

Količinski ugovori prema Rotterdamskim pravilima

Dr. Vesna Polić Foglar
Allianz Suisse, Zürich

Poput ostalih instrumenata o prijevozu robe, i Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila)¹ uređuje dužnosti i odgovornost pomorskog prijevoznika, regulira izdavanje prijevozne isprave, predviđa načine na koje se odgovornost može ograničiti ili isključiti i slično. Rotterdamska pravila na suvremen i često vrlo detaljan način reguliraju sva ta ali i mnoga druga pitanja, kao što su na primjer prava i obveze krcatelja i primatelja robe, prava stranke koja ima nadzor, prijenos prava, predaja robe, elektroničke isprave, sudska nadležnost i arbitraža. Među novinama koja ta Pravila donose značajno mjesto svakako zauzimaju količinski ugovori.

Definicija količinskog ugovora

“Količinski ugovor” je ugovor o prijevozu kojim se ugovara prijevoz određene količine robe u nizu pošiljaka u ugovorenom vremenu. Kao količina se može ugovoriti minimum, maksimum ili određeni okvir.²

Količinski se ugovor dakle ne može sklopiti za neku nedefiniranu količinu robe. Iako Pravila ne propisuju najmanju količinu, budući da sklapanje ovog ugovora nije sasvim jednostavno, sigurno ga se neće isplatiti sklapati za male količine.³ Niz pošiljaka može biti konsekutivan ali i istovremen.⁴ Vrijeme se isto može ugovoriti bez ograničenja, dakle ugovor može trajati nekoliko dana ili nekoliko godina.

Ova je definicija dosta kratka i jednostrana, tj. određuje samo da se moraju ugovoriti količine robe koje krcatelj u određenom vremenu daje na prijevoz. Kako se mogu urediti prava i obveze druge stranke u ugovoru te kojim uvjetima mora biti udovoljeno da ugovor bude pravovaljano sklopljen spominje se tek pri kraju teksta. Zbog toga je za potpuno razumijevanje pojma i dometa količinskog ugovora ovu definiciju potrebno tumačiti skupa s čl. 80 i s njim u vezi s čl. 79 Pravila.⁵

¹ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html, usvojena na Općoj skupštini UN 11. prosinca 2008, potpisana 21. rujna 2009. u Rotterdamu

² Čl. 1(2) Pravila – Art. 1(2) „Volume contract“ means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

Art. 1(2) Le terme “contrat de volume” désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d’une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette.

³ Hannu Honka, Scope of application, freedom of contract, *CMI Yearbook 2009*, str. 265

⁴ Ibid.

⁵ Chapter 16

Validity of contractual terms

Article 79

General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

Article 80

Special rules for volume contracts

Oni koji količinski ugovor promatraju samo kroz njegovu definiciju prigovaraju da je ta definicija previše neodređena. Budući da ne predviđa najmanju količinu robe za koju se taj ugovor može sklopiti, kažu da se definicija može odnositi na svaki ugovor o prijevozu, jer se svakim ugovara prijevoz neke količine robe.⁶ Zamjeraju da se ne određuje ni vremenski okvir u kojem su stranke vezane količinskim ugovorom.⁷

Unatoč tome, priznaje se da je količinski ugovor dovoljno specifičan da ga svaki sudac ili druga zainteresirana osoba bez dvojbe prepozna kao takvog⁸ i da tako neprecizna definicija ne predstavlja nikakvu opasnost.⁹

Količinski ugovori i servisni ugovori

Ni sada nije neuobičajeno da krcatelj sa špediterom ili prijevoznikom sklopi ugovor o posebnim uvjetima prijevoza koji odgovaraju njegovim poslovnim potrebama. Takav se ugovor obično naziva servisni ugovor.¹⁰ Taj ugovor potanko regulira usluge koje se pružaju, garantira dostupnost broskog

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

⁶ Australian comments on the Uncitral Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/2008/12.html

⁷ Ibid.

⁸ Beate Czerwenka u raspravi na simpoziju Njemačkog društva za transportno pravo United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea ("Rotterdam Rules"), održanog u Hamburgu 25. lipnja 2009, prema vlastitim bilješkama.

⁹ Ludwig H. Pfeiff u raspravi na simpoziju Njemačkog društva za transportno pravo United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea ("Rotterdam Rules"), održanog u Hamburgu 25. lipnja 2009, *Transportrecht* 9-2009, str. 371

¹⁰ Servisni ugovor – Service contract is a written contract, other than a bill of lading or a receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features. The contract may also specify provisions in the event of non-performance on the part of any party. – Tako je definiran u čl. 3(19) američkog Pomorskog zakona iz 1984. – The Shipping Act of 1984 of the United States, 46 U.S.C. App. § 1701-1719, as amended by the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Pub.L. 105-258, 112 Stat 1902 (1998), a ta je definicija preuzeta i u nacrt Zakona o prijevozu robe morem – the United States Carriage of Goods by Sea Act of 1999, citirano prema Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective, www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Abhinayan%20Basu%20Bal%20-%20Volume%20Contract%20Final.pdf, str. 5

prostora i određuje cijenu prijevoza. Kao protuuslugu za stalne i predvidljive količine tereta koje mu se daju na prijevoz, prijevoznik je često spreman sniziti vozarinu.

Zakoni i međunarodne konvencije o ugovorima o prijevozu robe na servisne se ugovore primjenjuju jednako kao na ostale ugovore o prijevozu. Prema Haškim, Haško-Visbyjskim i Hamburškim pravilima svako odstupanje od režima odgovornosti na štetu krcatelja ili primatelja smatra se ništavim. U Rotterdamskim pravilima novost je upravo to da se količinskim ugovorom može isključiti primjena jednog dijela inače mandatornih odredaba o odgovornosti prijevoznika prema tim Pravilima.

Hoće li doći do sklapanja običnog ugovora o prijevozu robe ili količinskog ugovora ovisi prvenstveno o volji i potrebama krcatelja. Krcatelj u svakom slučaju može za svaku pošiljku sklopiti odvojen ugovor. Ali ako procijeni da za to ima interesa, može se upustiti u pregovaranje i pod posebnim uvjetima za veći broj pošiljaka sklopiti količinski ugovor.

Način sklapanja količinskog ugovora

U pravilu, svaki prijevoznik ima svoja opća pravila poslovanja. Ugovor o prijevozu u pravilu se sklapa tako da krcatelj kao ugovorna stranka pristupi tim pravilima. Na takav se ugovor primjenjuju odgovarajući zakoni odnosno međunarodne konvencije.

Da bi količinski ugovor bio valjano sklopljen, krcatelju mora biti dana i mogućnost izbora, tj. sklapanje 'običnog' prijevoznog ugovora pod uvjetima koji su u skladu s Rotterdamskim pravilima i bez ikakvih odstupanja.¹¹

Odstupanje od odredaba ovih Pravila se ne može ugovoriti pozivom na neki drugi dokument niti pristupanjem bez ikakvog pregovaranja.¹² Drugim riječima, prijevoznik ne može prevariti krcatelja tako da mu umjesto svojih uobičajenih općih pravila, za koja se podrazumijeva da ih je netko kontrolirao i odobrio, na potpis dade ugovor koji se poziva na neki drugi dokument kojim se odstupa od inače mandatornih odredaba Rotterdamskih pravila, ali krcatelja na to ne upozori.

Količinski ugovor se ili individualno pregovara ili se jasno označuje koji njegovi dijelovi sadrže odstupanja od Pravila.¹³ Ako se individualno pregovara, ugovor također mora jasno istaknuti da odstupa od odredaba Pravila.¹⁴

Po načinu na koji je ovaj stavak koncipiran vidljivo je da je bilo vrlo bitno da krcatelj dobije pravo izbora i da može samostalno odlučiti hoće li sklopiti 'običan' prijevozni ugovor ili količinski ugovor. Mogućnost da sklopi količinski ugovor i tako djelomično izgubi zaštitu koju mu daju Pravila pokazuje da ga se ne tretira i ne štiti kao potrošača odnosno kao privatnu osobu, jer on to i nije.¹⁵ Ali krcatelj nekad zna biti slabija ili bar manje obaviještena ugovorna stranka. Zbog toga su i predviđeni strogi uvjeti koji moraju biti ispunjeni da bi količinski ugovor bio valjan.

Zaštita treće stranke

Ugovor o prijevozu stvari s prijevoznikom sklapa krcatelj koji može biti pošiljatelj ili primatelj robe ili špediter za jednog od njih.

Da bi se odredbe količinskog ugovora koje odstupaju od Pravila primijenile na osobu koja nije krcatelj (pošiljatelja ili primatelja ili imatelja prenosive prijevozne isprave), dakle na osobu koja nije ugovorna stranka, moraju biti ispunjena još dva uvjeta. Prvi je da ta osoba primi obavijest u kojoj izričito stoji da ugovor odstupa od Pravila i da dade izričiti pristanak da bude vezana tim odstupanjima.¹⁶ Drugi uvjet je da taj pristanak nije samo spomenut u prijevoznikovom cjeniku, prijeveznoj ispravi ili elektronskom

¹¹ Čl. 80(2)(c) Pravila

¹² Čl. 80(2)(d) Pravila

¹³ Čl. 80(2)(b) Pravila

¹⁴ Čl. 80(2)(a) Pravila

¹⁵ Alexander von Ziegler, Main concepts of the new Convention Its aims, structure and essentials, Transportrecht 9-2009, str. 355.

¹⁶ Čl. 80(5)(a) Pravila

prijevoznom zapisu.¹⁷ Dakle ta treća osoba mora izričito i pismeno¹⁸ dati svoj pristanak na količinski ugovor.

Posljedica neispunjenja jednog od ova dva uvjeta jest da se količinski ugovor primjenjuje između ugovornih stranaka, ali ne i prema trećoj osobi. Ako je recimo ugovorena odgovornost prijevoznika niža od Pravilima predviđenih 875 obračunskih jedinica po koletu odnosno tri obračunske jedinice po kilogramu, krcatelj će za pretrpljenu transportnu štetu imati pravo samo na ugovorenu nižu naknadu. Ako je štetu zapravo pretrpio primatelj koji na nižu odgovornost nije dao svoj pristanak ili o njoj uopće nije bio obaviješten, on će imati pravo na naknadu prema Pravilima.

Naknadu mu mora isplatiti prijevoznik ako je za štetu odgovoran. Pravila međutim ne kažu od koga treća osoba mora primiti obavijest da se sklapa količinski ugovor koji odstupa od Pravila. Primatelj robe u pravilu je poslovni partner pošiljatelja a ne prijevoznika, dakle bilo bi logično da primatelj ima obvezu obavijestiti ga o pojedinostima prijevoznog ugovora kojim mu šalje određenu pošiljku. No prema Pravilima krcatelj-pošiljatelj tu obvezu nema. Tko će preuzeti tu obvezu mora dakle biti dogovoreno samim količinskim ugovorom. Ako je obvezu imao pošiljatelj, a propustio je primatelja obavijestiti, prijevoznik bi od njega mogao zatražiti povrat isplaćene razlike u odgovornosti.

Pravila ne određuju ni kada treća osoba mora dati svoj izričit pristanak. Prijevozniku bi trebalo biti u interesu da pristanak dobije u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu.¹⁹

Što se ne smije promijeniti

Pored sve ugovorne slobode koju količinski ugovori daju svojim strankama, one ipak ne mogu isključiti neke ključne odredbe Pravila bitne za sigurnost plovidbe i uspjeh pomorskog pothvata,²⁰ na primjer one o prijevoznikovo primjeni dužne pažnje prije i za vrijeme putovanja da se brod osposobi i održi sposobnim za plovidbu, da ga se popuni posadom, opremom i zalihama,²¹ o krcateljjevoj obvezi da pribavi određene informacije, upute i isprave,²² o posebnim pravilima o opasnom teretu,²³ te o prijevoznikovom gubitku prava na ograničenje odgovornosti za štete prouzročene namjerno ili grubom nemarnošću²⁴. Zbog svoje važnosti te se odredbe nazivaju supermandatornima.

Prednost ovakve regulacije

Kod nekih autora pojavio se je strah da količinski ugovori otvaraju put smanjenju prijevoznikovih obveza i odgovornosti čime se manje upućeni krcatelji stavljaju u neopravdano loš položaj.²⁵ Smatramo da takva opasnost postoji, ali da nije jako izražena pa takav strah nije sasvim opravdan. Kao prvo, količinskim ugovorom ne može se odstupiti od odredaba koje se tiču sigurnosti, i to kako prijevoznikovih obveza u pogledu sposobnosti broda za plovidbu tako i krcateljjevih obveza o pribavljanju određenih informacija. Osim toga, Rotterdamska pravila jamče pregovaranje prije sklapanja svakog količinskog ugovora pa tako krcatelj može ugovoriti samo ono što stvarno želi.

U praksi se ugovori o prijevozu i tako već dugo ne sklapaju između "velikih" prijevoznika i "malih" krcatelja. U postojećim servisnim ugovorima krcatelji ponekad nameću svojim partnerima – špediterima ili prijevoznicima – širu ili višu odgovornost od one koju bi oni imali prema važećim zakonima i konvencijama. Količinski ugovori im omogućuju slobodu i u drugom smjeru – da ugovore nižu odgovornost prijevoznika, u zamjenu za recimo nižu cijenu prijevoza, a da rizik za transportne štete prebace na svog osiguratelja.²⁶ Ovakva sloboda ugovaranja krcateljima može biti jednako važna bili oni firme iz srednjeg segmenta ili velike multinacionalne kompanije.

¹⁷ Čl. 80(5)(b) Pravila

¹⁸ Čl. 3 Pravila

¹⁹ Hannu Honka, Scope of application, freedom of contract, *CMI Yearbook 2009*, str. 268

²⁰ Čl. 80(4) Pravila

²¹ Čl. 14(a) i (b) Pravila

²² Čl. 29 Pravila

²³ Čl. 32 Pravila

²⁴ Čl. 61 Pravila

²⁵ Philippe Bonnevie, Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests, *Transportrecht 9-2009*, str. 363-364

²⁶ Vesna Polić Foglar, Evaluation of the new Convention from the perspective of insurers, *Transportrecht 9-2009*, str. 367

S jedne strane dakle Pravila omogućuju strankama veliku slobodu ugovaranja, ali s druge strane nameću stroge okvire u pogledu sigurnosti plovidbe ili načina sklapanja količinskih ugovora. Tako jasnim pravilima igre pružaju zaštitu i prijevoznicima i krcateljima i trećim strankama, ali i svim ostalim osobama koje imaju interesa da se pomorski prijevoz i plovidba odvijaju neometano.

Ovako razrađeni uvjeti za sklapanje količinskog ugovora omogućuju i sudovima država stranaka Pravila da bez sumnje ustanove jesu li odstupanja od njih valjana i obvezujuća.²⁷

Količinski ugovori i ujednačenje pravnih pravila

Rotterdamska pravila nastala su nakon desetak godina intenzivnog rada kojemu je cilj bio stvaranje nove jedinstvene regulacije ugovora o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem. U svojem najvećem dijelu ona kodificiraju u međuvremenu vrlo kompleksnu praksu u tom području.

Odredbe o količinskim ugovorima unešene su u Pravila na prijedlog Sjedinjenih američkih država²⁸ i naslanjaju se na vrlo proširene odredbe o servisnim ugovorima. Smatra se da se više od 80 posto svjetskog linijskog prijevoza obavlja na osnovi servisnih ugovora.²⁹ Kako je već rečeno, na servisne ugovore se primjenjuju sve mandatorne odredbe Haških, Haško-Visbyjskih ili Hamburških pravila kojima su strana bilo kakva odstupanja na štetu krcatelja. A to je upravo ono što Rotterdamska pravila kod količinskih ugovora izričito predviđaju. Oponenti ovakve regulacije prigovaraju da takvoj slobodi ugovaranja nije mjesto u međunarodnom instrumentu koji regulira pomorski prijevoz³⁰ te da je svrha unifikacije sasvim promašena ako se na velik postotak prijevoza ta regulacija ne mora primijeniti.³¹ Prema nekim komentarima, količinski ugovori su najveći nedostatak Pravila jer je sasvim neobjašnjivo predviđati takvu iznimku ako se neko područje želi ujednačiti.³²

Ovi argumenti ipak nisu sasvim uvjerljivi. U doba kad su nastajale konvencije koje sad reguliraju ugovore o pomorskom prijevozu robe pozicija brodarka odnosno prijevoznika bila je izrazito jača od pozicije krcatelja. Iz toga je proizašla potreba da se interese krcatelja, pogotovo onih u tradicionalno nepomorskim zemljama i u zemljama u razvoju, zaštiti.³³ Međutim, nesporno je da su se pozicije ugovornih stranaka u posljednjih nekoliko desetljeća promijenile. Inicijativa za sklapanje posebnih, servisnih ugovora dolazi u pravilu od krcatelja. Ovim se Pravilima dakle i u ovom području kodificira već postojeća praksa, imajući na umu potrebe slobodnog tržišta i s pogledom u budućnost.

Dajući mogućnost da se količinski ugovor sklopi ali i propisujući uvjete kojima takav ugovor mora udovoljiti da bi bilo valjan Pravila su postigla prihvatljivu ravnotežu između ugovorne slobode i zaštite ugovornih stranaka.

Zašto treba ratificirati Rotterdamska pravila?

²⁷ Tako i Francesco Berlingieri, Philippe Delebecque, Tomotaka Fujita, Rafael Illescas, Michael Sturley, Gertjan Van Der Ziel, Alexander Von Ziegler, Stefano Zunarelli, *The Rotterdam Rules, an Attempt to Clarify Certain Concerns that Have Emerged* [pdf], 5 August, 2009. www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/, str. 7

²⁸ A/CN.9/WG.III/WP.34 - Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] - Proposal by the United States of America, paras 18-29, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement>

²⁹ A/CN.9/WG.III/WP.46 - Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly][by sea] - Comments from the UNCTAD Secretariat on Freedom of Contract, paras 5 i 12, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/812/08/PDF/V0581208.pdf?OpenElement>

³⁰ Peter Jones, "The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?", http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=602

³¹ United Kingdom: The arrival of the Rotterdam Rules, <http://en.portnews.ru/digest/1790/>

³² Svante O. Johansson, A. Barry Oland, Kay Pysden, Jan Ramberg, William Tetley, Douglas G. Schmitt, A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over the Rotterdam Rules published 5 August 2009, www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summationpdf.pdf, str. 6

³³ Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective, www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Abhinayan%20Basu%20Bal%20-%20Volume%20Contract%20Final.pdf, str. 3

Ujednačena međunarodna pravna regulacija bitan je uvjet za uspješno i neometano odvijanje pomorskog prijevoza i trgovine. U vrijeme kad se velik dio prijevoza odvija od vrata do vrata, potrebno je imati instrument koji će adekvatno i suvremeno regulirati cijelo razdoblje prijevoza. Instrumenti koji su sada na snazi - Haška, Haško-Visbyjska i Hamburška pravila, često u varijaciji raznih nacionalnih zakona – s vremenom su nažalost postali sasvim nedovoljni. Multimodalna konvencija Ujedinjenih naroda iz 1980. nije nikada ni stupila na snagu. Upravo su neprikladnost postojeće regulacije i sve veće nezadovoljstvo takvim stanjem doveli do toga da velik broj stručnjaka u svijetu uloži deset godina rada i izradi Rotterdamska pravila kao suvremen, jedinstven međunarodni instrument koji će pružati pravnu ujednačenost i sigurnost i poticati razvoj. To je glavni argument za ratifikaciju Pravila.

Do zaključka da Pravila treba ratificirati ćemo doći i ako se zapitamo što će se dogoditi ako međunarodna zajednica u skorijoj budućnosti ne prihvati Rotterdamska pravila. U tom slučaju svi nedostaci sadašnje regulacije i neujednačenost između Haških, Haško-Visbyjskih i Hamburških pravila neće nestati nego će i dalje i sve jače biti prisutni. Izgledi da se na svjetskom nivou opet uloži toliko truda i da se stvori neki još noviji međunarodni instrument su u sljedećih nekoliko desetljeća nikakvi. Bez Rotterdamskih pravila razvoj će nužno ići u smjeru nacionalne i regionalne regulacije.

Krajem devedesetih godina prošlog stoljeća prijedlog za reviziju američkog Zakona o prijevozu robe morem (COGSA) trebao je biti predan Kongresu. Da je prijedlog bio prihvaćen, Sjedinjene države bi otkazale Haška pravila jer bi Zakon bio s njima u suprotnosti. Haško-Visbyjskim pravilima Amerika nije nikad ni pristupila jer ih je smatrala nezadovoljavajućima. Na sreću, s revizijom Zakona odlučilo se čekati dok se ne vidi hoće li se naći rješenje na svjetskom nivou. Za SAD Rotterdamska pravila jesu prihvatljivo rješenje, ali ako se ona u razumnom roku ne počnu primjenjivati, Amerika će se najvjerojatnije vratiti svojem prijedlogu Zakona.³⁴ Evropska komisija također je ocijenila da je regulacija multimodalnog prijevoza potrebna i započela je radove na jednoj regionalnoj konvenciji.

I ako razvoj stvarno krene u tom smjeru, imat ćemo još veću raznolikost nego sada, što je za jednu međunarodnu djelatnost kao što je pomorski prijevoz vrlo nepovoljno. Regionalna rješenja onemogućit će ujednačenje pravne regulacije, dovest će do porasta troškova za sve stranke u međunarodnoj trgovini, do češćih sudskih procesa i do pravne nesigurnosti.³⁵

Opasnost postoji i da Pravila prikupe potrebnih dvadeset ratifikacija i stupe na snagu, ali da njihova primjena, slično Hamburškim pravilima, ostane ograničena. I u tom slučaju slika međunarodne regulacije postala bi samo složenija za jedan element. Pored tri sadašnja režima počeo bi se primjenjivati i jedan četvrti,³⁶ a razna pravila koja su često međusobno u suprotnosti dovela bi do još većeg kaosa.³⁷

Zbog svega toga je najprihvatljivije rješenje da Rotterdamska pravila, unatoč opravdanosti nekih prigovora, što prije steknu što širu primjenu. Time će se izbjeći usvajanje novih nacionalnih zakona i regionalnih konvencija koji reguliraju ugovore o prijevozu robe morem što nije u interesu ni krcatelja, ni prijevoznika, ni ostalih osoba uključenih u prijevozni lanac.

Na svečanosti u Rotterdamu 23. rujna 2009. Pravila su potpisali predstavnici 16 država. To su bili Kongo, Danska, Francuska, Gabon, Gana, Grčka, Gvineja, Nizozemska, Nigerija, Norveška, Poljska, Senegal, Španjolska, Švicarska, Togo i Sjedinjene američke države. Hrvatski veleposlanik u Nizozemskoj bio je prisutan, ali nije imao ovlasti da Pravila potpiše. Nedugo nakon toga potpisali su još Armenija, Kamerun, Madagaskar, Mali i Niger. Sada dakle Rotterdamska pravila imaju 21 potpis.³⁸

Da bi stupila na snagu Pravila moraju prikupiti 20 ratifikacija. Inicijativu za potpisivanje i ratifikaciju kod nas mora dati Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Prema informaciji dobivenoj od tog Ministarstva, hrvatski brodari nisu iskazali interes za žurnu ratifikaciju ovog instrumenta pa treba prvo

³⁴ Citirano prema Uffe Lind Rasmussen, Evaluation of the new Convention from the perspective of carriers, *Transportrecht* 9-2009, str. 358

³⁵ Ibid.

³⁶ Peter Jones, "The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?" www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=602

³⁷ Knut Pontoppidan, Shipowners' view on the Uncitral Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, *CMI Yearbook* 2009, str. 291

³⁸ www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

vidjeti kako će na njega reagirati praksa. Nije mi poznato je li itko s Pravilima upoznao krcatelje i pokušao saznati što oni misle.

Ministarstvo vanjskih poslova mora provesti potpisivanje odnosno ratifikaciju. Ono je obaviješteno o Rotterdamskim pravilima i, prema dobivenoj informaciji, na njih gleda pozitivno. Ali za sada je na potezu ipak Ministarstvo mora.

Ključne riječi

Rotterdamska pravila – količinski ugovor – prava i obveze stranaka – isključenje mandatornih odredaba – odgovornost prijevoznika

Summary

Volume contracts after the Rotterdam Rules

At present, it is not unusual that shippers ask for special conditions of transport reflecting their individual business requirements. In such cases shippers and carriers conclude special contracts regulating in detail the service to be offered and its price.

Having in mind the obvious economic needs, the Rotterdam Rules allow parties to conclude volume contracts. Volume contract means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. Contrary to the compulsory application of the liability provisions in the existing international conventions governing a carrier's liability for goods in transit, the Rotterdam Rules allow parties to contract out of much of the obligatory liability regime contained in the Rules.

However, there are some provisions of the Rules that the parties to a volume contract may not derogate from, like the duty of the ocean carrier before and during a voyage by sea to exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly crewed, equipped and supplied, the shipper's obligation to provide certain information, instructions and documents, special rules for carrying dangerous cargo and loss of right to limit liability for loss or damage caused with intent or recklessly. At the same time, the Rules forbid the conclusion of a volume contract simply by adhesion. Therefore, the Rules allow parties in the liner trade greater freedom of contract where this is appropriate while at the same time giving mandatory protection to smaller or inexperienced shippers where needed.

It is not expected that carriers will always seek to take advantage of smaller volume shippers by forcing them to accept liability and other terms to the shipper's detriment. Such a risk exists, but is not exaggerated.

If the Rotterdam Rules don't get adopted at the international level in a reasonable period of time, the status quo of the existing regimes will not remain, as it does not meet the contemporary needs any more. Instead, several regional legal regimes are going to be adopted. This would result in a lack of uniformity and conflicts between these regimes, leading to legal uncertainty. Legal costs arising out of this situation will certainly outnumber the legal costs entailed by the introduction of the Rotterdam Rules as a new set of legislation. Therefore, despite some critics of the Rotterdam Rules, their ratification is strongly recommended.

Key Words

Rotterdam Rules – volume contract – rights and obligations of the parties – contracting out of the mandatory provisions – carrier's liability