

Đorđe Ivković

HAMBURŠKA

PRAVILA

Umoženo kao rukopis!

DORĐE IVKOVIĆ

KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA

O PRIJEVOZU ROBE MOREM

1978

-----000-----

HAMBURŠKA PRAVILA

-----000-----

ODGOVORNOST VOZARA

PRIRUČNIK

Piran 1994

PREDGOVOR

Nakon stupanja na snagu Hamburških pravila, u nekim stranim državama, čini mi se da postoji potreba za priručnikom, budući da bi primjena istih mogla nastati bilo u slučaju naših brodara, koji bi prevozili terete na osnovu ugovora koji ex proprio vigore potpadaju pod Hamburška pravila, a postoji i mogućnost primjene istih, kao lex contractus.

Tekst Hamburških pravila nema službenog prijevoda. Postoji nekoliko neslužbenih prijevoda. Koristio sam prijevod iz knjige Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava, s komentarom, Split, 1966.

Judikature, praktički, nema.

Ipak smatra se da će se neki presedani iz bivših Haških pravila, moći koristiti.

Literatura je dosta obimna i mislim da je ima više bazirane na common law, nego na civilnom pravnom sistemu. Nastojao sam koristiti literaturu iz oba sistema, ali činjenica je da dok nema judikature i doktrina ima manje materijala za komentare i mišljenja.

Ipak, nadam se da će priručnik koristiti.

Zahvaljujem Splošnoj Plovbi da mi je omogućila korištenje prostorija i knjižnice, kao i kolegicama i kolegama u Pravnoj službi koji su me podnosili i pomagali mi za vrijeme pripreme ovog Priručnika.

Đ. Ivković

PREDGOVOR IZDANJU NA INTERNETU

Tekst je skeniran pa je došlo do određenih poteškoća, naročito sa slovima č,ć,š,đ,ž. Na pr. slovo «č» i «ć» pojavljuju se u skeniranom tekstu preko 2.000 puta, pa je bilo nemoguće izvršiti ispravke.

Iz teksta umonoženog 1994 sada su izostavljeni tekst Hamburških pravila na engleskom jeziku, jer je isti moguće naći na web stranicama pomoću linkova. Izostavljene su ratifikacije i sl. jer se mijenjaju a također se mogu naći na linkovima (CIM).

Izostavljen je Index literature, jer su se promijenili brojevi stanica, ali je pojmove moguće naći putem komande FIND.

Literatura je dopunjena, a pridodana je i judikatura, koja je bila skupljena.

Ponovno zahvaljujem Splošnoj Plovbi za korištenje biblioteke.

Društvu za Pomorsko pravo Slovenije, najveća hvala za suradnju.

Piran, 2003

Đ.Ivković

PREDGOVOR.....	III
U V O D.....	1
1. VOZAR.....	2
2. ŽIVE ŽIVOTIHJE.....	2
3. PRIMJEMA KONVENCIJE.....	2
4. RAZDOBLJE PRIMJENE.....	2
5. IZUZETI SLUČAJEVI.....	2
6. ZAKAŠNJENJE.....	3
7. SPASAVANJE.....	3
8. TEMELJ ODGOVORNOSTI.....	3
9. GRANICE ODGOVORNOSTI.....	3
10. IZVANUGOVORMA ODGOVORNOST.....	3
11. GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE.....	3
12. TERET NA PALUBI.....	4
13. SOLIDARNA ODGOVORNOST OBA VOZARA.....	4
14. DIREKTHI PRIJEVOZ.....	4
15. JAMČEVNA PISMA.....	4
16. ISPRAVE RAZLIČITE OD TERETNICE.....	4
17. ROKOVI ZA PROTESTE, TUŽBE I SL.....	4
18. SUDBENOST I ARBITRAŽA.....	4
19. UGOVORNI UGLAVCI.....	4
20. WAYBILLS.....	4
21. LEX CONTRACTUS.....	5
22. SMANJENJA I POVEĆANJA ODGOVORNOSTI.....	5
SMANJENJE ODGOVORNOSTI:.....	5
POVEĆANJE ODGOVORNOSTI.....	6
23. PROMJENE KOJE IDU U PRILOG KRCATELJU.....	6
POKUŠAJ USPOREDBE HAŠKA-VISBY/HAMBURG.....	9
DIO I - OPĆE ODREDBE.....	11
Član 1 - Definicije.....	11
Čl.1.1. st.1.....	11
čl.1.1. st.2.....	11
Čl.1.1. st.3.....	12
Čl.1.1. st.4.....	12
Čl.1.1. st.5.....	13
ČL.1.1. st.6.....	13
ČL.1.1. st.7.....	14
čl.1.1. st.8.....	15
ČLAN 2 - Polje primjene.....	20
Čl.2 st.1.....	20
ad (a).....	21
ad (b).....	21
ad (c).....	21
ad (d).....	21
ad (e).....	22
čl.2. st.2.....	23

Čl.2. st.3.....	23
Čl.2. st.4.....	24
ČLAN 3-Tumačenje konvencije.....	28
Član 3.....	28
DIO II - ODGOVORNOST VOZARA.....	32
Član 4 - Trajanje Odgovornosti.....	32
Čl.4. st.1.....	32
Čl.4. st.2.....	33
POČETAK.....	33
PRESTANAK.....	34
Čl.4. st.3.....	35
Član 5 - Temelj Odgovornosti.....	39
Čl.5 st.1.....	39
NESPOSOBNOST ZA PLOVIDBU.....	40
Čl.5. st.2.....	41
Čl.5. st.3.....	42
Čl.5. st.4.....	43
Čl.5. st.5.....	45
Čl.5. st.6.....	45
Čl.5. st.7.....	46
Član 6 - Granice odgovornosti.....	59
Čl.6. st.1.....	59
ad (a).....	59
ad (b).....	60
ad (c).....	60
Čl.6. st.2.....	60
ad (a).....	61
ad (b).....	61
OPĆENITO.....	61
Čl.6. st.3.....	62
Čl.6. st.4.....	62
Član 7 - Primjena na izvan ugovorne zahtjeve.....	67
Čl.7. st.1.....	67
Čl.7. st.2.....	67
Čl.7. st. 3.....	68
Član 8 - Gubitak prava na ograničenje odgovornosti.....	71
čl.8. st.1.....	71
Čl.8. st.2.....	72
Član 9 - Teret na palubi.....	77
Čl.9 St.1.....	77
Čl.9 st.2.....	78
Čl.9 st.3.....	78
Čl.9 st.4.....	79
Član 10 - Odgovornost vozara i stvarnog vozara.....	84
Čl.10 st.1.....	84
Čl.10 st.2.....	84

Čl.10 st.3	85
Čl.10 st.4	85
Čl.10 st.5	86
Čl.10 st.6	86
Član 11 - Direktni (izravni) prijevoz	89
Čl.11 st.1	89
Čl.11 st. 2	90
DIO III - ODGOVORNOST KRCATELJA	94
Član 12 - Opće pravilo	94
Čl. 12	94
Član 13 - Posebna pravila o opasnoj robi	96
čl.13 st.1	96
Čl.13 st.2	96
čl.13 st.3	97
Čl.13 st.4	97
DIO IV - PRIJEVOZNE ISPRAVE	101
Član 14 - Izdavanje teretnice	101
Čl.14 st.1	101
Čl.14 st.2	101
Čl.14 st.3	102
Član 15 - Sadržaj teretnice	105
Čl.15 st.1	105
Čl.15 st.2	107
Čl.15 st. 3	108
Član 16 - Teretnice; rezerve (primjedbe, opaske) i dokazni učinak	111
Čl.16 st.1	111
Čl.16 st.2	112
čl.16 st.3	112
Čl.16.st.4	113
Član 17 - Jamstvo krcatelja	117
Čl.17 st.1	117
Čl.17 st.2	117
Čl.17 st.3	118
Čl.17 st.4	119
Član 18 - Isprave različite od teretnice	124
Čl. 18	124
Član 19 - Obavijest o gubitku, oštećenju ili zakašnjenju	126
Čl.19 st.1	126
Čl.19 st.2	126
Čl.19 st.3	127
Čl.19 st.4	127
Čl.19 st.5	128
Čl.19 st.6	128
Čl.19 st.7	128

Čl.19 st.8	129
Član 20 - Zastara tužbe	131
Čl.20 st.1	131
Čl.20 st.2	131
Čl.20 st.3	132
Čl.20 st.4	132
Čl.20 st.5	132
Član 21 - Sudbenost	135
Čl.21 st.1	135
Čl.21 st.2	136
ad (a)	136
POKUŠAJ PREGLEDA SITUACIJA KOJE BI MOGLE NASTATI	139
ad (b)	141
Čl.21.st.3	141
čl.21 st.4	141
ad (a)	142
ad (b)	142
ad (c)	142
čl.21 st.5	142
Član 22 - Arbitražna	148
Čl.22 st.1	148
Čl.22 st.2	148
Čl.22 st.3	148
Čl.22 st.4	149
Čl.22.st. 5	149
Čl.22.st. 6	150
Član 23 - Ugovorni uglavci	153
Čl.23 st.1	153
Čl.23 st.2	153
Čl.23 st.3	154
Čl.23 st.4	154
Član 24 - Zajednička havarija	161
Čl.24 st.1	161
Čl.24 st.2	161
Član 25 - Druge konvencije	163
Čl.25 st.1	163
Čl.25 st.2	163
čl.25 st.3	163
Čl.25 st.4	164
Čl.25 st.5	164
ad 1.	164
ad 2.	165
ad 3.	165
ad 4.	165
ad 5.	165
Član 26 - Obračunska jedinica	167

Čl.26 st.1.	167
Čl.26 st.2	167
Čl.26 st.3	168
čl.26 st.4	168
DIO VII - ZAVRŠNE ODREDBE	171
Član 27 - Depozitar	171
Član 28 - Potpis ratifikacija, prihvatanje, odobrenje, pristupanje	171
član 29 - Rezerve	171
Član 30 - Stupanje na snagu	171
Član 31 - Otkazivanje drugih konvencija	171
Član 32 - Izmjene i dopune	171
Član 33 - Izmjena svote ograničenja i obračunske ili monetarne (novčane) jedinice	171
Član 34 - Otkazivanje	171
Dodatak II	172
HAMBURŠKA PRAVILA INDEX POJMOVA	174
LITERATURA	184

N.B. - Upozorujem da je tekst dobiven skaniranjem, pa je zbog toga došlo do grešaka u slovima: č,ć,š,ž,đ. (U tekstu se pojavljuje 1.414 «č» i 694 «ć». Moli se uzeti to u obzir.)

U V O D

Ujedinjeni narodi, nastojeći modernizirati postojeća Haška pravila, priredili su prvo nacrt nove konvencije, koja je bila konačno prihvaćena 1978 g., u Hamburgu, pod imenom "Konvencija Ujedinjenih Naroda o Prijeevozu Robe morem, 1978".

U Dodatku III., preporučili su da se za tu Konvenciju koristi naziv "Hamburška Pravila" (dalje u tekstu: HAMP).

Iako je prošlo 15 godina od donaaanja, HAMP nisu postale popularne među velikim pomorskim nacijama. Stupile su na snagu tek 1. studenog 1992, i to nakon polaganja dvadesete isprave. Međutim tih dvadeset zemalja članica, predstavljaju minimalni udio u svjetskoj floti a i u međunarodnoj trgovini.

HAMP-u se stavljaju mnoge zamjerke.¹

Najveće pomorske nacije, najveće vlasnice flote, nevoljko gledaju na HAMP.

Možda za sada HAMP neće često dolaziti do primjene ex proprio vigore, ali može se pojaviti kao lex contractus u ugovorima o prijevozu robe morem. U takovom slučaju, ako domaći zakon dozvoljava primjenu lex contractusa, potrebno je poznavati propise HAMP.

Smatra se također da će HAMP imati utjecaja na praksu, iako ne direktnom upotrebom, a ono svojim propisima, naročito u sferama gdje su Haška Pravila sa protokolima, nejasna, neprecizna, ili čak ne daju odgovora na pojedini problem.

Stil pisanja HAMP izgleda da je prilagođen načinu pisanja i terminologiji, koja se nalazi u drugim transportnim međunarodnim konvencijama.²

HAMP ostaje, kao i Haška pravila jedna mješavina zakonodavnih stilova civilnog prava i common law.³ Ovakova mješavina dovodi do poteškoća, iako i jedan i drugi sistem imaju svojih prednosti.⁴ Doktrina prigovara između ostalog, da se je redakcija teksta vršila u komisijama, što ne dovodi do kristalno jasnih tekstova.⁵

Bez ulaženja u detalje na ovom mjestu, može se, u kratko reći, da HAMP, manje ili više, propisuju drugačije od Haških pravila, slijedeća područja iz prijevoza robe morem:

1. VOZAR

Uvedena je razlika između "vozar" i "stvarni vozar", koji se pojmovi nailaze u nekim drugim konvencijama.⁶ Poznato je da je baš taj pojam vozara bio vrlo nejasno određen u Haškim pravilima i da je u praksi predstavljao veliki problem. To je dovelo do toga da su sudska praksa i doktrina zauzimali razne stavove i da su čak te stavove dosta često mijenjali.

2. ŽIVE ŽIVOTINJE

Dok su Haška pravila isključivale žive životinje iz pojma "roba" HAMP uključuje žive životinje u pojam robe, doduše sa nekim manjim posebnim razlikama.

3. PRIMJENA KONVENCIJE

Širi se područje primjene HAMP kako u pogledu uslova za primjenu, tako i u pogledu isprava na koje se odnosi. HAMP se doduše ne primjenjuje na brodarske ugovore, ali na teretnice izdane u vezi sa brodarskim ugovorima, primjenjuje se.

4. RAZDOBLJE PRIMJENE

Proširuje se primjena HAMP i na razdoblje prije početka ukrcavanja i nakon iskrcaja. I to je bio priličan problem u Haškim pravilima. Uvode se pojmovi: preuzimanje robe i predaja robe od strane vozara.

5. IZUZETI SLUČAJEVI

U obliku kako su isti bili navedeni u Haškim pravilima, više ih nema. Nailazi se još na ostatke izuzetaka, ali u drugom obliku. Nestankom izuzetih slučajeva pooštrava se odgovornost brodarara, jer na vozara prelazi teret dokaza da nije kriv.

U HAMP nema više ekskulpacije zbog nautičke krivnje zapovjednika i posade pa prestaje potreba razlikovanja između nautičke i komercijalne greške.

Izmjenjen je i režim u slučaju požara, jer uvodi princip dokazane krivnje. Vozar odgovara i za djela svojih službenika.

6. ZAKAŠNJENJE

HAMP precizno određuje odgovornost za zakašnjenje, što nije izričito postojalo u Haškim pravilima. Uveden je pojam neoborive pretpostavke u korist imaoca prava za slučaj zakašnjenja.

7. SPASAVANJE

Skretanje s puta u vezi sa spašavanjima zadržano je dok nije zadržan propis u vezi skretanja inače.

8. TEMELJ ODGOVORNOSTI

Temelj je pretpostavljena krivnja, no vrijedno je naročito naglasiti, da je bilo u bom pravcu nesigurnosti. Da bi se izbjegla sumnja, koja je postojala, donesen je DODATAK II., koji glasi:

ZAJEDNIČKI DOGOVOR KOJI JE PRIHVATILA KONFERENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU ROBE MOREM

«Zajednički je dogovor da se odgovornost vozara u ovoj Konvenciji zasniva na principu pretpostavljene krivnje ili nemarnosti.

To znači da je u pravilu teret dokaza na vozaru ali u nekim situacijama odredbe ove Konvencije mijenjaju to pravilo.»

Smatra se da se je gornjim postiglo određeno približavanje sistemu ostalih sličnih međunarodnih konvencija.⁷

9. GRANICE ODGOVORNOSTI

Režim je promjenjen i uveden je poseban sistem za ograničenje za zakašnjenje, koji se bazira na vozarini.

10. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST

Ograničenje odgovornosti primjenjuje se i na izvanugovornu odgovornost. To je dozvoljeno i službenicima i punomoćnicima vozara,

11. GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE

HAMP je prihvatio odredbe Protokola 1968. Vozar gubi pravo, ako mu se dokaže namjera ili da je postupao bezobzirno ili sa znanjem da bi šteta mogla nastupiti. Isto vrijedi i za službenike i punomoćnike.

12. TERET NA PALUBI

Za razliku od Haških pravila, HAMP se primenjuje na teret na palubi. Naovlašteni prijevoz na palubi dovodi do neograničene odgovornosti.

13. SOLIDARNA ODGOVORNOST OBA VOZARA

HAMP određuje solidarnu odgovornost vozara i stvarnog vozara, čime je barem djelomično riješen problem koji je bio jedna od raka rana Haških pravila.

14. DIREKTHI PRIJEVOZ

HAMP ima propise i u vezi direktnog prijevoza o čemu Haška pravila nisu imala propisa uopće.

15. JAMČEVNA PISMA

HAMP regulira i jamčevna pisma koja često izdaju krcatelji. Važno je da je izričito propisano da jamčevna pisma ne vrijede prema trećima.

16. ISPRAVE RAZLIČITE OD TERETNICE

HAMP u čl. 18. govori o ispravama, kao o dokazu o sklopljenom ugovoru.

17. ROKOVI ZA PROTESTE, TUŽBE I SL.

Izmjenjen je režim rokova, u glavnom su produženi. Uvedena je i dužnost za oba vozara za obavjest krcatelju.

Za protest za zakašnjenje dat je prekluzivan rok od 60 dana.

Rok za tužbu je dvije godine.

18. SUDBENOST i ARBITRAŽA

HAMP sadrži propise kojih nije bilo u Haškim praviliraa, ali koji će, izgleda, olakšati izbor foruma.

19. UGOVORNI UGLAVCI

Zadržan je princip relativne kogentnosti.

HAMP propisuje da se u teretnici ili drugoj ispravi mora nalaziti i t.zv. Paramount Clause.

20. WAYBILLS

Waybills su uključeni i u HAMP.

21. LEX CONTRACTUS

Vrhovni sud R. Hrvatske u svom rješenju broj: II-Rev-7/1989-2 od 3.12.1991, zauzeo je stajalište:

"Prema odredbi iz Članka 1000. ZPUP na ugovore o plovidbenim odnosima, primjenjuje se pravo koje su stranke izabrale.

Klauzulom o mjerodavnom pravu, tzv. "Paramount Clause" unesenom u teretnice po kojima se vršio sporni prijevoz, stranke su se sporazumjele o izboru Mjerodavnog prava. Prema tom sporazumu na odnose iz ovog ugovora primijeniti će se Haška pravila, sadržana u Medjunarodnoj Konvenciji o izjednačavanju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 25.VIII.1924.<"

Ova odluka Vrhovnog suda, kao da daje snagu i klauzulama koje se nalaze u teretnici, iako se smatra da je teretnica jednostrani dokumenat, da je dokaz o ugovoru, a ne ugovor. Doktrina i Hamburška pravila smatraju da klauzula u teretnici ima dovoljnu snagu da se HAMP primjeni u sudskom postupku.⁸

22. SMANJENJA I POVEĆANJA ODGOVORNOSTI

*HAMP su dovela do smanjenja i do povećanja odgovornosti. To je i teoretski i praktički interesantno i važno, jer se u slučaju ugovaranja kao *lex contractus*, može postaviti pitanje da li je zbog smanjenja odgovornosti takav ugovor nevažeći, obzirom na pozitivne zakonske propise.*

Doktrina navodi :⁹

SMANJENJE ODGOVORNOSTI :

1. *Articles 5(2) and (3) and art. 6(1)(b) - Damage arising from delay are limited.*
2. *Art.5(5) - The claimant has the burden of proof in fire claims even of due diligence to make the vessel seaworthy.*
3. *Art. 6(1) and 26. - The value per package is decreased as compared with Visby and the Hague Rules in the light of inflation.*
4. *Art. 7(1) - Non-contractual claims against the carrier are covered by the Rules.*
5. *Art. 7(2) - Non-contractual claims against servants and agents are covered by the Rules.*
6. *Art. 8(1) - The carrier may limit liability on almost every occasion, the limitation being virtually unbreakable.*
7. *Art. 6(2) - Servants of the carrier as well may limit liability on almost every occasion.*
8. *The carrier, unlike under Visby Rules, may limit even if the servant acts recklessly or with intent.*
9. *Art. 9 and 15(1)(m) - Although deck cargo is now covered the carrier may carry cargo on deck by usage or agreement and a general clause is valid. It now requires a written undertaking by the carrier for cargo to be carried obligatorily under deck.*
10. *Letters of Guarantee - art.17 provides rights of the carrier as against the shipper but not the consignee. This is in part a codification of the jurisprudence or at least the best jurisprudence. The innocent third party is protected and letters of guarantee now are approached more realistically, including the right of the carrier against the*

shipper if no fraud was intended. The reference to "intended fraud", however, in arts. 17(3) and 17(4) puts a heavy and improper burden on innocent -third party who relied on a clean bill of lading and who wishes to overcome the per package limitation.

11. *General Average - art. 24(2) of the Hamburg Rules only excludes art. 20 so that contribution in general average by the carrier would seem to be subject to art. 6 and 8.*

POVEĆANJE ODGOVORNOSTI

1. *Art. 5(1) - Error in navigation - Errors in the management and navigation of the ship is no longer a defence.....*
2. *Art. 5(1) - Due diligence to make the vessel seaworthy is still a defence but it must be exercised at all times not merely before and at the beginning of the voyage.*
3. *Art. 6(1) ~ There are now two limits - per package and per kilo.....also follows the Visby Rules. It could nevertheless on occasion increase the carrier's liability.*
4. *Live animals are now covered under the Rules.*

23. PROMJENE KOJE IDU U PRILOG KRCATELJU

1. *Art.1(2) - Actual carrier - Now the carrier is properly defined so that it will be possible to proceed quickly against a single carrier. This change in the law does not affect responsibility for loss and will not increase the responsibility of legitimate carriers.*
2. *Art. 6(2)(a) - Containers - Package in a container and listed on bill of lading are each deemed to be a package. This was already the position taken by most courts of the world and is really a codification. It is also enunciated in the Visby Rules.*
3. *Art. 20(1) - Delay for Suit - The two-year delay for suit was unnecessary particularly because of the right to extend the delay for suit by art. 20(4). The two years will not increase the carrier's responsibility per se but will allow the shipper to prolong making a claim, thus at times harassing carriers."*

Doktrina je razmatrala da li se presedani, sabrani za 70 godina, moraju smatrati kao nekorisni za HAMP, no izgleda da će se mnoge presude koristiti i u buduće,¹⁰ jer, možda HAMP izgleda da je promjenio mnogo toga iz Haških pravila. no detaljnijom analizom, vidi se da to nije ispravno gledište.¹¹

Može se smatrati da i samo ime HAMP t.j. Konvencija ...,o prijevozu robe morem, ukazuje na izvjesmi razliku prema Haškim i Haškim/Visby pravilima, jer se je tadašnja konvencija nazivala konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici. Dakle prije o teretnici a sada o prijevozima robe morem. HAMP će se dakle primjenjivati u svim ugovorima o prijevozu robe morem osim kada je ugovor sklopljen u obliku charterparty. Na žalost granica između brodarskih ugovora i ugovora o prijevozu, nije u priličnom broju država, sasvim jasna niti barem približno jednaka.

Sudske prakse, praktički ne postoji, dok je doktrina relativno obilna.

Osiguratelji odgovornosti vozara sa nesimpatijama su primili Haroburška pravila i sugeriraju svojim članovima, da se izogibaju prihvaćanju eventualnih zahtjeva krcatelja za primjenju Hamburških pravila, kao ugovornog statuta, ako primjenu mogu izbjeći.

Budućnost će tek pokazati kako će se Hamburška pravila pokazati u praksi.

(1) TETLEY, Commentary...str. 19: «The ensuing contradictions and disputes will frustrate carriers and shippers, confound Admiralty lawyers, ensnarl the courts of the world and only please the occasional professor of conflict law.»

(2) Nicoll C.C., *Do Hamburg*.....str.157. : «The Warsaw Art. 18(1); CIM Art. 27(1) & 27(2); CMR Art. 17(1) & 17(2); Hellowell, *Allocation of risk*, 27 Am. J. Comp. L. 357 (1979).

(3) Tetley, *Commentary* str. 3: "The Hamburg Rules, like the Hague Rules before them, contain both civil law drafting and statute drafting."

"The Hamburg Rules being a hybrid of drafting styles unconsciously offends or puzzles us from time to time because of its style rather than its contents."

(4) Tetley W., *A Commentary*, str. 1.: "Neither statute drafting nor civil law drafting is superior one to the other (one stands for precision, the other for concision) but putting them in the same law causes misunderstandings and conflicts."

(5) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979,1: "Just as great poetry has never been written by a committee so great laws are unlikely to be written by a committee even if the parties have a common purpose."

(6) Na pr. Međ. konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz izvršen od osobe koja nije ugovorni vozar, *Quadalahara, 1961*, zatim u *Atenskoj Konvenciji o prijevozu putnika i prtljage, 1974.*, itd.

(7) Ramberg J., *The Law of Carriage of Goods - Attempts at Harmonization*, E.T.L., 1974, 2 et s. (str. 13 i 37 et s.), gdje je godine 1974. analizirao razlike između Haških pravila i nekih drugih konvencija u drugim granama transporta i ukazao da postoje najmanje pet različitih sistema odgovornosti.

(8) Vidi HAMP - čl. 23 (3) u vezi sa čl. 15 (1) (L).

(9) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, LMCLQ 1979,1, str. 18 i sl.

(10) Bauer R.G., *Conflicting* str. 73.: "As this article has shown, many cases will be

decided differently under Hamburg than they would be under Hague-Visby. Nevertheless, examination of the different regimes in the light of actual cases indicates that many cases will probably be decided in exactly the same way. The principal change, of course, lies in cases arising out of the negligence of a vessel's officers and crew. It seems fair to say, however, that the fears expressed that Hamburg will result in an impossible excess of liability on the part of shipowners, or that Hamburg will result in unpredictable conundrums for the courts, are not borne out when one analyzes the subject on a case by case basis."

(11) Bonassies P., *La responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de la Haye et dans les Règles de Hamburg*, *Dir. mar.* 1989, 949 i sl., Bauer R.G., *Conflicting Liability regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules - A case by case analysis*, *ML&C*, Vol. 24, No. 1., 1993, str. 53 ets.; Honnold J.O., *Ocean carriers and Cargo; Clarity and Fairness - Hague or Hamburg*, *ML&C*, Vol. 24, No. 1., 1993, str. 75 i sl.; Nicoll C.C., *Do the Hamburg Rules suit a Shipper-dominated economy?*, *ML&C*, Vol. 24, No. 1. 1993, str. 151.

POKUŠAJ USPOREDBE HAŠKA-VISBY/HAMBURG

Selected Comparison: Hamburg Rules/Hague Rules

		<i>Hague</i>	<i>Hamburg</i>
1.	<i>Contract of carriage</i>	<i>Art. I(b)</i>	<i>Art. 1.6</i>
2.	<i>Period of responsibility</i>	<i>Art. I(e)</i>	<i>Art. 4</i>
3.	<i>Identity of carrier</i>	<i>Art. I(a)</i>	<i>Art. 1.1, 10, 11</i>
4.	<i>Carriers responsibility</i>	<i>Art. III</i>	<i>Art. 5.1</i>
5.	<i>Carriers defences</i>	<i>Art. IV</i>	<i>Art. 5.1</i>
6.	<i>Fire</i>	<i>Art. III + IV</i>	<i>Art. 5.4</i>
7.	<i>Live animals</i>	<i>Art. I(c)</i>	<i>Art. 1.5 + 5.5</i>
8.	<i>Deck cargo</i>	<i>Art. I(c)</i>	<i>Art. 9</i>
9.	<i>Dangerous cargo</i>	<i>Art. IV Rule 6</i>	<i>Art. 13</i>
10.	<i>Limits of liability</i>	<i>Art. IV Rule 5</i>	<i>Art. 6</i>
11.	<i>Bill of lading contents</i>	<i>Art. III Rule 3</i>	<i>Art. 15</i>
12.	<i>Obligations of shipper</i>	<i>Art. III Rule 5</i>	<i>Art. 17</i>
13.	<i>Notification of damage</i>	<i>Art. III Rule 6</i>	<i>Art. 19</i>
14.	<i>Time limits</i>	<i>Art. III Rule 6</i>	<i>Art. 20</i>
15.	<i>General average</i>	<i>Art. V</i>	<i>Art. 24</i>

16.	<i>Conflicting provisions</i>	<i>Art.III Rule 8</i>	<i>Art. 23.1</i>
-----	-------------------------------	-----------------------	------------------

DIO I - OPĆE ODREDBE**Član 1 - Definicije****Čl.1. st.1.**

U OVOJ KONVENCIJI;

1. «VOZAR» ("PRIJEVOZNIK") JE SVAKA OSOBA KOJA JE ZAKLJUČILA ILI U ČIJE IME JE ZAKLJUČEN UGOVOR O PRIJEVOZU ROBE MOREM S KRCATELJEM.

Vozar je ugovorna stranka u ugovoru o prijevozu robe morem. Vozar može zaključiti ugovor sam u svoje ime, ali ga može zaključiti i treća osoba u ime vozara. Ugovorna stranka koja zaključuje ugovor sa vozarom je krcatelj. Radi se dakle o dvostranom ugovoru.

Definicija vozara (contractual carrier) je vrlo široka. Svaka osoba koja zaključi ugovor o prijevozu sa krcateljem, smatra se vozarom, bez obzira da li je vlasnik broda ili charterer. Tako na pr. ako špediter sklopi ugovor sa krcateljem da preveze robu morem ili ako multimodalni operator sklopi podugovor sa brodovlasnikom, postaje vozar ili stvarni vozar, u smislu HAMP.

Ovim propisom je riješeno i pitanje važenja Identity of carrier clause odn. Demise clause.

U vezi sa čl. 15.(l)(c) u teretnicu se mora upisati tko je vozar, ali čl.15 ne određuje da se mora upisati tko je stvarni vozar.

Temeljem Čl. 10.(1). vozar ostaje odgovoran za cijeli prijevoz čak i kada dio prijevoza ili cijeli prijevoz povjeri stvarnom vozaru.¹

Naš pojam "brodar" trebalo bi smetnuti s uma, kada se primjenjuje HAMP.²

Vidi st.2.

Vidi čl. 10

Vidi čl. 15(l)(c).

Čl.1. st.2

2. "STVARNI VOZAR" JE SVAKA OSOBA KOJOJ JE VOZAR POVJERIO PRIJEVOZ ROBE, ILI DIO PRIJEVOZA TE SVAKA OSOBA KOJOJ JE TAKAV PRIJEVOZ BIO POVJEREN.

*HAMP je uveo i pojam stvarnog vozaara (actual carrier kojemu je vozar povjerio ili cjelokupni prijevoz robe ili dio prijevoza.*³

U takovom slučaju nastaju slijedeći odnosi:

- (a) vozar / stvarni vozar*
- (b) stvarni vozar / korisnik prijevoza*
- (c) korisnik prijevoza / vozar*

Temeljem čl. 10.(4). odgovornost stvarnog vozaara je solidarna sa vozarom. U koliko stvarni vozar vrši samo dio prijevoza, njegova odgovornost se odnosi samo na taj dio tj. dok on drži robu.

*Pisci koji smatraju da HAMP uključuje i postupak in rem smatraju da je propust da HAMP ne spominju i prava broda.*⁴

Naš pojam "brodar" trebalo bi smetnuti s uma, kada se prirojenjuje HAMP.

Vidi čl. 10. i 11.

Analizom HAMP dolazi se do saznanja da postoje tri pojma stvarnog vozaara:

- za cijeli pomorski prijevoz*
- za dio pomorskog prijevoza*
- za dio prijevoza po kopnu, koji ili prethodi ili je kasniji od pomorskog prijevoza.*

Čl.1. st.3.

3. "KRCATELJ" JE SVAKA OSOBA KOJA JE ZAKLJUČILA ILI U ČIJE IME I ZA ČIJI RAČUN JE ZAKLJUČEN UGOVOR O PRIJEVOZU ROBE MOREM S VOZAROM, ILI SVAKA OSOBA KOJA JE PREDALA ILI U ČIJE IME ILI ZA ČIJI RAČUN JE ROBA PREDANA VOZARU U VEZI S UGOVOROM O PRIJEVOZU MOREM.

Međutim, krcatelj je i osoba koja predaje ili u Krcatelj je ugovorna stranka koja sklapa sama ili u čije je ime sklopljen ugovor o prijevozu robe morem sa vozarom samim ili sa osobom koja sklapa ugovor u ime vozaara.

čije se ime ili za čiji račun predaje roba vozaru,

Mislim da i u slučaju ako se postavi na ukrcaj brod stvarnog vozaara, da tada predaja robe tom stvarnom vozaru, ima isti pravni učinak kao i da je krcatelj predao vozaru.

*Kod nas je uobičajen izraz "naručitelj", ali nije jasno da li taj izraz baš pokriva izraz "krcatelj" iz HAMP. Bolje ga je smetnuti s uma kod korištenja HAMP.*⁵

*Prilikom prihvaćanja HAMP, bilo je dosta diskusije i o ovoj definiciji.*⁶

Čl.1. st.4.

4. "PRIMATELJ" JE OSOBA KOJA JE OVLAŠTENA PRIMITI ROBU.

Ovlaštenje na primitak robe nije razrađeno. Prima-telj može biti ovlašten temeljem :

-ugovora,
 -teretnice
 -na ime,
 -po naredbi,
 -na donosioca,
 -ili druge listine.

Obzirom da HAMP ne daje propise o cediranju prava primatelja, to će se problem rješavati na osnovu lokalnih propisa.

Čl.1. st.5.

5. "ROBA" UKLJUČUJE ŽIVE ŽIVOTINJE; KADA JE ROBA SMJEŠTENA (SKUPLJENA) U KONTEJNERU, PALETI ILI U SLIČNOJ PRIJEVOZNOJ NAPRAVI ILI KADA JE PAKIRANA, "ROBA" UKLJUČUJE TAKVU PRIJEVOZNU NAPRAVU ILI PAKIRANJE AKO IH JE KRCATELJ PRIBAVIO.

Definicija robe, je više ilustrativnog karaktera, a samo specificira ono što bi moglo biti u sumnji da je roba.

Novost je da se i žive životinje poistovjećuju sa robom, ali u pogledu odgovornosti za štete, prijevoz životinja ostaje donekle izdvojen.

Kontejner, paleta ili slična prijevozna naprava, smatra se također robom, ako je nabavljena od strane krcatelja.

Prema tome ako je takova prijevozna naprava oštećena ili izgubljena, vozar bi morao naknaditi štetu.

HAMP ne spominje terete koji nisu u redovitom trgovačkom poslovanju (Vidi čl. 6.st.3. Haških pravila).

Za životinje vidi čl.5(5); 5(8).

Za teret na palubi, vidi čl. 9.

Čl.1. st.6

6. "UGOVOR O PRIJEVOZU MOREM" JE SVAKI UGOVOR KOJIM VOZAR PREUZIMA UZ PLAĆANJE VOZARINE PRIJEVOZ ROBE MOREM IZ JEDNE LUKE U DRUGU; MEĐUTIM UGOVOR KOJI OBUHVAĆA PRIJEVOZ MOREM A ISTO TAKO I PRIJEVOZ DRUGIM SREDSTVIMA, SMATRA SE UGOVOROM O PRIJEVOZU MOREM U SMISLU OVE KONVENCIJE SAMO U SLUČAJU AKO SE ODNOSI NA PRIJEVOZ MOREM.

Ugovor o prijevozu robe morem definiran je kao naplatni posao.

Smatram da bi vozar bio odgovoran i ako bi prevezio robu besplatno, ali vjerojatno ne temeljem HAMP, barem ne, ex proprio vigore, eventualno kao lex contractus, ako bi bila adekvatna Paramount klauzula uvrštena u ispravu.

Postoji i mišljenje da ne bi trebalo pojam "prijevoz morem" tumačiti previše restriktivno, jer se smatra da ne bi bilo ispravno da se na jedan način tretira, recimo, prijevoz iz Chicaga za Sydney, a prijevoz iz New Yorka za Sydney na drugi način.⁷

Iz stilizacije ovog st. 6., može se zaključiti da sklapanje ugovora kojim se preuzima prijevoz, uz ostale nabrojane uslove potpada pod HAMP, pa makar i nije izdana teretnica.⁸

Doktrina navodi da ovaj propis dokazuje da su i waybills u režimu HAMP.⁹

Ovim je propisom riješen problem u pogledu multimodalnog prijevoza jer se HAMP primjenjuje samo na dio puta po moru.

Slijedi da će na pr. vozar koji se ugovorom obaveže da će preuzeti robu u fabrici ili skladištu krcatelja, moći unijeti za taj dio klauzule o neodgovornosti, koliko to dozvoljavaju drugi propisi.

ČL.1. st.7.

7. "TERETNICA" JE ISPRAVA KOJA DOKAZUJE UGOVOR O PRIJEVOZU MOREM I PREUZIMANJE ILI UKRCAJ ROBE OD VOZARA, KOJOM SE VOZAR OBVEZUJE PREDATI ROBU UZ IZRUCENJE ISPRAVE. ODREDBE U ISPRAVI DA SE ROBA PREDAJE PO NALOGU IMENOVANE OSOBE, ILI PO NAREDBI, ILI NA DONOSIOCA, SADRŽI TAKVU OBVEZU.

Propisom je utvrđeno da je teretnica :

(1) isprava koja dokazuje ugovor o prijevozu

(2) da dokazuje preuzimanje ili ukrcaj robe od strane vozača, i

(3) da predstavlja obavezu vozača na predaju robe protiv izručenja isprave.

Odredba u ispravi da se radi o ispravi na ime, po naredbi ili na donosioca, predstavlja obavezu za vozača da tako postupi.

Ovim propisom je HAMP i tereticu na ime¹⁰ izjednačio sa tereticom po naredbi i na donosioca, što je u Haškim pravilima bilo sporno, iako je doktrina zastupala, u glavnom, mišljenje da se i na tereticu na ime primjenjuju Haška pravila.¹¹

Vidi čl. 14 - 16.

Usput se napominje da prijašnje konvencije nisu imale definiciju o teretnici.

Propis određuje da se roba predaje "uz izručenje isprave". Taj propis nije postojao u Haškim pravilima. U praksi se vrlo često roba predaje, ako primatelj nije u posjedu teretnice, uz izručenje garancije. To je praksa koja postoji i koja će sigurno i dalje postojati jer tu praksu zahtjevaju prilike. No, prema HAMP to ne bi bilo dozvoljeno. Međutim, kada se to ne bi primjenjivalo u praksi, a HAMP propisuje odgovornost za zakašnjenje, nije jasno, tko bi bio odgovoran ako teretnica nije stigla do primatelja. Da li vozar, krcatelj, banka, primatelj ? Praksa sudska će morati naći rješenje za taj problem.

čl.1. st.8.

"PISMENO" OBUHVAĆA, MEĐU
OSTALIM, BRZOJAV I TELEKS.

Vrijedno je spomenuti da fax (telefax) nije uvršten među pismena. Nisam siguran zašto je zauzet ovakav stav. Možda zbog toga što kompletna rola teleks komunikacija predstavlja priličnu teškoću za falsificiranje, dok fax, kao poseban komad papira list, ipak se lakše falsificira. Ovo bi moglo imati utjecaja i na sporove, koji nisu pod režimom HAMP. Izgleda da je praksa to shvatila, jer na pr. brokери, pomorski agenti, vozari, stvarni vozari i sl. još uvijek koriste teleks, dok ostali korištenje teleksa napuštaju. Ima, ali i drugih, elastičnijih mišljenja.¹²

Tek usput: da li bi sudac imao pravo priznati vrijednost faxes kao dokaza, u slučaju primjene HAMP, kao lex contractus, kada HAMP izostavlja fax, kao pismeno? To je pitanje iz postupovnog prava za koje se primjenjuje lex fori, pa se čini da ne bi. No, u slučaju arbitražnog postupka, situacija bi mogla biti drugačija.

Komentar UNCTAD, smatra da su telegram i teleks navedeni samo ilustrativno, jer se koriste izrazi: "obuhvaća" (includes) i "među ostalim" (inter alia) i da to spominjanje samo dva sredstva, nije ograničenje.¹³

Ovo stajalište zastupa doktrina i inače.¹⁴

(1) Tetley, *Comentary.....str.6* : " *The claimant does not need to unravel the complicated contractual relations between the charterers and vessel owner before taking suit.*"

(2) Naš zakon definira: "Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao držalac broda nosilac plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao nosilac prava raspolaganja odnosno kao vlasnik broda."

U slučaju Bare boat C/P, koji je dalje dat u Time Charter, držalac broda - po našem kriteriju - je Bare boat charterer. Po HAMP, ako je time charterer sklopio ugovor sa krcateljem, tada je time charterer "vozar".

Ako je time charterer dao brod, dalje, u voyage charter, ako je voyage charterer sklopio ugovor sa krcateljem, tada je voyage charterer "vozar". A "vozar" može dio prijevoza dati "stvarnom vozaru".

Izgleda da bi po našem zakonu bili solidarno odgovorni Bare boat charterer i ovisno tko bi sklopio ugovor sa krcateljem: time charterer i voyage charterer.

Po HAMP bio bi time charterer i stvarni vozar, ili voyage charterer i stvarni vozar. Izgleda da Bare boat charterer i brodovlasnik ne bi bili.

(3) P. Bonassies, *La domaine d'application des Regles de Hambourg, Dir. Mar. 1993, 269, str. 271*: "La Généralité des termes "toute autre personne", la neutralité du mot "confiée tout permet de considérer que la notion de transporteur substitué peut se appliquer au fréteur à temps dont le navire a transporté les marchandises remises par le chargeur à l'affréteur à temps."

(4) Tetley, *Marine str. 235* "The Hamburg Rules unfortunately fail to refer to the ship or to stipulate that the ships shall benefit from all the defences under the Rules."

Str. 240: "..... although it might be argued that the term "ship" is included in term "actual carrier" in art. 1(2).

(5) Jakaša, *Sistem III/2 br. 57*: "Naručitelj prijevoza (engleski freighter talijanski noleggiatoire) je suugovarač broдача, to jest osoba kojoj brodar obećaje prijevoz".

(6) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl.*: "Oko ove definicije vođena je dugotrajna rasprava, jer se u njoj radi o dvije

kategorije osoba koje se jasno razlikuju u našem zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi od 1977 (u daljnjem tekstu ZPUP) koji u čl. 439 definira dvije osobe kao naručitelja i krcatelja. Postoji naime opasnost da bi definicija krcatelja koja ne bi obuhvatila i naručitelja prijevoza mogla u praksi izazvati poteškoće, pa je na Hamburškoj konferenciji bilo opravdanih primjedaba da bi preuska definicija bila lošija nego nikakva definicija."

(7) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* str. 3.

(8) Auchter G., *La Convention des nations-Unie* *European Transport Law*, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 121, br. 156.: "Lorsque le contrat particulier donne lieu à l'émission d'un connaissement ou à la signature d'un contrat de transport au sens de l'article 1-6 de la Convention des Nation-Unies, les disposition de celle-ci deviennent applicable."

(9) Tetley, *Marine* str. 968, fusnota 108; "Waybills are subject to the Hamburg Rules by Arts. 1(6) and 2 (1)."

(10) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila*, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 85: ".... Hamburška pravila izričito uključuju u krug takvih imalaca u dobroj vjeri i primaoca, a to znači da isključuju svaku sumnju o tome da se odredbe Konvencije odnose i na teretnice na ime."

Međutim francuska doktrina smatra da teretnica na ime ne spada pod čl. 1. st. 7. nego pod čl. 18. - isprave za razliku od teretnice, jer čl. 1. st. 7. zahtjeva za teretnicu da je po nalogu imenovane osobe, po naredbi ili na donositelja.

Y. Tassel, *Les reformes apportées par les Régles de Hambourg au regime juridique du connaissement*, *Dir. mar.*, 1993, 285, str. 288: "Il s'avère que le connaissement à personne dénommée, et non à l'ordre d'une personne dénommé, ne correspond pas à la definition nouvelle du connaissement. Le connaissement à personne dénommée appartient à la catégorie de ces "document autres que le connaissement". Cela n'est pas nouveau. On soit en effet que la caractéristique du connaissement à personne dénommé est que le transporteur peut délivrer les marchandises sans remise du connaissement et que ce connaissement n'est pas négociable mais seulement cessible."

(11) U našoj doktrini pojavljuju se mišljenja da teretnica na ime spada i ne spada pod propise Haške konvencije.

Špehar (Odgovornost, br. 192) smatra da se HP ne primjenjuju jer teretnica na ime nije negocijabilni papir.

Pallua (O nekim pitanjima, str. 153), smatra da se HP primjenjuju na sve teretnice.

Jakaša (Sistem III/2, str. 10) navodi:

"Osim toga i teretnica na ime bez obzira da li je negocijabilna ili nije ima sve značajke isprave koje odgovaraju intencijama konvencije, naime dužnost broдача da na temelju nje preda primljeni teret osobi koja je na osnovu tog papira legitimirana. U punoj mjeri dolazi u obzir i zaštita dobre vjere trećeg imaoца teretnice. Naime bez obzira da li se teretnica prenosi predajom, indosamentom ili cesijom, treći imalac teretnice ima pravo smatrati da će na njega biti primijenjeni oni propisi koji se odnose na teretnicu uopće. Način na koji se teretnica prenosi nije relevantan za svrhu Haških pravila, koja nastoje ograničiti samovolju broдача. Protivno bi se moglo slijediti samo onda kada bi to bilo za pojedine vrste teretnice izričito navedeno. To konvencija ne čini, već spominje teretnice općenito ne diferencirajući među njima pojedine podvrste. Nadalje, sa stajališta konvencije, i primalac tereta koji je točno naveden u teretnici, ukoliko nije sam krcatelj ili onaj kojemu je krcatelj cesijom ustupio teretnicu, ima u stvari ulogu trećeg ovlaštenika."

Jakaša navodi čl. 265. st. 1 i 2 ZOO.

Nije jasno da li se primjenjuje ZOO, makar se prema čl. 134 Ustava Hrvatske smatra da je konvencija iznad zakona. Prema tome ako konvencija dozvoljava, da li može zakon zabraniti? Konvencija je *lex specialis*, dok je ZOO *lex generalis* u odnosu na HP.

(12) Tetley, *Commentary* str. 15:
"Computer print-outs of bills of lading and transmission by telephoto are already in operation and are not mentioned."

(13) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* ... str. 3.:
"It is suggested that a facsimile would also satisfy this definition. This is now a common method of communication and recognised as such. See, for example, *Beatly v. First Exploration Funds*, 25 B.C.L.R. (2d) (1988) (British Columbia) i *Ralux NV(SA) v. Spencer Mason The Times*, 18 May 1989."

(14) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila*, UPP LXXVIII, str. 67 i sl.: "..... ta definicija je dana ne taksativno nego primjerice."

Član 2 – Polje Primjene

ČLAN 2 - Polje primjene**Čl.2 st.1**

1. ODREDBE OVE KONVENCIJE
 PRIMJENJUJU SE NA SVE UGOVORE O
 PRIJEVOZU MOREM MEĐU DVJEMA
 RAZLIČITIM DRŽAVAMA. AKO JE :

(A) LUKA UKRCAJA, KAKO JE
 PREDVIĐENO U UGOVORU O PRIJEVOZU
 MOREM U DRŽAVI UGOVORNICI, ILI

(B) LUKA ISKRCAJA KAKO JE
 PREDVIĐENO U UGOVORU O PRIJEVOZU
 MOREM, U DRŽAVI UGOVORNICI. ILI

(C) JEDNA OD OPCIONIH LUKA
 ISKRCAJA, KAKO JE PREDVIĐENO U
 UGOVORU O PRIJEVOZU MOREM, JEST I
 STVARNA LUKA ISKRCAJA, A TAKVA JE
 LUKA U JEDNOJ DRŽAVI UGOVORNICI, ILI

(D) TERETNICA ILI DRUGA
 ISPRAVA KOJA DOKAZUJE
 POSTOJANJE UGOVORA O
 PRIJEVOZU MOREM IZDANA U JEDNOJ
 DRŽAVI UGOVORNICI, ILI

(E) TERETNICOM ILI DRUGOM
 ISPRAVOM KOJOM SE DOKAZUJE
 POSTOJANJE UGOVORA O PRIJEVOZU
 MOREM PREDVIĐENO DA ĆE SE
 ODREDBE OVE KONVENCIJE ILI
 ZAKONODAVSTVO BILO KOJE DRŽAVE KOJA
 PRIHVATA NJENE ODREDBE PRIMIJENITI NA
 UGOVOR.

HAMP širi svoju primjenu u odnosu na Haška pravila.

HAMP se primjenjuje na SVE UGOVORE O PRIJEVOZU MOREM, (ugovore koji zadovoljavaju definiciju iz čl.1.st.6. i nisu isključeni temeljem čl.2.st.3), ne samo na teretnice. Obzirom na takovu široku stilizaciju, HAMP se primjenjuje i na waybills, short-sea notes, express bills of lading i druge slične isprave, ako ispunjuju ostale uslove.¹

Prijevoz mora biti između dvije različite države, ali ne moraju obe države biti države ugovornice. Dovoljno je da bude jedna. ² To praktički znači da se HAMP primjenjuju na sve uvozne i izvozne prijevoze iz jedne države ugovornice, Državi ugovornici je slobodno da HAMP primjeni i na domaće prijevoze. Uslovi pod (a) do (e) povezani su sa riječi "ILI", pa nije potrebno kumulativno, već pojedinačno ispunjenje uslova.

ad (a)

Zahtjeva se da se luka ukrcaja mora nalaziti u državi ugovornici (engleski tekst glasi: " the port of loading.....is located in a Contracting State"). Ako je u ugovoru predviđeno da se luka nalazi u državi ugovornici, pa vozar odluči ne ticati tu luku, te teret, na svoj trošak, preveze drugim prijevoznim sredstvom u drugu luku, mislim da će se ipak primjeniti HAMP. No to nije riješeno.

ad (b)

Za luku iskrcaja vidi pod ad (a). mutatis mutandis.

ad (c)

Uvrštenje i opcionalne iskrcajne luke, ako je roba u njoj stvarno i iskrcana, postavlja pitanje: u slučaju ako ugovor o prijevozu nema niti jednog od drugih prerekvizita za primjenu HAMP, iskrcaj u opcionalnoj luci koja se nalazi u državi ugovornici, najednom mijenja pravni karakter ugovora o prijevozu.

Nije specificirano čija mora biti opcija !

Postoji mogućnost da to može dovesti do spekulacija ugovornih stranaka.

Izgleda da je ova odredba ušla u HAMP radi prilagođavanja multimodalnoj konvenciji, gdje bi poduzetnik mogao birati luku nastojeći da izabere što prikladniju i jeftiniju.

ad (d)

Ovo je slučaj primjene HAMP ex proprio vigore, za razliku od pod (e).

Treba upozoriti da " druga isprava kojom se dokazuje postojanje ugovora o prijevozu morem", bi morala biti isprava koju ima treći imalac. Nije jasno da li bi na pr. Booking Note (zaključnica), mogla dovesti do primjene HAMP, ako imalac teretnice nema Booking Note, a u teretnici nije unesena klauzula o primjeni HAMP, iako postoji u Booking Note. Mislim da bi trebalo odgovoriti pozitivno, jer je i Booking Mote "isprava kojom se dokazuje postojanje ugovora o prijevozu mosrem".

Problem je možda u dokazivanju odn. pribavljanju Booking Note, koja ne mora biti u rukama imaoaca, na pr. teretnice.

Vidi čl. 18.

ad (e)

Radi se o klauzuli za primjenu HAMP, kao lex contractus. Ističem da iz propisa slijedi odredba da se i klauzula o primjeni prava, u jednoj unilateralnoj ispravi, kao što je teretnica ili "druga isprava kojom se dokazuje postojanje ugovora o prijevozu morem" , dakle ne bilateralnoj ispravi, silom HAMP, smatra važećom.

Može se dogoditi da se stvari zakompliciraju. Prigovara se da za sada postoji mogućnost da izvjesno putovanje broda, sa teretom, bude podložno dvim sistemima. Teret je na pr. krcan u luci u kojoj važe Haška pravila ili Haška-Visbi pravila (na pr. Engleska) a teret se iskrcava u luci u kojoj su na snazi Hamburška pravila (na pr. Egipat). Koji će se propis primjeniti ovisiti će o sudu pred kojim će se voditi spor. Na pr. pred sudom u UK primjeniti će se Haška-Visbi pravila, a egipatski sud će primjeniti Hamburška pravila.³

U pogledu primjene HAMP nema još prakse. Na primjer, država ugovornica, bila bi vezana da primjeni HAMP u svim slučajevima, kada takova primjena proizlazi iz HAMP. Prema Čl. 2(l)(a) i (b). dovoljno bi bilo da je luka ukrcaja ili luka iskrcaja u državi ugovornici.

Nije jasno kakav bi propis primjenila treća država, u kojoj je moguće voditi spor ? Vidi čl. 21(1).

PRIMJER BR.1.

Uzmimo primjer da je ukrcajna luka u Rumunjskoj (koja je država članica). Teretnica izdana u ukrcajnoj luci u Rumunjskoj, morala bi sadržavati Paramount klauzulu (čl.15(l)(l) i čl. 23(3)).

U slučaju gubitka, oštećenja ili zakašnjenja, oštećeni ima pravo podignuti tužbu u ukrcajnoj luci (21(l)(c)). Rumunjski sud bi morao primjeniti HAMP.

Eventualno bi i neki drugi sud primjenio HAMP, smatrajući ga kao lex contractus.

PRIMJER BR.2

Bez obzira koja je ukrcajna luka, dakle NE u jednoj državi ugovornici, ugovorena i stvarna luka iskrcaja je u Rumunjskoj. Privremena mjera u rumunjskoj luci i tužba pred rumunjskim sudom, dovela bi do primjene HAMP, bez obzira na zastavu broda ili štogod drugog. Mislim da čak i bez Paramount klauzule u teretnici.

Međutim kakav će biti postupak suda, na teritoriju kojeg ne važi HAMP, ali taj sud ima sudbenost po čl. 21(1). ?

PRIMJER BR.3

Niti ukrcajna niti iskrcajna luka nisu u državi ugovornici, ali je teretnica izdana u državi ugovornici (čl.2.(1)(d)), pa bi morala dakle sadržavati Paramount clause (čl.23(3)). Tužitelj ima pravo izbora za tužbu (čl.21(1)) i izabere mjesto gdje je ugovor zaključen (čl.21(1)(b)), jer tuženi ima tamo ogranak ili agenciju.⁴ U tom mjestu je bila i izdana teretnica. Sud bi morao primjeniti HAMP.

PRIMJER BR.4

Jedino je opcionalna luka predviđena u ugovoru u državi ugovornici. Drugih nadoveznih okolnosti sa HAMP nema. Roba je stvarno i iskrcana u toj opcionalnoj luci. U teretnici nema niti Paramount klauzule. Tužitelj ima pravo izbora za tužbu, dakle i u opcionalnoj iskrcajnoj (čl.21(1)(c)) luci, koja je u državni ugovornici. Sud hi trebao primjeniti HAMP (čl.2(1)(c)).

čl.2. st.2

2. ODREDBE OVE KONVENCIJE PRIMJENJUJU SE BEZ OBZIRA NA DRŽAVNU PRIPADNOST BRODA. DRŽAVLJANSTVO VOZARA, STVARNOG VOZARA, KRCATELJA, PRIMATELJA ILI BILO KOJE OSOBE KOJA IMA INTERES.

Ovaj propis rješava neka pitanja koja su bila sporna u Haškim pravilima. Za primjenu HAMP nema uticaja nacionalnost:

- broda,
- vozara,
- stvarnog vozara,
- krcatelja,
- primatelja
- ili koje druge osobe koja ima interes.

HAMP ovdje spominje brod, ali i to čini bez veze sa odgovornošću.⁵

čl.2. st.3

3. ODREDBE OVE KONVENCIJE NE PRIMJENJUJU SE NA BRODARSKE UGOVORE. MEDUTIM, KADA JE TERETNICA IZDANA NA TEMELJU BRODARSKOG UGOVORA, ODREDBE

OVE KONVENCIJE PRIMJENJUJU SE NA
TAKVU TEREETNICU AKO ONA REGULIRA
ODNOS IZMEĐU VOZARA I IMAOCA
TEREETNICE KOJI NIJE NARUČITELJ.*

*-(charterer)

Iz propisa slijedi da se HAMP ne primjenjuje na brodarske ugovore, barem ne, ex proprio vigore, dok se primjenjuje kada je izdana teretnica na osnovu brodarskog ugovora i kada teretnica regulira odnos između vozara i imaooca teretnice koji je naručitelj (u engl. tekstu je upotrebljen izraz : charterer).⁶

Ukoliko je u brodarskom ugovoru klauzulom ugovorena primjena HAMP, dolazi do njene primjene i između vozara i čarterera.

Što se tiče trećeg imaooca teretnice, vozar neće moći prema njemu isticati klauzule iz C/P, dok će charterer moći isticati klauzule iz C/P prema vozaru, ako je primatelj istovremeno i charterer.⁷

Doktrina izražava i neke sumnje u vezi sa propisom. Tako se postavlja pitanje neće li ovaj propis dovesti do manje primjene uvrštavanja HAMP u voyage chartere, gdje su na pr Haška pravila bila skoro redovno uvrštavana.⁸

Čl. 2. st. 4

4. AKO UGOVOR PREDVIĐA BUDUĆI
PRIJEVOZ ROBE U SERIJI POŠILJAKA
U TOKU UGOVORENOG RAZDOBLJA,
ODREBBE OVE KONVENCIJE PRIMJENJUJU
SE NA SVAKU POŠILJKU. MEĐUTIM, KADA
JE NEKA POŠILJKA OTPOSLANA NA
TEMELJU BRODARSKOG UGOVORA,
PRIMJENJUJU SE ODREDBE ST.3. OVOGA
ČLANA.

Propis samo pojašnjuje da su zapravo konsektivni prijevozi robe, dio jednog složenog ugovora o prijevozu.

U stvari radi se o ugovoru u kojem je predviđen budući prijevoz robe, tzv. "tonnage (volume) contracts". U takovom ugovoru se u glavnom generalno fiksiraju uslovi, količine, volumen i sl., a onda se za svako putovanje priprema poseban ugovor. Ako takav ugovor ima karakteristike predviđene u čl. 1(6) ili je na osnovu brodarskog ugovora izdana teretnica, prijevoz potpada pod HAMP.

Ako se za svaku ili za pojedinu pošiljku sklapa samo brodarski ugovor, tada se primjenjuju propisi st.3.⁹

Uglavci iz ugovora o količini, ili volumenu, ne mogu doći pod primjenu HAMP iz prostog razloga što to nije ugovor o prijevozu u pravnom smislu.¹⁰

(1) London group of P & I, Notice to members, September 1992, str.2. : » The Hamburg Rules are wider in scope in that they apply to all contracts of carriage by sea whatever type of document is issued or even no document is issued.»

(2) Luddeke C.F. & Johnson A., «A guide...str.4.

(3) London group of P & I, Notice to members, September 1992. str. 1.

(4) Nije sasvim jasno da li ta agencija mora biti baš tuženikova ili je dovoljno da je imenovana, ovlaštena i sl., od tuženika.

Može se smatrati da agencija mora biti:

a/. vlasništvo vozara,

b/. stalni agent

c/. ad hoc imenovani agent

d/. mešetar (broker) koji je zastupao robu, ali ga je vozar opunomoćio da može ugovor zaključiti i u ime vozara (dakle da zastupa obe stranke).

To će odlučiti sudska praksa, koja može biti i različita u raznim državama.

Doktrina se nije bavila tim pitanjem u vezi HAMP.

Obzirom na tendenciju proširenja izbornih nadležnosti, moglo bi se dogoditi da sudovi prihvate nadležnost bez obzira kakova je agencija. No i to može ovisiti o općem nastojanju sudaca o pridobivanju ili odbacivanju nadležnosti.

Ima mišljenja da su slabije razvijene države nastojale da se izborna nadležnost proširi. Auchter G., *La Convention des Nations-Unie, European Transport Law, XIV, No. 1-2-1979, str. 401 br. 505, gdje se poziva na Rodière Une nouvelle Convention....., Bull. Transp. 1978, 311 & 312: "... le souhait des pays du Tier-Monde de pouvoir attirer les transporteurs libériens, panaméens, anglais, norvégiens, grecs devant les tribunaux de leur propre pays."*

(5) Ovo spominjanje "broda" navodi dio doktrine da smatra da to daje pravo na tužbu in rem.

(6) Haška pravila u čl. 1. st. 1 (b) vele: "... na osnovu brodarskog ugovora, počevši od časa kad se odnosi između vozara i imaoča teretnice ravnaju po toj ispravi". Izgleda dakle, da prema Haškim pravilima

primjena istih, može nastupiti od jednog određenog momenta, pa dalje, dok bi prema HAMP, takova teretnica imala retrogradnu važnost i za brodarski ugovor.

(7) Luddeke C. F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 5.: "A bill of lading issued for goods on a chartered ship represents the contract of carriage in the following circumstances:

1. Where the holder of the bill of lading is the shipper and the shipper is not the same person as the *charterer*, or

2. where the shipper and the *charterer* are the same person and the bill of lading has been transferred to a third party. In this case the bill of lading represents the contract of carriage between the third party and the carrier.

(8) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, *Dir. Mar.* 1978, 185, 186 i sl.: "Mentre infatti la Convenzione del 1924 stabilisce che le sue norme si applicano anche alle polizze di carico emesse in esecuzione di un charter party dal momento in cui le stesse regolano il rapporto tra il vettore ed il possessore della polizza, le Regole di Amburgo dispongono che la convenzione si applica alle polizze di carico emesse in esecuzione di un charter party se le stesse regolano il rapporto tra il vettore ed il possessore delle polizze, ove questo sia persona diversa dal noleggiatore. Mentre quindi la convenzione del 1924 pone l'accento sul momento temporale, precisando che le sue norme si applicano dal momento in cui la polizza regola il rapporto tra il vettore ed il possessore, con ciò indicando che la normativa uniforme diventa applicabile quando la polizza viene trasferita dal prenditore ad un terzo giratario, le Regole di Amburgo eliminano ogni riferimento alla circolazione del titolo, ed affermano invece che la convenzione si applica ove la polizza di carico disciplini il rapporto tra il vettore ed il possessore della stessa.

Ciò pone il problema di vedere in qual situazione può affermarsi che la polizza di carico disciplini il rapporto tra vettore e possessore del titolo. Mentre invero non può revocarsi in dubbio che questa situazione si verifichi allorché la polizza di carico è girata dal prenditore, parte del rapporto fondamentale, ad un terzo che non sia il noleggiatore ove il titolo non contenga

alcun richiamo al charter party, notevoli perplessità sorgono nell'ipotesi invece in cui la polizza di carico contenga un espresso richiamo alle condizioni del charter party, come normalmente avviene nel noleggio a viaggio e per di più non contenga, così come si verifica nei formulari di polizza e per di più non contenga, così come si verifica nei formulari di polizza specificamente, predisposti per essere utilizzati nella navigazione charter, una disciplina specifica del contratto di trasporto. In questa ipotesi, invero, può essere contestato che la polizza di carico regoli il rapporto tra vettore e possessore della stessa, in quanto in realtà tale rapporto è regolato in maniera prevalente dal charter party che in polizza è richiamato per relationem.

Se questa tesi dovesse prevalere, l'applicazione della nuova normativa al noleggio a viaggio verrebbe praticamente esclusa in ogni caso, ed in conseguenza l'ambito normativo della nuova convenzione verrebbe ad esser più ristretto di quello della convenzione del 1924. Né, tenuto conto del più severo regime della responsabilità del vettore e della sua incidenza sul costo della relativa assicurazione, appare probabile un volontario richiamo alle Regole di Amburgo nei contratti di noleggio, al contrario invece quanto si verifica per le Regole dell'Aia, che oggi sono frequentemente richiamate non solo nel noleggio a viaggio, ma anche in quello a tempo."

(9) Tetley, *Marine* str. 43.: "The Hamburg Rules specifically legislate on tonnage (volume) contracts at Art. 2(4), which are declared to be subject to the Rules unless a charterparty is issued. This is quite useful."

(10)

(11) Auchter G., *La Convention des nations-Unie* *European Transport Law*, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 121 br. 156: "Les dispositions des Règles de Hambourg ne pourront cependant en aucun cas être appliquées au contrat de volume ou de quantité lui-même, puisqu'il n'est pas juridiquement un contrat de transport."

ČLAN 3-Tumačenje konvencije**Član 3.**

U TUMAČENJU I PRIMJENI ODREDBA OVE KONVENCIJE MORA SE IMATI U VIDU NJENO MEĐUNARODNO ZNAČENJE I POTREBA DA SE UNAPRIJEDI JEDINSTVENOST.

Vrlo je važno da je HAMP naglasio potrebu jednoobraznosti primjene konvencije. Doktrina i sudska praksa su to naglašavale i u primjeni Haških pravila i čak isticale sklonost sudske prakse da se u slučajevima koji su nejasni ili sporni, prema konvencijama, prikloni lokalnim propisima.¹

Ovaj propis pokušava dakle da nekako uvede jednoobraznost, makar i apelima na suce.²

Činjenica je da postoje razni pravni sistemi, pa se smatra da u slučaju izvjesnih nerazjašnjivih namjera Konvencije, treba posegnuti za podacima iz perioda priprema za konvenciju.³

Izvjescu korist može imati i Bečka Konvencija od 23. svibnja 1969.⁴ Tako se ističe u komentaru UNCTAD, da je HAMP sačinjen u šest originala na šest jezika što može dovesti do razlika u shvaćanju pojedinih izraza, pa se upućuje na Bečku Konvenciju.⁵

Budući da HAMP nisu kompletan propis ona rješavaju samo važnije aspekte, pa ono čega nema u HAMP treba rješavati po odgovarajućim propisima.

Vidi čl. 6(1) (b).

(1) Jakaša, *Sistem III/2*, str. 28, br. 267: "... potreba tumačenja može se pojaviti kada se Konvencija primjenjuje u njenoj originalnoj formi. U ovim slučajevima treba pojedinim izrazima dati ono tumačenje koje odgovara engleskom poimanju."

Carbone, *Present Trends* Dir. Mar. 1992, 91:

"However, substantive law codified by international conventions for uniform transport law often coexists and overlaps, in many legal systems with national rules.

In my view, when such last event occurs and, therefore, the area of application of the international rules on carriage overlaps the national rules, the solution to be followed is that international rules must prevail because of the characteristics of their contents and because of their specific mandatory effects which must be guaranteed in all contracting states. In fact, only accepting the idea of a compulsory and identical application of these rules in the various national systems it is possible to achieve a real predictability and uniformity of the law applicable to the international carriages envisaged by these rules."

"..... uniform transport law is very peculiar in its character providing "exclusive" and "mandatory" rules related to the matters it governs and therefore aimed to prevail over any other rule. Consequently, such peculiar character of uniform law conventions on transport is, per se, a definitive feature of these rules justifying their priority over any concurrent national ones."

- - -

"Six Lectures on the Hague Rules", *Skrifter 1967.3: ONCARRIAGE IN SWEDISH MARITIME LAW*, Kurt Gronfors, str. 48.:

"As soon as difficulties arise in the interpretation of an international convention, there is a natural trend to adopt the solution found in the national system. Personally, I find such a trend undesirable, as it must necessarily lead to an ever increasing disharmony between the legal solutions adopted in the various convention countries. On the other hand it is admitted that the temptation may be very great."

- - -

Apelacioni sud Firenze, 1.VII.1964., *American Export Lines c/a FIAT*. "Međunarodni ugovor treba tumačiti u skladu kako ga tumači međunarodna judikatura, ne vodeći pri tome računa kako je odnosni propis zakonodavac prihvatio u internom pravu." Dir. mar. 1965, 149; UPP XXVII, 61.

- - -

Carbone S.M., Present Trends about the Scope of Application and the effects of the Uniform Law on the Carriage of Goods, *Dir. Mar.* 1982, 919, 922

"The Hamburg Convention 1978, has clearly codified and confirmed these principles. As a matter of fact, a provision in this Convention specifically indicates the criteria to be followed in interpreting and implementing its substantive rules pointing out, at the same time, that this must be done taking into due account the international and uniform character of substantive rules adopted by the Convention as well as the need to guarantee the maximum degree of internal consistency of its rules."

(2) Tetley, *Marine* str. 82: "... Art. 3. will perhaps be a reminder to particular nations whose courts might wish to follow a line of decisions completely different from those of the rest of the world."

(V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl.:* "Toj odredbi je vjerojatno svrha da sudovi zemalja common lawa mogu i uz zakone koji uzakonjuju konvenciju u njihovoj zemlji biti ovlaštteni da se služe i direktno samim tekstom konvencije. Engleski su sudovi već pokazali upravo kod zakona koji uvode međunarodne konvencije u britansko zakonodavstvo tendenciju tumačenja zakona, tako da on bude u skladu s konvencijom".

(3) Auchter G., *La Convention des nations-Unie* *European Transport Law, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 122 br. 158.:* "En règle generale, le cours et le tribunaux des pays maritimes appartenant à differents systèmes juridique appliquent des principes identique en matière d'interpretation des conventions internationales. Si la teneur de la dispositions à appliquer n'est pas suffisamment claire, ils ont recours aux travaux preparatoires de la Convention. Et dans le cas de la Convention des Nations-Unies de 1978, ces travaux preparatoires son d'une particuliere richesse. Les juges des pays autres que anglosaxons devraient d'ailleurs voir tache facilitée dans l'interpretation des Règles de Hambourg, dans le mesure où on ne pourra plus reprocher à ce texte une inspiration puissée essentiellement dans le droit maritimes et dans la pratique du Royaume-Uni et des autres pays anglophones."

(4) Vienna Convention on the Law of Treaties, 23.5.1969.

(5) The question will arise as to how those

divergences should be resolved. A possible solution may be found in the Vienna Convention which states that when a comparison of the authentic text discloses a difference of meaning which the application of articles 31 and 32 (the general interpretation rules) do not remove, the meaning which best reconciles the texts, having regard to the object and purpose of the treaty, shall be adopted.

DIO II - ODGOVORNOST VOZARA**Član 4 - Trajanje Odgovornosti****Čl.4. st.1**

1. ODGOVORNOST VOZARA ZA ROBU
PREMA OVOJ KONVENCIJI POKRIVA
RAZDOBIJE U TOKU KOJEGA VOZAR DRŽI
ROBU U LUCI UKRCAJA, ZA VRIJEME
PRIJEVOZA I U LUCI ISKRCAJA.

Izvršena je promjena prema Haškim pravilima i HAMP se primjenjuju za svo vrijeme dok vozar drži robu

*-u luci ukrcaja,
-za vrijeme prijevoza
-i u luci iskrcaja. ¹*

Pisci to već koriste, pa kažu, da se HAMP primjenjuje "od luke do luke" odnosno "od preuzimanja do isporuke».

To znači da ako vozar prekomorskog prijevoza, uzme robu u nekom kopnenom mjestu, smjesti robu u svoj kontejner, doveze robu u kontejneru, željeznicom, kamionom ili po unutarnjim vodama, i tako dopremi robu do svog broda u ukrcajnoj luci, HAMP se primjenjuje tek od momenta kada roba stigne u tu ukrcajnu luku.

Proizlazi iz propisa da za sve slučajeve kada roba nije držana od strane vozara, vozar može ugovarati uglavke o neodgovornosti. ²

Ističe se da propis veli da odgovornost pokriva razdoblje, kada je roba u držanju vozara. Prema tome vozar može kod ukrcaja odlučiti da neće on vršiti ukrcaj, pa tada odgovornost počinje nešto kasnije tj. kada vozar primi robu. Ima mišljenja da nema razloga da stranke ne bi mogle ugovarati slobodno u kojem momentu počinje i svršava odgovornost. ³ U pogledu slobode ugovaranja momenta kada vozar počinje odgovarati, izgleda, dakle, da postoji potpuna sloboda. ⁴ Takav sporazum mora biti vidljiv iz teretnice. Bitno je međutim, da takav sporazumno ugovoreni momenat bude vrlo jasno i precizno ugovoren.

Vidi i st.2.ovog člana.

Prigovor se odnosi i na primjenu Himalaya Clause, pa se postavlja pitanje važenja te klauzule. ⁵

Izgleda da je tekst propisa prilagođen situacijama, kada vozar drži već robu, ali još roba nije u luci. ⁶

FIO, FIOS i sl.

Doktrina smatra da klauzule FIO i sl. nisu suprotne HAMP. ⁷

Čl.4. st.2

ZA SVRHE ST.1. OVOGA ČLANA,
SMATRA SE DA VOZAR DRŽI ROBU :

(A) OD TRENUTKA KADA JE PREUZEO
ROBU OD :

(I) KRCATEIJA ILI OD OSOBE KOJA
RADI U NJEGOVO IME; ILI

(II) ORGANA VLASTI ILI TREĆE
OSOBE KOJIMA SE ROBA MORA PREDATI NA
OTPREMU (ZA UKRCAJ) U SKLADU SA
ZAKONOM ILI PROPISIMA KOJI SE
PRIMJENJUJU U LUCI UKRCAJA;

(B) SVE DO TRENUTKA KADA JE ROBU
IZRUČIO :

(I) PREDAJOM ROBE PRIMATELJU

(II) U SLUČAJEVIMA U KOJIMA
PRIMATELJ NE PRIMA ROBU OD VOZARA.
STAVLJANJEM ROBE NA RASPOLAGANJE
PRIMATELJU U SKLADU S UGOVOROM ILI SA
ZAKONOM ILI SA OBIČAJEM ODREĐENE
PRIVREDNE GRANE, KOJI SE PRIMJENJUJE
U LUCI ISKRCAJAJ ILI

(III) PREDAJOM ROBE ORGANU VIASTI
ILI TREĆOJ OSOBI KOJIMA SE ROBA MORA
PREDATI U SKLADU SA ZAKONOM ILI
PROPISIMA KOJI SE PRIMJENJUJU U LUCI
ISKRCAJA.

HAMP ovdje nastoje i pokušavaju da odrede momenat od kada vozar "drži" robu. Doktrina smatra da postoje izvjesne praznine u propisu. Naime, prema st. 2. toč.(a)(ii) nema odgovornosti vozara dok ne primi robu, "u skladu sa zakonom ili propisima. . .". Time se mijenja režim, praktički, u svakoj luci i ostaje jedan period vremena kada nije jasna odgovornost. Slično i u toč. (b)(ii).⁸

POČETAK

Početak držanja je fiksiran sa trenutkom kada vozar PREUZME robu od krcatelja ili osobe koja radi u njegovo ime ili od organa vlasti ili treće osobe kojima se mora roba predati na otpremu u skladu sa propisima.

Ovo punktualiziranje moglo bi dovesti u našim lukama do situacije koja se razlikuje od sadašnjeg stanovišta sudske prakse.⁹

Čak i kada bi se omogućilo da na pr. špediter predaje robu vozaru ispod broda, obzirom da špediter radi u svoje ime, izgleda da se ne bi moglo smatrati da potpada pod toč.(a), osim ako bi špediter naznačio da radi per procura, ili nešto slično. Ugovor može sklopiti i osoba koja nije špediter, pa time postaje ugovorna stranka iz ugovora o prijevozu.

Mislim da bi se u sudskoj praksi sa stanjem u našim lukama moglo smatrati da vozar odgovara tek od momenta kada od stivadora primi robu. Ovako, barem tako dugo dok su praktički stivadori i skladištari jedno poduzeće. Ukoliko nisu, tada bi rješenje ovisilo o tome tko vrši prijevoz od skladišta do ispod broda. U koliko prijevoz vrši stivador tada bi ovisilo s kim je stivador sklopio ugovor. Ima međutim i mišljenja da sve to već spada pod HAMP.¹⁰

Preuzimanje će biti različito kod raznih roba i načina prijevoza.

U slučaju linijskih prijevoza, najvjerojatnije će se početak poklapati sa momentom kada agent broda izda krcatelju primku ili sličan dokumenat za teret, ili kada skladištar primi robu u ime vozara. Kada vozar preuzme robu od krcatelja, ali ne u luci ukrcaja, već negdje u unutrašnjosti, ne primjenjuju se HAMP do dolaska u luku ukrcaja. No i ovdje se može u nekim lukama pojaviti problem, ako vozar mora predati robu skladištaru koji je treća osoba. Roba je u ukrcajnoj luci, ali ju vozar ne drži. Smatra se da se HAMP ne primjenjuje, ali vozar bi morao najvjerojatnije uvrstiti klauzulu o tome da ne odgovara dok se roba nalazi kod trećega temeljem propisa koji vladaju u luci.

Kod rasutih tereta vjerojatno će to biti tek u času kada roba uđe u brod.

PRESTANAK

U praksi u našim lukama vozar predaje robu najčešće skladištaru u luci. U tom slučaju postavlja se pitanje u kojem je času roba stavljena na raspolaganje primatelju. Dovoljno je zamisliti si da praktički primatelj ne može dobiti robu dok ne "iskupi" teretnicu kod agenta i dobije BEZ ZAPREKE. Mislim da bi ovo rezoniranje vrijedilo i u slučaju (b)(iii), jer ako je prošlo radno vrijeme agencije, primatelj ne može dobiti robu, dok se agencija ne otvori i ne izda BEZ ZAPREKE, iako brod može iskrcevati cijelu noć.¹¹

Navodi se u doktrini da možda postoji jedna praznina u tekstu ovog propisa, u pravcu da vozar može staviti u ugovor klauzulu o neodgovornosti sa period od ispod čekrka dalje. To bi zahtjevalo, unošenje jedne klauzule u teretnicu za period od ispod čekrka, radi punovažnosti takove klauzule prema trećem imaocu.¹²

Ako postoji takav običaj u luci, tada bi se vozar mogao pozivati i na taj običaj.

Toć. (a)(ii) i (b)(iii) razmatraju važnu situaciju u slučaju kada se roba mora predati luci ili trećoj osobi prije ukrcaja ili poslije iskrcaja temeljem zakona ili propisa. Smatra se da tada vozar ne bi trebao odgovarati, kada ne može slobodno birati komu će dati robu.¹³

I talijanska doktrina razmatra problem predaje obzirom da postoji u Italiji, u mnogim lukama, tzv. "sbarco di amministrazione", i momenat predaje, se po HAMP mijenja.¹⁴

Kada se teret ne predaje direktno primatelju, bilo bi korisno staviti u teretnicu klauzulu određujući točku gdje se teret stavlja na raspolaganje primatelju.¹⁵

Mislim da bi bilo vrijedno zauzeti stajalište o tim pitanjima.

TERITORIJALNO OGRANIČENJE

Smatra se da je trajanje odgovornosti ograničeno lukom ukrcaja i lukom iskrcaja. Postoji mogućnost spora o granicama luke. Ukoliko bi vozar preuzeo robu

izvan luke, odgovornost ne bi započela prije nego što bi roba stigla u luku. Prestala bi u luci iskrcaja.¹⁶

HAMP se primjenjuje samo na prijevoz morem (čl. 1. st. 6.).

Vidi st. 1.

Čl. 4. st. 3

U STAVOVIMA 1. I 2. OVOGA ČLANA,
POZIVANJE NA VOZARA ILI PRIMATELJA
ZNAČI, OSIM VOZARA ILI PRIMATELJA, I
SLUŽBENIKE ILI PUNOMOĆNIKE ODNOSNOG
VOZARA ILI PRIMATELJA.

Tumačeći tko sve nastupa u ime vozara, možda treba nešto napomenuti u pravcu da li je agent, punomoćnik. Mislim da se može smatrati da je agent punomoćnik.

Drugačija je situacija u slučaju skladištara. Mislim da skladištar nije punomoćnik u smislu HAMP.

Ovim je propisom riješen i problem primjene Himalaya Clause, jer čl. 10. čini vozara odgovornim za stvarnog vozara, a to prema definiciji iz čl. 1(2) bi moglo uključiti također stivadora i agenta na terminalu.¹⁷ Ovo nije definitivno riješeno.

-

(1) Sekolec J., *Comments on the U.N. Conv. on the Liability of Operators of Transport Terminals*, *Dir. Mar.* 1992, 1051, 1052: "It is quite usual that the consignor hands over the goods to a maritime terminal several days before the loading operations, and that the carrier at the port of destination hands the goods to a maritime terminal before the consignee takes possession of the goods. With the entry into force of the U.N. Conv. on Carriage of Goods by Sea, 1978 (the "Hamburg Rules"), the gaps will be reduced, since Hamb. R., in comparison to the Hague Rules, expands the period of the carrier's liability to the entire time the carrier is in charge of goods at the port of departure and at the port of destination. Nevertheless, even under Hamburg Rules, the period of responsibility of the carrier may not cover the whole period during which the goods are in charge of a terminal operator."

(2) Auchter G., *La Convention des nations-Unie* *European Transport Law*, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 129 br. 168.: "Lors de la livraison, on pourra considerer que le transporteur maritime, n'a plus à etre tenu des pertes ou dommages lorsqu'il a été obligé, par exemple, de remettre les marchandises à une autorite ou un tier qu'il n'avait pas pu choisir librement (223).

(223) R. Herber, *loc. cit.* *Schriften des deutschen Vereins fur internationale Seerecht*, Heft 12, p. 18.

(3) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 163: "With respect to the parties freedom of contract, there is no reason to suppose that the position under Hamburg Rules would be any different from the Hague Rules approach taken in *Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Steam Navigation Co. Ltd.*, /1954/ 1 All E.R. 158 (Q.B. 1954).

(4) P. Bonassies, *La domaine d'application des Regles de Hambourg*, *Dir. Mar.* 1993, 269, str. 283: "Quand il fait référence au contrat, l'article 4 des Règles de Hambourg ne pose aucune limite à la liberté des parties. - La *clause* d'un connaissement énonçant que la livraison s'effectuera par la remise da la marchandise en cale du navire, panneaux ouverts, à l'entrepeneur de manutention désigné par le transporteur pour le compte du destinataire serait donc valable."

(5) Tetley, *Commentary* str. 16.

(6) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, *Dir. Mar.* 1978, 185, 188:

"In realtà la formulazione poco chiara del para. 1 dipende dal fatto che si è inteso escludere dal campo di applicazione della convenzione l'eventuale periodo durante il quale il vettore ha la custodia delle merci prima che esse giungano al porto di imbarco o dopo che esse hanno lasciato il porto di sbarco, con la conseguenza che se la consegna è avvenuta prima del momento in cui le merci giungono al porto di imbarco la convenzione si applica da tale momento, e, corrispondentemente, se la riconsegna ha luogo dopo che le merci hanno lasciato il porto di sbarco, la convenzione si applica sino a quest'ultimo momento; mentre se consegna e riconsegna avvengono nei porti essa si applica dal momento dell'effettiva consegna a quello della effettiva riconsegna."

(7) Beekjman J.G., *Incidence des Regles de Hambourg sur l'assurance maritime, l'avarie commune et le recours*, DMF, 1981, 213.:

"Il semblerait par ailleurs que le clauses "Free in and out" ne seraient pas contraires aux Règles de Hambourg."

(V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII*, str. 67 i sl., str. 74: "Određene teškoće mogle bi se u praksi javljati prilikom primjene "FIO" i "FIOS" u pogledu tumačenja u odnosu na razdiobu rizika tih operacija među strankama."

(8) Tetley, *Marine* str. 34.

(9) Vidi Ivković, *Haška i Haška-Visbi Pravila, Priručnik*, čl. 4. st. 2..... i sudsku praksu tamo navedenu.

(10) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* ... str. 7: "Once the responsibility of the carrier has commenced under art. 4., all the subsequent ancillary operations (for example shifting from warehouse to the quay, loading, stowage, discharge and shifting from the quay to the warehouse) will be an integral part of carriage and therefore the responsibility of the carrier"

(11) Vidi notu br. 9.

(12) Tetley, *Marine* str. 585: "This provision begs the inclusion by the carrier of an after the tackle non-responsibility clause in the bill of lading."

Str. 34: "The carrier may therefore contract out of responsibility after tackle by a general clause in the bill of lading or may try to invoke custom."

(13) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 6.: "The policy of these provisions is that, if the carrier is not free to choose such a facility, he should not be liable for damage to the goods caused by facility. Art. 4. (2) (b) (iii) states that he is not in charge of the goods in those circumstances."

(14) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, *Dir. Mar.* 1978, 185, 210: "Per individuare il momento della riconsegna occorre applicare i criteri stabiliti nell'art. 4. para 2(b), che, come già posto in rilievo, ipotizza tre diverse situazioni, e cioè

-il trasferimento della detenzione al ricevitore

-la messa a disposizione del ricevitore delle merci in conformità al contratto, alla legge o agli usi del porto di sbarco

-ovvero il trasferimento della detenzione ad un ente o altro terzo a cui, in conformità alla legge o ai regolamenti applicabili al porto di sbarco, le merci debbono essere consegnate.

Poiché lo sbarco di amministrazione in vigore in molti porti italiani deve essere fatto rientrare in questa terza situazione, la nuova normativa ha l'effetto di anticipare il momento della riconsegna, e così il momento della decorrenza della prescrizione, a quando le merci vengono dal vettore affidate ad una impresa di sbarco."

(15) London group of P & I, *Notice to members*, September 1992. str. 3.: "..... consider inserting into bills of lading (a clause) defining the point where the cargo is to be placed at the consignee's disposal."

(16) Grabovac, *Konvencija* str. 10.

(17) Tetley, *Marine* str. 779. "The *Hambourg Rules* solve the problem of the *Himalaya clause* at Art. 4. which extends the responsibility of the carrier from port to port, while Art. 10. holds the carrier responsible for the acts of the actual carrier who by the definition in Art. 1(2) would include the stevedore and the terminal agent."

Član 5 - Temelj Odgovornosti

Čl.5 st.1

1. VOZAR ODGOVARA ZA GUBITAK KOJI PROISTEČE IZ GUBITKA ILI OŠTEČENJA ROBE, KAO I ZA ZAKAŠNJENJE U PREDAJI, AKO JE DOGAĐAJ KOJI JE UZROKOVAO GUBITAK, OŠTEČENJE ILI ZAKAŠNJENJE NASTAO DOK JE ON ROBU DRŽAO KAKO JE ODREĐENO U ČL. 4. , OSIM U SLUČAJU AKO VOZAR DOKAŽE DA SU ON, NJEGOVI SLUŽBENICI ILI PUNOMOĆNICI PODUZELI SVE MJERE KOJE SU SE RAZBORITO MOGLE ZAHTIJEVATI RADI IZBJEGAVANJA DOGAĐAJA I NJEGOVIH POSLJEDICA.

Doktrina nije sasvim zadovoljna tekstem cijelog čl.5. u kojem su upotrebljena dva izraza u pogledu odgovornosti. U st.1. rečeno je " all measures that can reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences" a u st.4., 5., i 7. rečeno je "fault or neglect".

Vozar je odgovoran za:

**GUBITAK
OSTEČENJE
ZAKAŠNJENJE.**

Vozar odgovara temeljem pretpostavljene krivnje, ali se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se RAZBORITO mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja kao i eventualnih njegovih posljedica. ¹ Teret dokaza je prema tome na vozaru. ² Doktrina je kod toga jedinstvena. ³

*Istiće se da je Annex II, donesen konsensumom, što u praksi Ujedinjenih naroda ima određeni značaj**

Nije sasvim jasno da li vozar mora dokazati kumulativno za sebe i za svoje službenike i punomoćnike. To će vjerojatno ovisiti o okolnostima svakog događaja.

Poduzimanje svih mjera, vjerojatno je blizu pojmu due diligence, pažnji urednog broдача, no trebati će vidjeti sudsku praksu u tom pravcu. ⁴ Smatra se da je dužnost vozara zapravo stroža nego što je bila pod Haškim pravilima u pogledu seaworthiness, jer vozar mora dokazati da je brod bio seaworthy i tokom prijevoza, ⁵ a što nije trebao u režimu Haških pravila. ⁶

HAMP nema više izuzetih slučajeva.

Nema niti oslobodenje za nautičku krivnju.

Situacija u slučaju požara je donekle promjenjena.

Smatra se da HAMP rješava problem primjene Himalaya clause, jer čl.4. proširuje odgovornost vozara od luke do luke, a čl. 10. čini vozara odgovornim za djela

stvarnog vozača, a to temeljem čl. 1(2) bi uključivalo i stivadora i agenta na terminalu.⁷

Teret dokaza da su poduzete sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati je na vozaču.⁸

Ima prigovora doktrine u pravcu da nije jasno koji stupanj mjera mora dokazati vozač. Imajući mišljenja da se treba rukovoditi stavovima iz primjene čl. 20 Varšavske konvencije.⁹

Doktrina (barem u dijelu iz common law-a), smatra da "fundamental breaches, quasi deviations and rupture of the contract" bez obzira da li sa ili bez namjere da se počinji šteta, ili bezobzirno itd. ... (vidi čl. 8(1)) dovodi za vozača do gubitka obrane iz HAMP, ali naročito obrane da su poduzete sve mjere navedene u čl. 5(1), pravo na obavijest iz čl. 19. i rok zastare od dvije godine iz čl. 20. Vozač međutim zadržava ograničenje odgovornosti osim u slučaju namjere i sl. iz čl. 8(1).¹⁰

U pogledu zahtjeva teret dokaza je na oštećeniku koji mora dokazati zahtjev, a nakon toga vozač se mora opravdati, što znači da vozač mora dokazati uzrok jer je na vozaču dužnost da dokaže da su on, službenici i agenti poduzeli sve, kako je propisano u st.2.¹¹

Konačno vozač mora dokazati da potpada pod takav slučaj.¹²

Dio doktrine smatra da oštećenik mora dokazati da je pretrpio ekonomsku štetu, dakle nije dovoljno da dokaže da je šteta nastala.¹³

Ukoliko oštećenik ne dokaže razlog nastanka štete, pa ako razlog ostane nepoznat, a time i kada je vremenski nastao, manjka konstitutivni osnov odgovornosti vozača.¹⁴

Formulacija propisa je generalna, ali izuzetak je kod požara i prijevoza živih životinja.¹⁵

Iako u HAMP ne postoji izričita obaveza na due diligence u pogledu sposobnosti broda za plovidbu, ta je obaveza u stvari pokrivena propisom iz čl. 5(1). Dapače, ta obaveza iz čl. 5(1) ne postoji samo prije i na početku putovanja, nego i tokom putovanja. I za to je teret dokaza na vozaču.

Pošto ne postoji više u HAMP izuzetak u vezi greške u navigaciji i upravljanju brodom, i opet je teret dokaza na vozaču, kako je propisano u čl. 5(1).¹⁶

Doktrina smatra da je baš tekstom Čl. 5(1) zadržan, na izvjestan način, ekskulpacioni izuzetak prirodene ili skrivene mane, dokazom, kakav se traži u čl. 5(1).¹⁷

Također se smatra da su riječi "all measures that could be reasonably required"¹⁸ iz čl. 5(1) HAMP, vjerojatno manje stroge nego riječi "properly and carefully" iz čl. 3(2) Haških i Haških/Visby pravila.¹⁹

Činjenica je da HAMP, ne određujući više izuzetak zbog greške u navigaciji, sasvim mijenja sliku rasporedbe šteta na teretu, u slučaju sudara. Oštećenik bi dakle mogao zahtijevati naknadu u postotku odgovornosti prevažajućeg broda i drugog broda.

Vidi Dodatak II. uz HAMP.

HAMP nema propisa o odgovornosti vozača za neovisne poduzetnike.²⁰

Ovaj član pokriva i odgovornost za štete od znojenja robe.²¹

Upoređujući kakove bi rezultate imala na pojedini konkretan slučaj primjena Hamburških pravila, prema odlukama suda donesenim na osnovu Haških pravila, izgleda da u mnogim slučajevima ne postoje bitne razlike u rezultatima.

NESPOSOBNOST ZA PLOVIDBU

*Brod YAMATOGAWA*²², Brod je bio sagrađen 1980 sa specijalnim epicikličnim reduktorom, i 1985 je taj reduktor imao defekt, zbog greške u projektu. Reduktor je bio tako montiran da je inspekcija bila više nego teška, a osim toga bio je predviđen da radi bez inspekcije za cijelo vrijeme trajanja života broda. Prilikom inspekcije/klase 1984 reduktor nije bio pregledan. Sud je utvrdio da pregled nije bio detaljno izvršen, ali i to, da bi tek potpuno rastavljanje cijelog reduktora pokazalo grešku. Vozar je bio oslobođen. Izgleda da bi sud i po HAMP došao do iste odluke, jer je vozar dokazao da je on, njegovi službenici i punomoćnici poduzeli sve mjere koje se razborito mogu zahtijevati

U koliko bi se klasifikacioni zavod koji je vršio klasu, smatrao kao "independent contractor", izgleda da bi i po HAMP sud zauzeo isto stajalište, jer su inače vršeni pregledi od vozara bili razborito vršeni, samo ne ovom prilikom 1984, no sud je u odluci naveo i to da "the casualty would have occurred even if due diligence had been exercised.»

*U predmetu THE QUARRINGTON COURT*²³, brod je potonuo jer je nastala pukotina na cijevi dovoda goriva. Utvrđeno je da je cijev imala manu od kada je proizvedena. Strojari nisu mogli zatvoriti ventil, koji je bio pregledan godinu dana prije, i nije ga trebalo pregledavati nego samo svake 4 godine. Sud je odlučio da je upotrebljena dužna pažnja. I po HAMP bi ovisilo o tome da li su upotrebljene sve mjere koje se može razumno poduzeti i ako bi se utvrdilo da jesu, odluka bi bila ista.

*U predmetu FIREMAN'S FUND v. M/V VIGSNES*²⁴, brod je produljen u brodogradilištu. Stavljani su i novi pokrivači skladišta. Na dva kratka prethodna putovanja sve je bilo u redu. Na trećem brod je zapao u nevrijeme i voda je prodrila kroz pokrivače. Brod je bio oslobođen odgovornosti za štetu na teretu jer je upotrebio dužnu pažnju. Izgleda da bi i prema HAMP došlo do iste odluke, jer je utvrđeno da je izvršeno testiranje sa mlazom vode, koje je bilo uspješno.

*U predmetu GERBER and Co. v. THE SABRINE HOWALDT*²⁵, utvrđeno je da su pokrivači skladišta bili testirani i prije i poslije putovanja i da su bili ispravni, a da je do prodora mora došlo na putovanju zbog nevremena i "rada" pokrivača.

*U poznatom predmetu MUNCASTER CASTLE, smatra se da bi odluka ovisila o tome da li se radnici brodogradilišta smatraju vozarevi službenici ili punomoćnici.*²⁶ Taj problem nije jasan, pa tako ima raznih mišljenja.²⁷

*Moglo bi se reći da dužnost da se brod učini sposobnim za plovidbu i prijevoz tereta iz Haških pravila, odgovara u biti nepostojanju nemarnosti tj. da se zahtjeva da se to učini na način kakav bi upotrijebio jedan pažljiv kvalificirani čovjek.*²⁸

Sudske rješenja temeljene na Haškim/Visbi pravilima, mogu biti eventualno korištene.

Čl. 5. st. 2

ZAKAŠNENJE U PREDAJI NASTUPA
KADA SE ROBA NIJE PREDALA U LUCI
ISKRAJA, KOJA JE PREDVIĐENA U
UGOVORU O PRIJEVOZU MOREM, U ROKU
KOJI JE IZRIČITO UGOVOREN ILI, AKO
NEMA TAKVOG SPORAZUMA, U VREMENU U
KOJEM BI SE RAZBORITO MORALO
ZAHTIJEVATI OD JEDNOG UREDNOG
VOZARA, UZEVŠI U OBZIR SVE
OKOLNOSTI SLUČAJA.

Pošto je HAMP uveo odgovornost za zakašnjenje, ovdje se detaljno razrađuje kada nastupa zakašnjenje.

Unijet je element nejasnosti jer je upotrebljen izraz RAZBORITO za utvrđivanje datuma kada bi roba trebala biti predana u luci iskrcaja.²⁹

Nije jasno šta je šteta koja je nastala zbog zakašnjenja a šta zbog oštećenja (gubitka na kvaliteti i sl.) tereta.³⁰

Vidi i st.3. i čl. 6(l)(b).

Smatra se da je taj propis nederogabilan.³¹

Vozar ima sva prava na odbranu, kao i za svaki gubitak ili oštećenje.³²

Zakašnjenje se ne smatra devijacijom.³³

Doktrina smatra da će brodari/vozarati morati pažljivo postupati kod ugovaranja, kako u slobodnoj plovidbi, tako i u linijskoj.³⁴

Interesantno je da se doktrina nije bavila s problemom da li je ovaj propis kogentan ili dispozitivan. Naime, u voznim redovima linijskih brodara, a i u tzv. Position list, obično postoji napomena, da vozar pridržava pravo promjene voznog reda odn. kretanja brodova, bez obavjesti. Činjenica je da ulazak u luku, operacije ukrcaja i iskrcaja tereta i sl. ne ovise isključivo o vozaru, već i o luci, stivadorima, i sl.³⁵ čini mi se da čl. 23. ne dozvoljava takovu napomenu, jer takova napomena "...IZRAVNO ILI NEIZRAVNO MIJENJA ODREDBE KONVENCIJE. Mislim da će ova odredba o zakašnjenju stvarati teškoće u primjeni u praksi, odnosno stavljati će više nego težak teret dokaza na vozara temeljem čl. 5.st.l. Možda će zapovjednik morati upisivati u brodski dnevnik sve te okolnosti i dokaze, ili će ih morati skupljati brodski agent i čuvati u arhivu dok prođu rokovi zastare i sl.

U predmetu THE STRATHEWE³⁶ prevožen je teret bušćih garnitura iz Dubaya u Huston, Texas. Zbog rata na Falklandima, britanska je vlada rekvirirala brod, koji je skrenut na Maltu, teret prekrčan za Huston i u Hustonu je nađen manjak od dva komada. Odlučeno je da je vozar odgovoran za manjak, ali obzirom da je sve to bilo posljedica rekvizicije, odlučeno je da ima pravo na ograničenje odgovornosti. Teret je doduše pronađen nakon dvije godine, ali mu je vrijednost bila samo kao staro željezo. Po HAMP bi vozar odgovarao za zakašnjenje, pa bi odgovornost bila po čl. 6(l)(b) do dva i pol puta vozarina za ta dva komada.

U predmetu NANCY LYKES³⁷, teret je izgubljen sa palube, nakon skretanja u San Pedro po bunker. Sud je smatrao da je to "nerazumno skretanje". Vozar je proglašen za odgovornog i zbog devijacije nije imao pravo na ograničenje. Po HAMP bi brodar mogao proći bolje. I opet bi se radilo da li je poduzeto sve što se razumno moglo poduzeti. Skretanje u San Pedro bi učinilo vozara odgovornim samo onda ako bi se smatralo od strane suda da je to skretanje učinjeno "recklessly and with knowledge that.....loss would probably result." Tada bi po čl.8. izgubio i ograničenje.³⁸

U vezi mišljenja da nije jasno, u vezi zakašnjenja, kako se isto obračunava, smatra se da je to ostalo nerazjašnjeno, ali je izvršen pokušaj da se donekle objasni.³⁹

U doktrini je sporno da li su Haška pravila priznavala naknadu za zakašnjenje.⁴⁰

Vidi čl. 5(3); 6(l)(b).

čl.5. st.3

5. OSOBA KOJA JE OVLAŠTENA
ULOŽITI ZAHTEJEV (TUŽBU) RADI GUBITKA

ROBE MOŽE SMATRATI DA JE ROBA IZGUBLJENA, AKO NIJE BILA PREDANA KAKO SE TRAŽI PREMA ČL. 4 U ROKU OD 60 NEPREKIDNIH DANA NAKON ISTEKA VREMENA ZA PREDAJU U SKLADU SA ST.2. OVOGA ČLANA.

U pogledu zakašnjenja uvedena je i neoboriva pretpostavka u korist imaoca prava protekom 60 tekućih dana od dana određenog u st.2.

HAMP ne daju odgovor da li se u slučaju šteta na teretu, mogu zahtjevati "consequential loss of profits and expenses and reputation". Doktrina smatra da bi se to moglo zahtjevati, ako su ispunjeni bilo koji od dva uslova, koje je postavio slučaj Hadley v. Baxendale.⁴¹

Navodi se u literaturi da izgleda nije riješeno što ako se roba nađe nakon proteka roka.⁴²

Vidi čl. 5(2); 6(l)(b).

Čl. 5. st. 4

(A) VOZAR ODGOVARA :

(I) ZA GUBITAK ILI OŠTEĆENJE ROBE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI, KOJI SU UZROKOVANI POŽAROM, AKO TUŽITELJ DOKAŽE DA JE POŽAR NASTAO GREŠKOM (KRIVNJOM) ILI NEMARNOŠĆU VOZARA, NJEGOVIH SLUŽBENIKA ILI PUNOMOČNIKA;

(II) ZA TAKAV GUBITAK, ŠTETU ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI AKO TUŽITELJ DOKAŽE DA PROISTJEČU OD GREŠKE (KRIVNJE) ILI NEMARNOSTI VOZARA, NJEGOVIH SLUŽBENIKA ILI PUNOMOČNIKA; U PODUZIMANJU SVIH MJERA KOJE BI SE RAZUMNO MOGLE ZAHTIJEVATI PRI GAŠENJU POŽARA ILI IZBJEGAVANJU ILI SMANJENJU (UBLAŽAVANJU) NJEGOVIH POSLJEDICA.

(B) U SLUČAJU POŽARA NA BRODU KOJI ŠTETNO DJELUJE NA ROBU, AKO ZAHTIJEVA TUŽITELJ ILI VOZAR, MORA SE O UZROKU I OKOLNOSTIMA POŽARA PRISTUPITI PREGLEDU U SKLADU S POMORSKOM PRAKSOM, A JEDAN PRIJEPIS HAVARIJSKOG CERTIFIKATA BIT ĆE NA DISPOZICIJI VOZARU ILI TUŽITELJU KADA GA ZATRAŽE.

*Ovaj član određuje propise u vezi sa požarom.
Odgovornost vozara je u dva pravca:*

PRVI; određuje se za slučaj gubitka, oštećenja ili zakašnjenja kao posljedicu samog požara.

DRUGI; određuje se za slučaj gubitka, oštećenja ili zakašnjenja zbog toga što požar nije ugašen, ili izbjegnut, ili što šteta nije smanjena.

Iako je, kako je već rečeno, HAMP izostavio izuzete slučajeve, požar je ipak smatran nečim specifičnim, pa su doneseni i propisi u tom pravcu.⁴³

Ovim propisom otpada pretpostavka za odgovornost.⁴⁴

Vozaru je dovoljno dokazati da je događaj posljedica požara. Nakon toga na imaocu prava je teret dokaza o krivnji ili nemarnosti broдача. Međutim, ono što je novo i bitno, to je da broдар odgovara i za djela svojih službenika i punomoćnika.⁴⁵ Time je odgovornost vozara pooštrena.

Ipak u slučaju požara HAMP je blaži nego u ostalim slučajevima odgovornosti po HAMP.

Postavljaju se tri razjašnjenja u vezi sa požarom.

Prvo iz 5(4)(a)(i) slijedi da oštećenik mora dokazati da je požar nastao zbog "fault or neglect" na strani vozara.

Drugo da je vozar odgovoran zbog rada svojih službenika ili punomoćnika.

Treće da, nakon što je požar počeo, u smislu 5(4)(a)(ii), mora oštećenik dokazati da vozar, njegovi službenici ili punomoćnici nisu poduzeli sve razumne korake da se ugasi požar i da se izbjegne ili smanji šteta.⁴⁶

Ovo je težak teret dokaza koji pada na oštećenog koji najčešće ne raspolaže sa činjenicama.⁴⁷

Interesantan je propis u toč.b. u vezi sa vještačenjem. Ovaj je propis kritiziran.⁴⁸ Iako detaljan u jednom pogledu, nije ništa odlučeno o dokaznoj snazi takovog certifikata.⁴⁹

U predmetu THE GLADIOLA⁵⁰ požar je prouzrokovan jer je na cijev za gorivom bila stavljena loša zaptivka. Sud je to ocjenio kao manjak dužne pažnje da se brod učini sposobnim za plovidbu. Po HAMP bi se došlo do istog rezultata zbog greške i nemarnosti posade.

U predmetu TA CHI⁵¹ došlo je najprije do eksplozije u stroju i odmah zatim su eksplodirale boce sa kisikom i acetilenom, koje su bile izvan strojarnice ali blizu, kraj otvorenih vrata. Sud je našao da je vozar odgovoran zbog nepažnje. Do istog bi se došlo i po HAMP

U predmetu THE LESLIE LYKES⁵² zapalio se teret navodno zbog toga što je požar počeo u pamuku koji se je zapalio navodno zbog micanja čeličnih cijevi, koje su se u skladištu broда micale za vrijeme nevremena. Sud je oslobodio vozara jer je smatrao da je porijeklo požara nedokazano. Po HAMP bi se došlo do istog rezultata jer oštećenik nije dokazao grešku odn. nemarnost.

Može se reći da bi položaj vozara bio mnogo teži i zbog toga slabiji po HAMP u onim slučajevima gdje je utvrđeno da namještenici u uredu nisu bili nemarni, ali da su bili nemarni članovi posade. Jasno, pod pretpostavkom da sud smatra da su članovi posade "službenici i punomoćnici".

U predmetu CONSUMERS Co. v. KKK (The Venice Maru),⁵³ požar je počeo u ribljem brašnu. Teret je bio slabo složen, ali slaganje je kontrolirao nezavisni vještak. Vozar

je bio oslobođen, jer nezavisni vještak ne čini dio uprave. Po HAMP postavilo bi se pitanje da li je vještak "punomoćnik" vozača? Ovisno o tome bila bi odluka.

U predmetu THE COMPLAINT OF CALDAS⁵⁴, požar je nastao u kabini jednog člana posade. Vozač je oslobođen odgovornosti, jer se nije moglo dokazati da je član posade skrivio požar. Po HAMP morao bi oštećenik dokazati grešku ili nemar člana posade, da vozač bude odgovoran, inače bi odluka bila ista kao po Haškim.

Čl. 5. st. 5

5. U ODNOSU NA ŽIVE ŽIVOTINJE VOZAČ NE ODGOVARA ZA GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI KOJI SU POSLJEDICA POSEBNIH RIZIKA SVOJSTVENIH OVOJ VRSTI PRIJEVOZA. AKO VOZAČ DOKAŽE DA JE POSTUPAO PO SVIM POSEBNIM UPUTAMA KOJE MU JE DAO KRCATELJ U POGLEDU ŽIVOTINJA I DA BI SE, U OKOLNOSTIMA SLUČAJA, GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI MOGLO PRIPISATI TAKVIM RIZICIMA, PRETPOSTAVLJA SE DA SU GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI TAKO UZROKOVANI, OSIM AKO NEMA PROTUDOKAZA DA JE U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI, NASTALO KAO POSLJEDICA GREŠKE (KRIVNJE) ILI NEMARNOSTI VOZAČA, NJEGOVIH SLUŽBENIKA ILI PUNOMOĆNIKA.

Žive životinje su roba, pa HAMP regulira odgovornost za prijevoz istih.

Kao i kod požara, HAMP uzima u obzir posebnosti kod prijevoza živih životinja.

U pogledu odgovornosti dakle, postoji presumpcija da vozač ne odgovara za štete kod prijevoza živih životinja, ako dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje rezultat posebnih i specifičnih rizika povezanih sa prijevozom živih životinja. Dužan je dokazati i da je postupao po uputama krcatelja.⁵⁵

Imalac prava može nastupiti protudokazom.⁵⁶ Doktrina smatra da je na oštećenom teret protudokaza da vozač nije postupao ispravno.⁵⁷

Vozač odgovara i za svoje službenike i punomoćnike.

Čl. 5. st. 6

6. VOZAČ NE ODGOVARA, OSIM U SLUČAJU ZAJEDNIČKE HAVARIJE, KADA GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI NASTANU ZBOG PODUZETIH MJERA

ZA SPAŠAVANJE ŽIVOTA ILI ZBOG
 RAZBORITIH MJERA ZA SPAŠAVANJE
 IMOVINE NA MORU.

Različito je riješeno u pogledu spasavanja života i spasavanja imovine.

Spasavanje života isključuje odgovornost.

Spasavanje imovine isključuje odgovornost samo ako je spasavanje imovine poduzeto razborito.⁵⁸ Ocjena razboritosti će očitito ovisiti o svakom konkretnm slučaju.⁵⁹

Isključen je slučaj zajedničke b^varije.

U HAMP čl. 5(6) nema sankcije.⁶⁰

Doktrina smatra da geografska devijacija iz čl. 5(6) može vozaaru oduzeti pravo na obranu iz čl. 5(1), 20 i 5(4).⁶¹

Ostaće dakle odgovoran za devijaciju osim ako može dokazati uslove iz čl. 5(1) tj. da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve "mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica."⁶²

Doktrina upozoruje da se u pogleda spasavanja imovine na zapovjednika stavlja velika odgovornost.⁶³

Čl. 5. st. 7

7. AKO GREŠKA (KRIVNJA) ILI NEMARNOST VOZARA, NJEGOVIH SLUŽBENIKA ILI PUNOMOĆNIKA NIJE JEDINI UZROK NASTALOG GUBITKA, OŠTEĆENJA ILI ZAKAŠNJENJA U PREDAJI, VOZAR ODGOVARA SAMO ZA ONAJ DIO GUBITKA, OŠTEĆENJA ILI ZAKAŠNJENJA U PREDAJI, KOJI SE MOŽE PRIPISATI TAKVOJ GREŠCI (KRIVNJI) ILI NEMARNOSTI, UZ UVJET DA VOZAR DOKAŽE KOJI SE DIO GUBITKA, OŠTEĆENJA ILI ZAKAŠNJENJA U PREDAJI NE MOŽE PRIPISATI NJEGOVOJ ODGOVORNOSTI.

Propis rješava slučaj kada gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nisu posljedica samo jednog uzroka. U tom slučaju dolazi do, nazovimo je, podijeljene krivnje⁶⁴ ili nemarnosti, ali je na vozaaru teret dokaza koji se dio štete ne može pripisati njegovoj odgovornosti.⁶⁵

Ističe se da različiti pravni sistemi, imaju različita stajališta u pogledu zajedničke odgovornosti. U vezi sa time se ističe da je propis čl. 7. vrlo slabo koncipiran.⁶⁶

Ostaje nerazjašnjeno da li vozar mora dokazati samo stupanj krivnje ili nemarnosti ili, što je vjerojatnije, stupanj oštećenja robe koji se može pripisati nemarnosti treće strane.⁶⁷

Smatra se da je, u slučaju štete nastale zbog opasnosti mora i propusta dužne paznje u pravcu sposobnosti broda za plovidbu, vozar odgovoran za cijelu štetu, osim ako dokaže za koji je dio odgovoran.

Ovaj problem zajedničke odgovornosti za teret, može biti vrlo kompliciran u slučaju sudara, jer dok se odnos odgovornosti između brodova, može procijeniti, procjena štete na robu je mnogo teža.

Interesantan je stav doktrine, da se omjer može dokazivati tek nakon završenog postupka između stranaka sukrivih za odnosni događaj.⁶⁸

(1) *Luddeke C.F. & Johnson A., A guide.....str. 9. UNCTAD : "Art.5. adopts the principle of presumed fault or neglect. The carrier is liable for loss resulting from loss or damage to the goods or delay in delivery in respect of the goods if the occurrence causing the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in the care of the carrier, unless the carrier proves that he and his servants or agents took all measures which he could reasonably be required to take to avoid the occurrence which caused loss, damage or delay in delivery and its consequences."*

(2) Auchter G., *La Convention des nations-Unie European Transport Law, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 139 br. 179, gdje citira Richter-Hannes D., Neue Konvention uber Guterbeforderung zur See verabschiedet, Seewirtschaft 7/1978, 325: "Le fondement de la responsabilite du transporteur (art. 5-1) est celui d'une responsabilite pour la faute occasionnee, avec un renversement de la charge de la preuve. En cas de dommages, le transporteur a à etablir toutes les mesures que l'on pouvait raisonablement exiger en vue de les eviter et afin prevenir les consequences. Bien que ce texte contienne non seulement des criteres subjectifs mais aussi des criteres objectifs quant à l'examen de la responsabilite, il fut precise dans une Resolution annexee à la Convention que le principe de responsabilite retenu est celui d'une responsabilite fondee sur la faute ou sur en default de vigilance."*

(3) Filipović V. i Pallua E., *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 74: "St. 1. određuje da će vozar odgovarati za svaki gubitak i oštećenje robe kao i za zakašnjenje za čitavo vrijeme dok se roba nalazi u njegovom držanju. Da bi se oslobodio te svoje odgovornosti, na vozaru leži teret dokaza da su on, ili ljudi kojima se u svom poslovanju služi, poduzeli sve mjere koje bi se razborito mogle zahtijevati za izbjegavanje takvog događaja i njegovih posljedica. sada je na vozaru dokaz da je poduzeo sve mjere, i to ne samo on nego i njegovi ljudi, koje su potrebne ne samo prije i na početku putovanja, nego i tijekom čitavog putovanja do njegovog završetka."*

(4) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary, MCLQ 1979, 1.7: "The obligation to carefully and properly load, stow, care and discharge cargo of the Hague Rules art. III(2) is also to found in UNCITRAL at art. 5/1 but now the carrier has the burden of proof."*

(5) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary, MCLQ 1979, 1.7: "due diligence to provide a seaworthy ship still exists but not merely "before and at the beginning of the voyage" but at all times. This, too, is reasonable and realistic in a modern world."*

(6) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 10: "... obligation to exercise "due diligence" to provide "seaworthy" ship..... Although these concepts do not appear in the Hamburg Rules the real effect of the new regime is to retain the obligation albeit to a much more rigorous extent. Thus, to avoid liability the carrier will need to satisfy the burden of showing that he exercised due diligence to provide a seaworthy ship not merely at the beginning of the voyage but throughout the period of carriage."

(7) Tetley, *Marine* str. 779: "The Hamburg Rules solve the problem of the Himalaya *clause* at Art. 4. which extends the responsibility of the carrier from port to port, while Art. 10 holds the carrier responsible for the acts of the actual carrier who by definition in Art. 1(2) would include the stevedore and the terminal agent."

(8) Tetley, *Marine* str. 585

(9) Scapel C., *Les Reformes apportées par les Rèles de Hambourg à la Responsabilité du Transporteur Marittime, Dir. Mar. 1993, 321, str. 323 i sl.*

Cit. pisac navodi da se propis može tumačiti ekstenzivno, koju naziva a priori i na drugi način koji naziva a posteriori.

Prema načinu a priori, koji je zastupao Doyen Ripert, komentirajući Varšavsku konvenciju, vozar je jednostavno dužan dokazati da je postupao pažnjom dobrog oca porodice, dobrog vozara. Ovaj način pogoduje vozaru.

Primjena a posteriori je mnogo teža za vozara. Dakle šteta već postoji. Vozar će dakle biti prisiljen da utvrdi uzrok štete da bi mogao dokazivati da je poduzeo sve što zahtjeva propis. Iako na prvi pogled ne izgleda da se taj način bitno razlikuje od onog a priori, praktična razlika je velika. Dovodi naime, do toga da u svim slučajevima kada uzrok štete nije poznat, vozar odgovara. A tih slučajeva ima vrlo mnogo.

Za detaljniju razradu i podatke, vidi loc. cit. str. 325 do 332.

(10) Tetley, *Marine* str. 131.: "It follows therefore that fundamental breaches, quasi-deviations and rupture of the contract, (done with or without intent to cause loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably occur) still cause the carrier to lose the other defences of the Hamburg Rules, particularly the defence of having taken all reasonable measures at Art. 5, the right to notice at

Art. 19, and the two year delay for suit at Art. 20. In other words, the carrier would be insurer but could still rely on the package or kilo limitation unless there was the "intent" or recklessness described in Art. 8(1)"

(11) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 158 ukazuje na jednu nepubliciranu odluku Commercial Court, London od 12.12.1985, *Swiss Bank Corp. v. Brink's Mat Ltd*, Broj 649 u I.A.T.A. series.

Str. 160: "... the duty under Art. 5(1) is more demanding than in negligence That being so, however, it is confusing to observe in Art. 4(A) (II), dealt with in more detail above, the uncomfortable juxtaposition of the words "taking all measures that could reasonably be required" and the words "fault or neglect".

(12) Tetley, *Marine.....* str. 146.

Str. 368: "The carrier must prove occurrence or how the loss was caused in order to prove that it took all reasonable measures."

(13) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 189:* "L'avente diritto alle merci ha l'onere di provare l'esistenza di un suo danno dipendente da perdita o avaria o da ritardo nella riconsegna. Quindi, secondo convenzione non è sufficiente dimostrare la esistenza di una perdita o di una variazione alle merci, ma occorre anche dimostrare che tale perdita o avaria ha arrecato un danno economico alla persona che pretende il risarcimento; per cui non è sufficiente la legittimazione formale derivante dalla veste di ultimo portatore della polizza di carico, ma occorre dimostrare un interesse di sostanza. La disciplina della convenzione si avvicina quindi su questo punto a quella di common law secondo cui la legittimazione compete soltanto all'effettivo proprietario delle merci o a colui a rischio del quale le merci si trovavano durante il trasporto. Il reclamante ha poi l'onere di provare che l'evento che ha causato la perdita, il danno o il ritardo si è verificato durante il periodo di tempo in cui le merci erano a carico del vettore in base ai criteri stabiliti nell'art. 4.; egli quindi deve anzitutto individuare l'evento che ha determinato la perdita, il danno o il ritardo, con la conseguenza che ove la causa rimanga ignota, e pertanto il momento in cui essa si è verificata non possa essere individuato, viene mancare la prova del fatto costitutivo della responsabilità del vettore."

Bilješka (ĐI) : Praksa je kod nas smatrala da je dovoljna cesija imao prava u korist osiguratelja, za

tužbu, protiv vozara. Sudska praksa će pokazati, da li će se kod eventualne primjene HAMP, smatrati cesija kao dostatna ili će se eventualno morati postupati kao u common law zemljama, da se tužba podiže u ime imaoča prava, a u korist osiguratelja. To će možda ovisiti o tome da li će se HAMP smatrati kao *lex specialis* prema ZOO.

(14) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185*: "Il reclamante ha poi l'onere di provare che l'evento che ha causato la perdita, il danno o il ritardo si è verificato durante il periodo di tempo in cui le merci erano a carico del vettore in base ai criteri stabiliti nell'art. 4.; egli quindi deve anzitutto individuare l'evento che ha determinato la perdita, il danno o il ritardo, con la conseguenza che ove la causa rimanga ignota, e pertanto il momento in cui essa si è verificata non possa essere individuato, viene mancare la prova del fatto costitutivo della responsabilità del vettore."

(15) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 190*: "La diversa formulazione delle norme sussiste peraltro in casi in cui si ha una diversa distribuzione dell'onere probatorio, poiché mentre il principio generale posto nel para. 1. dell'art. 5 è quello secondo cui il vettore deve fornire la prova del suo comportamento conforme alla norma, nel para 4. in tema di danni da incendio e così anche nel para. 5. in tema di danni ad animali incombe al danneggiato la prova di un comportamento del vettore contrario alla norma."

(16) Tetley, *Marine* str. 410.

(17) Tetley, *Marine* str. 489: "Thus the exception of inherent vice or hidden defect of the Hague Rules and Hague/Visby Rules is retained in the Hamburg Rules."

(18) Bauer R.G., *Conflicting* str. 55: "The words "that could reasonably be required" leave much room for the lawyers to argue and the courts to decide particular cases."

(19) Tetley, *Marine* str. 550.

(20) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* str.: "The Convention does not specify how independent contractors are to be dealt with. It therefore remains

uncertain whether the new rules will displace the liability hitherto imposed upon the carrier for damage caused by negligence of an independent contractor employed by him. (12)

(12) The Muncaste castle /1961/ A.C. 807.

(21) Tetley, *Marine* str. 923.

(22) The Yamatogawa /1990/ 2 Lloyd's Rep. 39, prema Bauer R.G., *Conflicting* str. 57.

(23) The Quarington Court, 1941 AMC, 1234 (2d Cir. 1941) prema Bauer R.G., *Conflicting* str. 59.

(24) Fireman's Fund Ins. Co. v. M/V Vigsnes, 1986 AMC 1899 (11 th Cir. 1986) prema Bauer R.G., *Conflicting* str. 59.

(25) Gerber and Co. v. The Sabrina Howaldt, 1971 AMC 539 (2d Cir. 1971)

(26) Bauer R.G., *Conflicting* str. 60.:
"Under the Hamburg Rules, an issue could be raised as to who are the carrier's "servant or agents". Are shipyard workers "agents"? The carrier might persuade a court that employees of a repair yard are NOT its "servants or agents". If the court looks for precedent under due diligence cases, it will probably decide these two situations in the same way, i.e., no liability for the negligence of a shipbuilder's workman, but liability for the negligence of a ship repairer's workman. In either case it must be decided whether "all measures that could be reasonably be required" were taken by the owner. Selection of a reputable yard might be enough."

(27) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, Dir. Mar. 1978, 185, 189:
"Peraltro, mentre oggi vige in molti ordinamenti il principio della così detta "non delegabilità" dell'obbligo di rendere la nave navigabile, cosiché il vettore risponde anche delle colpe degli ausiliari esterni, l'opposto principio sembra essere adottato nel para 1. del art. 5, in quanto questo prevede che il vettore può esonerarsi da responsabilità con la prova di un comportamento secondo norma suo e dei suoi dipendenti o preposti, e non anche con la prova di analogo comportamento da parte di ausiliari esterni, di cui esso si avvalga per rendere la nave navigabile."

(28) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str.

163: "It is clear on the other hand, that the duty to use due diligence to make the ship sea and cargo worthy does equiparate with an absence of negligence and that the examination required is such that a reasonably careful man skilled in the particular matter would make. (42)

(42) *Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam /1962/ 1 Lloyd's Rep. 539 (Q.B. 1962).*

(29) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 11: "To determine what is a "reasonable time" the Convention lays down a test that is both objective and subjective. Objective in that the time for delivery is judged by reference to what would be "reasonable to require of a diligent carrier"; subjective, in that the court should gave "regard to the circumstances of the case".

(30) Tetley, *Commentary* str. 9.: "... The law is not clear as to what is due to delay and what is due to deterioration of cargo. The result is that claimant's rights for delay are less than under the Hague Rules while the new law is complicated and obscure."

(31) Grabovac, *Konvencija* str. 18.

(32) Bauer R.G., *Conflicting* str. 57.

(33) Bauer R.G., *Conflicting* str. 57: "A delay is not considered a "deviation" depriving carrier of defence."

(34) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 75*: "Brodari u slobodnoj plovidbi morat će s obzirom na postojeće odredbe u HAMP vrlo precizno u svojim teretnicama ugovarati realne rokove za dovršenje ugovorenog prijevoza. Linijski brodari morat će također biti vrlo oprezni prilikom sastavljanja vozni redova plovidbe da ne bi došli u situaciju da odgovaraju zbog zakašnjenja."

(35) Notorno je da u nekim lukama vozar iako zatraži određeni broj "ruka" za komercijalne operacije, ne može ih odobriti, jer postoji manjak radne snage ili je u luci tzv. congestion.

Možda bi se mogao spomenuti i problem "arrived ship", koji bi mogao imati utjecaja na problem zakašnjenja.

(36) *Sedco Inc. v. The Dtrathewe 1986 AMC 2801 (2d Cir. 1986)* prema Bauer R.G., *Conflicting* str. 63.

(37) *GENERAL ELECTRIC Co. . V. s.s. NANCY LYKES,*

1983 AMC 1947 (2d Cir. 1983) prema Bauer R.G.,
Conflicting str. 63.

(38) Bauer R.G., Conflicting str. 64.:
"Under the facts of *The Nancy Lykes* it would be a long stretch for a court to hold that the call for bunkers was made with knowledge that loss of cargo would probably result."

(39) Tetley, *Commentary* str. 15. "The question of delay and deterioration was so left in doubt that the U.S. delegation, after failing to amend the Article, hoped to bind judicial interpretation in the future by reading the following statement into the record.

At discussion on delay damages in the Chairman's Consultative Group the question was raised about the problem of carrier liability for physical deterioration or wasting of the cargo caused by delay. The opinion was given in that Group that the expressions in Art. 5 "The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to goods as well as from delay in delivery" covers physical deterioration of the cargo caused by delay".

(40) Jakaša, *Sistem III/2*, str. 17., br. 258. "Ne bi se mogli složiti sa mišljenjem da konvencija ne regulira pitanje zakašnjenja." Vidi i fusnotu br. 64 str. 17. kod Jakaše: "U našoj literaturi se zastupa i stajališta da se odredbe konvencije odnose i na zakašnjenje. Tako na pr. Tomašić, *Odgovornost broдача za štetu na teretu i osiguranje*, *Osiguranje i privreda* 12/1969, Ivošević, *Odgovornost*, str. 97. Vidi i Pallua, "O nekim pitanjima odgovornosti broдача", *Ugovori*, str. 163.

(41) Tetley, *Marine* str. 337.

Str. 320: "The two rules of *Hadley v. Baxendale* have been followed by the courts of many nations (5) and may be summarized as follows:

Damages for breach of contract of carriage are therefore those:

(i) damages which arise naturally i.e., damages which arise naturally from the breach or which, at the time contract was made, the carrier knew or should reasonably be expected to have known would arise from a breach.

(ii) damages which arise from special circumstances i.e., damages which arise from special circumstances communicated to the carrier at the time of making the contract."

/Hadley v. Baxendale, (1854) 9 Ex. C.R. 341; 156 E.R. 145./

(42) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 11: "Other conventions have dealt with this problem. For example, art. 30 of the CIM provides that in such a case the consignee may insist upon delivery after repayment of the compensation already made by the carrier."

(43) Bonnaud J., *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime*, *Dir. mar.* 1993, 302, str. 303: "C'est dire de façon différente - le Doyen Rodière a parlé de "l'évidente stupidité de la rédaction" - la meme chose que la Convention de Bruxelles qui précise": vidi čl. 4. st. 2. toč. (b) *Haških pravila 1924.*

(44) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, *Dir. Mar.* 1978, 185, 190: "La diversa formulazione delle norme sussiste peraltro in casi in cui si ha una diversa distribuzione dell'onere probatorio, poiché mentre il principio generale posto nel para. 1. dell'art. 5 è quello secondo cui il vettore deve fornire la prova del suo comportamento conforme alla norma, nel para 4. in tema di danni da incendio e così anche nel para. 5. in tema di danni ad animali incombe al danneggiato la prova di un comportamento del vettore contrario alla norma."

Str. 192 "..... in questo caso si ha una inversione dell'onere probatorio, in quanto incombe al reclamante la prova che l'incendio è stato causato da colpa del vettore o dei suoi dipendenti o preposti, ovvero la prova di una loro colpa nella adozione delle misure che potevano essere ragionevolmente richieste per estinguere l'incendio ed evitarne o mitigarne le conseguenze."

(45) Bonassies P., *La responsabilité du transporteur maritime*, *Dir. mar.* 1989, 962: ".... la faute d'un simple préposé empêchera le transporteur de se prévaloir du cas excepté d'incendie."

(46) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, *MCLQ* 1979, 1.9.: "The Hamburg fire exception is another example of favouring the negligent party and also requiring the party without the evidence to make the proof."

(47) Tetley, *Marine* str. 147, 429.

(48) Bonnaud J., *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et*

Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir. mar. 1993, 302, str. 304: "Le Doyen Rodière a souligné, en des termes très durs, cette inutilité: "Pour couronner ce fatras de sottises, le guide-ane que constitue les règles, ajoute sous lettre (b), qu'on pourra mener une enquête sur incendie Enforcer une porte ouverte après avoir édifié des chicanes pour y accéder, est une singulière manière de légiférer....."

(49) Luddeke C.F. & Johnson A., A Guide ... str. 11: "The Convention does not say what weight is to be attached to the report."

(50) Sunkist Growers v. Adelaise Shipping, 1979 AMC 2787 (9th Cir. 1979), cert. denied, 444 U.S. 1011, 1980 AMC 2102 (1980).

(51) 1982 AMC 1710 (2s cir. 1982).

(52) Westinghouse Elec. Co. v. m/v Leslie Lykes 1985 AMC 247 (5th cir. 1984), cert. denied 1985 AMC 2400 (1984).

(53) 1943 AMC 1209 (1943)

(54) 1973 AMC 1243 (E.D. Pa.) 1972.

(55) (V. Filipović i E. Pallua): Komentar Hamburških pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl., str. 76.

(56) Luddeke C.F. & Johnson A., A Guide... str. 11: "The carrier remains liable, however, if it is proved that all or part of the loss, damage or delay resulted from his fault or negligence or that of his servant or agents."

(57) Berlingieri F., La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. mar. 1978, 185, 190: "La diversa formulazione delle norme sussiste peraltro in casi in cui si ha una diversa distribuzione dell'onere probatorio, poiché mentre il principio generale posto nel para. 1. dell'art. 5 è quello secondo cui il vettore deve fornire la prova del suo comportamento conforme alla norma, nel para 4. in tema di danni da incendio e così anche nel para. 5. in tema di danni ad animali incombe al danneggiato la prova di un comportamento del vettore contrario alla norma."

(58) Tetley W., The Hamburg Rules - A Commentary, MCLQ 1979, 1, 14.: "There is no longer other "reasonable deviation" as existed in the Hague Rules while in order

to save property the measures must now be reasonable.”

(59) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 154 i sl.: “..... attempted life salvage, whether reasonable or unreasonable, carrier has with it complete immunity from liability for resulting cargo damage.”

(60) Tetley, *Marine* str. 130: “There is however no sanction mentioned in Art. 5(6) of Hamburg as there is in Art. 4(4) of the Hague and Hague/Visby Rules.”

(61) Tetley, *Marine*str. 755: “Geographic deviation beyond the bounds of art. 5(6) and the other fundamental breaches, even without the “intent” or recklessness of art. 8(1), could deprive the carrier of the other defences under the contract or under the convention. The carrier would therefore lose the “all measures that could be reasonably be required” defence of art. 5(1), the delay for suit defence of art. 20, and the benefit of art. 5(4) in respect of fire. The carrier would therefore be liable as the insurer.”

(62) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* ... str. 12.

(63) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 77.*: “..... tom se odredbom nameće zapovjedniku neobično velika odgovornost u odlučivanju kakvo spasavanje imovine je razborito a kakvo nije, pogotovo onda kada se spasavaju i ljudski životi. Poznato je da Konvencija o spasavanju i pružanju pomoći na moru od 1910 u čl. 11. propisuje dužnost zapovjednika broda da spasava ljudske živote na moru, a da čl. 8. Konvencije o sudaru brodova od 1910 propisuje da je zapovjednik broda u sudaru dužan pružiti pomoć ne samo posadi i putnicima, nego i brodu s kojim se sudario. Pri tome se ne može ni vršiti ocjena ekonomske opravdanosti spasavanja broda s kojim se zapovjednikov brod sudario. Poznato je da se rijetko pojavljuju slučajevi da se radi samo o spasavanju ljudi, a da se istovremeno ne postavi i pitanje spasavanja imovine..... Međutim, *Hamburška pravila* nameću vozaču odgovornost za promašenu procjenu razboritosti spasavanja imovine koju vrši zapovjednik.”

(64) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 78*: “St. 7. bavi se slučajem podijeljene krivnje pa određuje da će vozač i njegovi ljudi kojima se u svom poslovanju služi odgovarati samo u omjeru svoje krivnje. Međutim, na

vozaru leži teret dokaza o tome da postoji druga odgovorna osoba kao i omjer u kojem ta osoba odgovara za nastali gubitak, štetu ili zakašnjenje."

(65) Tetley, Marine str. 315:
 "Thus, if a peril of the seas and failure to exercise due diligence to make the vessel seaworthy are the causes of the damage, the carrier is responsible for the entire loss unless he shows what portion of the damage was due to a peril."

Vidi i Tetley, Marine str. 329.

(66) Luddeke, C.F. & Johnson A., A Guide ... str. 12.: "Art. 5.7 is an example of poor draftsmanship, which, in view of the article's potential importance is regrettable."

(67) Luddeke, C.F. & Johnson A., A Guide ... str. 12.

(68) (V. Filipović i E. Pallua): Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 78: "Taj omjer će se moći utvrditi tek nakon završenog postupka između stranaka sukrivih za odnosni događaj."

Bilješka: Ovo bih shvatio, da nakon, recimo sudara, oštećenik u vezi tereta, tuži vozara koji je prevezio teret, ex contractu. Između vozara (?) (što ako je brod vlasništvo stvarnog vozara a oštećenik tuži vozara? - vidi čl. 10. st. 4.) i drugog broda (brodara, vozara ili možda stvarnog vozara?) vodi se spor o postotku odgovornosti za sudar. Tek kada se taj omjer utvrdi može se odrediti omjer sukriivnje za teret?

Možda bi se mogao koristiti i propis iz ZPP o obavijesti trećega o sporu? Sumnjam da bi tužba na utvrđenje bila moguća, što bi moglo ovisiti o stavu suda da li se radi o pravnom odnosu ili ne.

Svakako zanimljivo pitanje.

Ueland S., Regole di Amburgo, SKULD, 1992, Venezia, str. 48: "Per esempio, carica di automobili nuove e molto costose, del valore complessivo di molti milioni di US \$, affonda a seguito di collisione, con tutto il carico. La nostra nave e' responsabile al 100 %. Molto probabilmente non ci sarebbe alcun risarcimento in un paese Hague/Visby e resiracimento e' pieno invece in un paese che adotta le Regole di di Amburgo....."

Član 6 - Granice odgovornosti**Čl.6. st.1**

1. (A) ODGOVORNOST VOZARA ZA GUBITAK KOJI PROISTJEČE IZ

GUBITKA ILI OŠTEĆENJA ROBE U SKLADU S ODREDBAMA ČL.5. OGRANIČENA JE NA IZNOS KOJI ODGOVARA 835 OBRAČUNSKIN JEDINICA PO KOLETU ILI DRUGOJ JEDINICI TERETA ILI 2.5 OBRAČUNSKIH JEDINICA PO KILOGRAMU BRUTO TEŽINE (MASE) IZGUBLJENE ILI OŠTEĆENE ROBE, PREMA TOME KOJI JE OD TIH IZNOSA VIŠI.

(B) ODGOVORNOST VOZARA ZA ZAKAŠNJENJE U PREDAJI U SKLADU S ODREDBAMA ČL.5. OGRANIČENA JE NA IZNOS KOJI ODGOVARA DVA I POL PUTA VOZARINE KOJA SE PLAĆA ZA ZAKAŠNJELU ROBU. ALI NE MOŽE PREKORAČITI CJELOKUPNU VOZARINU KOJA SE PLAĆA PREMA UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE MOREM.

(C) UKUPNA ODGOVORNOST VOZARA NEĆE NI U KOM SLUČAJU NA TEMELJU PODSTAVKA (A) I (B) OVOGA STAVA PRIJEĆI GRANICU KOJA BI SE UTVRDILA PREMA PODSTAVKU (A) OVOG STAVA U SLUČAJU POTPUNOG GUBITKA ROBE U VEZI S KOJOM JE TAKVA ODGOVORNOST NASTALA.

*Stavlja se prigovor u doktrini u pravcu da naslov "Granice odgovornosti" nije ispravan, jer se radi o granicama naknade za štete.*¹

ad (a)

*Jedno od najspornijih problema u Haškim pravilima a i u mnogim zakonima, je bilo pitanje koleta, jedinice, tj. mjere za određivanje granice odgovornosti. Obzirom da niti HAMP nisu dala pojašnjenja za pojmove koletu i jedinica, a u tom pogledu postoji vrlo obimna, ali ne i jedinstvena sudska praksa, najvjerojatnije JE da će sudovi slijediti dosadanju praksu.*²

HAMP su ostavile i pojam koletu i pojam jedinica i kilogram. Ostala su i prava vučenja (S.D.R.) iz Protokola 1979. Točka (a) govori samo o gubitku i oštećenju. Zakašnjenje je ostavljeno za točku (b).

Kao jedinica smatra se "shipping unit" .³

Između dva kriterija, primjenjuje se onaj koji je viši t.j. onaj koji je povoljnije za oštećenog.⁴

Vidi Čl. 26.

Tvrđi se u literaturi da je iznos ograničenja, koji se praktički koristi od stupanja na snagu Protokola 1968, najčešće veći od vrijednosti robe.⁵

ad (b)

Za zakašnjenje, ograničenje je povezano sa vozarinom, koja je ograničena na DVA I POL PUTA. Ne može prekoračiti cjelokupnu vozarinu koja se plaća prema ugovoru.⁶

Primjeniti će se iznos koji je manji.⁷

Klauzula kojom se vozar oslobađa odgovornosti za zakašnjenje je ništava i bez učinka.⁸

Doktrina smatra da će biti slučajeva kada će iznos naknade biti niži nego po Haškim pravilima, te da HAMP više ograničava odgovornost od Haških.⁹

ad (c)

Određuje se ukupan iznos naknade, za gubitak, štetu i zakašnjenje, koji ne može prijeći granicu iz točke (a).¹⁰

Vidi čl. 8(1) za gubitak prava na ograničenje. Vidi čl. 26; 5(2); 5(3).

Čl. 6. st. 2

2. RADI UTVRĐIVANJA
(IZRAČUNAVANJA) KOJI JE IZNOS VIŠI U
SKLADU SA ST.1 (A) OVOG ČLANA,
PRIMJENJUJU SE OVA PRAVILA :

(A) KADA SE KONTEJNER, PALETA ILI
SLIČNA PRIJEVOZNA NAPRAVA UPOTRIJEBI
ZA SMJEŠTAJ (SKUPLJANJE) ROBE,
KOLETO ILI DRUGE JEDINICE TERETA
NABROJENI U TERETNICI, AKO JE IZDANA,
ILI INAČE U NEKOJ DRUGOJ ISPRAVI KOJA
DOKAZUJE POSTOJANJE UGOVORA O
PRIJEVOZU MOREM, KAO PAKIRANI U
TAKVOJ PRIJEVOZNOJ NAPRAVI SMATRAJU
SE KOLETOM ILI JEDINICOM TERETA, OSIM
U PRIJE NAVEDENOM SLUČAJU ROBA U
TAKVOJ PRIJEVOZNOJ NAPRAVI SMATRA
SE KAO JEDNA JEDINICA TERETA.

(B) U SLUČAJEVIMA U KOJIMA JE

PRIJEVOZNA NAPRAVA SAMA IZGUBLJENA ILI OŠTEĆENA, OVA PRIJEVOZNA NAPRAVA. AKO NIJE VLASNIŠTVO VOZARA, ILI JE INAČE VOZAR MIJE PRIBAVIO, SMATRA SE POSEBNOM JEDINICOM TERETA.

Pokušano je u ovom propisu raščistiti način izračunavanja naknade u. smislu st.l.(a).

ad (a)

Broj koleta ili jedinica koji se nalaze u prijevoznoj napravi i taj je podatak naveden u teretnici i sl., smatra se svako za sebe kao koletu odn. jedinica.

Ako nije ispunjen taj zahtjev, roba u takvoj prijevoznoj napravi smatra se jedna jedinica tereta.

Obzirom da je navedeno da podatak može biti i u "nekoj drugoj ispravi...." znači da teretnica nije isključiva isprava u kojoj to može biti naznačeno . Kao primjer navodi se "shipping note" ili "Booking Note" ili slično.

Očito je da primatelj mora imati takav dokumenat, ako ga želi koristiti. Ovo bi moglo dovesti do poteškoća. Primatelju neće uvijek biti lahko doći do, recimo, Booking Note ili druge isprave.

ad (b)

Sama naprava smatra se posebnom jedinicom tereta, pod uslo-vom da nije vlasništvo vozara ili je vozar nije pribavio. Drugim riječima, kada je krcatelj nabavio kontejner i sl. (prijevoznju napravu), tada se smatra posebnom jedinicom tereta i to doktrina ocjenjuje kao jedan veliki napredak.¹¹

OPĆENITO.

U vezi problema jedinice, dat je slijedeći primjer:

The package rules may be summarised thus:

(a) Where the bill of lading enumerates the contents of the container or pallet, each package or other shipping unit is one shipping unit:

e.g. 1 container containing 106 packages == 106 shipping units.

(b) Where the bill of lading does not enumerate the contents of the container or pallet, the container or pallet is one shipping unit:

e.g. 1 container containing general cargo == 1 shipping unit

(c) Where the bill of lading enumerates the contents of the container or pallet in general terms:

e.g. 1 container containing 7 items of general cargo == 7 shipping units.

(d) Where the bill of lading enumerates the contents of the container as partly packages and partly general cargo, each of the packages is one shipping unit and the general cargo is one shipping unit:

e.g. 1 container containing 7 packages and some general cargo = 8 shipping units.¹²

Gornje primjere, mislim, da treba nadopuniti u pravcu, da ukupan broj "shipping unit" ovisi i o tome da li je kontejner vlasništvo vozaara ili ga je vozar inače pribavio. (Vidi toč. (b).)

U slučaju t.zv. "container groupage" kada špediter stavi više pošiljaka u jedan kontejner, špediter postaje krcatelj, i on daje informacije vozaru za sastav teretnice. Često se tada stavlja napomena "Said to containnumber of packages". Smatra se da takav upis neće sprječavati vozaara da dokazuje protivno, niti za odnos između vozaara i krcatelja, niti između vozaara i treće osobe na koju je teretnica prenesena, ako su zadovoljeni uslovi iz čl. 16, od strane vozaara.¹³

Čl. 6. st. 3

3. OBRAČUNSKA JEDINICA JE
OBRAČUNSKA JEDINICA KOJA JE SPOMENUTA
U ČL. 26.

Obračunska jedinica je ona navedena u Čl. 26, Vidi čl. 26.

Čl. 6. st. 4

4. SPORAZUMOM IZMEĐU VOZARA I
KRCATELJA MOGU SE ODREDITI GRANICE
ODGOVORNOSTI KOJE PREKORAČUJU
GRANICE NAVEDENE U ST. 1.

Ostavljena je mogućnost da stranke mogu povisiti granice navedene u st.1., dakle propis je ostao relativno kogentan.

U praksi to znači da stranke mogu ugovoriti viši iznos i da vozar odgovara do tog iznosa, ali ne preko stvarne štete. Navodi se u dotrini da sporazum mora biti izričit.¹⁴ Doktrina smatra da bi obzirom na ovaj propis i čl. 23(2) t.zv. "invoice value clause" bila važeća.¹⁵

Smatra se da povećanje odgovornosti iz čl. 6(4) i 23(2) ne treba biti navedeni u teretnici, ali u doktrini ima i drugačijih mišljenja.¹⁶

Pitanje je da li se ovaj propis uopće ikada koristi.¹⁷

1) *Bonnaud J., Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir. mar. 1993, 302, str. 311: "Ce n'est pas la responsabilité qui est limitée mais l'indemnité de réparations due par suite de cette responsabilité."*

(2) Aucter G., *La Convention des nations-Unie European Transport Law, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 234 br. 298: "Il est vraisemblable que la jurisprudence dégagée sur les notions de colis ou d'unité de la Convention de Bruxelles 1924, continuera à être utilisé pour expliquer ces memes notions dans l'interprétation de l'article 6-1 Règles de Hambourg. Mais il faut remarquer que cette jurisprudence n'est pas bien nette; elle est parfois hésitante lorsqu'il s'agit, dans certain cas d'espèce, de dire si l'on est ou non en présence d'un colis ou d'une unité."*

Bilješka: za sudsku praksu vidi Ivković, *Haška Visbi pravila, Priručnik, čl. 4. st. 5-1*

(3) Berlingieri F. *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 193: "L'adozione della "shipping unit"" in luogo della "freight unit" e la previsione, in difetto di elencazione in polizza del contenuto del container o pallet, che l'uno o l'altro costituiscono la shipping unit ha nella nuova convenzione, così come del resto con il Protocollo del 1968, una rivelanza inferiore poiché sussiste l'alternativa tra applicazione del limite per collo o per shipping unit e per chilogrammo; con la conseguenza che nel caso di unità di caricazione di notevole valore (si ricordano i casi, esaminati della giurisprudenza, di un trattore e di uno yacht) verrà applicato il limite per chilogrammo."*

(4) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 79: "..... između ta dva kriterija bira se uvijek više ograničenje, tj. ono koje je povoljnije za oštećenoga."*

Bonnaud J., *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir. mar. 1993, 302, str. 312: "...la limite la plus élevée étant applicable (art. 6-1 (a))."*

(5) Bonnaud J., *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir. mar. 1993, 302, str. 319: "..... lors que le protocole de 1968 est applicable, cette limite se trouve le plus souvent supérieure à la valeur de la marchandises, à tel*

point que certains jeunes maritimes n'ont plus le réflexe des anciens, qui consistait à calculer d'abord cette limitation.⁵

5 E. Spitz (Directeur du contentieux de Sea Land Services): "... je traite environ 30.000 demandes d'indemnité pour perte ou avarie des marchandises en moyenne par an et je peux vous dire que la question de la limite des 500\$ par colis, se pose très rarement."

(6) Bonnaud J., *Les réformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime*, Dir. mar. 1993, 302, str. 316: "C'est dire que lorsque toutes les marchandises figurant sur un même connaissement seront en retard, ce qui est souvent le cas, la limitation de réparation sera limitée au fret lui-même, sans coefficient multiplicateur."

(7) London group of P & I, Notice to members, September 1992. str. 4.: "Liability for delay is limited to two and a half times the freight for the goods delayed, or the total freight payable under the contract of carriage, whichever is lower. However such liability cannot exceed that, which would have been payable had the entire cargo been lost."

(8) Tetley, *Marine* str. 331: "Hamburg Rules at art. 5(2) and art. 6(1)(b) specifically permit damages for delay."

(9) Bonnaud, J., *Les réformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime*, Dir. mar. 1993, 302, str. 317: "En réalité, les Règles de Hambourg sont plus limitatives que la Convention de Bruxelles modifiée car ne supprimant le mot "ou les concernant" elles ne peuvent s'appliquer qu'aux pertes, dommages ou retard alors que la Convention de Bruxelles pouvait s'appliquer également à des préjudices ayant d'autres objets: frais de reclassement de marchandises (mal classées), frais exceptionnels de déchargement ou de déchargement, frais de remplacement et de douane, par exemple."

(10) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* ...str. 13: "Pursuant to art. 6.1(c), the total liability of the carrier for loss, damage and delay in delivery may in no case exceed the maximum limit for the total loss of goods under art. 6.1(a)."

(11) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str.

155; Tetley, *The Hamburg Rules, a Commentary* /1979/ 1 LMCLQ 1,8.

(12) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 14

(13) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 14: "... state that container is "said to contain" a number of packages. Such a statement will not create an estoppel as between the carrier and the shipper nor as between the carrier and a third party to whom the bill of lading has been transferred if the requirements of art. 16 have been complied with."

(14) Tetley W., *A Commentary*, str. 13.: "By art. 6(4) a value inserted in a bill of lading does not increase the liability of the carrier, as was the case under the Hague Rules, unless there has been a specific "agreement" to substitute that value for the limitation maximum of the Convention. This suggests a complicated practice and procedure which is not outlined in the Rules."

(15) Tetley, *Marine* str. 332: "The invoice value clause in the bill of lading which surrendered rights and increased the liability of the carrier should have been held to be valid under sect. 1305 /COGSA/ (See also arts. 6(4) and 23(2) of the Hamburg Rules)."

NB: Prema ovoj klauzuli smatra se da bi u slučaju štete vozar trebao platiti iznos cijele fakture, bez obzira na veličinu štete, dakle, ako bi i šteta bila ispod fakturnog ukupnog iznosa.

Protivan stav je zauzeo sud u predmetu *A.L. Holden v. S.S. Kedanl Fish* 262 F. Supp. 862, 1967 AMC 327 (E.D. La. 1966); *aff'd* 395 F.2d 910, 1968 AMC 2080 (5 Cir. 1968).

(16) Tetley, *Marine* str. 337: "In contrast to the Hague/Visby requirements, the increase need not be stipulated in the bill of lading."

Ali: Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 14: "Article 6.4 enables the shipper and the carrier to agree to higher levels of limitation than those provided by art. 6.1. Art. 15 further provides that such an agreement must be recorded in the bill of lading, although the effect of a failure to comply with art. 15 is unclear. It is submitted that such an omission will not nullify the agreement between the shipper and the carrier. The position of the actual carrier is dealt with in art. 10.3.

(17) Bonnaud J., *Les reformes apportées par les*

Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir. mar. 1993, 302, str. 313: "Je n'ai jamais rencontré de connaissance prévoyant une limite de réparations supérieure à celle prévue par les textes."

Bilješka: Tek kada sam pročitao gornju konstataciju, postao sam svjestan da niti ja nisam nikada vidio teretnicu sa klauzulom o povećanju naknade preko propisane. Bilo bi interesantno naći jednu i prikazati je.

Član 7 - Primjena na izvan ugovorne zahtjeve**Čl.7. st.1**

1. PRIGOVORI O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI PREDVIDENI U OVOJ KONVENCIJI PRIMJENJUJU SE NA SVAKU TUŽBU PROTIV VOZARA ŠTO SE TIČE GUBITKA ILI OSTEĆENJA ROBE NA KOJU SE ODNOSI UGOVOR O PRIJEVOZU MOREM, A ISTO TAKO I NA ZAKAŠNENJE U PREDAJI, BEZ OBZIRA NA TO ZASNIVA LI SE TUŽBA NA UGOVORU ILI NA IZVANUGOVORNOJ ODGOVORNOSTI.

Nije bitna osnova za naknadu odn. tužbu, bez važnosti je dakle da li se zasniva na ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti.

To se odnosi i za slučaj zakašnjenja.

Propis govori o tužbi, međutim očito je da se propis mora primjeniti i na zahtjeve koji se rješavaju bez tužbe.¹

Prigovor o ograničenju može se staviti i u slučaju izvanugovornog osnova za štetu, i na taj prigovor imaju pravo osim vozara i službenici i punomoćnici.²

Doktrina smatra da i primatelj po waybill ima pravo na tužbu.³ Propis veli "primjenjuju se na svaku tužbu".

U engleskom tekstu st.1. se završava riječima "or other-wise", koje se ne nalaze u prijevodu. Njihovo značenje je protu-maćeno, u pravcu da bi te riječi pokrivala i čuvanje, ostavu.⁴

Propisom je onemogućena mogućnost da se ograničenje odgovornosti izbjegne, tužbom na osnovu izvanugovorne odgovornosti, što se je moglo koristiti prije, po Haškim pravilima⁵ u nekim nadležnostima, pa se to smatra kao poboljšanje u HAMP.⁶

Čl.7. st.2

2. AKO SE TAKVA TUŽBA PODNESE PROTIV SLUŽBENIKA ILI PUNOMOĆNIKA VOZARA, TAJ SLUŽBENIK ILI PUNOMOĆNIK, AKO DOKAŽE DA JE DJELOVAO U OKVIRU SVOJE SLUŽBE (RADNOG ZADATKA), OVLAŠTEN JE POSLUŽITI SE PRIGOVORIMA I OGRANIČENJIMA ODGOVORNOSTI NA KOJE JE I SAM VOZAR OVLAŠTEN POZIVATI SE PREMA OVOJ KONVENCIJI.,

Pravo na ograničenje dato je i službenicima ili punomoćnicima vozara, ali tada službenik ili punomoćnik mora dokazati da je djelovao u okviru svoje službe.

Ovo pravo nemaju samostalni poduzetnici, dakle osobe koje nisu službenici ili punomoćnici vozara.

Svrha je ovog propisa da zaštiti vozara, jer, u koliko bi se poveo postupak protiv njegovih službenika ili punomoćnika zbog izvanugovorne odgovornosti, moglo bi doći do toga da oštećenik dobije naknadu i od službenika ili punomoćnika i onda kada bi se vozar mogao osloboditi odgovornosti temeljem HAMP. Odnosno oštećenik bi mogao dobiti iznad ograničenja. Katkada vozar sklapa ugovor sa namještenicima ili agentima, prema kojem vozar preuzima na sebe obavezu da ih obešteti. Bez propisa st. 2. vozar bi mogao indirektno biti odgovoran i iznad ograničenja.

Vidi čl. 10.2.

Čl. 7. st. 3

3. OSIM U SLUČAJU PREDVIĐENOM U ČL. 8., UKUPAN IZNOS KOJI SE NAPLAĆUJE OD VOZARA I BILO KOJE OSOBE NA KOJU SE ODNOSI STAV 2. OVOGA ČLANA NE MOŽE PRIJEĆI GRANICE ODGOVORNOSTI PREDVIĐENE U OVOJ KONVENCIJI.

Ukupan iznos koji moraju platiti vozar i osobe spomenute u st. 2., zajedno, ne može biti viši od granica određenih Konvencijom.

Vidi čl. 8. za gubitak prava na ograničenje.

(1) Bonnaud J., *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime*, Dir. mar. 1993, 301: "Bien évidemment, ces dispositions ne sont pas spécifiques au "recours judiciaires" mais doivent s'appliquer également aux recours amiables."

(2) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979, 1.8: "These are two great advances in the law of carriage of goods by sea."

(3) Tetley, *Marine* str. 968
 "..... the Hamburg Rules strongly imply that the consignee of a waybill may take suit, because Art. 7(1) of the Hamburg Rules provide the carrier with the same defence to actions in tort (delict) as to those taken in contract. Since, generally speaking, only the consignee would be likely to sue in tort (delict), these provisions seem to imply that the consignee may take suit."

Vidi i fusnotu 108 u Tetley., loc. cit.: "Waybills are subject to the Hamburg Rules by arts. 1(6) and 2(1). The definition of consignee in art. 1(4), and the whole presentation of the Rules can be considered to imply that the carrier is responsible to the consignee as well as the shipper. See discussion in France at note 136 infra. See Pierre Bonassies, *L'action en responsabilité délictuelle du destinataire réel*, 1981 D.M.F., 515 at p. 517 for discussion of an analogous problem.

Note 136 str. 975: "Rodière, *Traité Général, Affrètements & Transports*, Tome 2, at paras. 405, 406, 407. This tripartite theory of the contract of carriage is not much different from the view taken by Devlin J., in *Pyrene v. Scindia* /1954/ 1 Lloyd's Rep. 321 at p. 333 where he permitted the shipper to sue on the contract of carriage under a bill of lading for damage done before loading on board. He in particular stated, "In brief, I think the inference irresistible that it was the intention of all three parties (seller, buyer and carrier) that the seller should participate in the contract of affreightment so far as it affected him."

(4) Luddeke C.F & Johnson A., *A Guide* ... str. 15: "The words "or otherwise" would cover an action in bailment."

(5) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila*, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 80: ".... pa je bilo slučajeva da se u nekim državama zaobilaze odredbe Haških pravila osnivanjem tužbe na temelju vanugovorne odgovornosti protiv broдача i njegovih ljudi."

(6) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979, 1.8: "Claims in delict and tort against the carrier which formerly were a means to avoid the Hague Rules are now subject to the Hamburg Rules by art. 7."

Član 8 - Gubitak prava na ograničenje odgovornosti**čl. 8. st. 1**

1. VOZAR SE NE MOŽE KORISTITI POVLASTICOM OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI, KOJA JE PREDVIĐENA U ČL. 6., AKO SE DOKAŽE DA SU GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI NASTALI ZBOG ČINA (DJELA) ILI PROPUSTA VOZARA IZVRŠENI S NAMJEROM DA SE UZROKUJE TAKAV GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE, ILI BEZOBZIRNO I SA ZNANJEM DA BI TAKAV GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE VJEROJATNO MOGLI NASTUPITI.

Kvalificirana krivnja koju oštećeni dokaže vozaču dovodi do gubitka prava na ograničenje.

Pojmovi :

-bezobzirno

-sa znanjem da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogli nastupiti, ¹ i stvarati će teškoće, no ti su pojmovi bili i u Protokolu 1966. ²

Stilizacija ovog stava, preuzeta je iz Atenske konvencije o prijevozu putnika i njegove prtljage, 1974, a ima sličnosti i sa nekim drugim konvencijama.

HAMP predviđa neograničenu odgovornost u čl. 9(4) kod neov-laštenog prijevoza na palubi, te u čl. 17(3) i (4) ako je izdana čista teretnica protiv jamčevnog pisma.

Proizlazi da vozač može ograničiti svoju odgovornost i u slučaju kvalificirane krivnje osoba ³ kojima se služi u svom poslovanju, ⁴ jer HAMP oduzima to pravo samo za vlastitu krivnju vozača, a ne i službenika i punomoćnika. ⁵

Inostrana doktrina smatra da čl. 8(1) govori o t.zv. "limited fundamental breach" na osnovu kojega vozač gubi pravo na ograničenje iz čl. 6., kada postupi po čl. 8(1). ⁶

Common law, koristi teoriju o fundamental breach of contract, koju opisuje kao :

"It is a basic principle of law that if one party so violates a contract resulting in the contract having little or no meaning or if one party acts outside that contract then the party may not benefit under the terms of the contract."

U slučaju prijevoza na palubi, protivno izričitom ugovoru da se prijevoz vrši ispod palube, smatra se da dolazi do promjene čl. 8. st. 1., tj. gubitak prava na ograničenje.

Vidi čl. 9(4).

Detaljnijom analizom dikcije st. 1. može se razlučiti:

“Vozar se ne može koristiti” ističe se da temeljem čl. 10. stvarni vozar ima isti položaj kao i vozar ovdje.

“ako se dokaže” teret dokaza je na oštećeniku

“čin (djelo) ili propust vozara” odnosi se samo na vozara jer su službenici i punomoćnici u st. 2.

“izvršeni s namjerom da se uzrokuje takav gubitak...” Znači da oštećenik mora dokazati subjektivnu namjeru i da je stvarna šteta baš ta koja se je subjektivno namjeravala.

“bezobzirno i sa znanjem da bi ... mogli nastupiti”⁸ Smatra se da čak ako je vozar postupao s nerazumnom ignorancijom rizika štete, vozar ne bi izgubio pravo na ograničenje.⁹

Dio doktrine ne smatra da je propis u pogledu dokazivanja namjere i sl. opravdan.¹⁰

Kada se radi o pravnoj osobi, smatra se da se to odnosi na rukovodeće osobe (alter ego), koji ima položaj u pravnoj osobi da mogu odlučivati.¹¹

Čl. 8. st. 2

2. BEZ OBZIRA NA ODREDBE ST. 2.
 ČL. 7., SLUŽBENIK ILI PUNOMOĆNIK
 VOZARA NE MOŽE SE KORISTITI
 POVLASTICOM OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI,
 KOJA JE PREDVIĐENA U ČL. 6., AKO SE
 DOKAŽE DA SU GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI
 ZAKAŠNJENJE NASTALI ZBOG ČINA ILI
 PROPUSTA TOG SLUŽBENIKA ILI
 PUNOMOĆNIKA IZVRŠENI S NAMJEROM DA SE
 UZROKUJE TAKAV GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI
 ZAKAŠNJENJE, ILI BEZOBZIRNO I SA
 ZNANJEM DA BI TAKAV GUBITAK,
 OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNJENJE VJEROJATNO
 MOGLI NASTUPITI.

Gubitak prava na ograničenje primjenjuje se i na službenike i punomoćnike vozara pod određenim uvjetima.

(1) *Berlingieri F., La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar., 1978, 185, 198: "... problema è quello di accertare il preciso significativo della espressione "act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result."(5)*

(5) per una analisi delle espressioni in questa norma vedasi, Bonelli, *La limitazione del debito del vettore: regime attuale e prospettive di riforma, Dir. mar. 1974, 78; Kahn-Freund, The Law of Carriage by Inland Transport, London 1965, 257; Fleming, The Law of Torts, Sydney, 1971, 120; per la nozione di RECKLESSNESS p. 406; Prosser, Handbook of The Law of Torts, St. Paul, 1971, 184*

Citira se naročito Devlin J., u predmetu *Albert E. Reed & Co., Ltd. v. London & Rochester Trading Co., Ltd. /1954/ 2 Lloyd's Rep. 463.*

Str. 475: "The term "recklessly", I think, does not really give rise to much difficulty. It means something more than mere negligence or inadvertence. I think it means deliberately running an unjustifiable risk. There is not anything necessarily criminal, or even morally culpable, about running an unjustifiable risk; it depends in relation to what risk is run; it may be a big matter or it may be a small matter. If I go out on a cold afternoon and forget to take my overcoat with me, that may be mere inadvertence, and not recklessness at all; it may be carelessness and not recklessness. If I decide that I will not take my overcoat with me although I know quite well that I may catch cold if I do not, I run the risk of catching cold, and I run that risk deliberately, although it may not be a very serious matter. I think that is the sort of recklessness that has to be considered in this case."

(2) Grabovac, *Konvencija str. 27: "Dileme iskrsavaju u tumačenju izraza..... "recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result". Odgovara li sadržajno ovaj izraz pojmu common law-a "wilful misconduct"? Odgovara li upotrebljena formulacija našoj (krajnjoj) gruboj nepažnji, ili je to neka svjesna gruba nepažnja ili pak dolus eventualis?"*

- - -

Grabovac, *Neograničena odgovornost u slučaju kvalificirane krivnje u prijevoz stvari, Pomorski zbornik, XIV, 1976, str. 174 i sl.*

(3) *Bonnaud J., Les reformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de Responsabilité et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir. mar. 1993, 302, str. 314: "Il faut bien préciser que la déchéance n'intervient qu'en cas de faute inexcusable du*

transporteur comme cela a été prévu dans les Règles de Bruxelles et la jurisprudence anglaise précise qu'il s'agit bien de la faute inexcusable du transporteur lui-même. et non pas de celle de ses préposés. (Queen's Bench division 28.02. et 10.03.89 - Browner International Ltd. c/ Monarch Shipping Co Ltd (The European Enterprise, Lloyd's L.R. 1989 vol. 2. p. 185).

(4) Tetley, Commentary str. 10:
 "... under Hamburg the carrier benefits by the package limitation even when the servant is reckless."

(5) Grabovac, Konvencija..... str. 28

(6) Tetley, Marine str. 130.
 Tetley, Marine str. 131.: "It follows therefore that fundamental breaches, quasi - deviations and rupture of the contract, (done with or without intent to cause loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably occur) still cause the carrier to lose the other defences of the Hamburg Rules, particularly the defence of having taken all reasonable measures at Art. 5, the right to notice at Art. 19, and the two year delay for suit at Art. 20. In other words, the carrier would be insurer but could still rely on the package or kilo limitation unless there was the "intent" or recklessness described in Art. 8(1)"

Tetley, Commentary str. 10: "It is a basic principle of law that if one party so violates a contract resulting in the contract having little or no meaning or if one party acts outside that contract then that party may not benefit under terms of contract.

Deviation and unauthorised deck carriage by the carrier and misrepresentation by the shipper were examples under the Hague Rules.

Now fundamental breach by the carrier or its servant under that Hamburg Rules is only a cause for the loss of the limitation per package if the carrier's act was done with intent to cause loss damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss damage or delay would probably result."

(7) Tetley, Marine str. 670:
 "Art. 9(4) refers to an "express agreement for carriage under deck" and only then is there deemed to be a violation by the carrier and a presumption (not absolute) against him within the meaning of art. 8."

NB: Nije mi jasno što znači da je upotrijebljen izraz not absolute. Vidi stav Grabovca.

(8) Luddeke C.F & Johnson A., *A Guide ...* str. 17.

Pojam recklessly (bezobzirno) je bio razmatran u vezi s čl. 25. Varšavske konvencije u predmetu *Goldman v. Thai Airways International Ltd.* /1983/ 3 All E.R., 693, gdje je rečeno:

"An act may be reckless when it involves a risk, even though it cannot be said that the danger envisaged is a probable consequence. It is enough that it is a possible consequence, although of course there comes a point where the risk is so remote that it would not be considered reckless to take it. We look for an element of rashness which is perhaps more clearly indicated in the French text "témérairement". Art. 25 however refers not to possibility, but to the probability of resulting damage. Thus something more than a possibility is required. The word "probable" is a common enough word. I understand that to mean that something is likely to happen. I think that is what is meant in Art. 25. In other words, one anticipates damage from the act or omission."

(9) Luddeke C.F & Johnson A., *A Guide ...* str. 17: "It would seem to follow that even if the carrier acted with an unreasonable ignorance of the risk of loss, he will not be deprived of the right to limit liability."

(10) Tetley, *Commentary* str. 10: "It favours fraud, it requires claimant to prove intent to commit a fraud and intent to cause damage..... Art. 8(2) gives the same right to limit to servants and agents in the same form of drafting."

(11) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 197:* "... vedere quando si può parlare di colpa personale dell'armatore, ed il problema è stato risolto nel senso di qualificare come colpa personale la colpa dei dirigenti della società che hanno poteri decisionali in ordine ad uno o più aspetti dell'esercizio della nave.⁴

(4) Così scrivono in proposito GILMORE & BLACK, *The law of Admiralty 1977, p. 701.:*

Where the vessel is held in corporate ownership, the imputation of "privity or knowledge" to the corporate owner will be made if a corporate officer sufficiently high in the hierarchy of management is chargeable with the requisite knowledge or is himself responsible on a negligence rationale. How high is "sufficiently high" will depend on the facts of particular cases, some of which will shortly be reviewed. It should be borne in mind, however, that as the range of factual situations is infinitely varied, the value of caselaw precedents is correspondingly weak."

Spominje se predmet Federazione Italiana dei
ConSORZI Agrari c. Mandask Compagnie de Vapores S.A.,
1968 AMC, 315, Court of Appeals, (2nd Cir.)

Član 9 - Teret na palubi

Čl.9 St.1

1. VOZAR JE OVLAŠTEN PREVOZITI ROBU NA PALUBI SAMO AKO JE TAKAV PRIJEVOZ U SKLADU SA SPORAZUMOM S KRCATELJEM ILI S OBIČAJIMA ODREĐENE PRIVREDNE GRANE ILI SE ZAHTIJEVA NA OSNOVI ZAKONA ILI DRUGIH PROPISA.

Prijevoz na palubi bio je sporan u Haškoj konvenciji. HAMP postavlja nova rješenja koja su i jasnija od Haških pravila.¹

Prijevoz na palubi dozvoljen je samo ako:

- 1. je u skladu sa sporazumom s krcateljem,² ili*
- 2. je u skladu s običajima određene privredne grane,³ ili*
- 3. se takav prijevoz zahtjeva na osnovi zakona ili drugih propisa.*

Dozvoljen je dakle u gornjim slučajevima pod 2. prijevoz i bez sporazuma krcatelja. Doktrina kritizira čl. 9., kao manje precizan od Haških/Visby pravila, smatrajući na pr. da u jednoj međunarodnoj konvenciji izrazi kao "običaji određene privredne grane" ne bi trebali postojati.⁴

Kritika je data i na korištenje riječi "sporazum" (agreement), i "odredba" (statement) bez točnijeg određivanja značenja. Naime, postavlja se pitanje da li je dovoljna, t.zv. "General liberty clause" ? Izgledalo bi da je dovoljna, jer se u Čl. 15(1) veli : "...da će se krcati. . . . ili se može krcati na palubu". Izgledalo bi dakle da je dovoljna opcija.⁵

Vidi i čl. 15(l)(m)

Ukoliko vozar nema odobrenja za prijevoz na palubi, a ipak prijevozi robu na palubi, biti će odgovoran za gubitak, štetu ili zakašnjenje koje je prourovano baš prijevozom na palubi, neće imati pravo na obranu navedenu u st.l. , ali će njegova odgovornost biti ograničena u smislu čl. 6 i čl. 8.

Izgleda da nema tereta dokaza na oštećeniku da je vozar, službenici ili punomoćnici postupao sa krivnjom ili nemarnošću kao što se na pr. zahtjeva u čl. 5.5. sa životinje.

Smatra se da ima slučajeva, kada bi prijevoz na palubi doveo do istog rezultata po Haškim i Hamburškim pravilima, pa se navodi slučaj Encyclopedia Britanica⁶, jer da bi ugovor vezao treće osobe, ugovor mora biti naveden u teretnici. Ako se prevozi bez sporazuma i bez običaja određene privredne grane, po čl. 9(3) je vozar odgovoran. Po čl.8. gubi pravo na ograničenje ako je postupao "recklessly.....". Kada se radi o teretu na palubi, to je lako moguće, jer je prijevoz na palubi, ako je protivan izričitom nalogu da se vozi pod palubom, per se "reckless". Ako je izdana čista teretnica, smatra se da je ugovoreno da se prevozi pod palubom. Zbog toga, prijevoz na palubi uz čistu teretnicu, imao bi isti praktični rezultat i po HAMP i po Haškim Pravilima.

Neki smatraju da čl.9. nije ništa učinio da razjasni sve u vezi sa teretom na palubi, niti kada se može koristiti i također se može zaključiti da je proširio pravo prevoženja na palubi i smanjio sankcije za nepravilan prijevoz na palubi.⁷

Vidi Čl. 15(l)(m)

Vozar mora navesti u teretnici da se teret prevozi na palubi, ali doktrina smatra da je to dužan učiniti samo ako se prevozi na osnovu sporazuma, dok to nije dužan učiniti ako se prevozi na osnovu običaja odn. propisa.⁸

Vidi čl. 15.St.1.(M).

Čl.9 st.2

2. AKO SU SE VOZAR I KRCATELJ SPORAZUMJELI DA ĆE SE ROBA PREVESTI ILI SE MOŽE PREVESTI NA PALUBI, VOZAR MORA UVRSTITI U TERETNICU ILI U DRUGU ISPRAVU KOJA DOKAZUJE POSTOJANJE UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM TAKVU ODREDBU. AKO NEMA TAKVE PISMENE ODREDBE VOZAR MORA DOKAZATI DA JE ZAKLJUČEN UGOVOR O PRIJEVOZU NA PALUBI; MEĐUTIM. VOZAR NIJE OVLAŠTEN POZIVATI SE NA TAKAV SPORAZUM PREMA TREĆOJ OSOBI, UKLJUČIVŠI I PRIMATELJA, KOJA JE STEKLA TERETNICU U DOBROJ VJERI.

HAMP insistira da se sporazum o prijevozu na palubi unese u teretnicu. Istina je, vozar može dokazivati takav sporazum makar i nije unesen u teretnicu, ali samo prema krcatelju a ne prema trećoj osobi, koja je stekla teretnicu u dobroj vjeri.

Ako je dakle sklopljen sporazum, vozar će radi zaštite svojih interesa prema trećem imaocu isprave, uvrstiti napomenu o pristanku krcatelja, jer će vozaru na taj način ostati mogućnost korištenja specifičnih opasnosti kojoj je izvrgnuta roba na palubi. Jasno, vozar će morati dokazati primjenju. razboritih mjera (čl.5(l))

U tekstu st.1. je upotrebljena riječ "može", iz čega se zaključuje da bi i klauzula u teretnici o dozvoli prijevoza na palubi (tzv. Liberty clause) davala opciju vozaru za prijevoz na palubi.⁹ Ovo je sporno.¹⁰

Što se tiče riječi "odredba" u 9(2) izgleda da nije potrebno navesti da je teret stvarno krcan na palubu, već bi bilo dovoljno da se navede da postoji sporazum o tome, i to vjerojatno čak i u obliku da se "može" prevoziti na palubi.¹¹

Čl.9 st.3

3. KADA SE ROBA PREVOZILA NA PALUBI SUPROTNO ODREDBAMA ST.1. OVOGA ČLANA ILI KADA SE VOZAR NE MOŽE POZVATI PREMA ST.2. OVOGA ČLANA NA SPORAZUM O PRIJEVOZU NA PALUBI, VOZAR ODGOVARA, BEZ OBZIRA NA ODREDBE ST.1.

ČL.5., ZA GUBITAK ILI OŠTEĆENJE ROBE,
A ISTO TAKO I ZA ZAKAŠNENJE U
PREDAJI, KAO POSLJEDICU SAME
ČINJENICE PRIJEVOZA NA PALUBI, A
OPSEG NJEGOVE ODGOVORNOSTI ODREĐUJE
SE U SKLADU S ODREDBAMA ČL.6. ILI
ČL.8. OVE KONVENCIJE PREMA
OKOLNOSTIM SLUČAJA.

Nije određeno da vozar u svakom slučaju odgovara neograničeno, ali je gubitak tog prava izričito povezan sa čl. 8.

Možda će biti dosta kolebanja da li činjenica da se roba prevozi na palubi bez sporazuma, predstavlja primjer iz Čl.8., opisan kao "i sa znanjem da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerovatno mogli nastupiti» Mislim da svaki pomorac zna da roba na palubi vjerovatno može biti oštećena ili izgubljena. Nije baš jasno da li može radi toga i zakasnuti.

Prijevoz na palubi oduzima pravo vozaru da dokazuje da su on, namještenici, ili punomoćnici poduzeli sve mjere da se izbjegnu posljedice.¹²

Ako je roba prevožena protivno odredbama čl. 9(1) i ako oštećenik može dokazati kako je zahtjevano u čl. 8., tj. da je roba prevožena sa namjerom ili bezobzirno i sa znanjem, (vidi čl. 8.1), vozar gubi pravo na ograničenje.

Konačno iz propisa proizlazi da kod dozvoljenog prijevoza na palubi, HAMP ne daje mogućnost vozaru da se oslobodi odgovornosti i prijevoz je podvrgnut odgovornosti kao i teret koji se vozi pod palubom.

Doktrina smatra da pozivanje na čl.5.st.1. može stvarati nedoumicu u pravcu štete koja nastaje kao posljedica same činjenice prijevoza na palubi.¹³

Čl. 9 st. 4

4. PRIJEVOZ ROBE NA PALUBI
SUPROTNO IZRIČITOM SPORAZUMU O
PRIJEVOZU ISPOD PALUBE SMATRA SE KAO
ČIN ILI PROPUST VOZARA U SMISLU ČL.
8.

Izričiti sporazum o prijevozu robe POD PALUBOM, i suprotni prijevoz NA PALUBI smatra se kao čin ili propust u smislu čl.8,

Neovlašteni prijevoz predstavlja odgovornost vozaara na osnovu te činjenice.¹⁴

Takav prijevoz oduzima pravo vozaru na ograničenje.¹⁵

Doktrina smatra da nije bitno tko je odredio krcanje na palubu, da se izgubi pravo na ograničenje, ali to je sporno.¹⁶

(1) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 170: "Art. 9, which deals with deck cargo, can be criticised for failing to address directly the status of containers and container ships. It is also obscure in its drafting because refers to "agreement" and "express agreement" without elucidating the distinction." (*Vidi st. 4.*)

(2) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979, 1.10.: "..... but what is an agreement?"

i. "Agreement" does not mean an "express agreement" because the term is only in art. 9(4) for another purpose. This is unfortunate.

ii. "Agreement" probably includes a general liberty clause in a bill of lading because "in the bill of lading" rather than "on the face of the bill of lading" was used. Article 15(1) (m) also leads to this conclusion because it refers to the statement "..... that the goods shall or may be carried on deck".

iii. "Agreement" would probably thus mean as well a clause in a freight contract or tariff."

(3) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979, 1.10.: "Usage is not defined so that we will only know after litigation if containers may be carried on deck."

(4) Tetley, *Marine* str. 669.

(5) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 171: ".... "agreement" probably includes a general liberty clause or a clause in a freight contract or tariff".

(6) *Encyclopedia Britannica v. Hong Kong Producer*, 1969 AMC 1741 (2d Cir. 1969), Cert. denied 1971 AMC 813 (1970)

(7) Tetley, *Commentary* str. 11

(8) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, Dir. Mar. 1978, 185, 199: "La necessità della menzione della caricazione sopra coperta è prevista quindi soltanto nell'ipotesi in cui questa abbia luogo in conseguenza di un accordo con il caricatore, laddove non è necessaria quando la caricazione in coperta avviene in conformità ad un uso o a una norma di legge o di regolamento."

(9) Luddeke C.F & Johnson A., *A Guide* ... str. 19: "Agreement for this purpose probably does not require an "express agreement" because the term is used only in art. 9.4 for another purpose. Thus, as UNCTAD suggests, a liberty clause in the bill of lading on its own should

amount to an "agreement" under this article. Support for this view comes from the words "in the bill of lading", which are used in the article rather than "on the face of the bill of lading". Furthermore Art. 15.1(m) also lends weight to this interpretation since it stipulates that the bill of lading should, if applicable, contain a statement "..... that goods shall or may be carried on deck".

(10) Scapel C., *Les Reformes apportées par les Rèles de Hambourg à la Responsabilité du Transporteur Maritime*, Dir. Mar. 1993, 321, str. 335: "... mais il ajoute, curieusement "ou pourron l'Etre". Cette deuxième hypothèse n'est pas cohérente. C'est la mention du chargement effectif en pontée qui doit être faite, parce qu'elle détermine l'étendue de l'assurance nécessaire: il n'y aurait aucun sens à souscrire une telle assurance dès lors seulement que le connaissement comporte une clause d'acceptation d'un éventuel chargement en pontée."

(11) Tetley, *Marine* str. 670.

(12) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979, 1.11.: "By art. 9(3) the sanction in any event for carrying on deck contrary to arts. 9(1) and 9(2) is that the carrier may not show lack of fault on its part under art. 5(1) if the loss is solely due to being on deck. This is a very minor sanction."

(13) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, Dir. Mar. 1978, 185, 199 i sl.: "L'inciso "nonostante le disposizioni del para 1. dell'art 5." non hanno peraltro la funzione di contrapporre il sistema di responsabilità contenuto nella norma in esame con quello generale, bensì vuole chiarire che l'indebita caricazione in coperta della merce esclude la possibilità del vettore di esonerarsi da responsabilità fornendo la prova che egli ed i suoi dipendenti o preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno o le sue conseguenze laddove la perdita, il danno o il ritardo siano dipesi esclusivamente da tale modo di caricazione. Il regime normale della responsabilità quindi ritorna in vigore quando risulti che l'evento dannoso si sarebbe comunque verificato, anche se le merci fossero state caricate in stiva.

Non è chiaro a chi incombe l'onere della prova. La formulazione della norma sembra peraltro giustificare la conclusione che il regime particolare in essa previsto, avendo carattere eccezionale, può essere applicato

soltanto ove chi lo invochi dimostri l'esistenza dei presupposti a cui esso è condizionato. Da ciò segue che é a carico dell'avente diritto alle merci l'onere di dimostrare che la perdita, il danno o il ritardo delle cose trasportate sono dipesi esclusivamente dalla loro caricazione sopra coperta."

(14) Grabovac, *Konvencija str. 31*: "Neovlašteni prijevoz na palubi znači odgovornost brodara za svaku štetu na robi (i za zakašnjenje). (1) Neće mu koristiti ni dokazivanje da je postupao s dužnom pažnjom, tj. da je ulagao sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja štetnih posljedica (casus culpa determinatus). Ipak, mislimo da bi se brodar mogao osloboditi odgovornosti jedino ako bi uspio dokazati da bi šteta bila nastala i u slučaju da je roba bila smještena ispod palube."

str. 32. "S posebnom se težinom tretira slučaj neovlaštenog smještaja i prijevoza robe na palubi, kada je takav prijevoz uslijedio suprotno izričitom sporazumu o prijevozu ispod palube. Takvo ponašanje ima automatski značenje kvalificirane krivnje u smislu čl. 8 Konvencije 1978, sa svim posljedicama za brodara."

(15) Luddeke C.F & Johnson A., *A Guide ... str. 19.*:
"..... the package limitation provisions of art. 6
..... will be denied if:

(A) the goods are carried on deck in breach of an express agreement to carry them under deck."

(16) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 198*:
"Dalla formulazione di questa norma sembra invero doversi dedurre che il mero fatto della caricazione sopra coperta nella situazione in essa contemplata determina la perdita del beneficio della limitazione indipendentemente dalla persona a cui risale la decisione. Deve notarsi che tale persona potrà di volta in volta essere un funzionario del vettore, se la nave si trova in un porto in cui il vettore ha una propria sede, un funzionario del raccomandatario del vettore ovvero il comandante o, con più probabilità, il primo ufficiale della nave. Poiché in relazione a tali persone difficilmente potrebbe parlarsi di colpa personale del vettore, il problema che si pone è quello di vedere se questa norma costituisce una deroga al principio generale posto dall'art. 8, secondo cui soltanto la colpa personale del vettore, così come qualificata in tale articolo, determina la perdita del diritto del beneficio della limitazione, ovvero se al contrario, essa costituisce una applicazione della norma generale la quale quindi deve essere interpretata alla

luce di quanto stabilito nell'art. 9. para. 4

In considerazione delle osservazioni esposte in precedenza sembra che la prima alternativa sia preferibile poichè da un lato sussistono sufficienti elementi per l'interpretazione nel senso già detto dell'art. 8. para 1., e dell'altro proprio la circostanza di una previsione specifica nell'art. 9 para 4., delle conseguenze della caricazione sopra coperta in contrasto con uno specifico accordo denota il carattere eccezionale della norma."

Član 10 - Odgovornost vozara i stvarnog vozara**Čl.10 st.1**

1. KADA JE IZVRŠENJE CIJELOG PRIJEVOZA ILI JEDNOG NJEGOVA DIJELA POVJERENO STVARNOM VOZARU, BILO DA JE TO UČINJENO PREMA OVLAŠTENJU IZ UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM ILI BEZ TAKVA OVLAŠTENJA, VOZAR IPAK OSTAJE ODGOVORAN ZA ČITAV PRIJEVOZ U SKLADU S ODREDBAMA OVE KONVENCIJE. U ODNOSU NA PRIJEVOZ KOJI JE OBAVIO STVARNI VOZAR, VOZAR ODGOVARA ZA ČINE (DIJELA) I PROPUSTE STVARNOG VOZARA I NJEGOVIH SLUŽBENIKA I PUNOMOĆNIKA KOJI SU DJELOVALI U GRANICAMA SVOGA POSLA (RADNOG ZADATKA) .

Propisom¹ je pojednostavljen problem identiteta vozara i oštećenik ne treba više razmrsiti kompliciran odnos brodovlasnika, (ako je on contractual carrier) i raznih Čarterera, prije ulaganja tužbe.²

Vozar može prenijeti izvršenje cijelog ili dijela prijevoza na stvarnog vozara i to i kada nije u ugovoru posebno ovlašten da to učini.³

Vozar ostaje odgovoran za čitav prijevoz.

Vozar odgovara i za prijevoz koji je obavio stvarni vozar i to i za njegova djela i propusta, kao i za službenike i punomoćnike stvarnog vozara, u granicama njihovog posla.⁴

Smatra se da je time što je vozar odgovoran za stvarnog vozara, njegove službenike i punomoćnike, riješen i problem Himalaya Clause, jer se smatra da su temeljem čl. 1(2) pod stvarnim vozarom obuhvaćeni i njegovi službenici i punomoćnici.⁵

Vidi i čl. 4.(1).

Propisom ovog st.1. i u vezi čl. 14.2. tzv. Identity clause je nevažeca.

Vidi čl. 1(2)

Doktrina postavlja pitanje da li ugovorni vozar može izbjeći odgovornost ako za cijeli prijevoz koji povjeri stvarnom vozaru i izričito ga imenuje u teretnici, ugovori oslobodenje odgovornosti za sebe.⁶

Smatra se da je propis prilagođen modernoj praksi, na pr. prijevoz kontejnera a i druge robe, putem tzv. "feeder service", jer se tako rješava problem odgovornosti tj. pasivne legitimacije.⁷

Čl.10 st.2

2. SVE ODREDBE OVE KONVENCIJE

KOJE REGULIRAJU ODGOVORNOST VOZARA PRIMJENJUJU SE TAKOĐER I NA ODGOVORNOST STVARNOG VOZARA ZA PRIJEVOZ KOJI JE ON OBAVIO. ODREDBE ST.2 I 3., ČL.7., I ST.2. ČL.8., PRIMJENJUJU SE AKO JE TUŽBA PODNESENA PROTIV SLUŽBENIKA ILI PUNOMOĆNIKA STVARNOG VOZARA.

I stvarni vozar je odgovoran i na njega se primjenjuje HAMP. Ta odgovornost proizlazi iz HAMP i nije potrebno istu ugovarati.

I službenici i punomoćnici podpadaju pod navedene propise HAMP.

Temeljem ovog st. 2.i st.4. oštećenik može tužiti i stvarnog vozara, jer postoji solidarna odgovornost, ali mora dokazati da se je šteta dogodila za vrijeme dijela prijevoza koji je vršio stvarni vozar.

Prigovara se dikciji propisa zbog toga što se veli da se sve odredbe koje reguliraju odgovornost vozara primjenjuju također i na odgovornost stvarnog vozara. Izgledalo bi kao da se na stvarnog vozara ne primjenjuju prava koje ima vozar tj. oslobođenja. No takova bi interpretacija bila neodrživa.⁸

Čl.10 st.3

3. SVAKI POSEBNI SPORAZUM NA OSNOVI KOJEGA VOZAR PREUZIMA OBVEZE ŠTO NISU NAMETNUTE OVOM KONVENCIJOM ILI SE ODRIČE PRAVA KOJA MU OVA KONVENCIJA PRIZNAJE TIČU SE STVARNOG VOZARA SAMO U SLUČAJU AKO JE NA TO IZRIČITO I PISMENO PRISTAO. BEZ OBZIRA NA TO JE LI STVARNI VOZAR NA TO PRISTAO, VOZAR U SVAKOM SLUČAJU OSTAJE VEZAN TAKVIM OBVEZAMA I ODRICANJIMA KOJE PROIZLAZE IZ TAKVOG POSEBNOG SPORAZUMA.

Propis daje slobodu strankama da ugovaraju povećane obaveze za vozara, odnosno odricanje vozara od njegovih nekih prava.

U pogledu stvarnog vozara, takove povećane obaveze i odricanja od prava koje je sklopio vozar, obavezuju stvarnog vozara, samo ako je izričito i pismeno na njih pristao.⁹

Obaveza vozara ostaje na snazi bez obzira na pristanak ili nepristanak stvarnog vozara.

Čl.10 st.4

4.KADA I U OPSEGU U KOJEM OBA, VOZAR I STVARNI VOZAR, ODGOVARAJU.

NJIHOVA JE ODGOVORNOST SOLIDARNA.

Odgovornost vozaara je solidarna u opsegu u kojem oba odgovaraju.

Ovim propisom o solidarnosti odgovornosti, kao i propisom iz čl. 1(1) i 1(2), kojim je izvršena identifikacija vozaara i stvarnog vozaara, riješen je konačno veliki problem pasivne legitimacije za slučaj spora. Haška i Haška/Visby pravila nisu riješila ovo pitanje, i to je dovelo do velikih problema. No tek povezanošću čl. 1. i čl. 10(4), izgleda da je nađeno konačno rješenje.

Možda će ostati problemi u zemljama u kojima je moguća tužba in rem, iako Čl. 21. kao da potvrđuje postupak in rem. HAMP spominje brod u Čl. 2(2). Možda će praksa protumačiti pojam "actual carrier" kao brod, jer se može smatrati da tim izrazom brod nije izričito isključen. Naime, ako se postupak povede protiv broda (in rem) a HAMP ne daje ista prava brodu kao vozaaru, onda kao da brod ne bi imao prava na ograničenje itd. No, rješenje se mora naći.

Vidi st. 1. i 2.

Čl. 10 st. 5

5. UKUPNI IZNOSI KOJI SE MOGU
ZAHTIJEVATI OD VOZARA,
STVARNOG VOZARA I
NJIHOVIH SLUŽBENIKA I
PUNOMOĆNIKA NEĆE PRELAZITI
GRANICE ODGOVORNOSTI KOJE SU
PREDVIDENE OVOM KONVENCIJOM.

Postavljena je ukupna granica odgovornosti, kada odgovaraju vozar i stvarni vozar.

Čl. 10 st. 6

6. NIJEDNA ODREDBA OVOGA ČLANA
NEĆE UTJECATI NA BILO KOJA
REGRESNA PRAVA IZMEĐU
VOZARA I STVARNOG VOZARA.

Propisi ovog člana ne utiču na regresna prava između vozaara i stvarnog vozaara.

Smatra se da bi na osnovu toga propisa vozar i stvarni vozar mogli ugovarati međusobne odnose u vezi sa solidarnom odgovornosti.¹⁰ Mislim da se takav ugovor između vozaara i stvarnog vozaara ne bi mogao primjeniti na treću osobu, jer bi se na taj način mogla izigravati solidarna odgovornost.

(1) V. Filipović i E. Pallua : Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str.67 i sl. Str 82 : "čl.10 regulira situacije u kojima nije unaprijed određen direktni prijevoz tj. prijevoz brodovima različitih brodara, dotle čl. 11. govori o slučaju gdje je unaprijed ugovorom previđena takva vrst prijevoza i u kojoj je stvarni vozar poimenično u ugovoru određen. Prema čl. 10 odgovara uvijek ugovorni vozar za obavljanje čitavog prijevoza, a stvarni vozar samo za svoj dio prijevoza. Međutim ako ima mjesta odgovornosti stvarnog vozara, njegova odgovornost i odgovornost ugovornog vozara je solidarna, a pitanje njihove regresne eventualne odgovornosti Konvencija ne dira. U čl. 11. je naprotiv moguće da u ugovoru s ugovornim vozarom bude određeno da ugovorni vozar ne odgovara za događaje u vezi s robom tako dugo dok je roba u držanju stvarnog vozara, ili njega, ugovornog vozara, tereti dokaz da se radi upravo o događaju za vrijeme dok se roba nalazila u držanju stvarnog vozara."

(2) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979,1., 6: "Article 1(2), art. 10 and art. 15(1)(c) together clear up a problem that has caused confusion and contestation in the past. In effect, these Articles declare that the contracting carrier is responsible for the acts of the actual carrier.

The claimant therefore does not need now to unravel the complicated contractual relations between the charterers and vessel owner before taking suit."

(3) (V. Filipović i E. Pallua): Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 82: ".... čl. 10 regulira situacije u kojima nije unaprijed određen direktni prijevoz tj. prijevoz brodovima različitih brodara, dotle čl. 11. govori o slučaju gdje je unaprijed ugovorom previđena takva vrst prijevoza i u kojoj je stvarni vozar poimenično u ugovoru određen. Prema čl. 10 odgovara uvijek ugovorni vozar za obavljanje čitavog prijevoza, a stvarni vozar samo za svoj dio prijevoza. Međutim ako ima mjesta odgovornosti stvarnog vozara, njegova odgovornost i odgovornost ugovornog vozara je solidarna, a pitanje njihove regresne eventualne odgovornosti Konvencija ne dira. U čl. 11. je naprotiv moguće da u ugovoru s ugovornim vozarom bude određeno da ugovorni vozar ne odgovara za događaje u vezi s robom tako dugo dok je roba u držanju stvarnog vozara, ali njega, ugovornog vozara, tereti dokaz da se radi upravo o događaju za vrijeme dok se roba nalazila u držanju stvarnog vozara."

(4) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 20: ".... the carrier who contracts with the shipper (the contracting carrier) entrusts the carriage, or part of it, to another carrier (the actual carrier), the contracting carrier remains liable for loss, damage or delay in delivery in respect of the goods during the entire carriage regardless of his agreement with actual carrier. Moreover, the contracting carrier is responsible for acts or omissions of the actual carrier, his servants and agents acting within the scope of their employment."

(5) Tetley, *Marine* str. 779.

(6) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary, MCLQ 1979, 1,8.*: "Available to the carrier, however, under art. 11(1) is a difficult method to avoid responsibility for the whole voyage and that is to "name" the on-carrier in the original bill of lading. The problem for the carrier is to know the name of the carrier in advance. It is perhaps possible to name one on-carrier and then substitute an equivalent carrier for cause and still comply with the wording of art. 11."

(7) Buhler J-C., *Les Chargeurs et les Règles de Hambourg, Dir. Mar. 1993, 345, str. 347*: "....-elles (Règles de Hambourg) s'adaptent mieux aux transports actuels en conteneurs, notamment à la pratique des transbordements par navire "feeders", en précisant les rapports du transporteur principal lorsqu'il se substitue un ou plusieurs autres transporteurs, ce qui devient pratique courant. (art. 10.)"

(8) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 21.

(9) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 21: "Whilst the carrier will always be bound by the special agreement, the actual carrier will only be bound if:

(a) he has expressly agreed to the additional obligations or waivers, and

(b) the agreement is in writing.

(10) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 21: "under the Hamburg Rules, the contracting and actual carriers are free to agree as to how to allocate between themselves their joint responsibility to the cargo interests".

Član 11 - Direktni (izravni) prijevoz**Čl.11 st.1**

1.BEZ OBZIRA NA ODREDBE ST.1. ČL. 10. KADA UGOVOR O PRIJEVOZU MOREM IZRIČITO PREDVIĐA DA ĆE SE ODREĐENI DIO PRIJEVOZA, KOJI JE OBUHVAĆEN TIM UGOVOROM, IZVRŠITI OD IMENOVANE OSOBE KOJA JE RAZLIČITA OD VOZARA, UGOVOR MOŽE TAKOĐER PREDVIDJETI DA VOZAR NE ODGOVARA ZA GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI KOJE JE UZROKOVANO DOGAĐAJEM KOJI JE NASTAO DOK JE ROBU DRŽAO STVARNI VOZAR U TOKU TOG DIJELA PRIJEVOZA. IPAK, SVAKA ODREDBA KOJA OGRANIČAVA ILI ISKLJUČUJE TAKVU ODGOVORNOST NEMA UČINKA AKO SE NE MOŽE POKRENUTI SUDSKI SPOR PROTIV STVARNOG VOZARA PRED SUDOM KOJI JE NADLEŽAN PREMA ST. 1. I 2. ČL. 21. DOKAZ DA SU GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNENJE U PREDAJI UZROKOVANI TAKVIM DOGAĐAJEM TERETI VOZARA.

*Propis se NE primjenjuje na multimodalni prijevoz.
Predstavlja odstupanje od općeg pravila u čl. 10.¹
Vidi čl. 10*

Radi se o slučaju kada je u ugovoru između vozara i krcatel-ja unaprijed izričito ugovoreno da će se određeni dio prijevoza povjeriti "imenovanoj osobi koja je različita od vozara."² To znači da se stvarni vozar mora poimenično navesti u ugovoru.³

U tom slučaju data je mogućnost vozaru da ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje koje je nastalo dok je robu držao stvarni vozar.⁴

Postavlja se pitanje kako postupiti u slučaju kada stvarni vozar za dio puta nije unaprijed poznat? Nije jasno da li se može na pr. navesti ime jednog "on-carriera" pa ga kasnije zamjeniti s drugim imenom, pravim.⁵

Teret dokaza pada na vozara.⁶

Kako, pojedini pravni sistemi, ne dozvoljavaju tužbu protiv stvarnog vozara, ugovoreno oslobođenje vozara od odgovornosti neće imati učinka, ako se tužba ne može podnijeti protiv stvarnog vozara.

Praktički to znači da odgovornost vozara (contracting carrier) ostaje uvijek.

Vozar bi trebao predvidjeti određene elemente u ugovoru i u teretnici. Tako se smatra da bi trebao :

1. *Drafting the bill of lading so that the various stages of the carriage are reduced to their component parts, for*

1. *...example, clearance at the port of loading, ocean carriage and clearance at the port of discharge,*
2. *Specifying in the bill of lading:*
 - (a) *the name of the actual carrier*
 - (b) *that part of the carriage to be performed by the actual carrier (for example the ocean carriage element)*
 - (c) *including a clause limiting or excluding the carrier's liability for the specified part of the carriage which he proposes to undertake (for example clearance at the port of loading and/or port of discharge).⁷*

Propis dopušta dakle, da se vozar može osloboditi odgovornosti za dio prijevoza koji vrši drugi stvarni vozar, poimenično imenovan u teretnici, za štete koje su nastale dok je ovaj imenovani držao robu.⁸ Teret dokaza ostaje na vozaru. Ukoliko se ne može uopće dignuti tužba protiv stvarnog vozara, onda vozar ostaje odgovoran. Međutim, ako su u teretnici navedena izričito imena tih stvarnih vozara, tada teret dokaza, izgleda, da ostaje na krcatelju u pravcu da dokaže koji je odgovoran.

Zahtjev da se mora unijeti točno ime stvarnog vozara, može predstavljati teškoću, jer se može pojaviti brod nekog drugog vozara, s kojim bi teret prije stigao, ali bi se moralo promijeniti ime stvarnog vozara u teretnici. Ima mišljenja doktrine, da se to može postići Addendumom, ili nekim drugim načinom.

Tek usput se napominje, da doktrina smatra da je tekst ovog propisa čudan.⁹

Čl.11 st. 2

2. STVARNI VOZAR ODGOVARA U SKLADU S ODREDBAMA ST. 2. ČL. 10. ZA GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI ZAKAŠNJENJE U PREDAJI UZROKOVANI DOGAĐAJEM KOJI JE NASTAO ZA VRIJEME DOK JE ROBU ON DRŽAO.

Stvarni vozar je odgovoran za događaje koji su nastali za vrijeme dok je držao robu. Smatra se da ovaj propis spriječava da bi vozar bio odgovoran za slijedećeg vozara, koji bi inače bio smatran kao stvarni vozar.¹⁰

(1) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 201*: "La distinzione tra trasporto unitario con sub trasporto e trasporto con rispedizione è stabilita nell'art. 11. para 1. il quale dispone che il contratto può escludere la responsabilità del vettore per perdita, danno o ritardo dipendenti da un evento che si verifica quando le merci sono nella custodia del sub vettore qualora esso prevede esplicitamente che una parte individuata del trasporto oggetto del contratto deve essere effettuata da una persona diversa dal vettore, specificata in contratto.

...

Da ciò segue che il trasporto con rispedizione non è più una categoria giuridica nella quale il vettore delimita la propria prestazione al trasporto delle merci compiuto sulla propria nave ed assume per la fase successiva (o la fase anteriore) la mera prestazione dello spedizioniere, ma è sempre un contratto unitario avente per oggetto il trasporto delle merci dal punto di origine al punto della loro finale destinazione, con la sola facoltà del vettore di esonerarsi, se ne sussistono i presuposti, da responsabilità per il periodo in cui le merci sono nella custodia di altro vettore.

I presuposti per la validità dell'esonero sono due, e cioè la precisazione in contratto - normalmente in polizza - del tratto del trasporto che il vettore intende far eseguire da altri con indicazione quindi del luogo di trasbordo dalla sua nave a quella dell'altro vettore e del luogo di sbarco dalla nave di questo ultimo, sia che esso coincida con le finale destinazione delle merci o meno. Ulteriore requisito è quello della indicazione in contratto o in polizza del nome del secondo vettore, con la conseguenza che il vettore che assume il trasporto deve, al momento della stipulazione del contratto o della emissione della polizza, essere già in grado di stabilire non solo dove effettuerà il trasbordo, ma anche a quale vettore affiderà le merci."

(2) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 82*: "... čl. 10 regulira situacije u kojima nije unaprijed određen direktni prijevoz tj. prijevoz brodovima različitih brodara, dotle čl. 11. govori o slučaju gdje je unaprijed ugovorom previđena takva vrst prijevoza i u kojoj je stvarni vozar poimenično u ugovoru određen. Prema čl. 10 odgovara uvijek ugovorni vozar za obavljanje čitavog prijevoza, a stvarni vozar samo za svoj dio prijevoza. Međutim ako ima mjesta odgovornosti stvarnog vozara, njegova odgovornost i odgovornost ugovornog vozara je

solidarna, a pitanje njihove regresne eventualne odgovornosti Konvencija ne dira. U čl. 11. je naprotiv moguće da u ugovoru s ugovornim vozarom bude određeno da ugovorni vozar ne odgovara za događaje u vezi s robom tako dugo dok je roba u držanju stvarnog vozara, ali njega, ugovornog vozara, tereti dokaz da se radi upravo o događaju za vrijeme dok se roba nalazila u držanju stvarnog vozara."

(3) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 22: "...the actual carrier must be expressly named in the contract, and it must be possible to institute judicial proceedings under the Hamburg Rules against the actual carrier in a court competent under art. 21.1 and 21.2."

"The article enables the carrier to exclude his liability for the period during which the goods are in the charge of the actual carrier provided the following requirements are met:

(a) the actual carrier is named in the contract of carriage, and

(b) details are given in the contract of carriage of that part of the carriage to be undertaken by the actual carrier, and

(c) the cargo claimant can commence proceedings against the actual carrier in one of the places listed under art. 21.2."

(4) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 22: "... the contracting carrier will be able to exclude his liability only if the claimant can institute proceedings against the actual carrier."

(5) Tetley, *Commentary.....* str. 8: "It is perhaps possible to name one on-carrier and then substitute an equivalent carrier for cause and still comply with wording of art. 11."

(6) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 23: "... the burden of proving the time of the occurrence rests with the carrier and not the actual carrier."

(7) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 23.

(8) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary, MCLQ 1979, 1, 11.:* "The through bill of lading provisions at art. 11. provide a dangerous exception to art. 10, an Article which is an essential cornerstone of the Hamburg Rules, and one which also benefits carrier by its clarification of the responsibility of carrier and actual carries."

(9) Scapel C., *Les Reformes apportées par les Rèles de Hambourg à la Responsabilité du Transporteur Marittime*, Dir. Mar. 1993, 321, str. 337: ". . . . les auteurs s'accordenent également pour en considérer la rédaction comme incompréhensible Retenons seulement de ce texte curieux Il appartiendra aux tribunaux de donner un sens précis à cette formule obscure résultant."

(10) Tetley, *Marine* str. 936: "In other words, art. 11. prevents the "carrier" from being responsible for an on-carrier who would otherwise be classified as an "actual carrier".

Bilješka (DI) : Mislím da se pojam "on-carrier" razlikuje od pojma "stvarnog vozara" u tome da znači drugog prijevoznika određenog od vozara, ali koji prijevoznik nije u ispravi imenovan.

DIO III - ODGOVORNOST KRCATELJA

Član 12 - Opće pravilo

Čl. 12

KRCATELJ NE ODGOVARA ZA GUBITAK KOJI JE PRETRPIO VOZAR ILI STVARNI VOZAR ILI ZA ŠTETU KOJU JE PRETRPIO BROD, OSIM U SLUČAJU AKO JE TAKAV GUBITAK ILI ŠTETA UZROKOVANA GREŠKOM (KRIVNJOM) ILI NEMARNOŠĆU KRCATELJA, NJEGOVIH SLUŽBENIKA ILI PUNOMOĆNIKA. ISTO TAKO NE ODGOVARAJU NAMJEŠTENIK ILI PUNOMOĆNIK KRCATELJA ZA TAKAV GUBITAK ILI ŠTETU, OSIM U SLUČAJU AKO JE GUBITAK ILI ŠTETA UZROKOVANA GREŠKOM (KRIVNJOM) ILI NEMARNOŠĆU S NJEGOVE STRANE.

Odgovornost krcatelja temelji se, dakle, na krivnji ili nemarnosti.¹

Teret dokaza protiv krcatelja ili njegovih službenika i punomoćnika pada na vozara, odn. stvarnog vozara.²

Krcatelj, njegovi službenici ili punomoćnici, ako su odgovorni temeljem ovog člana, nemaju pravo na ograničenje.³

Vidi čl. 13.

Vidi čl. 17.

(1) (V. Filipović i E. Pallua): Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 83: "Krcatelj i njegovi ljudi odgovaraju samo za takve štete koje su pretrpjeli vozar, stvarni vozar ili brod samo ako su ih skrivili."

(2) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, Dir. Mar. 1978, 185, 202: "Per quanto questa norma non disciplini in modo espresso la distribuzione dell'onere della prova, appare evidente, dalla stessa formulazione della norma, che la imputabilità del danno o dell'avaria a colpa del caricatore costituisce un elemento costitutivo della sua responsabilità, e deve quindi essere provata dal vettore."

(3) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 23: "... neither the shipper, his servants or agents, if found liable under this article, are able to limit their liability....."

Član 13 – Posebna pravila o opasnoj robi

Član 13 – Posebna pravila o opasnoj robi**čl.13 st.1**

1. KRCATELJ MORA NA PRIKLADAN NAČIN OZNAČITI ILI ETIKETIRATI (OBILJEŽITI NALJEPNICOM) OPASNU ROBU KAO OPASNU.

Dužnost je krcatelja da na PRIKLADAN način označi opasnu robu.

Odgovornost krcatelja proizlazi iz činjenice propusta obavještanja o opasnoj robi odnosno u slučaju potrebe o mjerama opreza.¹

Propisi o tome su sadržani u IMDG : International Maritime Dangerous Goods Code, IMO London.

Vidi čl. 15(l)(a)

čl.13 st.2

2. KADA KRCATELJ PREDAJE OPASNU ROBU VOZARU ILI STVARNOM VOZARU, VEĆ PREMA SLUČAJU, KRCATELJ GA MORA OBAVIJESTITI O OPASNOM SVOJSTVU ROBE I, AKO JE POTREBNO, O MJERAMA OPREZA KOJE TREBA PODUZETI. AKO KRCATELJ TO PROPUSTI A TAJ VOZAR ILI STVARNI VOZAR INAČE NE ZNA O NJEZINU OPASNOM SVOJSTVU;

(A) KRCATELJ ODGOVARA VOZARU ILI SVAKOM STVARNOM VOZARU ZA GUBITAK KOJI PROIZLAZI IZ UKRCAJA TAKVE ROBE, I

(B) ROBA SE MOŽE U SVAKO VRIJEME ISKRCATI, UNIŠTITI ILI UČINITI BEZOPASNOM, KAKO TO OKOLNOSTI TRAŽE, BEZ PLAĆANJA NAKNADE.

Krcatelj mora obavijestiti vozara ili stvarnog vozara kod predaje robe o opasnom svojstvu i eventualnim mjerama opreza.²

Propust krcatelja da to učini stvara situacije navedene pod (a), i (b).

Ogovornost krcatelja je objektivna kada vozar ne zna za opasna svojstva robe.³

Odgovornost je neograničena.⁴

U pogledu tereta dokaza, radi ekskulpacije,⁵ postoji dvojba. Da li je negativni teret dokaza, da dokaže svoje neznanje, na vozaru ili pozitivni teret dokaza, da dokaže da je vozar znao, na krcatelju,

Možda je vrijedno ukazati da st. 2. kada govori o znanju vozara o opasnoj robi, govori samo o opasnom svojstvu, a ne govori i o znanju o mjerama opreza. U vezi toga javlja se sumnja da li vozar ako i zna o opasnom svojstvu robe, ujedno zna i o mjerama opreza. Doktrina smatra da neznanje mjera od strane vozara, ne može samo po sebi osloboditi krcatelja od odgovornosti.⁶

čl. 13 st. 3

3. NA ODREDBE ST. 2. OVOGA ČLANA NE MOŽE SE POZIVATI NI JEDNA OSOBA AKO JE ZA VRIJEME PRIJEVOZA PREUZELA ROBU U SVOJE DRŽANJE SA ZNANJEM O NJEZINU OPASNOM SVOJSTVU.

Preuzimanje robe sa znanjem o njenom opasnom svojstvu onemogućava vozara da se poziva na propis st. 2.

To praktički znači da ako vozar ili stvarni vozar znaju opasna svojstva robe, nema odgovornost krcatelja po st. 2.⁷ Ovo vrijedi i u slučaju ako je krcatelj propustio da postupi u smislu st. 1.

Postavlja se pitanje ako je krcatelj doduše na pravilan način naljepnicom ispunio uvjete iz I.M.D.G. da li tada mora davati još i dodatna upozorenja, ili je vozar ili stvarni vozar dužan također poznavati I.M.D.G. ? Mislim da ako krcatelj tako postupi, vozar je dužan znati i mjere opreza i postupiti po I.M.D.G., pogotovo ako su mjere opreza vidljive iz I.M.D.G.

čl. 13 st. 4

4. AKO U SLUČAJEVIMA KADA SE ODREDBE ST. 2., PODSTAVA (B) OVOGA ČLANA NE PRIMJENJUJU ILI SE NA NJIH NE MOŽE POZIVATI, OPASNA ROBA POSTANE STVARNA OPASNOST ZA ŽIVOT ILI IMOVINU; TAKVA SE ROBA MOŽE ISKRCATI, UNIŠTITI ILI UČINITI BEZOPASNOM, AKO TO OKOLNOSTI TRAŽE, BEZ PLAĆANJA NAKNADE OSIM AKO POSTOJI OBVEZA DOPRINOSA U ZAJEDNIČKOJ HAVARIJI ILI AKO VOZAR ODGOVARA U SKLADU S ODREDBAMA ČL. 5.

Ovim propisom određeno je da vozar može postupiti na opisani način, iako je upozoren i zna da se radi o takovom teretu, pa takav teret postane stvarna opasnost za živote i imovinu.

U situacijama opisanim ovdje, glavno je istaknuti da obaveza plaćanja naknade postoji u slučaju zajedničke havarije ili ako vozar odgovara u skladu s odredbama čl. 5.

U pogledu troškova za iskrčavanje, uništenje ili za učiniti teret bezopasnim, nije ništa rečeno, ali se smatra da bi ih krcatelj trebao nadoknaditi.⁸

Ništa nije rečeno u vezi sa vozarinom. Smatra se da je to određeno u ugovoru ili u propisima koji se primjenjuju na vozarinu, i u to se HAMP ne upušta.

(1) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 202*: "... art. 13 dispone che il caricatore è responsabile nei confronti del vettore e del vettore effettivo qualora egli abbia ommesso di informare il vettore di tale pericolo e, ove necessario, delle precauzioni che debbono essere adottate ed il vettore non abbia altrimenti conoscenza del carattere pericoloso delle merci. In questa situazione invero il vettore ha l'onere di provare l'esistenza del danno, la sua dipendenza dal carattere pericoloso delle merci caricate e la omissione del caricatore di fornire indicazioni in ordine al carattere pericoloso delle merci e, se del caso, alle precauzioni che debbono essere adottate, senza necessità di dimostrare in modo specifico la colpa del caricatore, la omissione suddetta costituendo di per sé comportamento colposo."

(2) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 84*: "Pitanje kada su potrebne (upute) stalno će davati povoda sporovima, a trebalo bi da krcatelji uvijek dadu takve upute, jer su producenti, izvoznici i uvoznici takve robe znatno stručniji u pitanju njene manipulacije nego što je to osoblje brodara i brodar izravno."

(3) Tetley, *Marine str. 465*: "Because the shipper's liability under art. 13(2)(a) for failing to fulfil these obligations does not depend on whether the shipper had actual or constructive knowledge of the dangerous character of the goods, the shipper's implied warranty under Hamburg is an absolute one."

(4) Tetley, *Commentary str. 12*: "As under the Hague Rules there is no limit to the shipper's liability."

(5) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 202*: "Qualche perplessità invece sorge circa la prova della mancata conoscenza per altre vie da parte del vettore del carattere pericoloso delle merci; non è chiaro invero se il vettore debba fornire anche tale prova negativa onde poter agire nei confronti del caricatore ovvero se è invece quest'ultimo che, per escludere la propria responsabilità, ha l'onere di dimostrare tale conoscenza da parte del vettore. La formulazione della norma sembra favorevole alla prima alternativa, in quanto la responsabilità del caricatore è fatta dipendere dalla

omissione e dalla mancata conoscenza per altre vie da parte del vettore del carattere pericoloso, delle merci, anche se la logica dovrebbe invece portare alla opposta conclusione."

(6) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 203:* "Sembra per altro logico che nei casi in cui il caricatore debba non solo indicare il carattere pericoloso delle merci ma anche le precauzioni che debbono essere adottate, la mera conoscenza da parte del vettore di tale carattere e l'ignoranza da parte sua delle precauzioni da adottarsi non possa essere sufficiente ad escludere la responsabilità."

(7) Tetley, *Marine str. 465:* "As under the Hague Rules and the common law, the shipper is relieved of his warranty if the carrier has knowledge."

(8) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 25.*

DIO IV - PRIJEVOZNE ISPRAVE**Član 14 - Izdavanje teretnice****Čl.14 st.1**

1. KADA VOZAR ILI STVARNI VOZAR PREUZME ROBU VOZAR MORA, NA ZAHITJEV KRCATELJA IZDATI KRCATELJU TERETNICU.

Izdavanje teretnice na zahtjev krcatelja je općenito propisano. Ako krcatelj ne zatraži izdavanje teretnice, vozar može izdati kakav drugi dokumenat, na.pr. sea waybill, itd. Propisi čl. 14 do 18, specifični su za teretnicu, iako se u praksi sve više pojavljaju i drugi dokumenti u vezi prijevoza morem. Praksa će pokazati na koji će se način drugi dokumenti uklopiti u propise specifične za teretnice.¹

Možda je korisno spomenuti da se po HAMP izdaje teretnica nakon PREUZIMANJA robe dok se je po Haškim pravilima izdavala nakon PRIMITKA I PREUZIMANJA robe. Ova razlika bi mogla dovesti do toga da se po HAMP više koristi teretnica primljeno za ukrcaj.

Vidi i čl. 15.st.2.

Vidi i čl. 1.st.7. gdje se uz izraz "preuzimanje" nadovezuje i izraz "ukrcaj robe".

Čl.14 st.2

2. TERETNICU MOŽE POTPISATI OSOBA KOJU JE OVLAŠTIO VOZAR. KADA TERETNICU POTPIŠE ZAPOVJEDNIK BRODA KOJI PREVOZI ROBU, SMATRA SE DA JU JE POTPISAO U IME VOZARA.

Potpisivanje teretnice ima pravo izvršiti osoba koju je ovlastio vozar.

Zapovjednik može također potpisati teretnicu i tada se smatra da ju je potpisao U IME VOZARA. I u slučaju kada teretnicu potpisuje zapovjednik broda koji pripada stvarnom vozaru, ipak zapovjednik svojim potpisom obavezuje vozara (contracting carrier),² makar je službenik stvarnog vozara.

U talijanskoj doktrini, kada na teretnici, nema jasno označenog vozara, smatra se da zapovjednik potpisuje u ime "armatora", a navodi se da je to i stajalište common law-a.³

Tako i Identity of carrier clause neće imati efekta.

Vidi čl. 10.

U razmatranju problema treba zamisliti i kompliciranije brodarske ugovorne odnose, kao na pr.

- (1) Brodovlasnik / Bare boat charterer
- (2) Bare boat charterer / Time charterer
- (3) Time charterer / Voyage charterer
- (4) Voyage charterer = vozar
- (5) Vozar / stvarni vozar
- (6) Vozar - stvarni vozar / primatelj

Primatelj mora tužiti za štete.

Zapovjednik je potpisao teretnicu. U smislu ovog propisa potpisao je u ime vozara tj. voyage charterera. Voyage charterer je pasivno legitimiran. Tako i stvarni vozar. Arrest broda u sistemima u kojima ne postoji postupak in rem nego In personam, nije baš sasvim jasan, jer nije jasno tko je pasivno legitimiran, koga navesti kao protustranku ! U Italiji se smatra da zapovjednik potpisuje za "armatore". Navodi se da se i u common law pretpostavlja da "armatore" odgovara za štete.⁴

Postavlja se pitanje, što, ako vozar nije identificiran u teretnici ? Da li onda potpis veže brodovlasnika, kojeg se jedino može identificirati na osnovu dokumenata broda ?
5

Čl. 14 st. 3

3. POTPIS NA TERETNICI MOŽE
BITI VLASTORUČAN, TISKAN KAO
FAKSIMIL, PERFORIRAN, UTISNUT, U
SIMBOLIMA, ILI NAČINJEN SVAKIM DRUGIM
MEHANIČKIM ILI ELEKTRONSKIM
SREDSTVOM, AKO NIJE U SUPROTNOSTI SA
ZAKONOM DRŽAVE GDJE JE TERETNICA
IZDANA.

Slijedeći načini potpisivanja su valjani:

1. vlastoručni
2. tiskan kao faksimil
3. perforiran
4. utisnut
5. u simbolima
6. načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektronskim sredstvom.

Smatram da se riječi "ako nije u suprotnosti sa zakonom države gdje je teretnica izdana" odnose na svih 6. vrsta potpisa.

Potpisivanje je neformalno ali mora biti u skladu sa propisima zemlje gdje se teretnica izdaje.

Vidi čl. 15.st.1.(i).

Međutim, ako se teretnica potpiše na način koji nije dozvoljen u zemlji gdje se teretnica izdala, tada teretnica, kao takova, ne postoji. Sporno je dakle da li obavezuje vozara ? Ugovor o prijevozu je konsenzualni ugovor pa će krcatelj moći u tom pravcu dokazivati da je ta isprava dokaz o primitku robe i postojanju ugovora.

Vidi i čl. 18.

(1) Auchter G., *La Convention des nations-Unie European Transport Law, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 352 br. 442*: "... se superposer aux règles prévues dans les articles 14 à 18 D'autant plus que ces dispositions on été prévues pour régir le connaissance, alors que la pratique actuelle du transport de marchandises par lignes régulières conduit à un abandon progresif du connaissance pour d'autres documents."

(2) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. 84*: "... ovaj član ima praktično pravilo da se pretpostavlja da teretnica potpisana od zapovjednika broda koji vrši prijevoz jest potpisana u ime ugovornog vozara."

(3) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 204*: "Il problema che si pone è quello di vedere se questa formulazione ha lo stesso effetto di quella secondo cui il comandante deve ritenersi autorizzato alla firma della polizza di carico, ovvero ha una portata maggiore, e cioè quella di creare una presunzione iuris et de iure nel senso che il comandante, firmando la polizza, agisca per conto del vettore e non anche, quando il vettore è persona diversa dell'armatore, per conto di quest'ultimo. Se ciò fosse, la nuova normativa verrebbe a modificare un principio vigente in common law e cioè quello che l'armatore risponde sempre delle perdite o danni alle cose trasportate anche quando il trasporto sia stato assunto da altri. Una ulteriore conseguenza della norma sarebbe quella di distruggere un criterio comunemente adottato per la individuazione del vettore qualora il suo nome non sia chiaramente indicato in polizza, e cioè quello che, in mancanza di diversa precisazione, il comandante deve reputarsi agire in virtù dei suoi poteri legali di rappresentane dell'armatore."

(4) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 204* - vidi gornju notu.

(5) Y. Tassel, *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg au regime juridique du connaissance, Dir. mar., 1993, 285, str. 291*: "... on peut penser aussi que cette disposition concerne le connaissance de charte-partie n'identifiant pas suffisamment, le transporteur parce qu'en l'absence d'indication particulier intrinsèque au connaissance, celui que la signature révèle ne peut pas etre un autre que le propriétaire du

navire lui-meme identifié par le nom et l'immatriculation du bâtiment."

Član 15 - Sadržaj teretnice**Čl.15 st.1**

1. TERETNICA MORA, MEĐU OSTALIM, SADRŽAVATI OVE PODATKE :
- (A) OPĆU NARAV ROBE, ISTAKNUTE OZNAKE KOJE SU POTREBNE ZA IDENTIFIKACIJU ROBE, IZRIČITU ODREDBU KADA DOLAZI U OBZIR PRIMJENA, ŠTO SE TIČE OPASNOG SVOJSTVA ROBE, BROJ KOLETA ILI KOMADA I TEŽINU (MASU) ROBE ILI NJENU KOLIČINU DRUKČIJE IZREČENU, A SVE TE PODATKE KAKO IH JE NAVEO KRCATELJ;
- (B) VANJSKO STANJE ROBE;
- (C) IME I GLAVNO POSLOVNO SJEDIŠTE VOZARA
- (D) IME KRCATELJA
- (E) IME PRIMATELJA AKO GA JE KRCATELJ IMENOVAO
- (F) LUKU UKRCAJA PREMA UGOVORU O PRIJEVOZU MOREM I DATUM KADA JE ROBU PREUZEO VOZAR U LUCI UKRCAJA;
- (G) LUKU ISKRCAJA PREMA UGOVORU O PRIJEVOZU MOREM;
- (H) BROJ ORIGINALA TERETNICE, AKO IH JE VIŠE OD JEDNOG
- (I) MJESTO IZDANJA TERETNICE;
- (J) POTPIS VOZARA ILI OSOBE KOJA DJELUJE U NJEGOVO IME,;
- (K) VOZARINU DO VISINE KOJU JE PRIMATELJ DUŽAN PLATITI ILI DRUGU NAZNAKU DA ON VOZARINU PLAĆA
- (L) NAVOD (ZAHTJEV) KOJI SE ODNOSI NA ST.3. ČL 25'
- (M) NAVOD (IZJAVU), AKO DOLAZI U OBZIR PRIMJENA. DA ĆE SE KRCATI (PREVOZITI) ILI SE MOŽE KRCATI (PREVOZITI) NA PALUBU;
- (N) DATUM ILI VRIJEME PREDAJE ROBE U LUCI ISKRCAJA AKO POSTOJI IZRIČITI SPORAZUM MEĐU STRANKAMA;
- (O) SVAKO POVEĆANJE GRANICE ILI GRANICA A OD60VORNOSTI KADA JE UGOVORENO U SKLADU SA ST.4. ČL.6.

HAMP nabraja veliki niz podataka (15 podataka), koje mora sadržavati teretnica, ali ne navodi da se to odnosi i na drugu ispravu.¹

Vidi st.3. i Čl. 16.

U stvari bitnih podataka ima deset, jer podaci pod (e), (h), (k), (m) i (o) upisuju se samo u određenim situacijama.

Među podacima nije navedeno da se mora naznačiti ime broda. Kada se izda teretnice "ukrcano" sigurno se upisuje i ime broda, ali pošto u smislu HAMP i teretnica "received for shipment" ima istu ekonomsku vrijednost kao i teretnica

"ukrcano", može se u prometu pojaviti teretnica bez imena broda, jer roba još nije ukrcana.

Podatak o stvarnom vozaaru mora se unijeti samo onda ako vozar namjerava isključiti svoju odgovornost.

Vidi Čl. 11.

Ističem da se podaci navedeni u toč. (a) upisuju prema podacima koje je naveo krcatelj.

Zahtjeva se i kumulativno navođenje (toč.(a) :²

- koleta ili komada

- težina, ili

- količina drukčije izraženih.³

Vozar je dužan navesti sve podatke koje je, u granicama propisa, dao krcatelj. Ukoliko to ne učini vozar može odgovarati.⁴

Vidi čl. 16.

Vidi čl. 13. za opasni teret.

Toč. (b) određuje u vezi sa vanjskim stanjem robe. Ovo je obaveza vozara i spada u one podatke koje mora vozar unijeti u teretnicu.

Vidi čl. 16(2).

Toč. (c) zahtjeva da se u teretnicu mora upisati "ime i glavno poslovno sjedište vozara" (vidi čl. 21(l)(a)). Iz prakse je poznato da glavno formalno poslovno sjedište često ne odgovara faktičnom glavnom poslovnom sjedištu.⁵

Naglašavam da tzv. Identity of carrier clause ili Demise clause, ne predstavljaju ispunjenje zahtjeva iz ove točke i temeljem čl. 23(1) su ništave i bez učinka.

Točka (f) zahtjeva da se u teretnicu unese datum "kada je robu preuzeo vozar u luci ukrcaja'l, Može se dakle dogoditi da postoje dva datuma, kada je vozar preuzeo robu u luci ukrcaja i kada je izdao teretnicu. Ti se datumi mogu i ne poklapati.⁶

Pod toč. (i) navedeno je samo mjesto izdanja, nije naveden datum izdanja, ali će se vjerojatno taj datum stavljati.

Međutim datum se traži pod toč. (f) ali kao datum KADA JE ROBU P R E U Z E O vozar u luci ukrcaja.

Pod (k) se zahtjeva upis iznosa vozarine koju treba platiti primatelj. Smatra se međutim da je dovoljno unijeti na pr :

"Freight payable by consignee".⁷

Vidi čl. 16.(4).

Upozorujem na toč. (L) tj. na čl. 23. st.3., koji zahtjeva navod da je prijevoz podvrgnut odredbama HAMP, po kojoj je ništav svaki uglavak koji mijenja odnose na štetu krcatelja ili primatelja. Radi se o tzv. Paramount clause.

Komentar UNCTAD smatra da se time postiže da HAMP postaju lex contractus.⁸

Vidi čl. 23.(4).

Toč. (m) zahtjeva upis navoda (izjave) (statement) da će se ili SE MOŽE krcati (prevoziti) roba na palubu. Ovaj izraz "MOŽE" tumači se da se može shvatiti kao opcija (General liberty clause).

Vidi čl. 9.

Tekst takve klauzule, preporučena od strane P&I bi mogao glasiti:

"The shipper has agreed that the cargo carried under this Bill of lading may be carried on deck or under deck at carrier's option."

Sudska praksa će pokazati da li će se liberty clause prihvatiti kao puno valjana ili ne. Korisno je stoga staviti i klauzulu da se teret vozi stvarno na palubi.

Nije jasno da li u slučaju kada se teret prevozi na palubi prema običajima određene privredne grane ili zakona ili drugih propisa (čl.9(l)), treba staviti primjedbu u teretnici da se teret prevozi na palubi. Vjerojatno je sigurnije staviti takovu primjedbu.

Smatra se da je propust u HAMP da nije odlučeno i o navedbi prekostojnica iz luke ukrcaja, koje treba platiti primatelj. Vidi čl. 16.(4).

Postoji opasnost (barem teoretska) da vozar nastoji izbjeći teškoće u vezi sa zahtjevima iz ovog stava, na način, da ne izda teretnicu, nego da sklapa ugovor izvan definicije teretnice iz čl. 1(7). Tada bi ugovor još uvijek bio podložan HAMP, ali teški uslovi iz čl. 15 bi bili zaobiđeni.⁹

Čl.15 st.2

2.POŠTO JE ROBA UKRCANA NA BROD,
AKO TO ZAHTJEVA KRCATELJ. VOZAR
MORA IZDATI KRCATELJU TEREETNICU
"UKRCANO" KOJA, UZ PODATKE KOJI SE
TRAŽE PREMA ST.1, OVOGA ČLANA, MORA
NAVESTI DA JE ROBA NA IMENOVANOM
BRODU ILI BRODOVIMA, KAO I DATUM ILI
DATUME UKRCAJA, AKO JE VOZAR RANIJE
IZDAO KRCATELJU TEREETNICU ILI DRUGU
ISPRAVU KOJA DAJE PRAVO NA TAKVU
ROBU, NA ZAHTJEV VOZARA, KRCATELJ
MORA VRATITI TAKOVU ISPRAVU U ZAMJENU
ZA TEREETNICU "UKRCANO". VOZAR MOŽE
DOPUNITI SVAKU PRETHODNO IZDANU
ISPRAVU KAKO BI UDOVOLJIO ZAHTJEVU
KRCATELJA DA SE IZDA TEREETNICA
"UKRCANO" AKO, TAKO NADOPUNJENA,
TAKVA ISPRAVA UKLJUČUJE SVE PODATKE
KOJI SE ZAHTIJEVAJU DA SU SADRŽANI U
TEREETNICI "UKRCANO".

Ako je izdata teretnica "primljeno na ukrcaj", nakon ukrcaja vozar mora izdati teretnicu "ukrcano" na zahtjev krcatelja.

Ako je potrebno krcatelj mora vratiti prije primljenu teretnicu ili ispravu.

Čl.15 st. 3

3. NEPOSTOJANJE U TERETNICI JEDNOG ILI VIŠE PODATAKA NAVEDENIH U OVOME ČLANU NE UTJEČE NA PRAVNI UČINAK ISPRAVE KAO TERETNICE UZ UVJET DA ONA IPAK UDOVOLJAVA ZAHTJEVIMA ISTAKNUTIM U ST. 7. ČL. 1.

Manjak jednog ili više podataka nema utjecaja na pravni značaj i na funkciju teretnice, ali moraju biti ispunjeni uvjeti iz čl. 1. st. 7.

(1) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 168: "The Hamburg Rules require information to be placed in the bill of lading (67).....:(67) But not, it should be noted, in any other document (such as waybill) to which the Hamburg Rules apply."

(2) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 85*: "... kumulativno se moraju navesti kako brojevi koleta ili komada, tako i težina robe,....."

(3) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 164: "The carrier must include not only the number of packages or pieces but also the quantity or weight."

(4) Nicoll C.C., *Do the Hamburg* str. 165: "Under the Hamburg Rules the carrier will be in breach of contract if he does not make the bill reflective of the shipper's figures."

(5) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 28.*: "In the *Blue Wave*, /1982/ 1 *Lloyd's Rep.* 151, owning company registered in Monrovia, Liberia, where the vessel was exclusively managed by a company registered in Greece. On the facts, the Court found that the place of business of the managing company met the "principal place of business" criterion of the jurisdiction *clause* in the bill of lading."

(6) U formularima sadašnjih teretnica, nisam zapazio rubriku predviđenu za datum preuzimanja

(7) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 27*: "... since it is not always possible to show the exact amount of freight that was not prepaid, it is sufficient under the Hamburg Rules, to indicate in the bill of lading that freight is payable by the consignee."

(8) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 27*: "The requirement that the bill of lading indicates that the carriage is subject to the Hamburg Rules will help to ensure that the provision referred to in that statement will govern the carriage even in States that are not parties to the Rules."

Bilješka: možda je to presmiona tvrdnja jer ne mora svaki pravni režim priznati *Paramount cl.* za *lex contractus*.

(9) Tetley, Commentary str. 12. : "It is possible that carriers will not issue bills of lading at all, but will try to enter into contracts outside the definition of bill of lading art. 1(7). The contract of carriage would still be subject to the Hamburg Rules, but the onerous nature of art. 15 would be by-passed."

Član 16 - Teretnice; rezerve (primjedbe, opaske) i dokazni učinak

Čl.16 st.1

1. AKO TERETNICA SADRŽI PODATKE KOJI SE ODOSE NA OPĆU NARAV, ISTAKNUTE (NUŽNE) OZNAKE, BROJ KOLETA ILI KOMADA, TEŽINU (MASU) ILI KOLIČINU ROBE ZA KOJU VOZAR ILI DRUGA OSOBA KOJA JE U NJEGOVO IME IZDALA TERETNICU ZNA ILI IMA RAZBORITIH RAZLOGA SUMNJATI DA NE PREDSTAVLJAJU TOČNO ROBU KOJA JE STVARNO PREUZETA ILI UKRCANA, KADA JE IZDANA TERETNICA "UKRCANO", ILI AKO NEMA PRIKLADNIH SREDSTAVA ZA PROVJERU TAKOVIH PODATAKA, VOZAR ILI TA DRUGA OSOBA MORA UNIJETI U TERETNICU OPASKU POBLIŽE OZNAČUJUĆI TE NETOČNOSTI, RAZLOGE ZA SUMNJU ILI NEPOSTOJANJE PRIKLADNIH SREDSTAVA ZA PROVJERAVANJE.

*Vozar mora unijeti u teretnicu podatke koje je primio. Vozar ne smije propustiti unijeti podatke koje je dobio, zbog toga što ih smatra netočnim itd.*¹

Kada vozar ili osoba koja je izdala teretnicu zna ili ima razboritih razloga sumnjati da podaci nisu točni, kao i onda kada nema prikladnih sredstava za provjeru tih podataka, mora dakle unijeti primljene podatke ali i unijeti opaske koje moraju pobliže navesti ;

-netočnosti,

-razloge za sumnju,

*-ili nepostojanje prikladnih sredstava za provjeravanje.*²

*Režim primjedbi je pooštren, jer se zahtjevaju detaljna obrazloženja.*³

*Doktrina smatra da je potrebno uz obrazloženje primjedbi, koje su date na podatke primljene od krcatelja, unijeti i točne podatke.*⁴ *Smatra se da vozar mora biti oprezan*⁵ *kod stavljanja primjedbi.*⁶

Unatoč tome da je u tekstu navedeno da vozar MORA unijeti opasku, za propust unošenja nije predviđena sankcija. Jedino se smatra da je teretnica bez primjedbe prima facie dokaz. Vozar ima pravo na protudokaz, ali NE prema trećoj osobi u dobroj vjeri i koja je postupala pouzdavajući se na nepostojanje navoda u teretnici.

Vidi st. 4.

end 104

Vidi čl. 17.

Čl.16 st.2

2. AKO VOZAR ILI DRUGA OSOBA KOJA IZDAJE TERETNICU U NJEGOVO IME PROPUSTI ZABILJEŽITI NA TERETNICI VANJSKO STANJE ROBE, SMATRA SE DA JE ZABILJEŽIO NA TERETNICI DA JE ROBA U DOBROM VANJSKOM STANJU,

Ukoliko nema opaske o vanjskom stanju robe, smatra se da je zabilježeno da je roba u dobrom vanjskom stanju. Dakle smatra se da postoji pozitivna opaska da je roba u dobrom vanjskom stanju.

Čl.16 st.3

3.OSIM PODATAKA O KOJIMA JE I U OPSEGU DO KOJEGA JE DOPUŠTENA OPASKA (REZERVA) UNESENA PREMA ST. 1. OVOGA ČLANA :

(A) TERETNICA ZNAČI PRETPOSTAVKU O PREUZIMANJU DO PROTUDOKAZA ILI, KADA JE IZDANA TERETNICA "UKRCANO", O UKRCAJU ROBE OD VOZARA KAKO JE OPISANA U TERETNICI; 1

(B) PROTUDOKAZ VOZARU NIJE DOPUŠTEN AKO JE TERETNICA BILA PRENESENA NA TREĆU OSOBU, UKLJUČUJUĆI I PRIMATELJA, KOJA JE DJELOVALA U DOBROJ VJERI POUZDAVAJUĆI SE U OPIS ROBE U NJOJ.

*Važna je toč. (b) jer isključuje protudokaz, ako je teretnica bila prenesena na treću osobu uključujući i primatelja, koji je u dobroj vjeri.*⁷

*Doktrina upozoruje i na odnose koji mogu nastati kod FOB kupnje.*⁸

*Smatra se da je HAMP bolje definirao ovaj princip, jer je dodao i to da je imalac djelovao " u dobroj vjeri pouzdavajući se u opis robe u njoj. Doktrina smatra da primatelj, da bi spriječio vozaču pravo na protudokaz, mora dokazati da je djelovao u dobroj vjeri, pouzdavajući se u opis robe u njoj.*⁹

U sistemu u kojima postoji "estoppel" bio je ovaj princip na snazi i inače.

U drugim slučajevima, postoji mogućnost protudokaza.

Smatra se da HAMP u jednom slučaju nije tako povoljan kao što su bila Haška/Visby pravila, naime, prema toč. 3(b), gdje se navodi da se je primatelj pouzdavao u opis robe u teretnici, to može imati reperkusiju, da vozač dokazuje da je primatelj znao o stanju robe.

*Doktrina smatra da je ovaj propis dokaz da se Hamburška pravila primjenjuju i na teretnice na ime.*¹⁰

Čl.16.st.4

4. TERETNICA KOJA NE SADRŽI, KAKO JE PROPISANO U ST. 1., PODSTAVKU (K), ČL. 15, IZJAVU ILI DRUKČIJI NAVOD DA VOZARINU PLAĆA PRIMATELJ I NE NAZNAČUJE PREKOSTOJNICE KOJE SU NASTALE U LUCI UKRCAJA A PLAĆA IH PRIMATELJ, PRETPOSTAVKA JE DO PROTUDOKAZA DA NIKAKVU VOZARINU NITI TAKVE PREKOSTOJNICE PRIMATELJ NE PLAĆA. MEĐUTIM, PROTUDOKAZ SE VOZARA NE DOPUŠTA AKO JE TERETNICA BILA PRENESENA NA TREĆU OSOBU, UKLJUČUJUĆI I PRIMATELJA, KOJA JE DJELOVALA U DOBROJ VJERI POUZDAVAJUĆI SE NA NEPOSTOJANJE TAKVA NAVODA U TERETNICI.

Ukoliko teretnica nema unesenih podataka o plaćanju vozarine od strane primatelja i o prekostojnicama koje plaća primatelj, smatra se da primatelj ne treba platiti. Dopusšten je međutim protudokaz, ali ne ako je teretnica bila prenesena na treću osobu, uključivši i primatelja, koja je djelovala u dobroj vjeri i pouzdavajući se u nepostojanje takvog navoda.

Čl. 15. st. 1. ne spominje obavezu unašanja podataka o prekostojnicama za razliku od vozarine koju spominje u toč. (k). Nije jasno zašto je ta razlika.

Interesantno je da se Konvencija bavi i sa problemom plaćanja prekostojnica.

U vezi s teretom dokaza, smatra se da vozar ne treba prema krcatelju dokazivati neplaćanje, već je teret dokaza da je plaćanje izvršeno, na krcatelju.¹¹

Pravno je bitno da se mora raditi o primatelju, trećoj osobi.¹²

(1) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 205:* "... il vettore non ha la facoltà di omettere l'inserzione in polizza dei dati che egli ritiene inesatti o della cui esattezza egli ha ragionevole motivo di sospettare ovvero ancora che egli non ha ragionevoli mezzi di controllare, ma ha l'obbligo - e non l'onere - di inserire in polizza riserve, specificando le inesattezze, i motivi di sospetto, o la mancanza di ragionevoli mezzi di controllo."

(2) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 30:* "The carrier "must" make reservation "in the bill of lading" in the following cases:

(a) If he knows the bill of lading particulars are inaccurate, he must specify the inaccuracies

(b) If he has reasonable grounds to suspect the bill of lading particulars are inaccurate, he must record the grounds of his suspicion

(c) If he had no reasonable means of checking the bill of lading particulars, he must say so."

(3) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 206:* "Specificare le inesattezze invero sembra significhi non solo individuare quali dati a giudizio del vettore sono inesatti, ma anche perché, e quindi inserire i dati esati; specificare i motivi di sospetto significa non soltanto indicare in polizza che si ha motivi di sospetto circa l'esattezza dei dati, ma anche indicare quali sono tali motivi e cioè ad esempio che il peso dei singoli colli sembra essere inferiore a quello dichiarato in quanto altrimenti i colli non potrebbero essere così facilmente maneggiati; più dubbia sembra invece la natura delle indicazioni relative all'assenza di ragionevoli mezzi di controllo, in quanto dalla formulazione della norma non è chiaro se sia sufficiente precisare che il vettore non ha avuto ragionevoli mezzi di controllare le dichiarazioni del caricatore ovvero se occorra anche motivare tale affermazione; ragioni di equilibrio fra le varie riserve rendono più probabile questa seconda alternativa, in quanto altrimenti nell'ipotesi in esame le riserve assumerebbero un carattere estremamente generico."

(4) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 206:* "..... e quindi inserire i dati esati" Vidi gornju notu Berlingieri za cijeli tekst.

(5) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul*

trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 206: ".... comporta l'insufficienza non solo nelle riserve contenute a stampa nella polizza di carico, ma anche delle riserve poste sul recto della polizza mediante timbro o a machina come "dice essere", "dice pesare", ecc. in quanto nessuna di queste risponde ad alcuna delle tre ipotesi contemplate nella norma."

(6) Tetley, *Marine* str. 287: "Art. 16(1) of the Hamburg Rules is similar to art. 36. of the Decree of December 31, 1966 (Francuski Đ.I.) in that the carrier is required to insert on the bill itself an explanation of why he was suspicious or why he could not check properly."

(7) Grabovac, *Konvencija*..... str. 48: "Dilema je da li se dobra vjera treće osobe pretpostavlja ili je treći mora dokazivati. (5)

- - -

(5) Berlingieri F., *La convenzione de Bruxelles del 23 agosto 1924 ed il progetto UNCITRAL Un raffronto critico, Dir. Mar. IV, 1977, str. 560 i sl. smatra da tekst Konvencije 1978, upućuje na to da treća osoba, koja želi spriječiti da brodar pobija sadržaj teretnice, mora dokazati da se u dobroj vjeri oslanjala na opis robe u ispravi."*

(8) Ramberg J., *Charterparties: Freedom of Contract or Mandatory Legislation?*, Dir. Mar. 1069, str. 1073:

"To some extent FOB-contracts owing to the common practice for sellers to extend a kind of additional service to buyers by booking the cargo for transport even though, under FOB, this is the buyer's obligation. In any event, seller s would frequently obtain bills of lading from shipping lines as receipt for the cargo tendered for shipment. Therefore, the principle to protect the assignee of the B/L also applies to FOB-contracts. However, the FOB buyer cannot be regarded as a "third party" in relation to the carrier, since under FOB he becomes the carrier's contracting party. For this reason the Hamburg Rules, in art. 16.3.b., add the words "including a consignee" after the words "third party". Nevertheless, it seems to me a rather peculiar idea to include a contracting party in the category of third parties. Be that as it may, the intention is clear enough and would presumably work satisfactorily in practice."

(9) Tetley, *Marine* str. 278.

(10) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 85: "Hamburška*

pravila izričito uključuju u krug takvih imalaca u dobroj vjeri i primaoca, a to znači da isključuju svaku sumnju o tome da se odredbe Konvencije odnose i na teretnice na ime."

(11) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 207*: "La presunzione (da se ne treba platiti Đ.I.) non opera nei confronti del caricatore, per cui, ove il vettore si rivolga allo stesso per ottenere il pagamento delle somme dovute (ciò in particolare per quanto riguarda il compenso di controstallia poichè per il pagamento del nolo l'eventuale esistenza in polizza di una *cesser clause* può modificare la situazione), egli non deve dimostrare il mancato pagamento, ma è il debitore che deve, per opporsi all richiesta, fornire la prova che il pagamento si è già verificato o che comunque esso non è dovuto. La presunzione *iuris tantum* quindi opera nei confronti di un ricevitore il quale non sia lo stesso caricatore, ma che nello stesso tempo non si trovi nella posizione di terzo giratario in buona fide."

(12) Y. Tassel, *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg au regime juridique du connaissement, Dir. mar., 1993, 285, str. 295, in fine*: "... le destinataire, acheteur au CIF des marchandises, qui a signé charte partie ne peut pas être considéré comme un tiers porteur du connaissement, lequel n'est, vis-à-vis de lui, qu'un simple reçu des marchandises transportées."

Član 17 – Jamstvo krcatelja

Član 17 - Jamstvo krcatelja**Čl.17 st.1**

1. SMATRA SE DA JE KRCATELJ JAMČIO VOZARU ZA TOČNOST PODATAKA KOJI SE ODOSE NA OPĆU NARAV ROBE, NJENE OZNAKE, BROJ, MASU I KOLIČINU KAKO IH JE DAO RADI UVRŠTENJA U TEREETNICU. KRCATELJ MORA NADOKNADITI VOZARU SVAKI GUBITAK KOJI PROIZLAZI IZ NETOČNOSTI TAKVIH PODATAKA, KRCATELJ OSTAJE ODGOVORAN I ONDA AKO JE TEREETNICU DALJE PRENIO. PRAVO VOZARA NA TAKVU NAKNADU NIKAKO NE OGRANIČAVA NJEGOVU ODGOVORNOST NA OSNOVI UGOVORA O PRIJEVOZU PREMA KOJEM BILO KOJOJ OSOBI OSIM KRCATELJA.

Krcatelj mora nadoknaditi vozaru štetu, ako je dao krive informacije.

Propis stavlja teške obaveze na krcatelja: ¹

1. jamstvo
2. naknadu gubitka vozaru ²
3. odgovornost i ako je teretnica dalje prenesena.

Radi zaštite ostalih osoba, vozar ostaje i dalje odgovoran prema ostalima, isključujući krcatelja.

Propis ne govori ništa o eventualnom lošem ili slabom pakovanju, no smatra se da bi to bilo pokriveno izrazom "opća narav robe". ³

Vidi čl. 13.

Ima mišljenja da kršenje obaveze krcatelja predstavlja t.zv. fundamental breach of contract. ⁴

Smatra se da ovaj propis čini vozara odgovornim prema trećoj osobi za krive podatke koje je dao krcatelj u pogledu broja, količine ili težine, bez obzira da li je to vozar učinio sa znanjem ili bez. ⁵ *Doduše vozar zadržava svoja prava protiv krcatelja.* ⁶

Vidi čl. 16.

Sudske rješidbe temeljene na Haškim/Visbi pravilima, mogu biti eventualno korištene.

Čl.17 st.2

2. SVAKO JAMČEVNO (GARANTNO) PISMO ILI SPORAZUM KOJIM SE KRCATELJ

OBVEZUJE DA ĆE VOZARU NADOKNADITI GUBITAK KOJI NASTANE JER JE VOZAR, ILI OSOBA KOJA DJELUJE ZA NJEGA, IZDAO TERETNICU A NIJE UNIO REZERVU (OPASKU) KOJA SE ODNOSI NA PODATKE KOJE JE KRCATELJ DAO RADI UVRŠTENJA U TERETNICU, ILI NA VANJSKO STANJE ROBE, NIŠTAV JE I BEZ UČINKA PREMA SVAKOJ TREĆOJ OSOBI, UKLJUČUJUĆI I PRIMATELJA, NA KOJU JE TERETNICA PRENESENA.

*Ovim je propisom konačno riješeno da je jamčevno pismo (letter of guarantee), izdato i primljeno, iz razloga navedenih u HAMP, ništavo i bez učinka prema svakoj trećoj osobi, uključivši i primatelja, na koga je teretnica prenesena.*⁸

Vidi st. 3 i 4.

*Propis je kritiziran od doktrine u pravcu da nije logičan.*⁹

Čl.17 st.3

3. TAKVO JAMČEVNO PISMO ILI SPORAZUM VALJAN JE PREMA KRCATELJU, OSIM U SLUČAJU AKO VOZAR, ILI OSOBA KOJA DJELUJE ZA NJEGA, IZOSTAVI REZERVU (OPASKU) SPOMENUTU U ST.2. OVOGA ČLANA U NAMJERI DA PREVARI TREĆU OSOBU, UKLJUČIVŠI I PRIMATELJA, KOJA DJELUJE POUZDAVAJUĆI SE U OPIS ROBE U TERETNICI . U TOM SLUČAJU, AKO SE PROPUŠTENA REZERVA (OPASKA) ODNOSI NA PODATKE KOJE JE DAO KRCATELJ RADI UVRŠTENJA U TERETNICU, VOZAR NEMA PRAVO NA NAKNADU OD KRCATELJA U SMISLU ST.1, OVOG ČLANA.

*U principu jamčevno pismo je valjano prema krcatelju. Iznimka je ako je opaska izostavljena u namjeri da se prevari treća osoba, pa u tom slučaju vozar nema pravo na naknadu od krcatelja.*¹⁰

*I u pogledu prava naknade štete od krcatelja, izgleda da nije opravdano, dapače da može biti štetno.*¹¹

*VPS SRH je razmatrao pitanje jamčevnih pisama i nije zauzeo stav da jamčevno pismo ni u kom slučaju ne predstavlja valjan pravni posao.*¹²

*Postoji mogućnost da će biti vrlo teško dokazati da jamčevno pismo nije važeće.*¹³

*Doktrina navodi hipotetički slučaj kada treći imalac teretnice, nije zaštićen.*¹⁴

Vidi i st.4.

Čl.17 st.4

4.U SLUČAJU NAMJERNE PRIJEVARE SPOMENUTE U ST.3. OVOGA ČLANA, VOZAR ODGOVARA, BEZ POGODNOSTI DA OGRANIČI ODGOVORNOST, KAKO JE PREDVIBENO U OVOJ KONVENCIJI, ZA GUBITAK KOJEG JE PRETRPJELA TREĆA OSOBA, UKLJUČIVŠI PRIMATELJA, KOJA JE DJELOVALA POUZDAVAJUĆI SE U OPIS ROBE U TERETNICI.

Ukoliko je vozar postupio kako je to opisano u st. 3., vozar nema pravo na ograničenje za gubitak koji je pretrpjela treća osoba, uključivši primatelja, tj. one koja je djelovala pouzdavajući se u opis robe u teretnici.¹⁵

Doktrina smatra da bi ovaj propis mogao dovesti do toga da krcatelj pokušava tvrditi da je izostavljanje primjedbi u teretnici, izvršio vozar sa svrhom da prevari primatelja.¹⁶

Dio doktrine smatra da je to vrlo loš propis.¹⁷

(1) Tetley, *Marine* str. 453:
"The Hamburg Rules' provision makes it clear that the shipper remains liable even if the bill has been transferred by him."

(2) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* ... str. 31:
"This includes, for example, extra costs incurred by the carrier as a result of the improper stowage or delivery of the goods owing to wrong information in the bill of lading."

(3) Tetley, *Marine* str. 833:
"... one must assume that insufficient and defective packing is covered by the words "the general nature of the goods".

(4) Tetley, *Commentary* str. 10:
"Misrepresentation by the shipper can presumably still be a cause of fundamental breach of the contract under art. 17(1) the normal rules of fundamental breach would presumably still come into play in the case of shipper misrepresentation."

(5) Y. Tassel, *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg au régime juridique du connaissement*, *Dir. mar.*, 1993, 285, str. 296. "Mais a-t-on suffisamment observé qu'elle est contraire à la règle de fond de la responsabilité nouvelle du transporteur qui, selon les Règles de Hambourg ne repose que sur une présomption de faute? Car comment concilier ces deux règles: "le transporteur est responsable à moins qu'il ne prove que (il) a pris toutes mesures (qui pouvaient raisonnablement être) exigées pour éviter l'événement et ses conséquences" (art. 5,1) et la responsabilité résultant du préjudice causé par une déclaration sciemment fautive du chargeur pèse sur le transporteur? La déclaration sciemment fautive du chargeur est donc devenue, a priori, un cas particulier non pas d'exonération de responsabilité, mais de responsabilité du fait d'autrui Il nous semble que cette règle nouvelle est susceptible de conduire à de regrettable divergence d'interprétation."

(6) Tetley, *Commentary* str. 13:
"Art. 17(1) holds carrier responsible to a third party for misstatement of a shipper as to the number, quantity or weight, whether made knowingly or not. The carrier of course retains his rights against the shipper."

(7) Vidi za sudske rješidbe: Ivković, *Haška/Visbi pravila, Priručnik, uz čl. 3. st. 5.*

(8) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 86*: "Reguliranje je izvršeno tako da su ta pisma, dakako, bez učinka prema trećima, što nikada nije bilo sporno, a da prema krcatelju djeluju samo onda ako nije vozar primajući takvo garantno pismo bio u zloj vjeri. Dapače, ako je bio u zloj vjeri odgovara i primaocu neograničeno."

(9) Y. Tassel, *Les reformes apportées par les Règles de Hambourg au régime juridique du connaissement, Dir. mar., 1993, 285, str. 300*: "En tout état de cause, il apparait que la lettre de garantie au chargement relève un conflit de logique juridique: la logique du contrat de transport la valide alors que la logique du contrat de vente maritime et de la nature du connaissement le rend insoutenable: elle constitue une contre-vérité intentionnellement et bilatéralement organisée (str. 299) le contrat de vente est res inter alios acta pour le transporteur."

(10) Tetley, *Marine* str. 834: "Art. 17(3) stipulates that the carrier may invoke the letter of guarantee against the shipper unless the carrier issued the inaccurate bill of lading with intention "to defraud a third party". But does a carrier ever, in such circumstances, intend to defraud a third party? Usually, he merely wishes to assist his client, the shipper. Thus, proof of fraud will be difficult."

(11) Tetley, *Marine* str. 834: "Art. 17(3) second sentence, adds that there is no right of indemnity from the shipper if he reservation in the bill of lading which is omitted "relates to particulars furnished by the shipper"... " This sentence seems on the surface to be a reasonable provision because it defines the carrier's recourse against the shipper. Nevertheless, when examined carefully, it is clearly bad law because it encourages the issue of letter of indemnity and the issue of false bills of lading, by providing protection to the carrier, who is one of the parties to the fraud."

(12) Grabovac, *Konvencija* str. 50., *Presuda VPS SRH, 1972, UPP LV, 27.*, vidi čl. 17(4), fusnotu Grabovac.

VPS SRH br. IV-Sl-451/72-2 od 23.V.1972.

Prijevoz stvari morem - Jamčevno pismo - Sud ne priznaje brodarovu tužbu protiv izdatnika jamčevnog pisma, ako je to pismo dobio za izdavanje čiste

teretnice, znajući da podaci u teretnici ne odgovaraju činjeničnom stanju - To je slučaj kad je izdao teretnicu "ukrcano" za teret koji nije ni ukrcao na brod, a ni primio na ukrcaj - Jamčevno pismo se priznaje kad brodaru nije bilo moguće utvrditi da li je izjava krcateljeva, koja se unosi u teretnicu, točna.

UPP 55/1972, STR. 27.

- - - - -

(13) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 208*: "Sembra pertanto che l'ipotesi di nullità della lettera di garanzia possa, in base, alla convenzione, difficilmente verificarsi."

(14) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 208*: "L'intento fraudolento del vettore ha peraltro rivelanza non solo nei confronti del caricatore emittente della lettera di garanzia, ma anche nei confronti del terzo portatore del titolo il quale chiede il risarcimento del danno dipendente dalla difformità e condizioni reali della merce e quelle risultanti dalla polizza di carico in quanto, se tale intento sussiste, il vettore non può valersi del beneficio della limitazione del debito; sotto questo profilo l'intento fraudolento potrebbe sussistere nell'ipotesi in cui il vettore consapevolmente abbia consentito di omettere l'inserzione in polizza di riserve la cui rivelanza economica sarebbe stata superiore al limite del debito, con la conseguenza quindi che egli sarebbe tenuto a rispondere delle reali condizioni della merce per una cifra inferiore a quella del danno effettivo che il ricevitore ha subito. Una situazione soggettiva di questo genere é peraltro difficilmente ipotizzabile, con la conseguenza che, in realtà, questa norma non conferisce al ricevitore terzo portatore della polizza di carico una tutela sufficiente. Sarebbe stato invero molto più ragionevole prevedere che in ogni caso, a prescindere dal suo intento fraudolento o meno, il vettore il quale omette di inserire in polizza riserve in ordine alle effettive condizioni delle merci al momento della loro consegna o della loro caricazione, risponde del danno subito dal ricevitore senza poter beneficiare del limite posto dall'art. 6."

(15) Grabovac, *Konvencija str. 50*: "Čini nam se da ove odredbe o jamčevnim pismima nisu pomoć praksi u razrješavanju ovog osjetljivog pitanja." Grabovac ukazuje na presudu VPS SRH, 1972, UPP br. 55/1972, str. 27

(16) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 32.*

(17) Tetley, *Marine* str. 834:
"Art. 17(4) is very bad law. It is to the effect that the carrier will lose benefit of the package limitation in a claim against it of a third party who relied on the description in the bill of lading in a case of "intended fraud". But the carrier who issues a clean bill of lading against a letter of indemnity, does not intend fraud; he only wishes to satisfy his client (the shipper). He may therefore issue a bill of lading for goods already damaged or for goods insufficiently packed and then only be responsible up to the package limitation despite the size of the loss covered by letter of indemnity. The intentional issue of an erroneous bill of lading is nothing less than fraud in respect of third parties and is a fundamental breach (quasi deviation) which should cause the loss of package limitation."

Član 18 - Isprave različite od teretnice**Čl. 18**

KADA VOZAR IZDA ISPRAVU KOJA NIJE TERETNICA RADI DOKAZIVANJA PRIMITKA ROBE NA PRIJEVOZ, TAKVA ISPRAVA JE PRETPOSTAVKA DO PROTUDOKAZA DA JE ZAKLJUČEN UGOVOR O PRIJEVOZU MOREM I DA JE VOZAR PREUZEAO ROBU KAKO JE U NJOJ OPISANO.

HAMP govori o tereticama i o ispravama koje nisu teretnice.

Isprava koja nije teretnica je pretpostavka da je zaključen ugovor o prijevozu morem i da je vozar preuzeo robu.

Čini se međutim da je protudokaz dopušten kada takova isprava, koja nije teretnica, dođe u ruke treće osobe.

U vezi s Jedinstvenim pravilima CMI-a za pomorski tovarni list (Waybill) ¹, ista se mogu ugovorno primijeniti i u slučaju HAMP.

Praktički znači da se ugovorno može primijeniti i HAMP i Uniform Rules, samo ih treba klauzulama uvrstiti.

Kako je određeno čl. 1 (ii) Uniform Rules, ista će se primjenjivati kada budu prihvaćena ugovorom o prijevozu u kome nije izdana teretnica ili slična isprava o pravnom naslovu, bez obzira da li je ugovor u pismenom obliku ili ne.

Doktrina smatra da isprava koja nije teretnica, u poslovima gdje su angažirane dvije stranke, HAMP daje istu sigurnost kao Haška pravila za tereticu.²

Razlika između teretnice i isprave različite od teretnice je funkcionalna, jer se roba, izgleda, ne može na osnovu isprave iz čl. 18. izdati (argumento a contrario iz čl. 1. st. 7.)

(1) CMI Uniform Rules for Sea-Waybills, Paris, June 1990, (Vidi UPP 129-130, str. 75). Vidi Ivković, Haška/Visbi pravila, Priručnik, Annex.

Tetley, Marine str. 968, fusnota 108; "Waybills are subject to the Hamburg Rules by Arts. 1(6) and 2(1)."

(2) Honnold J.O., Ocean carriers and cargo str. 84.: "form non-negotiable contracts of carriage chosen by the parties for two-party transactions where a letter of credit or resale during transit does not require negotiable documentation, Hamburg provides the same protection that Hague gives to negotiable bills of lading: under Art. 18, a document other than a bill of lading" is "prima facie evidence of the goods as therein described". In sum, Hamburg gives more protection than Hague to third - party purchasers; the charge that Hamburg facilitates fraud has no basis in facts."

DIO V – ZAHTJEVI I TUŽBE

Član 19 - Obavijest o gubitku, oštećenju ili zakašnjenju**Čl.19 st.1**

1.AKO OBAVIJEST (PRIGOVOR)
O GUBITKU ILI OŠTEĆENJU, S
POBLIŽIM OZNAKAMA OPĆE NARAVI TAKVOG
GUBITKA ILI OŠTEĆENJA, NIJE
PRIMATELJ DAO PISMENO VOZARU DO
RADNOG DANA NAKON DANA KADA MU JE
ROBA PREDANA, TAKVA PREDAJA JEST
PRETPOSTAVKA DO PROTUDOKAZA O PREDAJI
OD STRANE VOZARA ROBE KAKO JE OPISANA
U PRIJEVOZNOJ ISPRAVI ILI, AKO NIJE
IZDANA ISPRAVA, U DOBROM STANJU.

*Primatelj ima mogućnost da podnese protest o gubitku ili oštećenju.
Protest se može dati:*

- (a) vozaru
- (b) stvarnom vozaru (19(6)), i
- (c) bilo kojoj osobi koja djeluje u ime vozara ili stvarnog vozara, kao na pr.:

- zapovjednik (19(8))

- dežurni časnik broda, (engl. tekst je: *oficer in charge of the ship* što baš ne mora značiti : "dežurni", pa je bolji prijevod : časnik koji rukovodi brodom).

Vidi 19(8).

HAMP su promijenili rokove u usporedbi sa Haškim pravilima.

Protest se mora dati do RADNOG dana nakon dana kada je primatelju roba predana.

Vidi čl. 4. st.2

Ako nije dat protest pretpostavlja se da je roba predana u dobrom stanju (*prima facie evidence*). Međutim, primatelj (oštećenik) mora ipak dokazati štetu itd., dok je roba bila kod vozara, kako je to predviđeno u čl. 5(1).¹

Protudokaz je dozvoljen.

Doktrina smatra da vozar gubi pravo na obranu isticanjem da primatelj nije dao prigovor, ako je došlo do "fundamental breache, guasi-deviation and rupture of the contract".²

Ima prigovora u pravcu da je određeno da primatelj mora dati prigovor. Postavljeno je i pitanje da li to može dati i netko drugi.³

Čl.19 st.2

2.KADA GUBITAK ILI OŠTEĆENJE

NIJE VIDLJIVO, ODREDBE ST.1. OVOG ČLANA PRIMJENJUJU SE NA ODGOVARAJUĆI NAČIN AKO PISMENA OBAVIJEST NIJE DANA U ROKU OD 15 SUSLJEDNIH DANA NAKON DANA KADA JE ROBA PREDANA PRIMATEU.

U slučaju kada gubitak ili oštećenje nije vidljivo, rok za protest je 15 tekućih (konzekutivnih) dana nakon dana kada je roba predana primatelju.

Vidi čl. 4. st.2.

Ovaj je rok mnogo realniji od onoga od tri dana iz Haških pravila.⁴

U vezi sa čl. 19.st.1. postavlja se praktično pitanje: ako je primatelj prodao primljenu robu unutar roka od 15 dana, da li može prigovor staviti kupac ili mora dati prigovor putem primatelja (prodavaoca) ?

Čl.19 st.3

3.AKO SE STANJE ROBE U VRIJEME KADA JE PREDANA PRIMATELJU UTVRDILO ZAJEDNIČKIM PREGLEDOM ILI NADZOROM STRANAKA, PISMENA OBAVIJEST SE NE MORA DATI O GUBITKU ILI OŠTEĆENJU USTANOVLJENOM PRILIKOM TAKVOG PREGLEDA ILI NADZORA.

Za kontradiktorno utvrđeno stanje robe, nije potrebno davati pismeni protest o onome što je utvrđeno "zajedničkim pregledom ili nadzorom stranaka" (mislim da je bolji izraz : pregledom stranaka). Dakle pregled moraju izvršiti stranke, Međutini, katkada, to može stvarati probleme. Tko su stranke u času pregleda možda nije uvijek sasvim jasno, pa se možda pregled vrši u prisustvu čarterera ili stvarnog vozara ili koga trećega.⁵

Čl.19 st.4

4.U SLUČAJU BILO KAKVOG STVARNOG ILI PREDVIDIVOG GUBITKA ILI ŠTETE VOZAR I PRIMATELJ MORAJU JEDAN DRUGOME PRUŽITI SVE RAZBORITE OLAKŠICE RADI NADZORA I BROJENJA ROBE.

Stranke moraju jedna drugoj olakšavati pregled, brojenje i sl. u slučaju gubitka ili oštećenja.

Na ovo se često zaboravlja u praksi, iako to nije propis koji postoji samo u HAMP.

Čl.19 st.5

5.NE PLAĆA SE NIKAKVA NAKNADA ZA ZAKAŠNENJE U PREDAJI AKO VOZARU NIJE PREDANA PISMENA OBAVIJEST U ROKU OD 60 SUSLJEDNIH DANA NAKON DANA KADA JE ROBA PREDANA PRIMATELJU.

Propis se odnosi na zakašnjenje,

U slučaju da se ne podnese protest zbog zakašnjenja u roku od 60 tekućih dana dolazi do prekluzije.

Ako je roba izgubljena i nije nikada predana primatelju, ne dolazi do naknade za zakašnjenje, nego samo za gubitak.

Čl.19 st.6

6.AKO JE ROBU PREDAO STVARNI VOZAR, SVAKA OBAVIJEST KOJA JE PREDANA U SKLADU S OVIM ČLANOM STVARNOM VOZARU IMAT ĆE ISTI UČINAK KAO DA JE PREDANA VOZARU, A SVAKA OBAVIJEST PREDANA VOZARU IMAT ĆE UČINAK KAO DA JE PREDANA STVARNOM VOZARU.

Postavljen je princip da u slučaju predaje robe od strane stvarnog vozara, svaka obavjest predana stvarnom vozaru, ima isti učinak i prema vozaru. I vice versa.

Vidi st.7.

I zastara se prekida prema obojici čim je obavjest predana jednom.

Misljm da je ovo velika prednost za oštećenika ali može biti priličan praktičan problem za odnose između vozara i stvarnog vozara, naročito u pogledu dokazivanja obavještavanja jednog od strane drugog. To može biti presudno u postupku regresa.

Vidi čl. 20.st.5.

Čl.19 st.7

7.AKO OBAVIJEST O GUBITKU ILI OŠTEĆENJU, S POBLIŽOM OZNAKOM OPĆE NARAVI GUBITKA ILI OŠTEĆENJA, NIJE VOZAR ILI STVARNI VOZAR PISMENO DAO KRCATELJU NAJKASNIJE ZA 90 SUSLJEDNIH DANA NAKON NASTANKA TAKVOG GUBITKA ILI OŠTEĆENJA ILI NAKON PREDAJE ROBE U SKLADU SA ST.2. Čl.4., PREMA TOME ŠTO JE KASNIJE, PROPUST DA SE DADE TAKVA OBAVIJEST JEST PRETPOSTAVKA DO PROTUDOKAZA DA

VOZAR ILI STVARNI VOZAR NIJE
PRETRPIO GUBITAK ILI OŠTEĆENJE ZBOG
GREŠKE (KRIVNJE) ILI NEMARNOSTI
KRCATELJA, NJEGOVIH SLUŽBENIKA ILI
PUNOMOĆNIKA.

Ovaj je propis zanimljiv. Postavlja rok od 90 tekućih dana. Rok se računa ili od:

- (a) dana događaja ili
- (b) predaje robe.

Taj se rok primjenjuje ako se radi o šteti koju trpi vozar ili stvarni vozar od krcatelja, pa ako vozar ili stvarni vozar ne dadu krcatelju protest predpostavlja se do protudokaza, da vozar ili stvarni vozar nije pretrpio gubitak ili oštećenje zbog greške (krivnje) ili nemarnosti, krcatelja, njegovih službenika ili punomoćnika.

Umjesto krcatelju može se protest dati i osobi koja djeluje u krcateljevo ime.

Propust davanja protesta predstavlja prima facie pretpostavku da gubitak ili šteta nije nastupila.

Protudokaz je dozvoljen.

Zastarni rok je onaj iz čl. 20(1) tj. 2 godine.

Vidi Čl. 12, čl. 13. st 2., čl. 17. st.1.

Čl.19 st.8

8.ZA SVRHE OVOGA ČLANA, OBAVIJEST
KOJA SE PREDAJE OSOBI KOJA DJELUJE U
IME VOZARA ILI STVARNOG VOZARA,
UKLJUČUJUĆI ZAPOVJEDNIKA I DEŽURNOG*
ČASNIKA BRODA, ILI OSOBI KOJA DJELUJE
U IME KRCATELJA SMATRA SE DA JE
PREDANA TOM VOZARU, STVARNOM VOZARU
ILI KRCATELJU.

**- engleski : officer in charge of the ship, možda bi bilo ispravnije prevesti : časnik koji rukovodi (zapovjeda) brodom ili slično.*

Propisuje se kojim se osobama može predati obavjest, a da se smatra da je predana vozaru, stvarnom vozaru ili krcatelju. To su:

- zapovjednik broda
- osoba koja zapovjeda sa brodom
- službenik
- punomoćnik
- osoba koja djeluje u ime krcatelja (19(7)).

(1) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir.Mar.1978,185, 209* : "....l'effetto della omessa denuncia e' una presunzione di consegna conforme, che in realta non sposta la distribuzione dell'onere probatorio, in quanto in ogni caso incombe al ricevitore, come del resto risulta dall'art.5. para 1., l'onere di provare l'esistenza di una perdita o di una avaria occorsa nel periodo in cui le merci sono state nella custodia del vettore."

(2) Tetley W., *Marine*, str. 131: "It follows therefore that fundamental breaches, quasi-deviations and rupture of the contract, (done with or without intent to cause loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably occur) still cause the carrier to lose the other defences of the Hamburg Rules, particularly the defence of having taken all reasonable measures at Art. 5, the right to notice at Art. 19, and the two year delay for suit at Art. 20. In other words, the carrier would be insurer but could still rely on the package or kilo limitation unless there was the "intent" or recklessness described in Art. 8(1)"

(3) Tetley W., *Commentary*, str. 13.: "Does this mean the trucker may not give notice for the consignee or that bad order receipt given by others such as stevedore or agents are no longer valid? Why must it be the consignee who gives notice? Why is it not sufficient that notice be given as under Hague Rules."

Bilješka: mislim da bi trebalo omogućiti da i stivador i špediter mogu davati proteste u ime i za račun primatelja.

(4) Grabovac, *Konvencija* str. 54: "Diskutabilno je da li je rok za skrivene mane od 15 dana primjeren. Ipak, u roku od 15 dana roba je iskrcana s broda mogla dospjeti do raznih (udaljenih) mjesta, gdje će utvrđivanje stanja robe biti znatno otežano, što će djelovati na pravnu sigurnost. Smatramo stoga da bi prikladniji bio jedan kompromisno određen rok, recimo od 7 dana."

(5) Tetley W., *Commentary*, str. 13.

Član 20 – Zastara tužbe

Član 20 – Zastara tužbe**Čl.20 st.1**

1. SVAKA TUŽBA KOJA SE ODNOSI NA PRIJEVOZ ROBE PREMA OVOJ KONVENCIJI ZASTARUJE AKO SUDSKI ILI ARBITRAŽNI POSTUPAK NIJE ZAPOČEO U ROKU OD DVIJE GODINE.

Rok zastare za tužbu je produžen i iznosi dvije godine.

Smatra se da vozar gubi pravo na stavljanje prigovora zastare temeljem HAMP, ako je postojao fundamental breach, quasi deviation and rupture of the contract.¹

Svakako je korisno da je unesen i pojam arbitražnog postupka, jer je to katkada bilo sporno u praksi.²

Prelazi okvir ovog priručnika daljnja razmatranja o arbitražnom postupku.³

HAMP utvrđuje da se radi o zastari (time-bar) pa se može suspendirati i prekidati. Ovo je važno, jer bi to trebao biti propis koji bi imao snagu nad nacionalnim propisima o zastari. Sudska će praksa odlučiti da li će to priznati, ako nacionalni propis ima posebne propise za dozvoljavanje prekida zastare itd.

Vidi st.4.

U praksi to može ovisiti o tome da li se HAMP primjenjuje ex proprio vigore ; da li međunarodna konvencija ima veću snagu od zakona; da li se HAMP primjenjuje kao lex contractus; itd.

Vidi čl. 8. ZSZ, prema kojem se za zastaru primjenjuje pravo koje vrijedi za sadržaj pravnog posla. Prema našoj doktrini zastara ne spada u javni red.⁴

Čl.20 st.2

2.VRIJEME ZASTARE POČINJE TEČI NA DAN U KOJI JE VOZAR PREDAO ROBU ILI DIO ROBE ILI, U SLUČAJEVIMA KADA NIJE UOPĆE PREDANA, NA POSLJEDNJI DAN U KOJI JE TREBALO ROBU PREDATI.

Određuje se dan od kojega počinje teći rok od dvije godine.

Kada se roba predaje tokom nekoliko dana, smatra se da se rok računa od dana kada je vozar predao robu, uzimajući u obzir i st.3.⁵

U slučaju da roba nije predana uopće, početak roka se računa od posljednjeg dana u koji je trebalo robu predati. Utvrđivanje toga dana, može predstavljati teškoću.

Vidi čl. 4.2(b)

Čl. 20 st. 3

3. DAN U KOJI ZASTARA POČINJE
TEĆI NE UKLJUČUJE SE U TO RAZDOBLJE.

Dan u koji zastara počlnje teći ne računa se.

Čl. 20 st. 4

4. OSOBA PROTIV KOJE JE
POSTAVLJEN ZAHTJEV MOŽE U SVAKO DOBA
DOK TEČE RAZDOBLJE ZASTARE PRODUŽITI
TO VRIJEME PISMENOM IZJAVOM
TUŽITELJU. OVO SE VRIJEME MOŽE DALJE
PRODUŽITI NOVIM IZJAVA.

U pogledu produženja zastare dozvoljeno ju je toku tijeka roka, a može se i ponovno produživati. Produženje mora biti u pismenon» obliku. Vidi čl. 20.st.1.

Čl. 20 st. 5

5. TUŽBA ZA NAKNADU OD OSOBE KOJA
ODGOVARA MOŽE SE PODIĆI ČAK I
POSLIJE ZASTARNOG ROKA PREDVIĐENOG U
PRETHOPDNIM STAVOVIMA AKO JE ULOŽENA
ULOŽENA U VREMENU KOJE DOPUŠTA PRAVO
DRŽAVE GDJE JE ZAPOČEO POSTUPAK.
MEĐUTIM, DOPUŠTENO VRIJEME NEĆE BITI
KRAČE OD 90 DANA ZAPOČEVŠI OD DANA
KADA JE OSOBA KOJA JE PODIGLA TUŽBU
ZA NAKNADU PODMIRILA ZAHTJEV ILI OD
DANA KADA JOJ JE URUČEN SUDSKI POZIV*
U POSTUPKU KOJI SE PROTIV NJE VODI.

** engleski : served with process, možda bi bio bolji prijevod: uručeno sudsko pismo o postupku koji se vodl protiv nje.*

Propisuje se najkraći rok od 90 dana za regresne tužbe. No po pravu države gdje je započet postupak rok može biti i dulji, ali ne kraći.

Rok se računa od dana kada je osoba koja je proglašena odgovornom, podmirila zahtjev ill od dana kada joj je uručen sudski poziv u postupku koji se protlv nje vodi. Engleski tekst koristi izraz " has been served with the process in action". Mislim, da će lex fori određivati kada se smatra da je "served", ali nije jasno da li lex fori suda

koji vodi postupak iz regresa, ili lex fori suda gdje je osoba koja zahtjeva regres, ako se radi o različitim forumima a zakoni nisu jednaki.

Logično bi bilo da se uručenje sudskog pismena određuje po zakonu zemlje u kojoj se nalazi osoba kojoj se sudsko pismo uručuje.

Vidi čl. 19. st. 6, 7 i 8.

(1) Tetley, *Marine*..... str. 131: "It follows therefore that fundamental breaches, quasi-deviations and rupture of the contract (done with or without intent to cause loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably occur) still cause the carrier to lose the other defences of the Hamburg Rules, particularly the defence of having taken all reasonable measures at Art. 5, the right to notice at Art. 19, and the two year delay for suit at Art. 20. In other words, the carrier would be insurer but could still rely on the package or kilo limitation unless there was the "intent" or recklessness described in Art. 8(1)"

(2) U pogledu započinjanja arbitražnog postupka i sl. vidi za neke zemlje (United Kingdom, United States i općenito) podatke u Tetley, *Marine* str. 589 i sl. Chapter 28 - *Arbitration clauses* str. 589-619.

(3) Tetley *W., Marine*....., str. 688.: "Arbitration is commenced in most jurisdictions by the appointment of an arbitrator. (93) Nevertheless the taking of suit after arbitration has been commenced is not a repudiation of the arbitration. (95). Extensions of the delay to arbitrate on the grounds of "undue hardship" may be granted in some jurisdictions when the Rules have been incorporated by reference (96). Vidi i sudske postupke cit. u fusnoti (96).

(94) *The Mercantile* /1980/ 2 *Lloyd's Rep.* 183

(95) *Ibid.*

(96) See sect. 27 of UK's Arbitration Act, 1950

(4) Ilešić i dr., *Mednarodno zasebno pravo*, 1983, str. 24 i sl.: "Sprejeto je splošno priznano načelo uporabe *lex causae*."

(5) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, *Dir. Mar.* 1978, 185, 210: "L'affermazione contenuta nel para. 2. dell'art. 20 che il periodo di prescrizione comincia a decorrere il giorno della consegna delle merci o di parte delle stesse non ha la funzione di far decorrere il termine, nel caso in cui la consegna duri diversi giorni, dal giorno in cui le merci danneggiate o parzialmente mancanti sono riconsegnate, ma quello di prevedere la decorenza nell'ipotesi in cui non tutte le merci consegnate al vettore per il trasporto vengono riconsegnate, con la conseguenza che il termine decorre sempre dall'ultimo giorno della consegna."

Član 21 - Sudbenost**Čl.21 st.1**

1. U SUDSKOM SPORU KOJI SE ODNOSI NA PRIJEVOZ ROBE NA TEMELJU OVE KONVENCIJE TUŽITELJ MOŽE, PO SVOM IZBORU, PODNIJETI TUŽBU SUDU KOJI JE, U SKLADU SA ZAKONOM DRŽAVE GDJE SE SUD NALAZI, NADLEŽAN I UNUTAR ČIJE SUDBENOSTI SE NALAZI JEDNO OD SLIJEDEĆIH MJESTA :?

(A) GLAVNO POSLOVNO SJEDIŠTE ILI, AKO GA NEMA, REDOVNO BORAVIŠTE TUŽENOGA; ILI

(B) MJESTO GDJE JE UGOVOR ZAKLJUČEN POD UVJETOM DA TUŽENI TAMO IMA POSLOVNO SJEDIŠTE, OGRANAK ILI AGENCIJU PREKO KOJE JE UGOVOR ZAKLJUČEN; ILI

(C) LUKA UKRCAJA ILI LUKA ISKRCAJA; ILI

(D) SVAKO MJESTO DODATNO OZNAČENO ZA TU SVRHU U UGOVORU O PRIJEVOZU MOREM.

*Radi se o mjesnoj nadležnosti.*¹

*UNCTAD u komentaru navodi da se stvarna nadležnost suda ne utvrđuje na osnovu HAMP, već nacionalnih zakona.*²

HAMP određuje sudove kod kojih se može voditi postupak.

*Opcija izbora je dosta velika.*³

Ističem da eventualni sporazum, sklopljen unaprijed, o nadležnosti jednog određenog suda, nije važeći, jer se sporazum o jednom određenom sudu može sklopiti samo nakon što je nastala šteta.

Vidi st.5.

*Agencija "preko koje je ugovor zaključen", ne treba biti vlasništvo vozara. Dakle to može biti i "broker" i sl..*⁴

Točka (d) je ugovor o dodatnoj mjesnoj nadležnosti, ali izgleda da može biti ugovoreno kao izborno. Naime, u početku st.1. se veli "PO SVOM IZBORU" iz čega bi se moglo zaključiti da makar su dodatno navedeni i drugi sudovi, tužitelj ima pravo izbora i sudova navedenih u toč. (a) do (c). Propisom čl. 23(1) ugovorno se ne može skućiti opcija nadležnosti sudova.

*Ima stanovišta da HAMP ne isključuje nadležnost in rem.*⁵

Nadležnost je u pogledu merituma, a ne privremenih i sl. mjera. Dakle mjesto zaustavljanja broda predstavlja, po HAMP, i još jedan sud nadležnosti, ali sa

određenim ograničenjima, jer mora biti u državi ugovornici i sl., kako određeno u st.2.

Osnovna svrha propisa je bila sprečavanje tzv. forum shopping, no pitanje je da li se je time uspjelo, jer je izbor dosta velik i dozvoljava ograničeni forum shopping.⁶

Vidi čl. 25.st.2. '

Doktrina je pokušala razraditi nekoliko situacija koje se mogu pojaviti obzirom na činjenicu da postoje paralelno Haška i Hamburška konvencija.⁸

Čl.21 st.2

2. (A) BEZ OBZIRA NA PRETHODNE ODREDBE OVOG

ČLANA, TUŽBA SE MOŽE
 PODNIJETI PRED SUDOVIMA BILO KOJE
 LUKE ILI MJESTA U JEDNOJ DRŽAVI
 UGOVORNICI U KOJOJ BI BROD KOJI
 PREVOZI ILI BILO KOJI BROD ISTOG
 VLASNIŠTVA MOGAO ** BITI
 ZAUSTAVČJEN U SKLADU S PRAVOM KOJE
 SE PRIMJENJUJE U TOJ DRŽAVI I
 MEĐUNARODNIM PRAVOM. MEĐUTIM. U
 TAKVOM SLUČAJU, NA ZAHTJEV
 TUŽENOGA, TUŽITELJ MORA PRENIJETI
 TUŽBU, PO SVOM IZBORU, NA JEDAN OD
 SUDOVA OZNAČENIH U ST, 1. OVOG
 ČLANA RADI ODLUČIVANJA O ZAHTJEVU,
 ALI PRIJE TAKVOG PRIJENOSA TUŽENI
 MORA DATI DOVOLJNU SIGURNOST ZA
 OSIGURANJE PLAĆANJA BILO KOJEG
 IZNOSA KOJI BI MOGAO BITI
 NAKNADNO DOSUĐEN TUŽITELJU U SPORU.

(B) O SVIM PITANJIMA KOJA SE
 ODOSE NA DOSTATNOST ILI NA DRUGO
 ŠTO SE TIČE OSIGURANJA ODLUČIVAT ČE
 SUD U LUCI ILI MJESTU ZAUSTAVLJANJA
 BRODA.

** - engleski : may have been , možda bolje: je (eventualno) bio zaustavljen.....

ad (a) .

Određuje se još jedan sud i to sud u kojem je brod zaustavljen privremenom mjerom (arrest). No brod treba biti zaustavljen u luci države ugovornice. Ovo izgleda na neki način, u suprotnosti sa st.l., gdje se ne traži da sud bude u državi ugovornici.

Brod mora faktički biti zaustavljen⁹ a ne da "bi mogao biti". To je vidljivo i iz toč. (b)

Dato je jedno dodatno pravo tuženom, prema kojem tuženi može tražiti prijenos postupka na jedan od sudova iz st.l., sa pravom tužitelja, da izabere taj sud. Tuženi,

da bi to postigao mora dati dovoljno osiguranje za plaćanje koje će eventualno biti dosuđeno po tom drugom sudu.¹⁰

Budući je to mogućnost data Konvencijom ulaganje prve tužbe, a možda i sam postupak zaustavljanja mora prekidati tok zastarnog roka. Praksa će zauzeti stav da li će taj drugi izabrani sud na koji je prenesen postupak, priznavati prekidanje zastare temeljem prve tužbe ili zaustavljanja.

Smatra se da ovaj propis daje sudbenost in rem.¹¹

Prijenos sudbenosti smatra se od doktrine, kao pozitivan korak.¹²

U smislu našeg ZPP to znači da bi, nakon sklapanja pismenog sporazuma sa tuženim, tužitelj povukao tužbu, ne odričući se tužbenog zahtjeva. Ako se ne mogu stranke sporazumiti o visini osiguranja, tada u smislu toč.(b) bi trebao to odlučiti sud. Vjerojatno donošenjem rješenja u dvije točke, prvoj o visini osiguranja, i drugoj o primanju na znanje povlačenja tužbe, bez odricanja od zahtjeva, time da točka 2. stupa na snagu, nakon pravomoćnosti toč.1. ili nešto slično. Pitanje je da li bi se sud koji u predmetu ima meritorni nadležnost, upuštao u odlučivanje o visini osiguranja, ili bi to vratio sucu koji je donio rješenje o privremenoj mjeri. Pitanje je da li će sudac iz prvog postupka, biti u stanju realno ocjeniti što će sudac u prenesnom postupku odrediti kao glavnice, kamate, troškove (a treba znati da u nekim zemljama postoje i tzv. "punitive damages").

No stranke bi trebale o tim problemima dobro razmisliti prije nego zaključe da nisu u stanju sporazumjeti se o visini osiguranja. Barem bi bilo uputno tako postupiti. Treba se samo zamisliti o žalbama o nadležnosti tko to odlučuje i onda o visini, itd. itd. i rokovima u kojima se žalbe rješavaju. I zastari.

U pismenoj formi, ovisno u rokovima, trebalo bi, u gornjem primjeru, odlučiti i o zastari, jer prijenos, razne odluke, žalbe itd. mogu zahtjevati dulje vremena nego što je zastarni rok. Konačno, ako tužitelj ne obavjesti o svojoj odluci o novom sudu i nadležnosti i time nepristane na prijenos, trebao bi sud donijeti rješenje kojim se poziva tužitelja da to učini u datom mu roku, pod prijetnjom odbacivanja tužbe (?). Svakako interesantno praktično procesualno pitanje !

Vidi čl. 20. st.4.

UNCTAD smatra da ovu opciju tuženika neće uvijek biti moguće sprovesti, ovisno o nacionalnom pravu.¹³

Vidi i čl. 7(1) , Konvencije o zaustavljanju brodova iz 1952, što bi moglo dovesti do sukoba nadležnosti.¹⁴ Doktrina je to uočila i smatra da to pitanje nije povoljno riješeno.¹⁵

Podstav (a) odnosi se na slučajeve zaustavljanja broda u luci koja se nalazi u državi ugovornici, i tada tuženi ima navedena prava. Međutim, ako je brod zaustavljen u luci države koja nije članica ugovornica, tog prava nema, jer sud takove države nije vezan HAMP, ex proprio vigore.

No što se događa, ako je Paramount clause unesena u teretnicu (kao što obavezno mora biti) ? Ako sud prizna Paramount clause kao lex contractus, da li bi trebao primijeniti i čl. 21 (2) (a), smatrajući da je to sporazum u smislu čl. 49 ZSZ.? ¹⁶

Čini mi se da treba praviti razliku ako bi HAMP bio ratificiran kod nas ili ne bi. Naime, ako bi bio ratificiran, obzirom na propis čl.134 Ustava R. Hrvatske, HAMP bi imao pravnu snagu iznad zakona. To znači da bi sud morao primijeniti i propis HAMP o prijenosu i pronaći način kako to učiniti, pa makar takav postupak nije predviđen u pozitivnim propisima. No obzirom da je Konvencija iz 1952 o zaustavljanju brodova ratificirana, dolazilo bi do sukoba dvije međunarodne konvencije. Prelazi okvir ovog priručnika razmatranje tog problema.

U slučaju, kada HAMP nije ratificiran i pomulgirano, ali bi ga sud primjenio kao lex contractus, obzirom da je Konvencija o zaustavljanju 1952 promulgirana, trebalo bi primjeniti tu konvenciju i njezine odredbe o nadležnosti. Ne bi dakle došao do primjene propis HAMP o prijenosu nadležnosti.

POKUŠAJ PREGLEDA SITUACIJA KOJE BI MOGLE NASTATI

<i>Red.br</i>	<i>Arrest LUKA HAMB</i>	<i>PAR.Čl.u B/L</i>	<i>PRIMJENA HAMP</i>	<i>KONV 1952</i>	<i>Prijenos postupka</i>
	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>	<i>V</i>
1	DA	DA	DA	DA	1*
2	DA	DA	DA	NE	2**
3	DA	NE	DA ⁽¹⁾	DA	3***
4	DA	NE	DA ⁽¹⁾	NE	4****
5	NE	DA	? ⁽²⁾	DA	5*****
6	NE	DA	? ⁽²⁾	NE	6*****
7	NE	NE	? ⁽³⁾	DA	7*****
8	NE	NE	? ⁽³⁾	NE	8*****

OBJAŠNJENJA:

I. Kol. == Luka zaustavljanja (arrest) da li se nalazi se u zemlji članici Hamburških pravila (HAMP).

II. Kol. = U B/L ili drugom dokumentu da li se nalazi Paramount cl.

III. Kol. == Da li će sud u mjestu arreasta primjeniti HAMP ili ne

IV. Kol. = Da li je zemlja u luci koje je aretiran brod država ugovornica Konvencije o zaustavljanju 1952 (1952)

V. Kol. Pokušaj odgovora.

1*

Dolazi do sukoba između dvije međ. konvencije (HAMP i 1952). Ovisno o stavu suda u mjestu zaustavljanja, sud će ili dozvoliti prijenos postupka odn. odrediti prijenos postupka, ili ne.

2**

Prijenos se dozvoljava odn. određuje, jer sud nije vezan K. 1952, ali ovisi i o lex fori.

3***

(i) :

Sud bi morao primjeniti HAMP (ako tako određuje čl.2. HAMP). Dolazi do sukoba između dvije međ. konvencije (HAMP i 1952). Ovisno o stavu suda u mjestu zaustavljanja, sud će ili dozvoliti prijenos postupka odn. odrediti prijenos postupka, ili ne.

4* * * *

(1) =

Sud bi morao primjeniti HAMP (ako tako određuje čl.2. HAMP).

Prijenos se dozvoljava odn. određuje, jer sud nije

vezan 1952, a ovisi i o *lex fori*.

5*****

(2) =s

Lex fori odlučuje da li se Paramount cl. primjenjuje kao *lex contractus*.

Dolazi do sukoba između *lex contractus* i međ. konvencije 1952. Ovisno o stavu *lex fori* u mjestu zaustavljanja, sud će ili dozvoliti prijenos postupka odn. odrediti prijenos postupka, ili ne.

6*****

(2) =

Lex fori odlučuje da li se Paramount cl. primjenjuje kao *lex contractus*. Ako se primjenjuje *lex contractus*, prijenos se može dozvoliti odn. odrediti, jer sud nije vezan 1952, ali ovisi i o *lex fori*.

•7*****

(3) =

Lex fori odlučuje koji se zakon primjenjuje. Prijenjuje se 1952, ako su ispunjeni uslovi čl. 7. iz 1952.

8*****

(3) =

Lex fori odlučuje koji se zakon primjenjuje. Prijenos se dozvoljava odn. određuje, ovisno o *lex fori*.

ad (b).

Sud u luci gdje je brod zaustavljen, imati će nadležnost u vezi osiguranja (garancije) koje mora dati tuženl, ako želi prijenos postupka.

Dokrina smatra da se garancija mora položiti kod suda gdje će tužitelj, nakon prijensa, povesti postupak.¹⁷

Čl. 21. st. 3

3. SUDSKI POSTUPCI U VEZI S PRIJEVOZOM ROBE NA TEMELJU OVE KONVENCIJE NE MOGU SE POKRENUTI U MJESTU KOJE NIJE ODREĐENO ST. 1. I 2. OVOG ČLANA. ODREDBE OVOGA STAVA NE PREDSTAVLJAJU SMETNJU SUDBENOSTI DRŽAVA UGOVORNICA U POGLEDU PRIVREMENIH I ZAŠTITNIH MJERA.

Naglašava se da ostali sudovi, koji nisu spomenuti u st. 1. i 2. nemaju mjesnu nadležnost, ali se to ne odnosi na privremene mjere zastavljanja i na zaštitne mjere.

UNCTAD smatra da oštećenik ne može podnijeti tužbu u kojoj drugoj zemlji, da je dakle temeljem HAMP, nadležnost ekskluzivna. Međutim, sudovi zemlje koja NIJE država ugovornica, nisu vezani propisima HAMP, osim ako to ne bi bili temeljem čl. 23(3) o obaveznom unošenju Paramount klauzule u teretnicu¹⁸ i primjenom HAMP kao lex contractus.

UNCTAD i dokrina dakle zaključuju da Paramount klauzula u teretnici predstavlja konačan dokaz o volji stranaka, reklo bi se, bez obzira na nacionalni zakon. Sudska će praksa to razmotriti. Sudovi koji nastoje nadležnost od sebe odmaknuti, tumačiti će na jedan način, oni koji navlače nadležnost na sebe na drugi. Tih primjera bilo je i prije i poznati su.

Vidi i st. 5.

Čl. 21 st. 4

4. (A) KADA JE TUŽBA PODNESENA PRED NADLEŽNIM SUDOM PREMA ST. 1. I 2. OVOG ČLANA ILI KADA JE TAKAV SUD DONIO PRESUDU, NE MOŽE SE PODIĆI NOVA TUŽBA IZMEĐU ISTIH STRANAKA NA ISTIM OSNOVAMA, OSIM U SLUČAJU AKO SE PRESUDA SUDA PRED KOJIM SE ULOŽILA PRVA TUŽBA NE MOŽE IZVRŠITI U DRŽAVI U KOJOJ JE POKRENUT NOVI POSTUPAK.

(B) ZA SVRHE OVOGA ČLANA POKRETANJE MJERA DA BI SE POSTIGLO IZVRŠENJE JEDNE PRESUDE NE SMATRA SE PODIZANJEM NOVE TUŽBE,

(C) ZA SVRHE OVOGA ČLANA PRIJENOS TUŽBE NA DRUGI SUD U ISTOJ DRŽAVI, ILI NA SUD U DRUGOJ DRŽAVI, U SKLADU SA ST.2.(A) OVOG ČLANA, NE SMATRA SE PODIZANJEM NOVE TUŽBE.

ad (a)

*Zabranjuje se podizanje nove tužbe između istih stranaka na istim osnovama, dok je postupak u toku.*¹⁹

Mislim da se tu radi, o slučaju, ako sud države izvršenja, ne dozvoljava izvršenje na osnovu presude iz države gdje je donesena presuda.

*Doktrina smatra da propis nije sasvim jasan, u pogledu izuzetka ako se presuda ne može izvršiti u državi u kojoj je pokrenut novi postupak. Naime da li treba dokaz da je podneseni zahtjev za izvršenje izdate presude odbijen, ili se može podnijeti na osnovu stava zakona, presedana i sl., iz kojih je vidljivo da se takova presuda ne bi mogla izvršiti. Izgleda prema tome kao da bi se moglo voditi i postupak pred sudom pred kojim je podnesena tužba i pred sudom države u kojoj se ne bi mogla presuda iz prvog postupka, prisilno izvršiti. Ovo ne izgleda logično u našem postupovnom pravu. U common law postoji pojam tzv. forum non conveniens odn. forum conveniens, pa sudovi i u praksi koriste tu mogućnost i upućuju stranke na drugi sud, ako smatraju da prvi sud nije forum conveniens.*²⁰

ad (b)

Postupak za izvršenje ne smatra se podizanjem nove tužbe.

ad (c)

Prijenos tužbe temeljem st.2. (a), također se ne smatra podizanjem tužbe. Nije uvijek jasno kako se taj prijenos provodi u praksi.

Vidi st. 2(a).

čl. 21 st. 5

5.BEZ OBZIRA NA ODREDBE
PRETHODNIH STAVOVA, VALJAN JE
SPORAZUM KOJI SU STRANKE
ZAKLJUČILE NAKON NASTANKA ZAHTJEVA
IZ UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM,
KOJIM SE ODREBUJE MJESTO GDJE
TUŽITELJ MOŽE PODNIJETI TUŽBU.

Konačno se određuje da stranke mogu valjano ugovoriti nadležan sud nakon što je nastao zahtjev. Dakle i izvan propisa st. 1. i 2.21.

(1) *Engleski je izraz: Territorial jurisdiction (Black's Law Dictionary, str. 1642).*

(2) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 36.: "Art. 21.1. merely sets forth the jurisdiction in which a claim may be brought. The competence of a country's court depends on the national law of that country". --- Str. 38: "However, whether or not such proceedings can actually be commenced in any of the five places will depend upon the national law of each place since the Convention does not itself purport to confer jurisdiction through its own provisions."

Bilješka (ĐI): meritorna nadležnost: engleski izraz: jurisdiction of subject matter (*Black's Law Dictionary*, str. 992).

(3) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII*, str. 67 i sl. str. 88: "Pri tome se i u jednom i u drugom članu (čl. 21 i 22) predviđa pokraj sasvim određenih mjesta još i ono koje je ugovoreno, ali ono je u tim članovima izjednačeno s ostalim mjestima prema izboru tužitelja. Na taj način izgleda da je vjerojatno ugovoreno mjesto podsudnosti ili arbitraže obvezatno uvijek samo za tuženoga, a nikada za tužitelja. Zbog toga su obje ove odredbe u sebi kontradiktorne."

(4) Plovidbeni agencijski posao obuhvaća i sklapanje ugovora o iskorištavanju brodova, posredovanje, zastupanje itd.

Obzirom na današnju ogromnu rasprostranjenost mjesta gdje se pojavljuje roba koja traži brod i obratno, brokeri djeluju na mjestima gdje se nekada to uopće nije očekivalo.

(5) Tetley, *Marine* str. 263: "Art. 21. of Hamburg acknowledges in rem jurisdiction but like Art. 4. BIS of Visby fails to directly extend the defences of the Convention to the ship."

(6) Ueland S., *Regole di Amburgo, SKULD, 1992, Venezia*, str. 47: "...noi prevediamo che ci sarà sempre una continua ricerca del foro piu' conveniente, e quindi molta confusione."

(7) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII*, str. 67 i sl. str. 89: "..... čl. 25. st. 2. a prema kojemu se time ne dira u konvencije koje obavezuju pojedine države s obzirom na podsudnost i arbitražu, ali samo pod uvjetom da su glavna sjedišta odnosnih stranaka u državama koje su spomenutim konvencijama obvezane. Time se mislilo na arbitražne konvencije, pa je i to moment koji u ocjenjivanju

odredaba čl. 21. i 22. treba imati pred očima.”

(8) Berlingieri F., *Coexistence entre la Convention de Bruxelles et la Convention de Hambourg*, Dir. Mar. 1993, 351:

1. slučaj: Ukrcajna luka u državi ugovornici Haške Konvencije, a iskrcajna luka u državi ugovornici Hamburške konvencije?

2. slučaj: Ukrcajna luka u državi ugovornici Hamburške konvencije, a iskrcajna luka u državi ugovornici Haške konvencije?

3. slučaj: Primjena Hamburških pravila na prijevoze koji ne potpadaju pod Haška pravila a Hamburška bi se trebala primijeniti temeljem čl. 3. HAMP.

Vidi loc. cit. str. 351 do 354.

(9) Tetley, *Marine* str. 240:
“Art. 21(2)(a) of Hamburg specifically provides jurisdiction where a ship is arrested, but Rules themselves do not specifically provide the ship with all the defences of the carrier.”

(10) Honnold J.O., *Ocean carriers and cargo* str. 89.: “... if a shipper institutes proceedings by arresting a ship at a place that is not permitted by Art. 21, the defendant, on posting bond, may require the claimant to move the action to a place that is permitted (Art. 21(2)).”

(11) Tetley, *Marine* str. 263:
“Art. 21. of Hamburg acknowledges in rem jurisdiction but like art. 4 BIS of Visby fails to directly extend the defence of the Convention to the ship.”

(12) Tetley, *Marine* str. 796:
“The Hamburg Rules at art. 21(2) provide useful rules and procedure when suit had been taken by an action in rem, although some other jurisdiction is more appropriate. The suit is transferred but only upon the defendant furnishing security to ensure payment of a subsequent judgment.”

(13) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide* ... str. 37.

(14) Čl. 7(1) Konvencije 1952:

1). Sudovi zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje bit će nadležni da odlučuju u predmetu spora:

-ako su nadležni prema unutrašnjem pravu zemlje u kojoj je zaustavljanje izvršeno,

-u jednom od slijedećih slučajeva:

a). ako predlagač ima redovno boravište ili glavno

poslovno sjedište u državi u kojoj je izvršeno zaustavljanje

b). ako je pomorsko potraživanje nastalo u zemlji ugovornici u kojoj je izvršeno zaustavljanje

c). ako je potraživanje nastalo u toku putovanja za vrijeme kojega je izvršeno zaustavljanje

...

Vidi Ivković, *Privremene mjere na brodu, Priručnik, čl. 7.*

(15) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 212:* "... la Convenzione di Amburgo dove prevede la facoltà del convenuto di chiedere lo spostamento del giudizio in uno dei fori previsti nel para. 1. del art. 21, è chiaramente in contrasto con la Convenzione di merito al giudice del luogo in cui il sequestro è stato eseguito in base a criteri di collegamento diversi da quelli previsti nell'art. 21. para 1., quali ad esempio la residenza abituale o il centro principale degli affari dell'attore ed il fatto che il reclamo è sorto nel corso del viaggio nel quale il sequestro è stato effettuato."

(16) *Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Sl. 1. SFRJ 43/82, 72/82.:* "Stranke se mogu sporazumeti o nadležnosti stranog suda samo ako je bar jedna od njih strani državljanin ili pravno lice sa sjedištem u inostranstvu....."

(17) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 212:* ".... sembra evidente che, data la funzione stessa della garanzia, che è quella di assicurare l'esecuzione della sentenza. Essa debba essere fornita nel luogo dove risiede il giudice dinanzi al quale l'attore riassume il giudizio. Una volta quindi che il convenuto, avvalendosi della facoltà concessagli da questa norma, richiede all'attore di riassumere il giudizio dinanzi ad uno dei giudici competenti a norma del para 1. dell'art. 21, l'attore deve comunicare al convenuto qual'è il giudice da lui prescelto e il convenuto deve fornire dinanzi a tale giudice o entro la sua circoscrizione una garanzia sufficiente ad assicurare l'esecuzione della sentenza che potrà essere pronunciata."

(18) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ... str. 37.:* "The claimant may not bring a claim in any other jurisdiction. However, courts of a non Contracting State cannot be bound by this rule except by virtue of the statement contained in the bill of lading pursuant to

art. 23(3)."

Bilješka: mislim da bi postupak suda ovisio o tome da li *lex fori* prvenstveno dopušta primjenu *legis contracti* i ako dopušta, da li dopušta i primjenu klauzula iz *lex contractus*, kada su u toj klauzuli ugovorena izborna mjesta nadležnosti.

(19) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 37: "Art. 21.4(a) prohibits a new action on the same grounds between the same parties while litigation is pending in a competent court or when judgment has been delivered by such a court, unless the judgment is not enforceable in the country where the new claim has been brought. It is possible for a judgment issued in one country to be unenforceable in another because the Hamburg Rules do not provide for mutual enforcement of judgments."

(20) BLACK'S LAW DICTIONARY, str. 783: "FORUM NON CONVENIENS. The doctrine is patterned upon the right of the court in the exercise of its equitable powers to refuse the imposition upon its jurisdiction of the trial of cases even though the venue is properly laid if it appears that for the *conveniens* of litigants and witnesses and in the interest of justice the action should be instituted in another forum where the action might have been brought.... The doctrine presupposes at least two forums in which defendant is amenable to process and furnishes criteria for choice between such forums... The application of the doctrine rests in the sound discretion of the court and the factors to be considered in the doctrine are the private interests of the litigants and the interest of the public."

(21) Honnold J.O., *Ocean carriers and cargo.....* str. 89:

Nota (58) See also: UNCITRAL Commentary, *supra* note 4., at 620-624. Hamburg 23, like Hague 3(8), provides that the contract of carriage may not derogate from provisions of the Convention. However, Hamburg 21(5) (legal action) and 22(6) (arbitration) give full effect to agreement on the place for proceedings made "after a claim under the contract for carriage by sea has arisen..."

Član 22 - Arbitraža

Član 22 - Arbitraža**Čl.22 st.1**

1. U SKLADU S ODREDBAMA OVOGA ČLANA, STRANKE MOGU PREDVIDJETI PISMENIM SPORAZUMOM DA ĆE SVAKI SPOR KOJI NASTANE IZ UGOVORA O PRIJEVOZU ROBE NA OSNOVI OVE KONVENCIJE BITI POVRGNUT ARBITRAŽI.

Dozvoljeno je i ugovaranje arbitraže za bilo koji spor u vezi sa prijevozom robe koji je podvrgnut HAMP.¹

Klauzula o arbitraži mora biti pismena i obavezuje stranke.

Međutim i za ugovaranje arbitraže vrijedi što je istaknuto za redovno sudovanje, tj. da se unaprijed može sporazumjeti o arbitraži, ali da se ne može ugovoriti jedna određena, što se može sporazumjeti samo nakon nastanka spora među strankama (vidi čl. 21(1)). Doktrina predviđa poteškoće, kada eventualno bude izabrana institucionalna arbitraža, (i ujedno određeno mjesto za rasprave), koja u svojim pravilima predviđa da je mjesto suđenja u mjestu gdje se nalazi arbitražni sud.²

Vidi čl. 25.st.2.³

Čl.22 st.2

2.KADA BRODARSKI UGOVOR SADRŽI KLAUZULU DA ĆE SE SPOROVI KOJI IZ NJEGA NASTANU PODNOSITI ARBITRAŽI A TEREKNICA KOJA JE IZDANA NA TEMEJU BRODARSKOG UGOVORA NE SADRŽI POSEBNU BILJEŠKU KOJA PREDVIDA DA ĆE SPOMENUTA KLAUZULA OBVEZIVATI IMAOCA TEREKNICE, VOZAR SE NE MOŽE POZVATI NA TAKVU KLAUZULU PROTIV IMAOCA KOJI JE STEKAO TEREKNICU U DOBROJ VJERI.

Kada je sklopljen brodarski ugovor sa klauzulom o arbitraži, ali se teretnica, ne poziva na tu klauzulu, vozar se ne može pozivati na klauzulu iz brodarskog ugovora, kada je teretnica prenesena na imaoča koji je stekao teretnicu u dobroj vjeri.

Smatra se da će ovaj propis pridonijeti jedinstvenoj primjeni HAMP.

Traži se "special annotation". Vjerojatno će to značiti da se izričito mora navesti u teretnici klauzula kao na pr. : Arbitration in.....as per clause in C/P dated.....applies to the holder of the bill of lading, ili slično. Klauzula: All conditions as per C/P, izgleda, neće biti dovoljna.

Čl.22 st.3

**3. ARBITRAŽNI ĆE SE POSTUPAK, PREMA IZBORU TUŽITELJA, POKRENUTI
(A) U MJESTU DRŽAVE NA ĆIJEM PODRUĆJU SE NALAZI:**

*(I) GLAVNO POSLOVNO SJEDIŠTE TUŽENOGA ILI,
AKO GA NEMA, REDOVNO BORAVIŠTE TUŽENOGA;
ILI*

*(II) MJESTO GDJE JE UGOVOR ZAKLJUĀEN AKO
TUŽENI TAMO IMA POSLOVNO SJEDIŠTE, OGRANAK
ILI AGENCIJU PREKO KOJE JE UGOVOR
ZAKLJUĀEN;*

*ILI
(III) LUKA UKRCAJA ILI LUKA ISKRCAJAJ
ILI*

*(B) BILO KOJE MJESTO KOJE JE OZNAĀENO U TU SVRHU U ARBITRAŽNOJ
KLAUZULI ILI U SPORAZUMU.*

Daje se pravo tužitelju da izabere mjesto gdje Će se odrāzati arbitraāa.

Nije jasno zašto postoji razlika u dikciji izmeĀu Āl. 21.1(d) i 22.3 (b), ali se smatra da bi rezultat trebao biti jednak.

U koliko u teretnici postoji arbitraāna klauzula sa naznakom mjesta koje se ne nalazi u drāzavi ugovornici, tužitelj moāe zapoĀeti arbitraāni postupak u drāzavi ugovornici, ako se HAMP primjenjuje, ili ex proprio vigore ili kao lex contractus.⁴

Vidi Āl. 21.st.4.

Mislim da bi se Āl. 21.st.4. trebao primjeniti i na arbitraāni postupak.

U pogledu izvršenja arbitraānih odluka, mislim, da takoder treba primijeniti Āl . 21.st.4). Na ovo Će imati utjecaja u drāzavama ugovornicama New Yorāka Konvecija, 1956.⁵

Āl. 22 st. 4

4 . ARBITAR ILI ARBITRAŽNO VIJEĆE
PRIMJENJIVAT ĀE PRAVILA OVE
KONVENCIJE .

Propisuje se da Će se arbitraāa voditi po HAMP.

Vidi st. 5.

Nije jasno da li se ovaj propis odnosi na materijalne i na postupovne propise. Moāda bi se moglo smatrati da se u sluĀaju primjene ex proprio vigore moāe odnositi i na neke postupovne propise, meĀutim ako se HAMP primjenjuju kao lex contractus, mislim, da Će se postupovni propisi primjenjivati po lex fori.

Āl. 22. st. 5

5. ODREDBE ST. 3. I 4. OVOGA
ĀLANA SMATRAJU SE DIJELOM SVAKE

ARBITRAŽNE KLAUZULE ILI SPORAZUMA, A SVAKI UGLAVAK TAKVE KLAUZULE ILI SPORAZUMA KOJI NIJE U SKLADU S NJIMA JESTE NIŠTAV I BEZ UČINKA.

Snagom propisa HAMP, svaka arbitražna klauzula, sadrži propise st. 3. i 4., a eventualni protivni uglavak je ništav i bez učinka. St. 3. je zapravo procesualni propis, pa se st. 4. odnosi na HAMP, kao materijalno pravo.

Ovim propisom je zapravo skućeno slobodno raspolaganje stranaka.

Vidi st. 4.

Čl. 22. st. 6

6. U OVOM ČLANU NIKAKO SE NE DIRA U VALJANOST SPORAZUMA O ARBITRAŽI KOJI SU STRANKE ZAKLJUČILE POŠTO JE NASTAO ZAHTJEV IZ UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM.

Sporazumom stranaka nakon što je nastao zahtjev iz ugovora o prijevozu moram, može se ugovarati arbitraža.

Vjerojatno to vrijedi i za st. 5 u vezi sa st. 3. i 4.

Vidi čl. 21(5).6

(1) (V. Filipović i E. Pallua): Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 88: "Pri tome se i u jednom i drugom članu (čl. 21 i 22) predviđa pokraj sasvim određenih mjesta još i ono koje je ugovoreno, ali ono je u tim članovima izjednačeno s ostalim mjestima prema izboru tužitelja. Na taj način izgleda da je vjerojatno ugovoreno mjesto podsudnosti ili arbitraže obvezatno uvijek samo za tuženoga, a nikada za tužitelja. Zbog toga su obje ove odredbe u sebi kontradiktorne."

(2) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, Dir. Mar. 1978, 185, 213: "Ciò può creare difficoltà non facilmente superabili nel caso in cui i contraenti facciano ricorso ad una forma di arbitrato istituzionale, le cui norme prevedono in modo specifico che l'arbitrato deve aver luogo presso la sede dell'istituzione e non siano facilmente adattabili allo svolgimento dell'arbitrato in un luogo diverso. Ciò si verifica ad esempio per tutti i regolamenti dei paesi socialisti, quali le Rules of Procedure della Maritime Arbitration Commission del China Council for the Promotion of International Trade, le Rules of Procedure della Maritime Arbitration Commission sovietica e le Rules della International Court of Arbitration di Gdynia."

Vidi i vrlo ilustrativne članke u THE ARBITRATION AND DISPUTE RESOLUTION LAW JOURNAL, Part 3, September 1993, LLP. str. 130-187, koji se odnose na International Chamber of Commerce.

Vidi Russel, on Arbitration, STEVENS, 1970.

Vidi THE LONDON MARITIME ARBITRATION ASSOCIATION, Terms.

Vidi opsežnu publikaciju: Lee Eric, Encyclopedia of Arbitration Laws, Lloyd's of London Press, Ltd., 1984, sa nadopunama.

Vidi International Commercial Arbitration, 3. vol., OCEANA PUBLICATION S INC. New York, 1974, sa nadopunama.

Vidi London Maritime Arbitration, B.L.C., Winter Workshop 2, 1984.

Vidi New York Arbitration, J.P. Besman, B.L.C., Winter Workshop 2, 1984.

(3) (V. Filipović i E. Pallua): Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 89: "..... čl. 25. st. 2. a prema kojemu se time ne dira u konvencije koje obavezuju pojedine države s obzirom na podsudnost i arbitražu, ali samo pod uvjetom da su glavna sjedišta odnosnih stranaka u državama koje su spomenutim konvencijama obavezane. Time se mislilo na arbitražne

konvencije, pa je i to moment koji u ocjenjivanju odredaba čl. 21. i 22. treba imati pred očima."

(4) London group of P & I, Notice to members, September 1992. str. 2.: "... even if the bill of lading contains a place of arbitration in a non-Contracting State, the claimant can commence arbitration in a Contracting State if by the law of that state the Hamburg Rules apply to the voyage (Art. 22)."

(5) The recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards Convention, New York, 10 june 1958.

(6) Honnold J.O., Ocean carriers and cargo str. 89:

NOTE: (58) See also: UNCITRAL Commentary, supra note 4., at 620-624. Hamburg 23, like Hague 3(8), provides that the contract of carriage may not derogate from provisions of the Convention. However, Hamburg 21(5) (legal action) and 22(6) (arbitration) give full effect to agreement on the place for proceedings made "after a claim under the contract for carriage by sea has arisen....."

Bilješka: Mislim da se sporazum može odnositi i na arbitražni forum i na mjesto održavanja rasprave, skupno ili pojedinačno.

Vidi st. 1.

Dio VI – DOPUNSKE ODREDBE

Član 23 – Ugovorni uglavci**Čl. 23 st. 1**

1. SVAKI UGLAVAK U UGOVORU O PRIJEVOZU MOREM U TERETNICI ILI U DRUGOJ ISPRAVI KOJA DOKAZUJE POSTOJANJE UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM NIŠTAV JE I BEZ UČINKA U OPSEGU U KOJEM IZRAVNO ILI NEIZRAVNO MIJENJA (DEROGIRA) OBREDBE KONVENCIJE. NIŠTAVOST TAKVOG UGLAVKA NE UTJEČE NA VALJANOST DRUGIH ODREDBA UGOVORA ILI ISPRAVA KOJIH JE ON DIO, KLAUZULA KOJOM SE PREPUŠTA KORIST OD OSIGURANJA ROBE VOZARU, ILI NEKA SLIČNA KLAUZULA, NIŠTAVA JE I BEZ UČINKA.

Svrha ovog propisa je da proglasi ništavim i bez učinka svaki uglavak koji "IZRAVNO ILI NEIZRAVNO MIJENJA (DEROGIRA) ODREDBE KONVENCIJE".

*Izraz "neizravno" smatra se da znači da su ništave i bez učinka i klauzule koje doduše ne proturiječe izričito HAMP, ali koje nisu u skladu sa namjerom (intencijom) HAMP.*¹

Kao što je to često u drugim propisima, i ovdje se naglašava da ništavost izvjesnog uglavka ne čini ostali dio ugovora ili isprave ništavim.

Ništava je i bez učinka je i klauzula o prepuštanju osiguranja u korist vozara.

*U doktrini i stranoj sudskoj praksi razmatran je problem slobode ugovaranja primjene, recimo, HAMP, (kao lex contractus), ali sa dodatnim klauzulama kojima se djelomično mijenja odgovornost iz HAMP, u pravcu, recimo primjene nekih propisa iz Haških pravila, na pr. da se ugovori oslobode za nautičke greške, ili iznos od Lstg. 100 po jedinici, što je dozvoljeno po Haškim, a nije po Hamburškim. Francuska sudska praksa smatra da se kod izbora jedne međunarodne konvencije kao lex contractus ne može izdvojiti one propise koji bi se primjenili da je ta konvencija trebala biti primjenjena ex proprio vigore.*²

*Međutim, ako bi sud odlučio da je vezan primjenom Haških pravila, a stranke su se sporazumile za primjenu HAMP, mislim da bi sud trebao primjeniti one propise iz HAMP koji su stroži od Haških pravila, jer Haška pravila dozvoljavaju da se vozar podvrgne težim uslovima. U tom smislu i doktrina.*³

Čl. 23 st. 2

2. BEZ OBZIRA NA ODREDBE ST. 1. OVOGA ČLANA, VOZAR MOŽE POVISITI

SVOJU ODGOVORNOST I OBVEZE IZ
OVE KONVENCIJE.

*Dozvoljeno je povećanje obaveze na strani vozara. Sporno je na pr. da li t.zv. "Invoice value clause" djeluje u cjelosti ili samo za dio.*⁴:

*Smatra se da povećanje odgovornosti ne treba biti navedeno u teretnici.*⁵

Čl. 23 st. 3

3. AKO JE IZDANA TERETNICA ILI NEKA DRUGA ISPRAVA KOJA DOKAZUJE POSTOJANJE UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM, ONA MORA SADRŽAVATI PODATAK DA JE PRIJEVOZ PODVRGNUT ODREDBAMA OVE KONVENCIJE PO KOJOJ JE NIŠTAV SVAKI UGLAVAK KOJI JE MIJENJA NA ŠTETU KRCATELJA ILI PRIMATELJA.

HAMP zahtjeva da se u teretnicu a i u drugu ispravu, obavezno stavi Paramount Clause o primjeni. Ta klauzula mora sadržavati uglavak da je prijevoz podvrgnut HAMP i da je po HAMP ništav svaki uglavak koji mijenja HAMP na štetu krcatelja ili primatelja.

Takav uglavak u teretnici ili drugoj ispravi, upozoruje i krcatelja i primatelja o primjeni HAMP.

Pokušava se na taj način i propagirati primjena HAMP od država koje nisu ugovornice.

Kada je uključena takova klauzula u teretnicu, sud u državi koja nije država ugovornica, može primjeniti HAMP, kao lex contractus, možda samo i u odnosu na povećanu odgovornost i slično, jer čl. 5. Haških i Haških-Visbi pravila, a i mnogih lokalnih zakona, dozvoljava ugovaranje na štetu vozara.

Propust uvrštavanja Paramount Cl., podložan je naknadi štete od strane vozara, o čemu vidi st.4.

*Ima preporuka kako bi takova klauzula trebala glasiti za vozare koji su učlanjeni u jedan od P&I klubova t.zv. Londonske grupe.*⁶

Čl. 23 st. 4

4. AKO TUŽITELJ PRETRPI ŠTETU U POGLEDU ROBE ZBOG UGLAVKA KOJI JE NIŠTAV I BEZ UČINKA NA OSNOVI OVOGA ČLANA, ILI ZBOG PROPUSTA PODATKA SPOMENUTOG U ST. 5, OVOG ČLANA, VOZAR MORA PLATITI NAKNADU U OPSEGU KOJI SE TRAŽI DA BI SE TUŽITELJU DALA NAKNADA U SKLADU S ODREDBAMA OVE KONVENCIJE ZA SVAKI GUBITAK ILI OŠTEĆENJE NA ROBI A ISTO TAKO I ZA ZAKAŠNJENJE U PREDAJI. VOZAR , OSIM TOGA, MORA

PLATITI I NAKNADU ZA TROŠKOVE KOJE JE
PRETRPIO TUŽITELJ U IZVRŠAVANJU
SVOJIH PRAVA, POD UVJETOM DA ĆE
TROŠKOVI KOJI SU NASTALI U POSTUPKU U
KOJEM SE POZVALO NA PRIJE NAVEDENU
ODREDBU BITI UTVRĐENI U SKLADU SA
ZAKONOM DRŽAVE GDJE JE POSTUPAK
POKRENUT.

Propust uvrštenja Paramount klauzule može dovesti do šteta, pa se ovako omogućava tužitelju, koji je pretrpio štetu, da pokrene spor za naknadu štete u jednoj državi ugovornici.⁷

Predviđaju se sankcije protiv vozara u slučaju ako oštećenik pretrpi štetu zbog uglavaka koji su ništavi i bez učinka, ili zbog propusta postupka po st. 3.

Šteta se može sastojati na pr. u tome da zbog propuštanja unosa Paramount clause, sud u nekoj zemlji ne-ugovornici, ne primjeni HAMP, dok bi inače primijenio HAMP, kao lex contractus, da je Paramount klauzula bila uvrštena.

Povrh toga određuje se da vozar u takovom slučaju mora platiti i troškove koji su u vezi toga nastali.⁸

Smatra se da ovaj propis može eventualno dovesti do teškoća u primjeni.⁹ Doktrina kritizira ovaj propis.¹⁰

Ima prigovora da bi se moglo misliti da ovo naglašavanje, na neki način, isključuje opće pravilo o pravu na naknadu troškova postupka, po principu restitutio in integrum.¹¹

-

(1) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 41.

(2) P. Bonassies, *Le domaine d'application des Regles de Hambourg*, *Dir. Mar.* 1993, 269, str. 273: "Par exemple, ne peut il stipuler que sa responsabilité sera limitée au montant figurant dans la Convention de 1924, ou encore qu'il sera exonéré de toute responsabilité par la faute nautique. On sait la réponse sévère qu'a apporté à cette question une décision de la Cour de Cassation du 4 février 1992 (DMF 1992, 289, note P. Laimaitre). Pour la Cour suprême française, "le parties qui conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à une convention internationale ne peuvent écarter celles de ses prescriptions auxquelles, si la convention international était applicable de plein droit, il ne saurait être dérogé à peine de nullité". Ainsi, si le tribunaux appliquant les Règles de Hambourg suivent la Cour de cassation française, il sera demandé aux transporteurs qui insèrent une *clause Paramount* dans leurs connaissement d'être logique: s'ils choisissent de soumettre leurs transports aux Règles da Hamburg, ils devront adopter les Règles telles qu'elles sont."

(3) P. Bonassies, *Le domaine d'application des Regles de Hambourg*, *Dir. Mar.* 1993, 269, str. 276: "Si le connaissement contient une *clause* stipulant que le transport sera réagi par les Règles de Hambourg, le juge français pourra considérer, à bon droit dans notre opinion, que le transporteur a entendu se soumettre au régime des Règles, dans la mesure où celui-ci est plus sévère que le régime de la Convention de 1924 ou du droit français. Il pourra donc décider, par exemple, que le transporteur ne pourra invoquer le cas excepté de faute dans l'administration ou la navigation du navire, exception écartée par les Règles, ou encore que la limitation de responsabilité doit etre calculée sur la base de 2,5 droits de tirage spéciaux au kilo, et non sur celle de 2 droits de tirage spéciaux comme cela est prévu par la Convention de 1924 ou par la loi française."

(4) Tetley, *Marine* str. 332: "The invoice value *clause* in the bill of lading which surrendered rights and increased the liability of the carrier should have been held to be valid under sect. 1305 /COGSA/ (See also arts. 6(4) and 23(2) of the Hamburg Rules).

NB: Prema ovoj klauzuli smatra se da bi u slučaju štete vozar trebao platiti iznos cijele fakture, bez obzira na veličinu štete, dakle, ako bi i šteta bila ispod fakturnog ukupnog iznosa.

Protivan stav je zauzeo sud u predmetu *A.L.Holden v. S.S. Kedanl Fish* 262 F. Supp. 862, 1967 AMC 327 (E.D. La. 1966); *aff'd* 395 F.2d 910, 1968 AMC 2080 (5 Cir. 1968).

(5) Tetley, *Marine* str. 337: "In contrast to Hague/Visby requirements, the increase need not be stipulated in the bill of lading."

Opaska: Nije jasno, ako se inače nastoji zaštititi interese trećeg poštenog imaoaca tereta, da taj primatelj ne treba biti obaviješten o povećanju. Problem će za njega biti dokazivanje povećanja, ako mu krcatelj ne stavi na raspolaganje dokaze.

Nije sasvim jasan niti stav Tetleya, kada čl. 15(1)(o) propisuje upis u teretnicu svakog povećanja, temeljem čl. 6(4), a taj 6(4) govori o povećanju novčanih iznosa.

Da li to znači da se novčani iznosi povećanja moraju upisati, a eventualna ostala povisivanja odgovornosti ne?

(6) London group of P&I, *Notice to members*, September 1992. str. 6.

KLAUZULA "A" - koja se savjetuje članovima koji preferiraju Haška odn. Haška-Visby pravila.

(One) ... "... should be aware that there can be no guarantee that proceedings will be commenced in a state that is not a contracting party to the Hamburg Rules and any cargo claimant may have the right to bring separate proceedings in the courts of the state party to the Hamburg Rules in a case where the Hague or Hague/Visby Rules have been applied in preference to the Hamburg Rules.

FORM A

(1) This bill of lading shall have effect subject to any national law making the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 (the Hague Rules) or the Hague Rules as amended by Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 (the Hague/Visby Rules) compulsory applicable to this bill of lading. If any term of this bill of lading be repugnant to that legislation to any extent, such terms shall be void to that extent but not further. Neither the Hague Rules nor the Hague/Visby Rules shall apply to this contract where the goods carried hereunder consist of live animals or cargo which by this contract is stated as being carried on deck and is so carried.

(2) Save where the Hague or Hague/Visby Rules apply

by reason of (1) above, this bill of lading shall take effect subject to national laws in force at the port of shipment or place of issue of the bill of lading making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) compulsory applicable to this bill of lading in which case this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules which shall nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee.

(3) Where Hague, Hague/Visby or Hamburg Rules are not compulsory applicable to this bill of lading, the carrier shall be entitled to the benefit of all privileges, rights and immunities contained in Articles I to VIII of the Hague Rules, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be Lstg. 100."

- - -

KLAUZULA "B" - koja je sastavljena samo u svrhu da se zadovolji propis čl. 23(3) i (4) Hamburških pravila kada se silom pregovara ili inače, mora staviti u teretnicu klauzula temeljem čl. 23(3).

FORM B

(1) This bill of lading shall have effect to any legislation making the United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) compulsory applicable to this bill of lading and in such circumstances the said Rules nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee. If any term of this bill of lading be repugnant to the legislation to any extent, such terms shall be void to that extent but no further.

(2) Save where the Hamburg Rules apply by reason above, this bill of lading shall have effect subject to any national law making the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 (the Hague Rules) or the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on the 23rd February 1968 (the Hague/Visby Rules) compulsory applicable to this bill of lading. If any term of this bill of lading be repugnant to that legislation to any extent, such term shall be void to that extent but no further. Neither the Hague Rules nor the Hague/Visby Rules shall apply to this contract where the goods carried hereunder consist of live animals or cargo which by this contract is stated as being carried on deck and is so carried.

(3) Where Hague, Hague/Visby or Hamburg Rules are not compulsory applicable to this bill of lading, the carrier shall be entitled to the benefit of all privileges, rights and immunities contained in Articles I to VIII of the Hague Rules, save that the limitation sum for the Purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be Lstg. 100."

Nije sigurno da će klauzule biti prihvaćene od strane sudova, jer će to ovisiti o stavu u odnosu na HAMP i na Haška-Visby pravila.

Napomenuto je od strane klubova: "The clauses have been designed primarily for use in connection with bills of lading which are subject to an English proper law clause and with view to English jurisdiction..... (in case of bills of lading) ... subject to the law of a state other than the United Kingdom advice from lawyers in that state (should seek) as to whether the clauses meet the requirements of local law. This applies in particular (when) bills of lading are subject to the jurisdiction of the United States, as the courts of the United States will construe any ambiguity in a bill of lading against the carrier."

Nema preporuke za tekst koji zadovoljava čl. 23(3), ali izgleda da bi tekst u FORM "B" pod br. 1. s manjim izmjenama, eventualno zadovoljavao taj zahtjev.

"This bill of lading is subject to the United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) which is applicable to this bill of lading and the said Rules nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee. If any term of this bill of lading be repugnant to the legislation to any extent, such terms shall be void to that extent but no further."

(7) London group of P & I, Notice to members, September 1992. str. 2. "Where no such statement is contained on the bill of lading, Art. 23(4) of the Hamburg Rules obliges the carrier to compensate the claimant for any loss he has suffered by reason of its omission. It would appear that one of the purposes of this provision is to enable the cargo claimant to sue for damages in a Contracting State if, by reason of the absence of such statement on the bill of lading, the cargo claim has been dealt with in a non-Contracting State without regard to the Hamburg Rules."

(8) Tetley, *Marine* str. 886: "If carrier attempts to rely on such a clause, he must not only compensate the complainant for the loss or

damage or delay suffered in respect to the goods but court costs, if such are in accord with the lay of the state where the trial takes place.

-.....

The Hamburg Rules at art. 23. contain a public order provision similar to art. 3(8) of the Hague Rules, prohibiting clauses which effectively reduce the obligations of the carrier under the Hamburg Rules."

(9) Luddeke C.F. & Johnson A., *A Guide ...* str. 41.

(10) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII*, str. 67 i sl. str. 91.: "Nije stoga razumljivo o kakvoj se dopunskoj naknadi štete ovdje može raditi."

(11) Tetley, *Commentary* str. 15.

Član 24 – Zajednička havarija

Član 24 – Zajednička havarija**Čl. 24 st. 1**

1. U OVOJ KONVENCIJI NIŠTA NEĆE SPRIJEČITI PRIMJENU ODREDBA UGOVORA O PRIJEVOZU MOREM ILI DOMAĆEG PRAVA ŠTO SE TIČE ZAJEDNIČKE HAVARIJE.

Propis slijedi odredbe York-Antwerpskih pravila.

Prema tome sam čin havarije postoji i u slučaju ako je pojedini sudionik u prijevozu, skrivio opasnost zbog koje je došlo do žrtvovanja. Sudionik, koji je morao zbog toga doprinosti u G/A, ima pravo regresa od štetnika.

Vidi York-Antwerpska pravila, (Pravilo D).

Smatra se da će HAMP dovesti do smanjenja broja havarija, zbog toga što će vozar češće, ako ne i vrlo često, biti odgovoran.¹

Čl. 24 st. 2

2. OSIM IZNIMKE ČL. 20, ODREDBE OVE KONVENCIJE KOJE SE ODOSE NA ODGOVORNOST VOZARA ZA GUBITAK ILI OŠTEČENJE ROBE TAKODER ODREĐUJU DA LI PRIMATELJ MOŽE ODBITI DOPRINOS U ZAJEDNIČKOJ HAVARIJI I OBVEZU (ODGOVORNOST) VOZARA DA OBEŠTETI PRIMATELJA U ODNOSU NA SVAKI TAKAV DOPRINOS ILI ZA PLAĆENO SPAŠAVANJE.

Vidi čl. 20.

Izuzetci iz čl. 20. u pogledu odgovornosti vozara, određuju da li primatelj može odbiti kontribuciju u G/A kao i odredbu o odgovornosti vozara da nadoknadi primatelju kontribuciju u G/A ili u nagradi za spasavanje.²

Smatra se da ako je vozar odgovoran krcatelju za gubitak ili štetu. na robi, vozar nema pravo zahtjevati kontribuciju za G/A, ali ima i drugačijih mišljenja.³

Mislim da ovaj propis, u praksi, neće biti često primjenjivan.

Doduše i G/A će, najvjerojatnije, izgubiti svoju važnost i primjenu sa primjenom HAMP.⁴

Smatra se da st.2. koji se poziva na čl. 20, nekako kao da postavlja sumnju da je kontribucija u G/A podložna ograničenju iz čl. 6 i čl.8.⁵

(1) *Beeckman, J.G., Incidence des Regles de Hambourg sur l'assurance maritime, l'avarie commune et le recours, DMF, 1981, 210: « Il en result qu'a partir de l'entre' en vigueur de la nouvelle convention de 1978, la responsabilite' du*

transporteur maritime sera souvent engagée à l'égard de sinistres majeurs tels que l'échouement, la collision et meme le naufrage.

(2) (V. Filipović i E. Pallua): *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str. 67 i sl. str. 92: "Ova odredba zajedno s isključenjem ekskulpacije vozara nautičkom krivnjom njegovih ljudi znatno sužuje primjenu instituta zajedničke havarije."*

(3) *Luddeke C.F. & Johnson A., A Guide ... str. 41: UNCTAD: "Thus, if carrier is liable to the shipper under the Hamburg Rules for loss of or damage to the goods, the carrier may not ask for contribution and security in general average."*

Luddeke C.F. & Johnson A., A Guide ... str. 42: "UNCTAD's comment is misplaced. In practice General average bonds and guarantees are given before the delivery of the cargo. At this stage, it is most unlikely that liability for the loss or damage to the goods will be agreed or known. Therefore it is proper for the carrier to ask for general average security and for this to be furnished by the party who owns the cargo."

(4) *Auchter G., La Convention des Nations-Unie European Transport Law, Vol. XIV, No. 1-2-1979, str. 444 br. 552.: "Il a en effet été remarqué, que, dans la mesure où la Convention des Nations-Unies ne contient plus l'exception de la faute nautique du capitaine et de l'équipage du navire, dès lors que des pertes ou des dommages sont imputable à une telle faute, un recours deviendra possible contre le transporteur. Et, dans ces conditions, l'avarie commune devrait perdre une grande partie de son importance....."*

(5) *Tetley, Commentary str. 12.: "Of great importance as well is art. 24(2) which only excludes art. 20. of the Hamburg Rules so that now carrier contribution under general average would seem to be subject to the limitation provided by art. 6. and the unbreakable character of art. 8."*

Član 25 - Druge konvencije**Čl.25 st.1**

1. OVOM KONVENCIJOM NE MIJENJAJU SE PRAVA I DUŽNOSTI VOZARA, STVARNOG VOZARA I NJIHOVIH SLUŽBENIKA I PUNOMOĆNIKA KOJI SU PREDVIDENI U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA ILI DOMAĆEM PRAVU U POGLEDU OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI VLASNIKA MORSKIH BRODOVA.

Čl.25 st.2

2. ODREDBE ČL. 21. I 22. OVE KONVENCIJE NE SPRIJEČAVAJU PRIMJENU MJERODAVNIH ODREDBA BILO KOJE DRUGE MULTILATERALNE KONVENCIJE KOJA JE VEĆ NA SNAZI U VRIJEME OVE KONVENCIJE U ODNOSU NA MATERIJU KOJA SE REGULIRA SPOMENUTIM ČLANOVIMA AKO JE SPOR NASTAO ISKLJUČIVO IZMEDU STRANAKA KOJE IMAJU SVOJE GLAVNO POSLOVNO SJEDIŠTE U DRŽAVAMA ČLANICAMA TAKVE DRUGE KONVENCIJE. MEĐUTIM OVAJ STAV NE UTJEČE NA PRIMJENU ST.4. ČL. 22. OVE KONVENCIJE.

Čl.25 st.3

3. NEMA ODGOVORNOSTI NA OSNOVI ODREDBA OVE KONVENCIJE ZA ŠTETU UZROKOVANU NUKLEARNOM NEZGODOM AKO PODUZETNIK NUKLEARNOG POSTROJENJA ODGOVARA ZA TAKVU ŠTETU.

(A) ILI PREMA PARIŠKOJ KONVENCIJI OD 29 SRPNJA 1960. O ODGOVORNOSTI TREĆIM OSOBAMA NA PODRUČJU NUKLEARNE ENERGIJE KAKO JE NADOPUNJENO DODATNIM PROTOKOLOM OD 28 SIJEČNJA 1964. ILI bečkoj KONVENCIJI OD 21 SVIBNJA 1963 O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA NUKLEARNU

ŠTETU, ILI

(B) NA TEMELJU DOMAĆEG PRAVA KOJI SE ODNOSI NA ODGOVORNOST ZA TAKVU ŠTETU AKO JE TAKAV ZAKON U SVAKOM POGLEDU JEDNAKO TAKO POVOLJAN ZA OSOBE KOJE BI MOGLE PRETRPJETI ŠTETU KAO I PARIŠKA ILI BEČKA KONVENCIJA.

Čl.25 st.4

4. NEMA ODGOVORNOSTI NA OSNOVI OVE KONVENCIJE ZA SVAKI GUBITAK ILI OŠTEĆENJE ILI ZA ZAKAŠNENJE U PREDAJI PRTLJAGE ZA KOJU VOZAR ODGOVARA PREMA DRUGOJ MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI ILI DOMAĆEM PRAVU KOJI SE ODOSE NA PRIJEVOZ PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM.

Čl.25 st.5

5. NIŠTA ŠTO JE SADRŽANO U OVOJ KONVENCIJI NE SPRIJEČAVA DRŽAVE UGOVORNICE DA PRIMIJE NEKU DRUGU MEĐUNARODNU KONVENCIJU KOJA JE VEĆ NA SNAZI U VRIJEME OVE KONVENCIJE I KOJA SE MJERODAVNO PRIMJENJUJE NA UGOVORE O PRIJEVOZU ROBE PRVENSTVENO DRUGIM NAČINOM PRIJEVOZA KOJI NIJE PRIJEVOZ MOREM. OVA ODREDBA SE TAKOĐER PRIMJENJUJE ZA SVAKU BUDUĆU IZMJENU ILI DOPUNU MEĐUNARODNE KONVENCIJE.

----- o -----

Ovaj član određuje odnose između HAMP i ostalih važećih Konvencija.

ad 1.

HAMP nema djelovanja na Konvencije o ograničenju odgovornosti brodovlasnika a niti na nacionalne propise o ograničenju odgovornost brodovlasnika. Nacionalni propisi o ograničenju odgovornosti brodovlasnika često su vrlo niski iznosi koji bi mogli čak utjecati u svom ukupnom iznosu, i na ukupan iznos ograničenja za štete na teretu. Doktrina kritizira ovaj dio propisa.¹

ad 2.

Izvršeno je razlučivanje sa čl. 21. i 22. HAMP.

Vidi čl. 21

Vidi čl. 22

Vidi čl. 22 st.4.

Određuje se da propisi čl. 21 i 22 ne sprečavaju primjenu obaveznih propisa iz drugih multilateralnih konvencija pod uslovima da se radi o sporu isključivo između stranaka koje imaju svoje glavno poslovno sjedište u državama članicama takve druge konvencije. Kao primjer navodi se New Yorška konvencija o arbitražnim odlukama, 1958. " Međutim procesualne odredbe u tim takovim konvencijama ne sprječavaju primjenu HAMP u ostalom dijelu.

ad 3.

Određuju se odnosi prema Konvencijama o nuklearnim štetama.

ad 4.

Isključuje se odgovornost po HAMP, za prtljagu.

ad 5.

Prepušta se državama ugovornicama HAMP da mogu primjeniti na prijevoze koji prvenstveno nisu prijevoz morem druge važeće ili buduće konvencije.

(1)Bonnaud J., Les reformes apportees par les Regles de Hambourg aux exonerations de Responsabilite et Limitations de Reparations du Transporteur Maritime, Dir.mar. 1993, 302, str. 313 : " ...ce qui est surprenant voire dangereux, c'est ce que ce meme article se refere a des dispositions de droit interne: des lors, tel Etat pourra toujours proteger ses armateur en prenant une reglermentation interne, avec des plafonds de limitation tres bas."

(2)The recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards Convention, New York, 10 june 1958.

Član 26 - Obračunska jedinica**Čl.26 st.1.**

1. OBRAČUNSKA JEDINICA NAVEDENE U ČL.6. OVE KONVENCIJE JE "POSEBNO PRAVO VUČENJA" KAKO GA JE DEFINIRAO MEDUNARODNI MONETARNI FOND (MMF). IZNOSI NAVEDENI U ČL. 6 PRERAČUNAVAJU SE U DOMAČU VALUTU DRŽAVE U SKLADU S VRIJEDNOŠĆU TAKVE VALUTE NA DAN PRESUDE ILI NA DAN SPORAZUMNO UTVRSEN OD STRANAKA, VRIJEDNOST DOMAĆE VALUTE U JEDINICAMA "POSEBNOG PRAVA VUČENJA", DRŽAVE UGOVORNICE KOJA JE ČLANICA MMF IZRAČUNAVA SE METODOM PROCJENE KOJU NA ODNOSNI DAN PRIMJENJUJE MMF ZA SVOJE VLASTITE OPERACIJE I TRANSAKCIJE. VRIJEDNOST DOMAĆE VALUTE; U JEDINICAMA "POSEBNOG PRAVA VUČENJA" DRŽAVE UGOVORNICE KOJA NIJE ČLANICA MMF IZRAČUNAVA SE NA NAČIN KOJI ODREDI TA DRŽAVA.

Cl.26 st.2

2. MEĐUTIM, DRŽAVE KOJE NISU ČLANICE MMF I ČIJE ZAKONODAVSTVO NE DOPUŠTA PRIMJENU ODREDAVA ST.1. OVOG ČLANA MOGU U TRENUTKU POTPISA ILI RATIFIKACIJE. PRIHVAĆANJA ODOBRENJA ILI PRISTUPANJA ILI U SVAKO DOBA NAKON TOGA IZJAVITI DA SE GRANICA ODGOVORNOSTI IZ OVE KONVENCIJE. A KOJA SE PRIMJENJUJU NA NJIHOVU PODRUČJU, UTVRBUJE NA SLIJEDEĆI NAČIN :

12.500 NOVČANIH (OBRAČUNSKIH) JEDINICA PO KOLETU ILI DRUGOJ JEDINICI TERETA ILI 37,5 NOVČANIH (OBRAČUNSKIH) JEDINICA PO KILOGRAMU BRUTO TEŽINE ROBE.

Čl. 26 st. 3

3. NOVČANA (OBRAČUNSKA) JEDINICA SPOMENUTA U ST. 2. OVOG ČLANA SADRŽI 65.5 MILIGRAMA ZLATA FINOĆE DEVETSTO TISUĆNINA. PRERAČUNAVANJE SVOTA SPOMENUTIH U ST.2. U DOMAČU VALUTU VRŠI SE PREMA ZAKONODAVSTVU DOTIČNE DRŽAVE.

čl. 26 st. 4

4. IZRAČUNAVANJE SPOMENUTO U POSLJEDNJOJ REČENICI ST.1. I PRERAČUNAVANJE (PRETVARANJE) SPOMENUTO U ST.5. OVOGA ČLANA VRŠI SE NA TAKAV NAČIN DA SE IZRAZI U DOMAĆOJ VALUTI BRŽAVE UGOVORNICE KOLIKO JE MOGUĆE ISTA STVARNA VRIJEDNOST ZA IZNOSE U ČL. 6. KAKO JE TAMO ISKAZANO U OBRAČUNSKIM JEDINICAMA. DRŽAVE UGOVORNICE MORAJU OBAVJESTITI DEPOZITARA O NAČINU IZRAČUNAVANJA U SKLADU SA ST. 1. OVOGA ČLANA, OVISNO O SLUČAJU U TRENUTKU POTPISA ILI KADA POLOŽE SVOJE ISPRAVE O RATIFIKACIJI; PRIHVAĆANJU, ODOBRENJU ILI PRISTUPANJU ILI KADA SE POSLUŽE PRAVOM IZBORA PREDVIĐENOM U ST., 2. OVOG ČLANA I KADGOD POSTOJI PROMJENA U NAČINU TAKVA RAČUNANJA ILI U REZULTATU PRERAČUNAVANJA.

Određuje se da je "posebno pravo vučenja" (S.D.R. = Special drawing rights) ono, koje je definirano od Međunarodnog Monetarnog Fonda (IMF)

Određuje se nadalje, na koji način mogu države ugovornice ali koje nisu članice IMF, odrediti granice odgovornosti iz HAMP. Predviđene su "novčane (obračunske)" jedinice u zlatu.

Treba naročito naglasiti obavezu države ugovornice da obavjesti depozitara o načinu izračunavanja u skladu sa st.1. odnosno st.2..¹

Obaveza se odnosi i na promjene u načinu obračunavanja.

Ovo je bilo preko potrebno zbog informiranja međunarodne javnosti odn. poslovnih ljudi kako pojedina država vrši obračun.

Vidi Haška/Visby pravila Čl. IV.(5)(d) i čl. II. Protokola 1979.

Propis odlučuje da sud mora ex offo odlučiti vrijednost posebnih prava vučenja u domaćoj valuti.²

Države koje koriste propis st.2. u vezi sa st.3. moraju obavjestiti depozitara o iznosu kursa Poincareovog franka u domaću valutu.

Proizlazi dakle, da dok se iznosi izračunati na osnovu posebnog prava vučenja, izračunavaju na dan presude, dotle se iznosi u Poincareovim francima preračunavaju na dan potpisa, ratifikacije i sl., i čini se, ne mijenjaju se.10

Vidi čl. 6.

(1) Vidi u Anexu Deklaraciju Čeho-Slovačke o pretvaranju u krune.

(2) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 195:* "Quindi il giudice dovrà, d'ufficio, stabilire qual'è il metodo di valutazione in vigore onde effettuare la conversione e pronunciare la condanna in moneta nazionale."

(3) Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare, Dir. Mar. 1978, 185, 195:* "... quelli espressi in franchi Poincaré vengono convertiti in moneta nazionale nel momento della firma, della ratifica, accettazione, approvazione o adesione e sembra debbano in seguito rimanere inalterati; con la conseguenza che essi possono gradatamente essere erosi dalla perdita di potere d'acquisto della moneta nazionale laddove invece questo fenomeno è quanto meno livellato nel caso dei diritti speciali di prelievo, poiché la conversione viene effettuata sulla base del paniere delle monete degli stati membri del Fondo Monetario Internazionale."

DIO VII - ZAVRŠNE ODREDBE

Član 27 - Depozitar

Član 28 - Potpis ratifikacija, prihvaćanje, odobrenje, pristupanje

član 29 - Rezerve

Član 30 - Stupanje na snagu

Član 31 - Otkazivanje drugih konvencija

Član 32 - Izmjene i dopune

Član 33 - Izmjena svote ograničenja i obračunske ili monetarne (novčane) jedinice

Član 34 - Otkazivanje

N.B. Za tekst gornjih članova vidi tekst konvencije.

Dodatak II

*Zajednički dogovor koji je prihvatila
Konferencija Ujedinjenih naroda
o prijevozu robe morem*

Zajednički je dogovor da se odgovornost vozara u ovoj Konvenciji zasniva na principu pretpostavljene krivnje ili nemarnosti. To znači da je, u pravilu, teret dokaza na vozaru ali - u nekim situacijama - odredbe ove Konvencije mijenjaju to pravilo.

----- . -----

Ima prigovora u doktrini u vezi ovog Dodatka.¹

(1) Tetley W., *The Hamburg Rules - A Commentary*, MCLQ 1979, 1.: "The common understanding is another example of vague statement that presumably pleased both carriers and shippers by its obscurity. The common understanding states a rule of proof that is subject to certain exceptions ("certain cases") which are neither described nor listed."

Scapel C., *Les Reformes apportées par les Règles de Hambourg à la Responsabilité du Transporteur Marittime*, Dir. Mar. 1993, 321, str. 327: "En effet, la valeur juridique et la portée de ce consensus sont extrêmement discutables. Il convient de relever en premier lieu, que cette disposition ne fait pas partie des Règles de Hambourg. On ne dit pas dans les Règles de Hambourg que la responsabilité du transporteur est fondée sur le principe de la faute ou la négligence présumée. L'article 5 se contente bien de la faire."

Str. 328: "La valeur juridique de ce "consensus" est tout à fait discutable. C'est un texte de caractère politique qui témoigne des dissensions qui régnaient au sein de la conférence."

HAMBURŠKA PRAVILA INDEX POJMOVA

MB: Prvi broj označuje član, drugi, iza crtice, stav.

Arbitraža
izbor nadležnosti, 22-3
nadležnost, 22-3
pravila, 22-5
pravila, primjena, 22-4
sporazum, 22-1
brodarski ugovor^ 22-2
naknadni, 22-6
odnos prema trećem licu, 22-2
teretnica, 22-2

Brod pripadnost, 2-2

Brodarski ugovor, 2-3, 2-4

Brzjav, 1-8

Charterer, 2-3

Depozitar, 27

Držanje robe, 5-1

Država ugovomica, 2-1

Države različiti prijevoz između, 2-1

Garantno pismo

- vidi jamčevno pismo, 17-2

Gubitak, 5-1

prava ograničenja, 8-1

uzrok jedini, 5-7

Havarija zajednička, (generalna) 5-6

doprinos primatelja, 24-2

ugovor o prijevozu, 24-1

Imalac teretnice

odnos s vozarom, 2-3

Isprava

dokaz o ugovoru, 1-7

izručenje, 1-7

na donosioca, 1-7

po nalogu imen. osobe, 1-7

po naredbi, 1-7
prijevozna, 2-1

Ispravedokaz o primitku tereta, 18
dokaz o zaključenom ugovoru, 18
koje nisu teretnica, 18

Izbjegavanje događaj, 5-1

Iznos odgovornosti ukupan, 7-3

Izručenje robe, 4-2

Izvanugovorni zahtjev, 7-1

Jamčevno pismo
krcatelja, 17-2
namjera prijevare, 17-3
ništavost trećoj osobi, 17-2
prijevara, gubitak prava na ograničenje, 17-4
vrijedi prema krcatelju, 17-3

Jedinstvenost primjene konvencije, 3

Kontejner, 1-5
Konvencija drugi način prijevoza, 25-5
polje primjene, 2-1
prirođena jedinstvenost, 3
prtljaga, štete, 25-4

Konvencije
druge, multilateralne, 25-2
druge, odnos, 25-1

Krcatelj, 1-3
državljanstvo, 2-2
jamstvo, podaci, 17-1
odgovornost, 12
odgovornost službenika itd., 12
opasna roba. označavanje/ 13-1
podaci/odgovornost, 17-1
predaja robe/ 4-2
pribava prijevoz. naprava, 1-5
ugovor/zaključenje/ 1-1

Lex contractus, 2-1

Luka
iskajna običaj, 4-2
iskrcaja/ 2-1
iskrcaja opcionalna, 2-1

ukrcaja/ 2-1

Međunarodni monetarni fond (MMF) jedinica, 26-1

Mjere, 5-1

Nadležnost sudska
vidi sudbenost, 21-1

Naprava prijevozna/ 1-5
Naručitelj (charterer), 2-3

Novčane jedinice
za nečlanice MHF, 26-2 ,26-3

Nukleame štete/ 25-3

Oštećenje 5-1
uzrok jedini, 5-7

Obavjest krcatelju rok, 19-7

Obavjest lica -valjana predaja/ 19-8
stvarnog vozara krcatelju, 19-7
vozar primatelju o šteti/ 19-7
vozara i stvarnog vozara
krcatelju/ rok, 19-7

Obračunska jedinica/ 26-1
za ograničenje, 6-3
preračunavanje/ 26-1

Odgovornost
granica, 6-4
jamčevno pismo,
gubitak ograničenja, 17-4
od kada do kada, 4-1
povišenje, 23-2
razdoblje, 4-1
službenika, itd. stv.vozar,10-2
solidarna, 6-4
svih ukupna, 10-5
vozar, stvarni, 10-1, 10-2
vozar,
treća osoba-
netočni podaci krcatelja, 17-1
vozar/za stv.vozara itd., 10-1
vozara, 5-4, 10-1

Ograničenje 6-1
koleto/ 6-1

gubitak prava, 8-1

gubitak prava
službenika itd., 8-2
iznosi, 6-1
izračunavanje/ 6-2
jedinica/ 6-1
kilogram, 6-1
kontejner, 6-2
obračunska jedinica^ 6-3
paleta, 6-2
prijevozna naprava/ 6-2
prijevozna naprava,
vlasništvo treće osobe/ 6-2
ukupno, 6-1
utvrđivanje iznosa/ 6-2
zakašnjenje/ 6-1

Okolnost/ 5-2

Opasna roba/ 13-1
krcatelj, mjere opreza, 13-2
opasnost i prava vozara, 13-4
havarija zajednička , 13-4
iskrcaj, uništenje itd./ 13-2
krcatelj, propust obavj est i
vozaru/ 13-2
odgovornost, 13-2
označavanje/etikete, 13-1
poznavanje svojstva/ 13-3
predaja po krcatelju, 13-2
predaja-vozaru, 13-2
propust obavij. vozaru/ 13-2
vozar/poznavanje/ 13-2

Organ vlasti, 4-2

Osoba
ovlaštena, 5-3
državljanstvo, 2-2
treća predaja robe na prijevoz, 4-2

Paleta, 1-5

Paluba
prijevoz, 9-1
prijevoz/običaj privr. grane, 9-1
prijevoz^sporazum, 9-1, 9-2

prijevoz,
suprotan izrič.sporazumu, 9-3
sporazum, propust vozara, 9-4
treća osoba, 9-2
zakon, propis, 9-1
sporazum dokaz, 9-2
upis u teretnicu, 9-2

Paramount klauzula obaveza, 23-3
smanjenje odgovornost i,
ništavost, 23-3

Pismo, 1-8

Požar
pregled havarijski, 5-4
krivnja vozara, 5-4
mjere za izbjegavanje, 5-4
mjere za smanjenje, 5-4
nemarnost vozara, 5-4
odgovornost, 5-4
razumne mjere, 5-4
službenici, punomoćnici nemarnost, 5-4
krivnja, nemarnost, 5-4

Poenkareov franak
jedinica, 26-3

Posebno pravo vučenja (HMF), 26-1

Posljedice, 5-1

Potpis teretnice -
vidi teretnica, 14-3

Pravo
ugovorna primjena, 2-1

Predaja, 5-2
predviđena, 5-2

Pregled zajednički robe, 19-3

Prekostonice
teretnica, navod, 16-4

Preračunavanje obavjest depozitaru, 26-4
obračunska jedinica, 26-1
u domaću valutu, 26-4

Prigovor

rok, nevidlj.ošteć.i dr., 19-2
nepotreban,
zajednički pregled,, 19-3
oštećenje 1 sl.nevidljivo, 19-2
pismeni, 19-1 pretpostavka
do protudokaza, 19-1 rok, 19-1
sadržaj, 19-1
stvarnom vozaču
vrijedi i za vozača, 19-6
vozaču vrijedi i za stv. vozača, 19-6

Prijevoz budući, 2-4 dio, 1-2
putem iroenovane osobe, 11-1
imenovane osobe, upis B,L, 11-1
sporazum, 11-1
o neodgovornosti vozača, 11-1
djelomično po drugom, 11-1
paluba, 9-1
povjeriti ga, 1-2
sporazum o neodgovornosti
vozača, za dio, 11-1
ugovoreno razdoblje, 2-4

Prijevozna naprava, 1-5

Prijevoznik, 1-1
Primatelj, 1-4, 4-3
državljanstvo, 2-2
roba^oštećenje i sl.,
olakšice-pregled robe, 19-4

Primjena konvencije jedinstv., 3

Pripadnost
državna, 2-2

Privredna grana
običaj predaje^ 4-2

Propis
predaja robe, 4-2

Prtljaga
štete, 25-4

Punomoćnici
ograničenje, 7-2
unomoćnik, 4-3
gubitak prava na ograničenje, 8-2

Razborito, 5-1

Regresni zahtjev
rokovi, 20-5

Regresno pravo
vozar, stv. vozar, 10-6

Roba
držanje, 4-2
držanje od vozara, 4-2
izgubljena, 5-3
izručenje, 4-2
oštećenje, gubitak,
olakšice za pregled, 19-4
ovlaštenje na priročitak, 1-4
predaja, rok, 5-3
predaja vozaru, 1-3
pregled, zajednički, 19-3
preuzimanje, 4-2
propis predaja, 4-2
uključuje šta, 1-5
zakon predaja, 4-2

Rok
izričito ugovoren 5-2 razborit, 5-2
zahtjev ulaganje, 5-3

Službenici
ograničenje, 7-2

Službenik, 4-3
gubitak ograničenja, 8-2

Slučaj okolnosti, 5-2

Solidarna odgovornost, 10-4

Spašavanje života, imovine, 5-6

Sporazum obveze, poviš., smanj. 10-3
odgovornost granica, 6-4
povišenje vozara, 23-2
vozar, stv. poveč. smanj. odg., 10-3
vozara, odnos >stv. vozaru, 10-3

Stvarni vozar, 1-2
državljanstvo, 2-2

Sudbenost, 21-1

Sudbenost nova tužba mogućnost, 21-4
nova tužba nemogućnost, 21-4
prijenos-jamstvo tuž. 21-2
privr. mjera(arrest), 21
prijenos sudbenosti, 21-2
isključenje, 21-3
izbor, 21-1
mjesto privr.mj.(arrest), 21-2
nova tuzba, izvršenje, 21-4
sporazumna, 21-5
sporazumna,nakon nastanka zahtjeva, 21-5
štete nuklearne, 25-3

Teleks, 1-8

Teretnica

opaska,propust unošenja, 16-2
Teretnica, 1-7, 2-1

Teretnica

"ukrcano", 15-2
druga isprava, 15-2
podaci, sadržaj,vidi čl.15, 15-1
brodarski ugovor primjena, 2-3
izdavanje, 14-1
obrazloženje opaski, 16-1
 opaska,propust,predmjeva dobrog stanja, 16-2
 opaske,dužnost obrazloženja, 16-1
 opaske,nemogućnost provjere podataka, 16-1
 opaske,nepostojanje sredstava za provjeru, 16-1
 opaske,sumnja u podatke krcatelja, 16-1
 paluba prijevoz upis, 9-2
 Paramount kl.obaveza, 23-3
 podaci,nepostojanje podataka, 15-3
potpis, 14-2
potpis,način (v.r.i dr.), 14-3
prekostojnice - navod, 16-4
prima facie evidens, 16-3
prima facie ev.,protudokaz, 16-3
protudokaz,nedopušten protiv 3-
osobe, 16-3
punovažnost, 15-3
sadržaj,vidi čl.15, 15-1
vozarina,navod o, 16-4
 vozarina,perkostojnice,protudokaz,16-4
 zapovjednik,potpis, 14-2
za vozara, 14-2

Tužba

zastara, 20-1

arbitražni postupak, 20-1
protiv službenika itd., 7-2
rok, 20-1

Tumačenje konvencija, 3

Uglavak
ništav, naknada štete, 23-4

Uglavci ugovorni, ništavost, 23-1

Ugovor
zaključenje, 1-1
brodarski, 2-3, 2-4

Ugovor o prijevozu morem, 1-6
Ugovor isprava koja nije B/L , 18
prijevoz morem, 2-1
u smislu konvencije, 1-6
zaključenje/ 1-3

Ugovorni uglavci, 23-1

Vanugovorni zahtjev, 7-1

Vozar, 1-1, 1-6, 4-3, 5-1

Vozar
državljanstvo, 2-2
odgovornost, 4-1, 5-4, 10-1
odgovornost solidarna, 10-4
odnos s iraaocem teretnice, 2-3
olakšice za
pregled oštećenja i dr., 19-4
predaja robe, 1-7
preuzimanje robe, 1-7
regresno pravo, 10-6
roba držanje, 4-2
stvarni, 1-2
državljanstvo, 2-2
odgovornost, 10-1
odgovornost služb. itd., 10-2
odgovornost solidarna, 10-4
odgovornost/tokom držanja, 11-2
regresno pravo, 10-6
sporazum vozara
poveč., smanj. obv., 10-3
ukrcaj robe, 1-7
uredan, 5-2

Vozar.jamčevno pismo prijevera, gubitak

prava na oganičenje, 17-4

Vozarina plaćanje, 1-6
teretnica, navod, 16-4

Zahtjev
izvanugovorni, 7-1
regresni, rokovi, 20-5
ulaganje ovlaštenje, 5-3
vanugovorni, 7-1

Zakašnjenje, 5-2

Zakašnjenje
ograničenje, 6-1
rok za prigovor, 19-5
rok za prigovor, gubitak prava, 19-5
uzrok jedini, 5-7

Zakon predaja robe, 4-2

Zakonodavstvo
prihvaća Konvenciju, 2-1

Zastara
početak toka, 20-2
produženje, izjava naknadna, 20-4
produženje, 20-4
produženje, pismeno, 20-4
računanje, 20-3

Značenje
međunarodno konvencija, 3

Žive životinje, 1-5

Životinje žive, 1-5
posebni rizici, 5-5
prijevoz, 5-5
upute krcatelja, 5-5
krivnja služb. itd., 5-5 posebni risici, 5-5
protudokaz vozara, 5-5
vozar, krivnja, nemarnost, 5-5

LITERATURA

1. Alter M., *La Convention sur les transports de marchandises par mer (Regles de Hambourg)*, *Journal du Droit International*, 106, 1979, 793.
2. Astle W.E., *The Hamburg Rules*, London 1981 S.
3. Auchter Gerard, *La Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1976, (Regles de Hambourg, 1978)*, *European Transport Law*, Vol.XIV, No.1-2, 3, 1979
4. Basnayake, S., *Carriage of Goods by Sea, Introduction. Origins of the 1979 Hamburg Rules*, *American Journal of Comparative Law*, 27, 1979, 353
5. Bauer R.G., *Conflicting Liability Registes: Hague-Visby v. Hamburg Rules - A Case by Case Analysis*, *J.H.L.C.*, Vol.24., No.1. Jan. 1993, str. 53.
6. Beeckman, J.G., *Incidences des Regles de Hambourg sur l'assurance maritime, l'avarie comume et le recours*, *Jurisprudance du Port d'Anvers*, 121, 1979,80, 203
7. Berlingieri F., *La Conventione di Bruxelles del 24 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNCITRAL sul trasporto di merce per mare: un raffronto critico*, *Dir. Mar* 79, 1977, 557
8. Berlingieri F., *La nuova convenzione sul trasporto di merci per mare*, *Dir.Mar.*1978,185,
9. Berlingieri F., *Coexistence entre la Convention de Bruxelles et la Convention de Hambourg*, *Dir. Mar.* 1993, 351,
10. Birch Reynaldson W.R.A., *Notice of Loss or damage or delay (II seminario di Buenos Aires sulle regole di Amburgo)*, *Dir. Mar.* 85, 1983, 735
11. Bonassies P., *La responsabilite du transporteur maritime dans le Regles de la Haye et dans les Regles de Hambourg* *Dir. Mar.* 1989, 949
12. Bonassies P., *Le domaine d'application des Regles de Hambourg*, *Dir.Mar.* 1993, 269,
13. Bonnaud J., *Les reformes apportees par les Regles de Hambourg aux exonerations de Responsabilite et limitations de reparations du Transporteur maritime*, *Dir.mar.* 1993, 302,
14. Buhler J-C., *Les Chargeurs et les Regles de Hambourg*, *Dir. Mar.* 1993, 345.
15. Cadwallader, F.J.J., *Carriage of goods under Bills of Lading*, paper, 1984
16. Carbone S., *Le regole di responsabilika. del vettore marittimo. Dall' Aja ad Amburgo attraverso la giurisprudenza italiana* Milano, 1984
17. Carbone S., *Definizione di "Trasporto Marittimo di merci ed applicazione necessaria della normativa di diritto uniforme*, *Dir.Mar.* 1987, 15
18. Carver's *Carriage by Sea*, 13th. ed. 1982.
19. Chandler G.F., III, *A Comparison of COGSA, the Hague Visby Rules and the Hamburg Rules*, *Journal of Maritime Law and Concurrence*, 15, 1984, 233
20. Davis M.C., *Carriage of Goods by Sea: Should the United States Ratify the Hamburg Rules ?* *Hastings International and Comparative Law Review*, 3, 1979, 105

21. Douay C, *La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Regles de Hambourg de 1978) Bulletin des Transports Internationaux par Chemines de Fer*, 87, 1979, 3
22. Dworski E., *Primopredaja brodskih tereta u teoriji i praksi, Pomorski zbornik, knjiga 5, 1967, str. 341,*
23. Filipović V., *Zašto Jugoslavija nije ratificirala Hamburška pravila?*, UPP, 121, 69
24. Filipović V. i Pallua E.: *Komentar Hamburških Pravila, UPP LXXVIII, str.67*
25. Frederick D.C., *Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules, J.M.L.C, Vol.22, str. 81*
26. Gilmore G. & Black C., *Law of Admiralty , 2nd ed., 1975.*
27. Goldie C.W.H., *Effect of the Hamburg Rules on Shipowners' Liability Insurance, J.M.L.C., Vol. 24., No.1., Jan. 1993, str. 111.*
28. Gronfors K. *The Hamburg Rules ~ Failure or Success ? Journal of Business Law, 1978, 334*
29. Grabovac I., *Hamburška pravila ; kodifikacija budućnosti ili promašeni međunarodnopravni akt? Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, XXVII-1990, knjiga I, str.81*
30. Grabovac I., *Prijevoz stvari s više prevoznika, , Split, 1976*
31. Grabovac I., *Analiza klauzula u teretnicama Jugoslavenskih brodara, Beograd, 1970*
32. Grabovac I., *Komparativni prikaz odgovornosti brodara za požar na teretu uz poseban isvrt na stav našeg zakona o ugovorima o iskorišavanju pomorskih brodova, Pomorski zbornik, knj.4., 1966, str. 216-225*
33. Grabovac I., *Pravni problemi prijevoza živih životinja morem, Pomorski zbornik, knjiga 9, 1971, str. 445-451*
34. Grabovac I., *Odgovornost za zakašnjenje u mješovitom prijevozu stvari, Zbornik radova Prvanog fakulteta u Splitu, XII, 1975, str. 74-75.*
35. Grabovac I., *Pravni problemi devijacije kod ugovora o pomorskom prijevozu Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, II., 1964, str. 58-73*
36. Grabovac I., *Neograničena odgovornost brodara u slučaju kvalificirane krivnje u prijevozu stvari, Pomorski zbornik, knjiga 14, 1976, str. 174 i d.*
37. Grabovac I., *Prijevoz tereta na palubl, Pomorski zbornik, knjiga 10, 1972, str. 491*
38. Grabovac I., *Pravni učinci direktnog prijevoza stvari morem, Pomorski zbornik, knjiga 8, 1970, str. 449*
39. Grabovac I., *Pravni aspekt prijevoza opasnog tereta morem, Jugoregistar, br. 3., 1971, str. 93-94*
40. Grabovac I., *Tendencija pojednostavljenja isprava i pomorski prijevoz robe, Privreda i pravo, br. 1/1977, str. 35*
41. Grabovac I., *Pomorsko pravo, Zagreb, 1977.*
42. Grabovac I., *Izbor inozemnog suda u pomorskim sporovima, Jugoslavenska revija za međunarodno pravo, br. 1-3, 1973, str. 271*
43. Grabovac I., *Skrivljena opasnost i čin zajedničke avarije, Pravni zbornik, Titograd, br.3., 1970, str. 19-29.*

44. *Hambourg Rules Fault Concept and Common Carrier Liability under U.S. Law, Virginia Journal of International Law, 19, 1979, 433*
45. *Hamburg (The) Rules on the Carriage of Goods by Sea, Edited by S. Hankabad,, Leyden 1978.*
46. *Herber R., The basis of liability of the carrier under the international conventions on carriage of goods by sea, Dir.Mar., 1990, 493*
47. *Herber R., The notion of "actual carrier" in the Guadalajara Convention and in the Hamburg Rules Dir.Mar., 1990, 511*
48. *Herber R., The UN Convention on Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules), 1 Yearbook Maritime Law 81 (1984)*
49. *Honold J.O., The UN Commission on Int. Trade Law (UNCITRAL): The 1976 draft Convention on the Carriage of Goods by Sea, Fordham Corporate Law Institute, 365, New York, 1978*
50. *Kačić Hrvoje, The provisions regarding the Carrier's liability under the Hamburg Rules, UPP br.122-124, str. 191*
51. *Kindred H.H., From Hague to Hamburg. International Regulation of the Carriage of Goods by Sea, Dalhousie Law Journal, 7, 1983, 585.*
52. *La convention sur le transports de marchandises par mer (Regles de Hamburg), Journal de Droit International, 106, 1979, 793*
53. *London group of P & I, Notice to members, September 1992.*
54. *Lopez Saavedra D.M., El nuevo "convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte maritimo de mercaderias, 1978" Revista de estudios maritimos 6, 1978, No. 20,21, 9*
55. *Luddeke C.F. & Johnson A., A Guide to the Hamburg Rule, Lloyd's of London Press, London, 1991.*
56. *Lukšić B., Neki pravni problemi sposobnosti broda za plovidbu u ugovonma o prijevozu stvari morem, Zbornik radova Više Ekonomske Škole u Splitu, III, 1974, str. 122-123*
57. *Maher J.A. & Maher J.D., Marine transport, Cargo risks and the Hamburg Rules: Rationalization or Imaginary ?, 84 Dickinson Law Revue 183 (1980)*
58. *Maldonado J.E., Las reglas de Hamburgo de 1978 y la supresion de los conocimientos de embarque Revista de Estudios Maritimos, 8, 1978/79, No. 24/25, 92*
59. *Mankabady S., The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, Leyden, 1978*
60. *Matilla Alegre R., Reglas de Hamburgo; Principios fundamentales, Revista General de Legislacion y Jurisprudencia, Ano 130, Tomo 82, 1981, 281*
61. *McMahon, J.P., J.M.L.C., Vol.24, No.1., Jan. 1993, str. 243. O'Hare C.W., Cargo Disputes Resolution and the Hamburg Rules, 29 International and Comparative Law Quarterly 219 (1980)*
62. *Megano V., Le regole di Amburgo e la responsabilita. del vettore, Napoli, 1983*
63. *Tan Lee Meng, Carriage of Goods by Sea Act 1972 and the Hamburg Rules, Malaya Law Review 99, (1990).*

64. Mohorade A. *Reglas de Hamburgo 1978. Fundamento de la responsabilidad. Artículo 50, punto 1. Revista de Estudios Maritimos, 9, 1980, No. 26/27*
65. Moore J.C./ *The Hambvrg Rules Journal of Maritime Law and Commerce, 10, 1978/79, 1*
66. Masquera - Ubios J., *Responsabilidades en el "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Maritimo de Marcancias de 1978" o "Reglas de Hamburgo" Revista de Estudios Maritimos, 8, 1979/80, No. 24/25, 9*
67. Murray D.E., *Hamburg Rules: A Comparative Analysis Lawyer of the Americas, 12, 1980, 59*
68. Nicoll C.C., *Do the Hamburg Rules suit a Shipper dominated economy !, ML&C, Vol. 24, No.1., 1993.*
69. O'Hare C.W., *Cargo disputes resolution and the Hamburg Rules International and Comparative Law Quarterly, 29, 1980, 219*
70. O'Hare C.W., *Shipping Documents for the Carriage of Goods and the Hamburg Rules Australian law Journal, 52, 1978, 415*
71. Palmieri Egger N.W., *The Unworkable Per-package Limitation of the Carrier's Liability under the Hague (or Hamburg) Rules, McGill Law Journal, 24, 1978, 459*
72. Pineus K.-Sandstrom I. *The Hamburg Rules from the Average Adjuster's point of View, Nordisk Forsikringsstidsskrift, 1978, 163*
73. Pixa R.R., *The Hamburg Rules Fault Concept and Common Carrier Liability under U.S. Law, Virginia Journal of International Law, 19, 1979, 433*
74. Poland R., *Consideration generales sur les Regles de Hambourg Jurisprudence du Port d'Anvers, 122, 1981/82, 3*
75. Ramberg J., *Claims under Hamburg Rules, In Demetrios Markianos: In Memoriaia 63, Athens: Hellenike Henosis Nautikon Dikiaou, 1988.*
76. Ramberg J., *The Vanishing Bill of Lading and the "Hamburg Rules Carrier", 27 American Journal of Comparative Law 391, (1979).*
77. Reynardson B., *Unification of Intenational Maritime Law: Work of the C.M.I., In Demetrios Markianos: In Memoriam 313, Athens, 1988.*
78. Reynolds, F.M.B., *The Vanishing Bill of lading and the Hamburg Rules carrier, /1979/ 27 Am.J.Comp.L. 391.*
79. *Regole (Le) di Amburgo, Dir. mar. 85, 1983, 172, 501*
80. Richter-Hannes D., *Die Hamburg Regeln 1976 Berlin 1982,*
81. Rodiere R., *La responsabilite du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978, DHF 30, 1978, 451*

82. Rodiere R., *Traite general de droit maritime, t.II. Paris,*
83. Sanches Calero F., *Le regole di Amburgo sul contratto marittimo delle merci: una valutazione critica, Studi Marittimi. Economia, Diritto e Tecnica della Navigazione e dei Porti, 4, 1981, N.112, 3*
84. Sanches Calero F., *Las reglas de Hamburgo sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías. Un valoración crítica. Barcelona 1981*
85. Scapel C., *Les Reformes apportées par les Regles de Hambourg A la Responsabilité du Transporteur Maritime, Dir.Mar. 1993, 321,*
86. Schollenberger D.K., *Risk of Loss in Shipping under Hamburg Rules, Denver Journal of International Law and Policy, 10, 1981, 568*
87. Sekolec J., *Comments on the U.N. Conv. on the Liability of Operators of Transport Terminals, Dir.Mar. 1992, 1051, 1052*
88. Selvig E. *The Hamburg Rules, The Hague Rules and Marine Insurance Practice, JML&C, Vol.12, str. 299*
89. Silard S.A. *Carriage of the SDR by Sea: The Unit of Account of the Hamburg Rules Journal of Maritime Law and Commerce, 10, 1978/79, 13.*
90. Sturley, *Basic Cargo Damage Law, 2A Benedict on Admiralty, para 11 (7th, ed. 1992).*
91. Sweeney J.C., *Les regles de Hambourg. Point de vue d'un juriste anglosaxon. DMF 31, 1979, 323*
92. Sweeney J.C. *The Uniform Regime Governing the Liability of Maritime Carriers, Dir. Mar. 1992,*
93. Sweeney J.C., *The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, Part 1., 7 JMLC 69 (1976/76), Parts 2., 3. & 4, 7 JMLC 327, 487 & 615, (1976-76), Part 5 in 8 JMLC 167 (1976-77).*
94. Tamulski J.J., *Uniformity in the Law of carriage of Goods by Sea, Univ. of San Francisco Maritime Law Journal 105 (1991).*
95. Tassel, Y., *Les reformes apportées par les Regles de Hambourg au régime juridique du conoseement, Dir.Mar., 1993, 285*
96. Tetley W., *The Hamburg Rules - A commentary, LMCLQ 1979, 1.*
97. Tetley W., *Marine Cargo Claims, III. Izd., 1988.*
98. Thommen T.K., *Carriage of Goods by Sea: The Hague Rules and Hamburg Rules, 32 Journal of the Indian Law Institute 285 (1990).*
99. Waldron A.J., *The Hamburg Rules: A Boondoggle for Lawyers ? 1991 Journal of Business Law, 305*
100. Werth, D.A., *The Hamburg Rules Revisited - A Look at U.S. Options, JML&C, Vol.22, str.59*
101. Yancey B.W., *The Carriage of Goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg, Tulane Law Review, 57, 1982/83, 1238 Alter M.,*
102. *The Hamburg Rules, LM&CLQ, 1978, 439*
103. *The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention. Report by the UNCTAD Secretariat, 1991, United Nations.*
104. *Nouvelle (La) Convention Internationale sur les transports de marchandises par mer (les Regles de Hambourg) Marseille, Chambre de commerce, Cahiers de documentation, No.3., 1979, Marseille, 1979, 56*

DODATAK ZA WWW STRANICU 2003 g.

BRUNN, G., The Hamburg Rules, IUMI Tokyo 1995

DELWAIDE, L., The Hamburg Rules: a choice for EEC , DIRMAR g. 1994 str. 74.

Circolare B.I.M.C.O. sulle Regole di Amburgo (HAMBURG RULES), DIRMAR g.1994 str.618

HONOLD, J., Ocean Carriers and Cargo: Clarity and Fairness – Hague or Hamburg ?, (1993) 1 J.M.L.C., 75

LÜDDECKE, C., Johnson, A., The Hamburg Rules, 2nd. ed., 1995

MAKINS, B., The Hamburg Rules : a casualty., DIRMAR g. 1994, str. 637

TETLEY, W., Responsibility for Fire in the Carriage of Goods by Sea (2002), ETL 3.