima je to moguće, te pravilo o tome koja će konvencija imati prednost primjene, ovaj problem bi bio primjereno riješen.[85]

4.2.2. Unifikacija multimodalnog prijevoza jedinstvenom konvencijom o multimodalnom prijevozu

Multimodalni oblik prijevoza formirao se u poslovnoj praksi u okviru koje su se izgradili i specifični autonomni regulativi, primjerice UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents.[86] Također, na međunarodnoj razini sazrela je potreba da se pravno reguliranje mješovitog prijevoza riješi donošenjem međunarodne konvencije koja će regulirati pitanja u svezi mješovitog prijevoza na međunarodnoj razini.

Dakle, druga solucija za unifikaciju mulitmodalnog prijevoza je donošenje jedinstvene multimodalne konvencije koja bi se primjenjivala na sve viševrsne ili multimodalne prijevoze.

Od 1965. godine bilo je više pokušaja da se donese odgovarajući međunarodni instrument kojim bi se adekvatno uredio multimodalni prijevoz. Bilo je izrađeno više nacrta međunarodnih konvencija o multimodalnom prijevozu.[87] Dana 24. svibnja 1980. na Diplomatskoj konferenciji u Ženevi prihvaćena je Multimodalna konvencija.

U preambuli Multimodalne konvencije deklaratorno se ističu osnovni motivi za njezino donošenje. Posebno se naglašava težnja država u razvoju da zaštite svoja prava i osiguraju ravnopravni tretman u složenim operacijama multimodalnog prijevoza, ali također i razvijenih država da očuvaju neka tradicional-

[85] To posebno naglašava G. J. van der Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *Transportrecht*, 2002, (7-8), str. 265-277, on ističe: "Ukoliko bi se ostvarilo ujednačavanje odredbi o polju primjene u unimodalnim konvencijama, multimodalni problem bi bio riješen relativno lako".

[86] Podrobno o autonomnim vrelima multimodalnog prijevoza: Grabovac Ivo, Pokušaj reguliranja mješovitog (multimodalnog) prijevoza na autonomnom polju, U: Grabovac Ivo, *Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza stvari*, Književni krug i Pravni fakultet u Splitu, Split, 1986., str. 12.

[87] Nakon neuspjeha s nacrtom Konvencije iz 1971. godine, koji je izradila Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (IMCO), danas je to Međunarodna pomorska organizacija (IMO) u suradnji s ekonomskom komisijom UN-a za Europu (ECE), Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD) nastavila je rad na unificiranju međunarodnog prava mješovitih (multimodalnih) prijevoza robe. Naime, rezolucijom Ekonomskog i socijalnog vijeća Ujedinjenih naroda br. 1734 u siječnju 1973. godine povjeren je UNCTAD-u zadatak da preko jedne Međuvladine pripremne grupe (IPG) izradi Nacrt konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Nakon mnogih zasjedanja radne grupe i dugotrajnih rasprava o mnogim spornim pitanjima, izrađen je nacrt Konvencije. Opširnije o pripremnim radovima na Multimodalnoj konvenciji: Grabovac Ivo, *Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe*, 1980., svezak 17, Katedra za međunarodno pravo, Pravni fakultet u Splitu, 1981., str. 1-2.

na načela u prijevoznim odnosima. Ističe se želja da se odrede pravila koja se odnose na prijevoz robe na temelju ugovora o međunarodnom multimodalnom prijevozu, uključujući pravedne odredbe koje se tiču odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza. Na konačni tekst Multimodalne konvencije utjecale su odredbe Hamburških pravila jer se smatra da ta pravila respektiraju interese država u razvoju, pored toga u stanovitom smislu zadržava se utjecaj pomorsko-pravnih načela pri reguliranju sustava multimodalnog prijevoza.[88]

Konstitutivni elementi mješovitog (multimodalnog) prijevoza prema Multimodalnoj konvenciji jesu: a) prijevoz u okviru najmanje dvije grane prometa, b) jedinstveni ugovor za cijelu prijevoznu relaciju s jedinstvenim nositeljem odgovornosti za njegovo izvršenje, c) jedna jedinstvena prijevozna isprava.[89]

S obzirom na intenciju Multimodalne konvencije od velikog je značaja rješavanje pitanja odnosa ove konvencije prema konvencijama unimodalnog prijevoznog prava. Multimodalna konvencija u čl. 30. st. 4. rješava problem sukoba s unimodalnim konvencijama koje uređuju prijevoz cestom i željeznicom. Propisano je da se prijevoz robe prema Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) ili prema Konvenciji o prijevozu robe željeznicom (CIM), za države stranke konvencije koje reguliraju takav prijevoz neće smatrati kao međunarodni multimodalni prijevoz u smislu čl. 1. st. 1. Multimodalne konvencije, ako su te države obvezne (dužne) primjenjivati odredbe tih konvencija na taj prijevoz.[90] Ova odredba koja se odnosi na izbjegavanje sukoba s drugim konvencijama uvrštena je u Multimodalnu konvenciju upravo po uzoru na CMR.

Donošenjem posebne konvencije mješoviti (multimodalni) prijevoz dobio je konačnu pravnu fizionomiju kao specifičan prijevozno pravni posao. Međutim ta druga solucija za rješavanje multimodalnog problema, a to je unifikacija multimodalnog prijevoza jedinstvenom konvencijom pokazala se neučinkovitom jer problem nije riješen donošenjem Multimodalene konvencije. Danas se ocjenjuje da bi takva konvencija mogla funkcionirati na nacionalnoj razini, međutim u globalnom kontekstu ona se pokazala kao utopija. U praksi nije zaživio mrežasti sustav odgovornosti koji je pravno vrlo kompliciran. Multimodalna konvencija niti nakon 33 godine od njezinog donošenja nije stupila na snagu i zaživjela u praksi. Zbog toga posebnu važnost u uređivanju odnosa multimodalnog prijevoza još uvijek imaju vrela autonomnog prijevoznog prava.

[88] GRABOVAC, op. cit. bilj. 84, str. 5.

[89] PAVIĆ, op. cit. bilj. 75, str. 277.

[90] Opširnije o tumačenju ove odredbe: GRABOVAC, op. cit. bilj. 85, str. 77-78.

5. ROTERDAMSKA PRAVILA I MULTIMODALNI PRIJEVOZ

5.1. Opseg u kojem RP pokrivaju multimodalni prijevoz

RP primjenjuju se jedino na multimodalni prijevozni ugovor kojim je uz prijevoz stvari morem ugovoren i prijevoz drugom prijevoznom granom. Slijedom toga, RP se neće primijeniti primjerice na multimodalni prijevoz koji uključuje zračni i cestovni prijevoz, ali hoće na multimodalni prijevoz koji uključuje pomorski i cestovni prijevoz ili pomorski i zračni prijevoz.

Važno je naglasiti da će se na ugovor o prijevozu kojim je predviđen pomorski prijevoz i prijevoz drugom prijevoznom granom, RP primijeniti na prijevoz tom drugom prijevoznom granom samo pod uvjetima propisanim u čl. 26. RP.[91] Drugim riječima, ako je šteta nastala isključivo za vrijeme prijevoza stvari tom drugom prijevoznom granom RP se neće primijeniti na prijevoz tom drugom prijevoznom granom (koji prethodi ukrcaju stvari na brod ili koji slijedi nakon iskrcaja stvari s broda), već će u tom slučaju odredbe druge prijevozne konvencije imati prednost pred RP.

Konzekvenca takvog pristupa uređivanja polja primjene jest u tome da će se u stvarnosti (u praksi) RP primjenjivati jedino na prijevoz izvršen morem. To znači da su RP pomorskopravna konvencija. Međutim, jesu li ona i multimodalna konvencija? Nude li RP krcateljima i prijevoznicima prednosti obvezujućeg jedinstvenog sustava koji bi olakšavao izvršenje ugovora o multimodalnom prijevozu? Rješavaju li RP "multimodalni problem"? Odgovor je nažalost da ona samo djelomično rješavaju pravna pitanja u vezi multimodalnog prijevoza. Točnije, ona dodatno ne kompliciraju postojeću prijevoznu praksu. RP će se samo u vrlo ograničenom broju slučajeva, odnosno ograničenim uvjetima, primjenjivati na multimodalne prijevozne ugovore. RP nisu multimodalna konvencija već konvencija koja pod propisanim uvjetima omogućuje svoju primjenu na prijevoze "od vrata do vrata" i to one prijevoze koji uz pomorski prijevoz uključuju prijevoz drugom prijevoznom granom. Uz to, i na specifične multimodalne prijevozne ugovore koji ulaze u polje primjene RP, ona će se primjenjivati samo i jedino ako se ne može utvrditi da je šteta nastala prije ukrcaja stvari na brod ili nakon njihovog iskrcaja s broda, znači ako se ne može utvrditi da je nastala u tijeku prijevoza drugom prijevoznom granom.

Pretpostavlja se da će ovakvo ograničeno polje primjene RP stvarati problem prijevoznicima i korisnicima njihovih usluga jer unaprijed ne mogu predvidjeti koji sustav odgovornosti i koja međunarodna konvencija će se primjenjivati. Prilikom sklapanja ugovora o prijevozu ugovorne strane ne mogu znati i ne mogu predvidjeti hoće li druga unimodalna prijevozna konvencija imati prednost pred

[91] O tumačenju čl. 26. RP opširnije *infra. t. 5.2.*

RP. Moguće je da se na isti prijevozni ugovor primjeni više unimodalnih konvencija te RP. To isto tako znači da će se granice odgovornosti iz RP, kao i granice odgovornosti iz drugih konvencija, primjenjivati na isti ugovor o prijevozu, ovisno o dijelu prijevoznog puta u kojem je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo. Primjena različitih limita ograničenja odgovornosti na isti ugovor o mulitmodalnom prijevozu, ovisno o tome u kojem dijelu prijevoznog puta je šteta nastala, ne nudi pogodnost jedinstvenog sustava odgovornosti. Unimodalne konvencije za pojedine prijevozne grane sadrže različite limite ograničenja odgovornosti i zbog toga je iznimno teško ugovornim stranama multimodalnog prijevoznog ugovora prilikom sklapanja ugovora predvidjeti do kojeg limita će prijevoznik odgovarati.

Dakle, rezultat takve koncepcije polja primjene jest da će prijevoznici i korisnici njihovih usluga biti prisiljeni poznavati i primjenjivati i druge konvencije.

Zbog toga se nailazi na brojne kritike koje ovakvo rješenje ocjenjuju neadekvatnim i nepotpunim rješenjem.[92] Mrežasti sustav odgovornosti kritizira se zbog svoje kompliciranosti te neuspjeha Multimodalne konvencije, a to stvara i opravdanu sumnju u to hoće li silan napor koji se uložio oko izrade RP doživjeti sličnu sudbinu. Ostaju brojne nedoumice koje su utvrđene i koje egzistiraju nakon donošenja Multimodalne konvencije. Mrežasti sustav je u teorijskim raspravama obično ocijenjen kao vrlo kompliciran i antikomercijalan. Naime, nije sigurno u kojem dijelu prijevoznog puta će eventualna šteta nastati, te hoće li se to moći utvrditi, a samim time hoće li RP biti "nadomještena" drugom konvencijom koja sadrži prinudne odredbe za vrstu prijevoza unutar kojega se šteta dogodila. U slučajevima kada je nepoznato mjesto nastanka štete primjenjivala bi se RP.

Najveći prigovori na mrežasti sustav odgovornosti odnose se na utvrđivanje odgovornosti za štetu nastalu u onim dijelovima puta kada se roba nalazi u skladištima ili kada se šteta dogodi u fazi prekrcavanja.[93] U tom kontekstu važan problem je i odgovornost za zakašnjenje koje nastane u tijeku mješovitog prijevoza, a za koje se ne bi moglo utvrditi u kojoj fazi puta je nastalo.

---

[92] Tetley ističe: "Snažno vjerujem u to i preporučam da se Roterdamska pravila opozovu i ne budu potpisana niti prihvaćena te da se ona vrate Radnoj skupini III UNCITRAL-a na reviziju". Predlaže da se prihvati Konvencija UN-a o Multimodalnom prijevozu iz 1980.: Tetley William, *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, http://www. mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf., (Stranica posjećena 26. travnja 2013.). Također, iznosi se stajalište da unificirana međunarodna pravila trebaju biti što je moguće više jasna kako bi se i na taj način osigurala njihova jedinstvena interpretacija. RP, nažalost, nisu ispunila ta očekivanja: Asariotis Regina, Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 382-398. Ukazuje se i na činjenicu da donošenje i uvođenje u primjenu nove konvencije stvara velike troškove koje će morati platiti pomorska industrija i koji će se plaćati dugi niz godina: Diamond Anthony QC, The Rotterdam Rules, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2009), Part 4, p. 445-536. RP, uz navedene autore, kritiziraju i THOMAS, op. cit. bilj. 16, te Ramberg Jan, Evaluation of the new Convention from the perspective of freight forwarders, *Transportrecht* (2009), 9, p. 370-371.

[93] V. Filipović, Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*, XIV (1976) br. 2, str. 1-10.

Ukazuje se na činjenicu da je nametnut vrlo težak teret dokaza strani tereta, tužitelju koji će trebati dokazati u kojem dijelu multimodalnog prijevoza je šteta nastala. Naglašava se da krcatelji ne bi trebali snositi rizik zbog toga što nisu u mogućnosti pružiti dokaz o tome gdje je šteta nastala. Izgleda da bi bilo puno praktičnije i svrsishodnije te mnogo manje konfuzno kada bi RP uređivala sva pitanja koja se mogu pojaviti u prijevoznom procesu u bilo kojoj fazi prijevoza.[94]

Za vrijeme trajanja pregovora o tekstu RP intenzivno se raspravljalo o tome kako prevladati potencijalne probleme koji mogu nastati zbog proširenog polja primjene RP. Konkretno trebalo je raspraviti i razjasniti sljedeća pitanja:

a) riješiti preklapanje i sukob s konvencijama unimodalnog prijevoza koje uređuju prijevoz cestama, željeznicom, zrakom i unutarnjim plovnim putovima;
b) raspraviti hoće li pod određenim uvjetima, uz unimodalne konvencije koje uređuju prijevoz cestom, željeznicom, zrakom, unutrašnjim plovnim putovima, i odredbe nacionalnog prava imati prednost pred primjenom RP.

5.2. Tumačenje odredbi čl. 26. RP "Prijevoz koji prethodi prijevozu morem ili slijedi iza njega"

U RP uvrštene su posebne odredbe relevantne za pitanje prava koje se primjenjuje u slučaju kada gubitak ili oštećenje stvari, ili događaj ili okolnost koji su uzrok zakašnjenja u njihovoj predaji, nastanu za vrijeme prijevoznikove odgovornosti, ali isključivo prije ukrcaja stvari na brod ili nakon njihova iskrcaja s broda. Čl. 26. RP uređuje "Prijevoz koji prethodi ili slijedi iza pomorskog prijevoza".

Prilikom utvrđivanja hoće li odredbe druge prijevozne konvencije imati prednost pred RP, relevantno je slijedeće:

a) kada je nastao gubitak ili oštećenje stvari, ili događaj ili okolnost koji su uzrok zakašnjenja u njihovoj predaji;
b) postoje li u trenutku nastanka gubitaka ili oštećenja stvari, ili događaja ili okolnosti koji su uzrok zakašnjenja u njihovoj predaji, odredbe drugog međunarodnog instrumenta, koje bi se sukladno tom instrumentu primjenjivale na sve ili neke od prijevoznikovih radnji;
c) reguliraju li posebno odredbe tog drugog međunarodnog instrumenta odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti ili rok za tužbu i od kojih, prema tom instrumentu, nije moguće ugovorom odstupiti u cjelini ili na štetu krcatelja;
d) je li krcatelj sklopio poseban i izravan ugovor s prijevoznikom glede posebnog dijela prijevoza gdje su nastali gubitak ili oštećenje stvari ili događaj ili okolnosti koji su prouzročili zakašnjenje u njihovoj predaji;

[94] TETLEY, op. cit. bilj. 90.

e) tumačenje stilizacije "odredbe RP nemaju prednost u odnosu na odredbe drugog međunarodnog instrumenta".[95]

5.2.1. Posebno o utjecaju lokalizacije nastanka gubitka, oštećenja ili događaja i okolnosti koji su uzrok zakašnjenja na pravo (konvenciju) koje se primjenjuje

O lokalizaciji mjesta nastanka štete, uz ispunjenje ostalih propisanih uvjeta koje konvencija navodi, ovisi hoće li RP biti nadomještena drugim međunarodnim instrumentom koji uređuje prijevoz drugom prijevoznom granom. Zbog toga je odlučno utvrditi u kojem dijelu prijevoznog puta je nastao gubitak, oštećenje ili događaj i okolnosti koji su uzrok zakašnjenja.

Prema RP, ako gubitak ili oštećenje stvari, ili okolnosti koje su uzrokovale zakašnjenje u njihovoj predaji nastanu za vrijeme prijevoznikove odgovornosti, ali isključivo prije ukrcaja stvari na brod ili isključivo nakon njihovog iskrcaja s broda, odredbe RP *nemaju* prednost u odnosu na odredbe drugog međunarodnog instrumenta koji uređuje prijevoz onom prijevoznom granom za vrijeme koje je šteta nastala. Znači, RP se neće primijeniti, već će se primijeniti odredbe druge međunarodne konvencije, ako su oštećenje ili gubitak ili okolnosti koje su uzrokovale zakašnjenje nastale isključivo za vrijeme prijevoza koji prethodi ili slijedi iza pomorskog prijevoza. Naravno, da bi RP bila supstituirana, nije dovoljno utvrditi da je šteta nastala isključivo u dijelu prijevoznog puta koji prethodi ukrcaju stvari na brod ili slijedi iza iskrcaja stvari s broda, već je potrebno ispunjenje dodatnih uvjeta predviđenih čl. 26. RP.[96]

Znači, cilj opisanog rješenja RP jest u tome da, ukoliko postoje prinudne odredbe u pogledu cestovnog, željezničkog, zračnog i prijevoza unutrašnjim plovnim putovima i ako je šteta nastala za vrijeme dijela prijevoznog puta koji prethodi ili slijedi iza pomorskog prijevoza, treba primjenjivati konvenciju koja uređuje tu prijevoznu granu, a ne RP. Drugim riječima, RP daju prednost odredbama druge međunarodne konvencije koja uređuje unimodalnu prijevoznu granu i to konvencije koja bi se primjenjivala da je zaključen poseban ugovor o prijevozu za taj dio prijevoznog puta i to pod uvjetom da se može utvrditi da je šteta nastala u tom dijelu prijevoznog puta. Ako se može utvrditi da je šteta nastala za vrijeme kopnenog, zračnog ili prijevoza unutarnjim plovnim putovima, odredbe RP o odgovornosti prijevoznika, ograničenju odgovornosti i roku za tužbu, neće imati prednost pred primjenom korespondirajućih odredbi propisanih unimodalnom konvencijom koja uređuje prijevoznu granu za vrijeme koje je šteta nastala. Primjerice, ako je sklopljen ugovor o prijevozu kojim je ugovoren pomorski

[95] Čl. 26. RP propisuje: "…odredbe ove konvencije nemaju prednost pred odredbama drugog međunarodnog instrumenta…".

[96] Opširnije *supra t. 5.2.*

i cestovni prijevoz, a šteta je nastala isključivo za vrijeme cestovnog prijevoza, tada će prijevoznikova odgovornost, ograničenje odgovornosti i rok za tužbu biti determinirani CMR-om. Naravno, činjenicu da je šteta nastala u tom dijelu prijevoznog puta treba dokazati tužitelj. Također, da bi u ovom slučaju RP bila nadomještena CMR-om, potrebno je da je krcatelj sklopio poseban i izravan ugovor s prijevoznikom glede posebnog dijela prijevoza (cestovnog prijevoza) te da bi se u trenutku nastanka štete upravo odredbe CMR-a, sukladno tom instrumentu, primjenjivale na sve ili neke od prijevoznikovih radnji. RP ne uređuju odnos između krcatelja i cestovnog prijevoznika; cestovni prijevoznik nije pomorski izvršitelj.

Za razliku od situacije kada se može lokalizirati da je šteta nastala prije ukrcaja stvari na brod ili nakon njihovog iskrcaja s broda, prema konceptu polja primjene koji predviđaju RP, ako se *ne* može lokalizirati dio prijevoznog puta u kojem je nastao gubitak, oštećenje ili događaj i okolnosti koji su uzrok zakašnjenju, tada će se odredbe o odgovornosti za štetu iz RP primijeniti na ugovornog prijevoznika kada krcatelj od njega potražuje naknadu štete. Znači, ako krcatelj ne može lokalizirati mjesto nastanka štete prevladat će RP i primjenjivat će se njihove odredbe. To znači da će u slučaju "nelokalizirane štete" pravila koja se odnose na pomorski prijevoz i uglavnom su bazirana na HVP, determinirati prava, obveze i odgovornosti ugovornih strana i primjenjivat će se i na prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugim prijevoznim granama.[97] U tom kontekstu važno je istaknuti da osim odredbi čl. 1., 82. i 26. RP, nijedan od preostalih 93 članaka RP ne referira i ne spominje u svojim odredbama prijevoz drugom prijevoznom granom osim prijevoza morem. Sve odredbe RP bazirane su isključivo na načelima pomorskog prava i ne poklanjaju posebnu pozornost primjeni RP na multimodalne prijevozne ugovore.

Postojeće nacionalno pravo nema nikakvu ulogu u pogledu ugovora koji ulaze u polje primjene RP.[98]

Ako je šteta nastala za vrijeme nacionalnog dijela cestovnog, željezničkog, zračnog ili prijevoza unutarnjim plovnim putovima, konvencije koje uređuju navedene prijevozne grane ne primjenjuju se. Uvjet za primjenu čl. 26. RP neće biti zadovoljen jer se CMR, COTIF-CIM, CMNI i Montrealska konvencija primjenjuju jedino na međunarodne ugovore o prijevozu. Primjerice, ako je zadnja etapa prijevoza stvari iz Trsta (u kojem su stvari iskrcane s broda) u Milano, a stvari se

[97] Kopneni prijevoznici koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz neskloni su tome da nova međunarodna "pomorska plus" konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, za vrijeme izrade RP europske zemlje izrazile su stajalište da su njihovi željeznički i cestovni prijevoznici neskloni napustiti svoje konvencije CMR i CIM–COTIF. Opširnije o tome: Rosaeg Erik, The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 316-335; RASMUSSEN, op. cit. bilj. 37; SKORUPAN, op. cit. bilj. 32.

[98] Opširnije *infra t. 5.2.4.*

oštete za vrijeme tog dijela prijevoznog puta, neće biti zadovoljen uvjet za primjenu čl. 26. jer se CMR primjenjuju jedino na međunarodne ugovore o prijevozu. Znači, nije ispunjen uvjet da postoje odredbe međunarodne konvencije koje se primjenjuju na sve ili neke prijevoznikove radnje. CMR se primjenjuje na svaki naplatni ugovor o prijevozu robe cestom, kada se u ugovoru navedeno mjesto primitka robe na prijevoz i mjesto odredišta nalazi u dvije različite zemlje (čl. 1. st. 1. CMR). Slijedom toga, CMR bi se primjenjivala kada bi prijevoz bio iz Trsta u Beč.

Također, CMNI se primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojem se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama (čl. 2. st. 1. CMNI). COTIF-CIM u čl. 1. st. 1. predviđa djelokrug primjene za svaki ugovor o prijevozu robe uz naknadu kada je mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku u različitim državama članicama. Montrealska konvencija primjenjuje se na naplatne međunarodne prijevoze (1. st. 1.).[99]

RP su pomorskopravna konvencija, pa je jasno da je predviđena primjena odredbi RP i u slučaju ako su gubitak ili oštećenje stvari ili zakašnjenje u isporuci nastali isključivo za vrijeme pomorskog prijevoza. Znači, ako se može utvrditi da je šteta nastala za vrijeme pomorskog dijela prijevoza, primjenjuju se RP i krcatelj pored (uz) ugovornog prijevoznika može tužiti i pomorskog izvršitelja koji je izvršavao dio prijevoza za vrijeme kojega je šteta nastala.

Nadalje, ako je šteta nastala za vrijeme prijevoza morem ali također i za vrijeme prijevoza drugom prijevoznom granom, RP će prevladati i ona će se primjenjivati. *Argumentum a contrario*, a primjenom odredbe čl. 26. RP, ako šteta na stvarima nastane prije ukrcaja stvari na brod i/ili nakon iskrcaja ali se štetna radnja dogodi i za vrijeme prijevoza morem, odredbe RP imaju prednost u odnosu na odredbe drugog međunarodnog instrumenta, jer šteta nije nastala isključivo prije ukrcaja na brod ili isključivo nakon iskrcaja stvari s broda.[100]

5.2.2. Tumačenje stilizacije "odredbe ove konvencije nemaju prednost u odnosu na odredbe drugog međunarodnog instrumenta"

Osim utvrđivanja činjenice da je šteta nastala isključivo prije ili nakon iskrcaja stvari s broda, uvjeti za primjenu čl. 26. RP jesu da u trenutku gubitka, oште-

[99] Za potrebe te konvencije definiran je izraz "međunarodni prijevoz", a on znači svaki prijevoz kod kojega se na temelju ugovora među strankama polazište i odredište, bez obzira na to postoji li prekid prijevoza ili prekrcaj, nalaze bilo unutar teritorija dviju država stranaka ili unutar teritorija samo jedne države stranke ako prema ugovoru stranaka postoji jedno zaustavno mjesto unutar teritorija druge države, čak i ako ta država nije država stranka. Prijevoz između dviju točaka unutar teritorija samo jedne države stranke bez ugovorenog zaustavnog mjesta na teritoriju druge države nije međunarodni prijevoz za potrebe te konvencije (čl. 1. st. 2. Montrealske konvencije).

[100] Tako Francesco Berlingieri , Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf (Stranica posjećena 18. svibnja 2013.)

ćenja ili drugog događaja ili okolnosti koji su prouzročili zakašnjenje, a koji su nastali za vrijeme prijevoznikove odgovornosti, ali isključivo prije ukrcaja stvari na brod ili nakon njihova iskrcaja s broda, postoje odredbe drugog međunarodnog instrumenta koje posebno reguliraju odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti ili rok za tužbu i od kojih, prema tom instrumentu, nije moguće ugovorom odstupiti u cijelosti ili na štetu krcatelja te da je krcatelj sklopio poseban i izravan ugovor s prijevoznikom u pogledu posebnog djela prijevoza gdje su nastali gubitak, oštećenje ili okolnosti koje su dovele do zakašnjenja u isporuci.

U čl. 26. RP koristi se stilizacija "odredbe ove konvencije nemaju prednost u odnosu na odredbe drugog međunarodnog instrumenta" ("*do not prevail*"). Smisao odredbe čl. 26. RP jest da se odredbe druge prijevozne konvencije primjenjuju jedino ako, i u mjeri u kojoj, su odredbe RP u sukobu s njima. To znači, da će odredbe druge prijevozne konvencije imati prednost pred RP jedino i u mjeri u kojoj one sadrže odredbe koje su različite od korespondirajućih odredbi RP i to u pogledu onih područja (pitanja) koja su specificirana u čl. 26. RP. U čl. 26.1.(b) RP govori se o odredbama koje posebno reguliraju odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti i rok za tužbu i od kojih prema toj drugoj međunarodnoj konvenciji nije moguće odstupiti u cijelosti ili na štetu krcatelja.

5.2.3. Razmatranje koje konkretne odredbe RP su različite od korespondirajućih odredbi relevantnih unimodalnih konvencija, te na primjenu kojih odredbi RP utječe čl. 26. RP

a) Članak 26. RP odnosi se (utječe na) primjenu sljedećih odredbi RP:

Odredbe čl. 15. RP (Stvari koje mogu predstavljati opasnost) i čl. 32. RP (Posebna pravila o opasnim stvarima) nemaju prednost pred odredbama čl. 22. CMR; čl. 9. COTIF-CIM i čl. 7. CMNI.

Čl. 17. RP (Temelj odgovornosti) nema prednost pred odredbama čl. 17-18. CMR; čl. 23-25. COTIF-CIM; čl. 16-18. i čl. 24-25. CMNI i čl. 18. Montrealske konvencije.

Čl. 20. RP (Solidarna odgovornost) nema prednost pred čl. 27. COTIF-CIM i čl. 4. CMNI, ali njegovo polje primjene je šire jer se primjenjuje na sve pomorske izvršitelje dok se čl. 27. COTIF-CIM i čl. 4. CMNI primjenjuju jedino na zamjenskog ili stvarnog prijevoznika.

Čl. 21. RP (Zakašnjenje) nema prednost pred čl. 19-20. CMR; čl. 16. COTIF-CIM; čl. 5. CMNI i čl.19. Montrealske konvencije.

Čl. 22. RP (Obračun naknade štete) nema prednost pred odredbama čl. 23. CMR i čl. 19. CMNI.

Čl. 23. RP (Obavijest u slučaju gubitka, oštećenja ili zakašnjenja) nema prednost pred odredbama čl. 30. CMR; čl. 42. COTIF-CIM; čl. 23. CMNI i čl. 31. Montrealske konvencije.

Čl. 59. RP (Granice odgovornosti), čl. 60. RP (Granice odgovornosti za gubitak prouzročen zakašnjenjem) i čl. 61. RP (Gubitak prava na ograničenje odgovornosti) nemaju prednost pred čl. 23-27. CMR; čl. 30. i 33. COTIF-CIM; čl. 20. i čl. 28. CMNI i čl. 22. Montrealske konvencije.

Čl. 62. RP (Rok za tužbu) nema prednost pred čl. 32. CMR; čl. 47. i 48. COTIF-CIM; čl. 24. st. 1-3. i st. 5. CMNI i čl. 35. Montrealske konvencije.

Čl. 64. RP (Regresna tužba) nema prednost pred čl. 24. st. 4. CMNI.

b) Članak 26. RP ne utječe na primjenu sljedećih odredbi RP:

Odredbe slijedećih članaka RP nastavljaju se primjenjivati zato što nisu u sukobu sa odredbama druge međunarodne konvencije: čl. 11. (Prijevoz i predaja stvari), čl. 12. (Razdoblje trajanja prijevoznikove odgovornosti), čl. 13. (Posebne obveze), čl. 18. (Odgovornost prijevoznika za druge osobe) i čl. 19. (Odgovornost pomorskog izvršitelja).

Čl. 26. RP ne utječe na primjenu sljedećih odredbi RP jer te odredbe reguliraju prava i obveze za vrijeme prijevoza morem: čl. 14. (Posebne obveze koje se primjenjuju na putovanje morem), čl. 16. (Žrtvovanje stvari za vrijeme prijevoza morem), čl. 24. (Devijacija) i čl. 25. (Palubni teret na brodovima).

Na odredbe čl. 65. RP (Tužbe protiv osobe koja je identificirana kao prijevoznik) ne odnosi se čl. 26. RP zato što odredbe čl. 65. RP nemaju korespondirajuću odredbu u odredbi neke druge konvencije.

5.2.4. Prinudne odredbe nacionalnog prava

RP, pod opisanim uvjetima, daju prednost jedino prinudnopravnim odredbama međunarodnih konvencija koje uređuju druge prijevozne grane, međutim ne i prinudnopravnim odredbama nacionalnih prava. U procesu pregovora oko teksta odredbe čl. 26. RP istican je prijedlog da se proširi doseg primjene čl. 26. RP te da se čl. 26. RP uz prinudne odredbe međunarodnih konvencija odnosi i na prinudnopravne odredbe nacionalnog prava.[101] Taj prijedlog je odbijen, a kao rezultat sveukupnog kompromisa UNCITRAL- ova radna skupina dogovorila je da se upućivanje na nacionalno pravo izostavi jer bi upućivanje na raznolike nacionalne prinudnopravne odredbe negativno utjecalo na postizanje osnovnog cilja konvencije, a to je ostvarivanje uniformnosti.[102] Proširivanje dosega primjene

[101] BERLINGIERI, op. cit. bilj. 98.

[102] Lannan Kate, *The Launch Of The Rotterdam Rules*, http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc (Stranica posjećena 12. travnja 2013.).

čl. 26. RP i na nacionalno pravo, uz to što bi nepovoljno djelovalo na postizanje unifikacije, stvaralo bi i visoki stupanj pravne nesigurnosti jer države stranke su slobodne mijenjati svoju nacionalnu pravnu regulativu u svezi ostalih prijevoznih grana koje bi u tom slučaju imale prednost pred RP.[103]

Primjerice, postojeća visina ograničenja odgovornosti predviđena nekim nacionalnim pravima je značajno niža od one predviđene RP. S druge strane, neka nacionalna zakonodavstva usvojila su u svoje pravo limite ograničenja odgovornosti iz CMR, pa bi primjena RP signifikantno reducirala visinu naknade štete nastale za vrijeme cestovnog dijela prijevoza "od vrata do vrata". Ako je limit ograničenja odgovornosti niži prema nacionalnom pravu, to bi utjecalo na poziciju prijevoznika prema RP jer bi prijevoznik snosio rizik zbog nemogućnosti naknade štete od cestovnog prijevoznika (njegovog izvršitelja) koju je on nadoknadio krcatelju ili primatelju. U tom slučaju, da bi prevladali spomenuti problem, prijevoznici bi, s obzirom na navedeni rizik, rjeđe pribjegavali sklapati ugovore o prijevozu od vrata do vrata.[104]

5.3. Odnos Roterdamskih pravila prema međunarodnim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari drugim prijevoznim granama

Čl. 82. RP referira na međunarodne konvencije koje uređuju prijevoz stvari drugim prijevoznim granama i to: zrakom, cestom, željeznicom i unutarnjim plovnim putovima. Spomenuta konvencijska odredba ne specificira i ne identificira poimence konvencije iz navedenih prijevoznih grana. Govori se o konvencijama koje su na snazi u vrijeme stupanja na snagu RP, a koje uređuju odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje stvari, kao i budućim izmjenama i dopunama tih konvencija. Znači, relevantne su one konvencije koje će biti na snazi u vrijeme stupanja na snagu RP, uključujući i njihove izmjene i dopune. Slijedom toga važno je da se čl. 82. RP neće primjenjivati na bilo koju novu konvenciju koja će stupiti na snagu nakon stupanja na snagu RP.[105]

Budući da RP još uvijek nisu stupila na snagu, odredba čl. 82. RP pisana je pod pretpostavkom da će u vrijeme kada RP stupe na snagu aktualne konvencije u svezi prijevoza stvari zrakom, cestom, željeznicom i unutarnjim plovnim putovima biti na snazi u postojećem sadržaju, uključujući i njihove eventualne izmjene i dopune.[106]

---

[103] Opširnije BERLINGIERI, op. cit. bilj. 98.

[104] Ibid.

[105] Ibid.

[106] GODDARD, op. cit. bilj. 59.

Čl. 82. RP propisuje da ništa u RP ne utječe na primjenu:

(a) bilo koje konvencije koja uređuje prijevoz stvari zrakom u mjeri u kojoj se ta konvencija, sukladno njezinim odredbama, primjenjuje na bilo koju dionicu ugovorenog prijevoza;
(b) bilo koje konvencije koja uređuje prijevoz stvari cestom u mjeri u kojoj se ta konvencija, sukladno njezinim odredbama, primjenjuje na prijevoz stvari ukrcanih na cestovno transportno vozilo koje se prevozi na brodu;[107]
(c) bilo koje konvencije koja uređuje prijevoz stvari željeznicom u mjeri u kojoj se ta konvencija, sukladno njezinim odredbama, primjenjuje na prijevoz stvari morem kao dodatak prijevozu željeznicom; ili
(d) bilo koje konvencije koja uređuje prijevoz stvari unutarnjim plovnim putovima u mjeri u kojoj se ta konvencija, sukladno njezinim odredbama, primjenjuje na prijevoz stvari bez prekrcaja i unutarnjim plovnim putovima i morem.

6. PITANJA KOJA NE UREĐUJU ROTERDAMSKA PRAVILA

Ništa u RP ne utječe na primjenu bilo koje međunarodne konvencije ili nacionalnog prava koji uređuju globalno ograničenje odgovornosti vlasnika brodova (čl. 83. RP). Također, ništa u RP ne utječe na primjenu odredbi ugovora o prijevozu ili odredbi nacionalnog prava koje se tiču likvidacije zajedničke havarije (čl. 84. RP). Uz to, RP se ne primjenjuju na ugovore o prijevozu putnika i njihove prtljage (čl. 85. RP).

Prema čl. 86. RP nema odgovornosti na temelju te Konvencije za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom ako poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu:

[107] Radi ilustracije koja konvencija se primjenjuje, CMR ili RP, korisno je analizirati dva hipotetska slučaja. U prvom slučaju, nakon cestovnog prijevoza roba (kontejner) se prekrcava s kamiona i ukrcava na brod, a u drugom slučaju vozilo (kamion) u kojem se nalazi roba (kontejner) ukrcava se na brod radi daljnjeg pomorskog prijevoza. Prema čl. 2. CMR ako se vozilo u kojem se nalazi roba (kontejner) u dijelu puta prevozi morem, a u dijelu puta cestom i kada se trebaju primijeniti odredbe CMR, a ne vrši se istovar robe iz kamiona, primjenjivat će se CMR na cijeli prijevozni put. Međutim ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci robe nastali za vrijeme prijevoza drugim prijevoznim sredstvima, a nisu prouzročeni radom ili propustom cestovnog prijevoznika već nekim događajem koji se jedino mogao dogoditi za vrijeme i iz uzroka prijevoza robe tim drugim prijevoznim sredstvom, odgovornost cestovnog prijevoznika neće se ocjenjivati po CMR, već na način kojim se utvrđuje odgovornosti prijevoznika drugim prijevoznim sredstvima. Znači, u prvoj opisanoj hipotetskoj situaciji, ako se kontejner prekrcava s kamiona i ukrcava na brod, primjenjivala bi se RP jer se u skladu s odredbama CMR ta konvencija primjenjuje samo na prijevoz stvari ukrcanih na cestovno transportno vozilo koje se prevozi na brodu, a u opisanom slučaju cestovno transportno vozilo se ne ukrcava na brod već se samo kontejner prekrcava na brod. Za razliku od toga, u drugoj hipotetskoj situaciji, ako se vozilo (kamion) u kojem se nalazi kontejner ukrcava na brod radi daljnjeg pomorskog prijevoza, sukladno čl. 82. RP, a primjenom čl. 2. CMR, primjenjivale bi se, pod opisanim uvjetima odredbe CMR na cijeli prijevozni put. Međutim, ako se dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenju isporuci robe nastalo za vrijeme prijevoza morem odgovornost prijevoznika neće se ocjenjivati prema CMR već prema RP.

(a) na temelju Pariške konvencije o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije, od 29. srpnja 1960., kako je izmijenjena i dopunjena Dodatnim protokolom od 28. siječnja 1964. i Protokolima od 16. studenoga 1982. i 12. veljače 2004.; Bečke konvencije o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, od 21. svibnja 1963., kako je izmijenjena i dopunjena Zajedničkim protokolom o primjeni Bečke konvencije i Pariške konvencije, od 21. rujna 1988. i kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom o izmjeni Bečke konvencije iz 1963. o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, od 12. rujna 1977.; ili na temelju Konvencije o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu, od 12. rujna 1977., uključujući svaku izmjenu i dopunu tih i bilo koje buduće konvencije u pogledu odgovornosti poduzetnika nuklearnog postrojenja;

(b) na temelju nacionalnog prava koje se primjenjuje na odgovornost za takve štete, pod uvjetom da je to pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za osobe koje mogu pretrpjeti štetu kao što su to Pariška ili Bečka konvencija ili Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu.

7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Međunarodna unifikacija koja je prethodila unifikacijskom "naporu" izrade RP, pored Multimodalne konvencije koja nije stupila na snagu, odnosila se na donošenje međunarodnih konvencija za pojedine prijevozne grane. Kod drugih prijevoznih grana (željeznički, cestovni, zračni te prijevoz unutarnjim plovnim putovima) standardiziranje i uniformnost ostvareni su, međutim, upravo kod pomorskog prijevoza stvari to nije postignuto. Postoji više međunarodnih konvencija čiji predmet reguliranja je pravno uređenje prijevoza stvari morem. Niti jedna konvencija nije univerzalno prihvaćena, znači nije postignut cilj unifikacije i stvaranja jedinstvenog sustava odgovornosti. Uz to, razvoj tehnologije i trgovine koji je slijedio nakon usvajanja aktualnih konvencija stvorio je potrebu da se one dorade i osuvremene.

Zbog toga je Međunarodna pomorska organizacija primarno smatrala da treba urediti i jedinstveno regulirati pomorske prijevozne ugovore. Postojeća praksa u prijevoznoj industriji omogućuje povezivanje pomorskog prijevoza i prijevoza ostalim prijevoznim granama, pa je istodobno, radi postizanja sigurnosti, predvidivosti i ujednačenosti, bilo logično da se kao jedan od ciljeva postavi stvaranje jedinstvenog pravnog okvira koji će pokrivati izvršenje prijevoznih ugovora "od vrata do vrata". Znači, bila je prisutna i snažna potpora za multimodalno polje primjene RP kao nove konvencije. Usprkos snažnoj potpori za multimodalno polje primjene RP, od samog početka rada na izradi konvencije isticane su ozbiljne sumnje u to da će RP svojim poljem primjene moći bezuvjetno obuhvatiti sve

prijevoze "od vrata do vrata". *Door-to-door* pristup je prihvaćen kao radna hipoteza, ali minimalno je uključen u supstantivne odredbe Konvencije i to radi zaštite funkcioniranja kopnenog prijevoza.[108]

Znači, ideja o multimodalnom polju primjene RP doživjela je prilične restrikcije već u samom početku rada na izradi nove konvencije. U konačnici rezultat toga je vrlo ograničeno polje primjene RP. RP su ponajprije pomorska konvencija, a to znači da bi došlo do primjene RP, prijevoz "od vrata do vrata" mora obvezno uključivati dionicu pomorskog prijevoza. Ona pravno uređuju ugovore o međunarodnom prijevozu stvari morem koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugim prijevoznim granama, time je izvršen specifičan oblik inkluzije multimodalnog prijevoza u polje primjene RP.

Takav koncept ima za posljedicu da RP imaju puno uže polje primjene od Multimodalne konvencije koja predviđa da se ugovorom o prijevozu može ugovoriti prijevoz najmanje s dvije prijevozne grane, primjerice prijevoz željeznicom i cestom.

Ako je ugovoren tzv. prijevoz "od vrata do vrata" RP će se primjenjivati na prijevoz koji prethodi ili slijedi iza pomorskog samo pod određenim uvjetima propisanim čl. 26. i 82. RP. Znači, samim time što je sklopljen ugovor o prijevozu morem i drugom prijevoznom granom, RP se ne primjenjuju bezuvjetno na cijeli prijevozni put "od vrata do vrata".

Kada gubitak ili oštećenje stvari, ili događaj ili okolnost koji su uzrok zakašnjenja u njihovoj predaji nastanu za vrijeme prijevoznikove odgovornosti, ali isključivo prije ukrcaja stvari na brod ili nakon njihova iskrcaja s broda, odredbe RP nemaju prednost u odnosu na odredbe drugog međunarodnog instrumenta. Uz lokalizaciju štete na dio prijevoznog puta koji prethodi ili slijedi iza pomorskog bitno je da u vrijeme takvog gubitka, oštećenja ili štete nastale zbog zakašnjenja postoje odredbe drugog međunarodnog instrumenta koje bi se sukladno tom međunarodnom instrumentu primjenjivale na sve ili neke od prijevoznikovih radnji, te da je tim instrumentom posebno predviđena odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti ili rok za tužbu i nije dopušteno na temelju tog međunarodnog instrumenta odstupiti u cjelini ili na štetu krcatelja, a krcatelj je sklopio poseban i izravan ugovor s prijevoznikom u pogledu posebnog dijela prijevoza gdje su nastali gubitak, oštećenje ili okolnosti koje su dovele do zakašnjenja u isporuci.

Znači, primjena RP na cijeli prijevozni put "od vrata do vrata" bit će iznimka. U praksi RP će se primjenjivati na prijevoze drugom prijevoznom granom isključivo ako nije moguće lokalizirati mjesto nastanka štete na prijevozni put koji prethodi ukrcaju stvari na brod ili slijedi nakon iskrcaja stvari s broda.

[108] Tako objašnjava ZIEL, op. cit. bilj. 83.

Slikovito rečeno, izlaz iz slijepe ulice nazvane "multimodalni problem" očito je da se ne može prevladati donošenjem jedinstvene konvencije o prijevoznom pravu koja bi se primjenjivala na dvije i više prijevoznih grana. To je utopističko rješenje koje je potpuno nerealno očekivati s obzirom na neuspjeh Multimodalne konvencije. Povijest pokazuje da svaki međunarodni sporazum uvijek predstavlja kompromisno rješenje koje nastaje usklađivanjem sličnih, a ponekad i vrlo različitih interesa. Adekvatno rješenje ipak leži u tome da se slijede provjerena rješenja i da se praksi i pravnom realitetu prilagođavaju nova rješenja. Za nesmetano funkcioniranje svake, pa tako i pomorskopravne prakse bitno je težiti što je moguće većem koncepcijskom i terminološkom usklađivanju konvencijskih tekstova s praksom i tako olakšati njihovu primjenu u praksi. RP su pokušaj da se sve to postigne.

U radu su analizirane sve odredbe RP koje se odnose na njezino polje primjene te je objašnjeno na koje se ugovore i na koje sve prijevoze RP primjenjuju.

Polje primjene RP u signifikantnom broju ključnih elemenata razlikuje se od polja primjene HP, HVP i Hamburških pravila kao aktualnih međunarodnih konvencija kojima je uređen prijevoz stvari morem. Novi i drugačiji pristup u definiranju polja primjene te inovativnost novog koncepta polja primjene ključni su atributi specifični upravo za RP. Uz opisanu najznačajniju novinu, a to je proširenje primjene na prijevoze "od vrata do vrata", postoje značajne novine i u općem polju primjene konvencije. Ona se primjenjuje na širi krug osoba koje sudjeluju u prijevoznom poslu; osim ugovornih strana to su u izvršitelji, pomorski izvršitelji, krcatelji iz isprave i strana koja ima nadzor. RP primjenjuju se na ugovore o prijevozu između različitih država, a za njihovu primjenu dovoljno je da je jedno od relevantnih mjesta (luka ukrcaja, mjesto primitka, luka iskrcaja ili mjesto isporuke) u državi stranci. Primjenjuju se na ulazne i izlazne prijevoze (prijevoze u i prijevoze iz države stranke). Neće se primjenjivati na brodarske ugovore niti na druge ugovore o uporabi broda u linijskom prijevozu te na ugovore o slobodnom prijevozu osim ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis. Količinski ugovori ulaze unutar polja primjene RP. Međutim, u odnosu na njih mogu se izuzeti prinudne odredbe.

Polje primjene RP nije isključivo vezano za prijevoze koji se vrše uz izdavanje teretnice kao što je to slučaj kod HP, HVP i Hamburških pravila. RP ukidaju sve restrikcije u pogledu tipa prijevoznih isprava. Ona se primjenjuju i na ugovore o prijevozu bez izdavanja prijevozne isprave, a ako je isprava izdana primjenjuju se na prenosive i neprenosive prijevozne isprave te elektroničke prijevozne zapise. Njihova intencija je pokriti klasične teretnice kao i sve ono što će se kao supstituti teretnice razviti u budućnosti. Prijevozne isprave tradicionalno imaju veliku važnost u pomorskom prijevozu stvari i aktualnom konvencijskom uređenju. Zbog

toga je novo pravno uređenje prijevoznih isprava u RP velika promjena i bitna razlika u odnosu na postojeće konvencijsko uređenje. Prijevozne isprave imaju posebno značenje ne samo za prijevozne ugovore već u istoj mjeri i za ugovore o prodaji robe i druge međunarodne trgovačke ugovore. Stoga je uređenje prijevoznih isprava pod posebnim povećalom i nesporno također ima utjecaj na recepciju konvencije.

Ako RP ne stupe na snagu, nažalost, ostat će nerealizirani mnogi važni ciljevi. Jedan od njih jest da krcatelji i prijevoznici uživaju prednosti obvezujućeg jedinstvenog sustava koji bi olakšavao izvršenje ugovora o pomorskom prijevozu koji uključuje i druge načine prijevoza. Nadalje, niti jedna od aktualnih pomorskopravnih konvencija ne omogućuje pravno integriranje – inkluziju – prijevoza drugim prijevoznim granama koje prethode ili slijede iza pomorskog u jedinstveni ugovorni odnos na koji bi se ta konvencija primjenjivala. Do izražaja ne bi došli niti ciljevi istaknuti u preambuli RP, a to su postupno usklađivanje i ujednačavanje međunarodnog trgovačkog prava smanjenjem ili uklanjanjem pravnih prepreka tijeku odvijanja međunarodne trgovine te značajni doprinosi sveopćoj gospodarskoj suradnji među svim državama na temelju ravnopravnosti, pravičnosti i zajedničkog interesa te blagostanju svih naroda.[109]

Rasmussen[110] kao jedna od autorica koja se zalaže za stupanje na snagu RP ističe: "HP, HVP i Hamburška pravila više nisu adekvatna i nemaju budućnost. Potrebno je modernizirano uređenje unimodalnog pomorskog prijevoza i pravila o multimodalnom prijevozu koja će uključivati i pomorski prijevoz. RP nam daju sve u jednom instrumentu. Bilo bi iluzorno vjerovati da je moguće postići bolju soluciju za novo stoljeće nego što su to RP. Nema realne alternative RP".

RP nisu stupila na snagu, pa su za sada samo pokušaj novog pravnog uređenja prijevoza stvari na međunarodnoj razini. Njezine odredbe predmet su vrlo intenzivne rasprave u znanstvenim i stručnim krugovima u cijelom svijetu. Države razmatraju i analiziraju odgovor na pitanje hoće li se obvezati RP. Da bi RP stupila na snagu potrebno je da se njima obveže najmanje 20 država članica UN. Teoretski je moguće da RP stupe na snagu bez podrške značajnih i po veličini trgovačke flote utjecajnih brodovlasničkih država, kao što je to slučaj sa Hamburškim pravilima. RP će doživjeti svoj puni smisao jedino ako stupe na snagu i budu široko prihvaćena; samo u tom slučaju će se signifikantno promijeniti pravna regulacija pomorskog prijevoza stvari.

U suprotnom razvijat će se nacionalna i regionalna regulativa, a izgledi da se na svjetskoj razini u dogledno vrijeme ponovno uloži toliki trud, sredstva i godine pregovora i rasprava oko stvaranja novog međunarodnog ugovora gotovo da ne postoje. Potpuno nerealno bi bilo vjerovati da međunarodna zajednica može u

[109] Preambula RP.

[110] RASMUSSEN, op. cit. bilj. 37.

današnjim okolnostima ponovno uložiti toliki trud i vrijeme na izradi neke nove – slične konvencije.

Odredbe o polju primjene iznimno su važne i zadiru u bit nove konvencije, njezinu koncepciju, temeljna načela i ciljeve novog pravnog uređenja koje Konvencija propisuje. Cilj ovoga rada je bio skrenuti pažnju na polje primjene kao važno pitanje koje utječe na njihovu recepciju. Ovako prošireno polje primjene RP u odnosu na aktualne pomorskopravne konvencije svakako predstavlja jedno potpuno novo i drugačije rješenje u odnosu na tradicionalnu poslovnu praksu prijevoza stvari morem baziranu na HP, HVP i HAM. RP rješavaju i prevladavaju problem sukoba s drugim prijevoznim konvencijama i pravno omogućuju integriranje prijevoza drugim prijevoznim granama u jedinstveni pravni posao prijevoza "od vrata do vrata". Međutim, unatoč tome ne može se isključiti pretpostavka da je upravo multimodalno polje primjene jedna od zapreka za njihovu recepciju. U radu su istaknuti i opisani prigovori u odnosu na multimodalno polje primjene RP.

RP su do sada ratificirale samo dvije države Španjolska i Togo,[111] pa su u ovom trenutku izgledi da ona stupe na snagu vrlo mali. Štoviše, čini se da za sada ne postoji spremnosti relevantnog broja država da se obvežu RP.

[111] Vidjeti bilj. 9.

Summary:

THE SCOPE OF COVERAGE UNDER THE ROTTERDAM RULES – UNIMODAL AND MULTIMODAL ASPECTS

This paper considers the application of provisions of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules). The scope of coverage issues go to the heart of the new Convention. This article highlights the major topics relating to the scope of coverage. All aspects of this key issue are examined here: the general scope of application; criteria that must be satisfied for the Convention to be applied; types of transactions that the Convention might govern; application to certain parties. Some of these questions have been particularly controversial. Moreover, this paper addresses the circumstances under which the Rotterdam Rules give way to other conventions. The author discusses issues that may arise from the fact that the Convention will cover both the inward and the outward carriage. It further considers specific exclusions from the Convention. Differences between the Rotterdam Rules and the international legislation in force are pointed out.

One of the most significant changes introduced by the Rotterdam Rules to the existing law is the expansion of its scope of coverage to include the door-to-door transport. The Convention covers both the inbound and the outbound international shipments to or from a Contracting State. The Convention applies to contracts in both the liner and the non-liner trades, but not to charterparties and other contracts for the use of a ship or of any space thereon. Volume contract, to which the Convention applies, may provide for greater or lesser obligations and liabilities than those imposed by the Rotterdam Rules.

Keywords*: Rotterdam Rules; scope of coverage; carriage of goods; multimodal transport.*