

др Владимир САВКОВИЋ  
ванредни професор на Правном факултету Универзитета Црне Горе

## ПОВОДОМ ПЕТ ДЕЦЕНИЈА ОД ХАШКО- -ВИЗБИЈСКИХ И ЧЕТИРИ ДЕЦЕНИЈЕ ОД ХАМБУРШКИХ ПРАВИЛА – ИМА ЛИ НАДЕ ЗА УНИФИКАЦИЈУ РЕГУЛАТОРНОГ ОКВИРА МЕЂУНАРОДНОГ ПРЕВОЗА РОБЕ МОРЕМ?

### Резиме

У 2018. години биљежимо пет деценија од усвајања значајније и познатије од два протокола о изменама сада већ чувене Бриселске конвенције о теретници, Хашко-Визбијских правила, као и четири деценије од усвајања Хамбуришких правила, регулаторних инструмената креираних у циљу уједначавања правног оквира међународног превоза робе морем. Тим поводом, циљ овог рада је да се ујоредном анализом кључних рјешења два регулаторна инструмента који су већ деценијама на снази, Бриселске конвенције о теретници (са протоколима о измени) и Хамбуришких правила, издвоје и подијеле суштински битне разлике између њих, те сагледају могућности њиховој превазилажења и отклањања посљедичне правне несигурности. Управо у том контексту, у посљедњем дијелу рада, размислен је и актуелни концепт рјешавања описане проблема на међународном плану и кључне карактеристике његове актуелне изведбе оличене у шзв. „Роттердамским правилима“ – регулаторном инструменту који деценију од усвајања још није ступио на снагу, иако је од почетка праћен великим очекивањима.

**Кључне речи:** *Бриселска конвенције о теретници, Хашко-Визбијска правила, Хамбуршка правила, Роттердамска правила, њихове примјене, режим одговорности (бродара) превозиоца, превозне исправе.*

## I Увод

Година 2018. је „година јубилеја“. У њој биљежимо пет деценија од усвајања значајнијег и познатијег од два протокола о измјенама сада већ чувене Бриселске конвенције о теретници,<sup>1</sup> Хашко-Визбијска правила,<sup>2</sup> као и четири деценије од усвајања Хамбуршких правила.<sup>3</sup> Ријеч је, наравно, о познатим инструментима креираним у циљу уједначавања регулаторних оквира међународног превоза робе морем, традиционално најинтересантнијег и вјероватно најзначајнијег сегмента транспортног права.<sup>4</sup> Но, поред неспорног значаја, захваљујући истовременом важењу и примјени наведених конвенција у регулисању суштински истих правних односа, ријеч је и о једној од најконтроверзнијих области

- 1 Формални назив овог регулаторног инструмента и првог успјешног подухвата на плану унификације међународног превоза робе морем је Међународна конвенција о изједначавању неких правила о теретници. Иста је усвојена 1924. године и садржи кључна регулаторна рјешења тзв. „Хашких правила“, која су свега три године раније предложена од стране Удружења за међународно право са сједиштем у Хагу, управо као опција униформног уређења кључних односа који настају као резултат прекограничног превоза робе морем. Одатле се за Бриселску конвенцију о теретници неријетко и користи термин „Хашка правила“. Више вид. Часлав Пејовић, *Превозне исправе у поморској њловици*, Цетиње, 1992, 27–30.
- 2 Протокол о измјенама Међународне конвенције о изједначавању неких правила о теретници усвојен је на дипломатској конференцији у Бриселу, 1968. године, а ступио је на снагу 1977. године. Текст протокола је усаглашаван под окриљем Међународног поморског комитета у шкотском граду Висбију (енг. *Visby*), одакле и назив – Визбијска, односно Хашко-Визбијска правила. Вид. Ч. Пејовић, 30–31.
- 3 Конвенција Уједињених нација о превозу робе морем, усвојена на Дипломатској конференцији у Хамбургу, 1978. године. Иста је, међутим, ступила на снагу тек 1992. године, приближно годину након што је одговарајуће инструменте ратификације депоновала двадесета од данашњих 34 државе у којима је иста на снази. Више о статусу и хронологији израде конвенције на службеној интернет страници УНЦИТРАЛ-а: [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html) (23. 8. 2018).
- 4 Илустрације ради, према званичним статистичким подацима Европске комисије, од укупне вриједности свих увезених роба у Европску унију у 2016. години, преко 50% вриједности отпада на робу увезену поморским транспортом, а слични су и статистички показатељи када је ријеч о извозу роба из земаља Европске уније. Вид. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight\\_transport\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics) (4. 9. 2018).

међународног трговинског права. Како тада, тако се и из данашње перспективе чини да је поменута контроверза у битном резултат „хладноратовских подјела“ из периода настанка Хамбуршких правила, конвенције која је умногом представљала одговор на широк спектар основа за ослобађање бродара од одговорности за губитак, оштећење и закашњење у испоруци терета предвиђених Бриселском конвенцијом о теретници.<sup>5</sup> Но, хладноратовске прилике су већ деценијама прошлост, а ми смо и данас свједоци упоредне примјене двије међународне конвенције које уређују послове међународног превоза робе морем. Штовише, с обзиром нијесу све државе чланице Бриселске конвенције о теретници потписале и ратификовале протоколе о њеној измјени, треба имати у виду и то да на формалној равни опстају чак четири истовремено важећа регулаторна инструмента, тј. режима.<sup>6</sup> Ипак, у даљем тексту, Бриселску конвенцију о теретници и протоколе о њеним измјенама третираћемо као јединствен текст и регулаторни режим. Уз чињеницу да је таква и интенција редактора (аутора) самих протокола, додатни аргумент за то је и околност да су у фокусу анализе у наредном дијелу рада значајним дијелом управо регулаторна рјешења која су у Бриселској конвенцији о теретници остала неизмијењена протоколима из 1968. и 1979. године.<sup>7</sup>

5 Није тајна да је Бриселска конвенција о теретници донијета под патронатом великих поморских сила тога времена, те да је (благо) фаворизовала положај бродара у односу на наручиоца превоза, формализујући на тај начин у том тренутку и *de facto* повлашћен положај бродара у пословима међународног поморског превоза робе. Више о тадашњим друштвено политичким приликама, као и хронологији ранијих покушаја унификације међународног превоза робе море, које биљежимо већ средином 19. Вијека. Вид. Jose Angelo, Estrella Faria, „Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules“, *Texas International Law Journal*, 44/2009, 278–317.

6 Дакле, поред већ наведених Хашко-Визбијских правила, на снази је од 1984. године и Протокол о измјени Међународне конвенције за изједначавање неких правила о теретници од 25. августа 1924. године са измјенама учињеним Протоколом од 23. фебруара 1968. године, који је усвојен је у Бриселу 1979. Најзад, зависно од начина увођења Бриселске конвенције о теретници и проткола о измјени у национално право, може се говорити и о додатним варијацијама, а самим тим и проблемима у контексту постизања задовољавајућег степена правне сигурности. Вид. Ivo Grabovac, Dragan Bolanča, „Prijevoz robe morem – problematika ujednačavanja“, *Uporedno pomorsko pravo*, vol. 37, 1995, 39–49.

7 Детаљније о разликама између Бриселске конвенције о теретници и Хашко-Визбијских правила, тј. новинама које су унијете Визбијским протоколом: Francis Reynolds, „The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules“, *MLAANZ Journal*, 1990 (7), 16–34. Када је, пак, други протокол о измјенама у питању (тзв. „СДР протокол“), разлике се практично односе само на обрачунске јединице за одређивање граница одговорности бродара за оштећење терета или кашњење у испоруци. Види: Rimantas Daujotas, „Justification of Liability Limitation in International Carriage of Goods“, *Law & Society: International & Comparative Law eJournal*, 2011,

Разлог више да 2018. означимо као годину јубилеја у контексту дуготрајних напора на уједначавању правила која се примјењују у међународном превозу робе морем јесте и куриозитет да је управо 2008. године, дакле, прије тачно једне деценије, усвојена и Конвенција Уједињених нација о уговорима о међународном превозу роба дјелимично или у цјелини морским путем, позната под називом „Ротердамска правила“.<sup>8</sup> Ријеч је о најновијем покушају да се под окриљем и уз подршку Уједињених нација превазиђу правне неизвјесности створене истовременом примјеном различитих правних режима – покушају који у много чему превазилази оквире примјене Бриселске конвенције о теретници, па и Хамбуршких правила.<sup>9</sup> Но, имајући у виду да су до 2018. године, дакле, читаву деценију од њеног доношења, ову конвенцију ратификовале свега четири државе, морамо бити опрезни када је у питању реализација неспорно великих очекивања.

Конечно, без обзира на велика очекивања која их прате од почетка, Ротердамска правила нијесу примарни фокус овог рада. Примарни циљ је да се, условно речено, још једном вратимо коријенима актуелног проблема. Прецизније, да се компаративном анализом, по нашем виђењу, кључних, а истовремено у битном различитих рјешења Бриселске конвенције о теретници и Хамбуршких правила издвоје и подцртају суштински значајне разлике између ова два регулаторна режима, те размотре могућности и актуелне иницијативе превазилажења истих. У трећем и уједно посљедњем дијелу рада, сходно изнијетим закључцима, представљена су и дате оцјене појединих рјешења понуђених Ротердамским правилима, али примарно са становишта закључака изнијетих као резултат упоредне анализе Бриселске конвенције о теретници и Хам-

6(71); Vesna Skorupan Wolff, „Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila“, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 49, 2010, 169–210.

8 Конвенција је припремљена под окриљем УНЦИТРАЛ-а, а усвојена је 2008. године од стране Генералне скупштине Уједињених нација. Свечано потписивање је обављено наредне године у Ротердаму, па одатле и у тексту искоршћени колоквијални назив. Да би ступила на снагу, иста би требало да буде ратификована од стране најмање 20 држава. При томе, пак, ваља имати у виду да су ову конвенцију досад потписале 24 државе чланице УН-а, али да су је свега четири ратификовале. Више детаља на званичној интернет страници УНЦИТРАЛ-а: <http://www.uncitral.org> (23. 8. 2018. године). О мотивима, хронологији рада на конвенцији и препрекама у њеној изради вид. Johan Schelin „The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea / Harmonization or De-Harmonization?“, *Texas International Law Journal*, vol. 44, 2009, 321–327; Jan Ramberg, „Global Unification of Transport Law: A Hopeless Task?“, *Pen State International Law Review*, vol. 27, 2009, 851–857.

9 Владимир Савковић, „Кључне измјене које ће „Ротердамска правила“ – нова Конвенција Уједињених нација о уговорима о међународном превозу роба дјелимично или у цјелини морским путем унијети у постојећи правни режим међународног превоза робе морем“, *Правни зборник Угружења љавника Црне Горе*, бр. 1–2/2013, 71–88.

буршких правила. Прецизније, изнијета су становишта у контексту потребе превазилажења разлика између два упоредо важећа међународно-правна режима, чија вишедеценијска таква примјена у регулисању превоза робе морем предстаља (сувишан) фактор правне несигурности.

## II Компаративна анализа кључних регулаторних рјешења Бриселске конвенције о теретници и Хамбуршких правила

### 1. Домен примјене

За домен примјене Бриселске конвенције може се с правом констатовати да је прилично сужен. Наиме, већ *prima facie* можемо говорити о томе да се одредбе ове конвенције имају примјењивати само на оне уговоре о превозу робе морем код којих је издата теретница, што кореспондира и са њеним изворним, пуним називом.<sup>10</sup> На другој страни, пак, сходно изричитој одредби из члана 10, мора се имати у виду и то да се правила Бриселске конвенције о теретници, макар на формалној равни, примјењују само на теретнице које се односе на превоз робе из једне у другу луку које су у различитим државама, и то само када је испуњен један од сљедећих услова:

- да је ријеч о теретници издатој у једној од држава потписница конвенције;
- да се лука укрцаја налази у држави потписници конвенције;
- да уговор садржан у теретници или уговор за који теретница предстаља доказ његовог постојања и садржине стипулише да ће се сама конвенција или национално законодавство којим се „даје ефекат“, тј. уводе одредбе конвенције у национално право, примјењивати на тај уговор без обзира на државну припадност брода, држављанство бродара, наручиоца превоза и примаоца робе или било које другог заинтересованог лица.

Према томе, тумачећи *stricto sensu* одредбе Бриселске конвенције о теретници, можемо примијетити да се исте примјењују само на правне односе који су уређени теретницом као превозном исправом. Таква правна конструкција односно регулаторни приступ, сматрамо, логична је посљедица вишевијековних недоумица у погледу правне природе теретнице као превозне исправе. Наиме, посебно у државама које представљају дио англо-америчког правног круга, практично одувјек постоје ставови – како у теорији тако и у судској пракси – да теретница има уговорну правну природу, тј. да представља уговор о превозу ро-

10 Вид. *supra* фуснота бр 1.

бе.<sup>11</sup> У том контексту је и разумљивије то што Бриселска конвенција о теретници, која је и састављена под снажним утицајем држава из поманутог правног круга, садржи формулацију о примјени њених одредаба на теретницу.<sup>12</sup>

На другој страни, међутим, поменута формулација води прилично уској примјени одредаба Бриселске конвенције са становишта већине других правних система, посебно оних који припадају европско-континенталном правном кругу, гдје преовлађује становиште да је теретница по својој правној природи хартија од вриједности и једнострана исправа, те да самим тим нема својство уговора о превозу робе.<sup>13</sup> Другим ријечима, осим што има својство хартије од вриједности чијим издавањем бродар преузима одређене обавезе, теретница према овом концепту представља и доказ о појединим одредбама закљученог уговора. Но, у случају, примјера ради, постојања писане форме уговора чија је садржина у једном дијелу противурјечна садржини теретнице, сходно преовлађујућем становишту на нашем и већини других европских простора, обавезујуће ће бити одредбе садржане у писаној форми уговора, а не садржина теретнице. Штовише, једнако би то, сматрамо, био случај и када не би постојала писана форма уговора, али би се његова садржина могла (макар једнако) поуздано доказати уз употребу других доказних техника и средстава. Коначно, треба истаћи и то да је садржина теретнице понекад „сиромашнија“ од садржине писаног уговора, услед чега би се могло говорити и о потенцијалним додатним компликацијама, тј. *de facto* даљем „сужавању“ поља примјене Бриселске конвенције о теретници, што свакако не иде у прилог крајњем циљу – унификацији регулаторних оквира међународног превоза робе морем.

Без обзира на то што је Бриселска конвенција о теретници глобално „популарнија“ од Хамбуршких правила,<sup>14</sup> потоњи регулаторни

11 Детаљније о дуготрајној дилеми о правној (уговорној) природи теретнице у америчким и енглеским академским и правосудним круговима вид. Georgious I. Zekos, „The e-bill of lading contract: An e-standard form contract of carriage or merely an evidential document“, *Neptunus, revue électronique, Centre de droit maritime et océanique de Nantes*, vol. 11(2), 2008; Časlav Pejović, „Documents of Title in Carriage of Goods by Sea under English Law: Legal Nature and Possible Future Directions“, *Comparative Maritime Law*, vol. 43, 2004, 43–83.

12 Илустрације ради, у Бриселској конвенцији о теретници се неријетко користе и конструкције попут оне: „уговор садржан у теретници“ (чл. 10, ст. 1), што је прилично индикативно када је ријеч о ставовима њених редактора у односу на поманутоу дилему.

13 Примјера ради, вид. Ч. Пејовић (1992), 34–36; Миодраг Трајковић, *Поморско право*, Београд, 2000, 107–108. Донекле супротно становиште вид. Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko право*, Split, 2006, 116–119.

14 Знатно већи број земаља у којима се у једној или другој форми (са или без протокола) примјењује Бриселска конвенција о теретници, великим дијелом је резултат

инструмент је у погледу домена примјене модернији и у претежном дијелу примјеренији потребама уређења савременог међународног превоза робе.

Прије свега, Хамбуршким правилима је предвиђено је да ће се одредбе ове конвенције примјењивати на све уговоре о превозу робе морем између двије различите земље, уколико је испуњен један од сљедећих алтернативних услова:

- Да се уговорена лука укрцаја налази у држави потписници конвенције;
- Да се уговорена лука искрцаја робе налази у држави потписници конвенције;
- Да се једна од лука које су уговором о превозу робе утврђене као опционе луке искрцаја у поступку извршења уговора управо и искористи за истовар (дијела) терета, када се та лука налази у држави потписници конвенције;
- Да је теретница или други документ који представља доказ о закљученом уговору о превозу робе морем издата у држави потписници;
- Да је теретницом или другим документом који представљају доказ о закљученом уговору предвиђено да се на уговор имају примјењивати одредбе конвенције или законодавство државе којим се „даје ефекат“, тј. уводе одредбе конвенције у национално право.<sup>15</sup>

Поред наведеног, битна околност на плану напора на унификацији регулаторних оквира међународног превоза робе морем је и то да се Хамбуршка правила примјењују независно од државне припадности брода, националности превозиоца (бродара), стварног превозица,<sup>16</sup> наручиоца превоза и примаоца робе чији је превоз уговорен.<sup>17</sup> Дакле,

---

околности да су не само Бриселска конвенција, већ и њени протоколи претходили Хамбуршким правилима, но ништа мање, чини се, то је и резултат околности да су Хамбуршка правила, условно речено, „наклоњенија“ крцатељу, односно наручиоцу превоза него ли бродару (превозиоцу), првенствено у дијелу режима одговорности за штету узроковану губитком, оштећењем или закашњењем у испоруци терета. Вид. J. Angelo, E. Faria, 278–317; I. Grabovac, D. Bolanča, 39–49.

15 Хамбуршка правила, чл. 2, ст. 1.

16 Хамбуршка правила, по први пут у наднационалне регулаторне оквира превоза робе морем уводе појам стварног превозица (енг. „actual carrier“), који укључује особе којима је повјерено извршење цјелокупног или дијела пловидбеног подухвата, тј. превоза робе. Види: Stefano Zunarelli, „The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules“ *Uniform Law Review*, vol. 14(4), 2009, 1011–1023, 1020.

17 Хамбуршка правила, чл. 2, ст. 2.

избјегавајући изједначавање теретнице са уговором о превозу робе, тј. третирајући је као доказ о постојању истог, аутори Хамбуршких правила нијесу преузели концепт Бриселске конвенције о теретници која је добрим дијелом конципирана на нејасној премиси ове превозне исправе као уговора између бродара и наручиоца превоза. Прецизније, основ примјене је фокусиран директно на уговоре о превозу робе морем, што свакако можемо сматрати значајним искорак на плану постизања већ поменутог и добро познатог крајњег циља оба регулаторна инструмента.

На другој страни, међутим, сматрамо овдје значајним за подвући и то да је у једном дијелу, управо када је домен примјене у питању, Хамбуршким правилима направљен још један, понекад критикован корак на плану унификације.<sup>18</sup> Конкретно, ријеч је о томе да је, слично одредбама Бриселске конвенције о теретници,<sup>19</sup> у члану 2 ставу 3 Хамбуршких правила утврђено да се иста неће примјењивати на бродарске уговоре (енг. *charter parties*), осим када је у вези са тим уговорима посебно издата и теретница, што није тако чест случај као код возарских уговора.<sup>20</sup> Но, за разлику од Бриселске конвенције о теретници која у овим ситуацијама не предвиђа даља сужавања поља примјене, помнутим чланом Хамбуршких правила се даље предвиђа да ће се одредбе конвенције примјењивати на такву теретницу само уколико (односно у мјери у којој) се иста односи на односе између бродара и имаоца теретнице који није наручилац (тј. друга уговорна страна). Стога, иако се наведеним рјешењем на први поглед сужава домен примјене Хамбуршких правила, сматрамо да су њихови аутори овиме управо и само „констатовали“ горе описани проблем потенцијалног преклапања писане форме уговора и теретнице и покушали га избјећи на пољу бродарских уговора, чини се, макар дијелом и због околности да је посебна писана форма уговора код тих знатно чешћа него код возарских уговора, који су, по правилу, консесуалне природе.

## 2. Режим одговорности бродара за терет

Режим одговорности превозиоца, тј. бродара за терет је кључни, тј. најзначајнији корпус правних односа коју уређују предметне кон-

18 Danile E. Murray, „The Hamburg Rules: A Comparative Analysis“, *University of Miami Inter-Am. Law Review*, vol. 12, 1980, 59–92.

19 Бриселска конвенција о теретници, чл. 5.

20 Осим што је потреба за превозним исправама, у правилу, мања код бродарских него код возарских уговора, данас се код бродарских уговора све чешће као превозна исправа користи товарни лист. Вид. Thor Falkanger, „Bills of lading and sea way bills issued under charter parties: who is bound?“, *Scandinavian Institute of Maritime Law – Marlus*, бр. 482/2017, 9–27.



венције. Штовише, уређење положаја бродара је представљало примарни мотив за усвајање Бриселске конвенције о теретници, а незадовољство одређених држава рјешењима усвојеним у том дијелу и повод за иницијативу и посљедишно усвајање Хамбуршких правила.<sup>21</sup> Одатле је овом питању у раду посвећено највише пажње, те је исто у даљем тексту анализирано са више (под)аспеката.

Прије свега, можемо приметијети да Бриселска конвенција о теретници не уређује изричито одговорност превозиоца, тј. бродара за закашњење, што је са становишта потреба уређења савременог поморског превоза роба тешко прихватљиво. Међутим, треба истаћи како постоје различита становишта када је ријеч о могућностима примјене креативног тумачења на одредбе ове конвенције којима се уређује одговорност бродара.<sup>22</sup> С тим у вези, чини се како има простора становишту да је одговорност бродара за штету узроковану закашњењем имплицитно уређена овим регулаторним инструментом у складу са утврђеним периодом примјене режима одговорности, о чему ће више ријечи бити у даљем тексту. На другој страни, пак Хамбуршким правилима се углавном на јединствен начин уређује одговорност за губитак, оштећење и закашњење у испоруци терета. Уједно дата је и довољно прецизна и употребљива дефиниција садржине самог појма закашњења у испоруци робе.<sup>23</sup>

Када је, пак, ријеч о трајању, тј. периоду важења установљеног режим одговорности бродара, у питању је још један сегмент у којем су Хамбуршка правила отишла корак напријед у односу на Бриселску конвенцију о теретници. Наиме, према често критикованом рјешењу из Бриселске конвенције,<sup>24</sup> тај период је посредно – дефинисањем појма

21 Вид. *supra* фуснота бр 6.

22 Ова становишта варирају од тога да је овај тип одговорности просто изостављен у Бриселској конвенцији о теретници, преко оних да је само дјелимично уређен – када је ријеч о ослобођењу од одговорности за закашњење у случају оправданог скретања са утврђеног курса ради спашавања имовине (чл. 4 ст. 4), до оних која истичу да се та одговорност генерално претпоставља, тј. да је имплицитно уређена. Вид. Vesna Polić Foglar, „Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe u sadašnjoj pomorskoj praksi i prema Rotterdamskim pravilima“, *Pomorsko poredbeno pravo*, бр.51/2012, 204–207; М. Трајковић, 135–137.

23 Чл. 5, ст. 2 Хамбуршких правила: „До закашњења у испоруци долази када роба није предата у мјесту утврђеном као лука испоруке у уговору о превозу, у договорено вријеме, или, у одсуству договора о роковима испоруке, у вријеме у којем би се испорука разумно могла очекивати од пажљивог превозиоца, имајући у виду све околности случаја“. Више о појму, модалитетима и начину одређења износа штете због закашњења у испоруци робе код поморског превоза вид. Борислав Ивошевић, „Одговорност поморског бродара за закашњење“, *Зборник Правној факултету у Титограду*, 1976.

24 Вид. Francesco Berlingeri, *Comparative analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules*, Paper delivered at the General Assembly of the AMD,

„превоза робе“ у члану 1. конвенције – скраћен на период од тренутка утовара робе на или у брод до тренутка искрцавања, тј. истовара робе са брода. Тиме су непотребно ван постављеног режима одговорности бродара за терет остављени одређени периоди у којима се та роба и даље налази, тј. може налазити у државини бродара, с обзиром да бродар робу неријетко преузима већ на копну, баш као што робу и не предаје увијек приликом самог искрцаја са брода.

На другој страни, чланом 4. Хамбуршких правила је изричито прописано да се режим одговорности бродара утврђен том конвенцијом примјењује у периоду који обухвата вријеме током којег се роба налази у државини бродара у луци укрцаја, вријеме трајања самог превоза и вријеме током којег се роба налази у државини бродара у луци искрцаја. Другим ријечима, период важења режима одговорности бродара је Хамбуршким правилима у цјелини је „преклопљен“ са периодом у којем се роба налази под непосредном контролом, тј. у државини превозиоца, што је евидентно праведније и са становишта напора на унификацији правног режима међународног превоза робе море ефектније рјешење.

Као и у погледу периода важења режима, разлике између Хамбуршких правила и Бриселске конвенције о теретници на плану конкретизације дужности бродара видљиве су већ на први поглед. Наиме, редактори Бриселске конвенције о теретници су се овдје недвосмислено определијелили за примјену принципа *numerus clausus*. Конкретно, утврђена су обавезе бродара да прије почетка, као и за вријеме трајања пловидбеног подухвата оспособи брод за пловидбу, да га технички опреми, обезбиједи одговарајућу посаду и снабдије потрештинама за уговорено путовање, те да складишни простор, коморе за хлађење и све друге дјелове брода у којима се складишти терет одржава спремним и безбједним за утовар, превоз и чување истог.<sup>25</sup> Поред тога, утврђене су и обавезе бродара након почетка пловидбеног подухвата прописно и пажљиво: утовари и рукује са теретом, сложи га, превезе, чува и одржава га у најбољем могућем стању, те преда у луци искрцаја.<sup>26</sup> Коначно, утврђена је и детаљно уређена обавеза издавања теретнице на захтјев крцатеља.<sup>27</sup>

У контексту описаног регулаторног рјешења, поједини аутори примјењују како на описани начин нијесу свеобухватно уређене обаве-

Marrakesh 5–6 November 2009. Чланак је доступан на званичној интернет страници UNCITRAL-а: [https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf), (8. 9. 2018).

25 Бриселска конвенција о теретници, чл. 3, ст. 1.

26 Бриселска конвенција о теретници, чл. 3, ст. 2.

27 Бриселска конвенција о теретници, чл. 3, ст. 3.

зе бродара, с обзиром да је испуштено да се изричито утврди обавеза предаје терета овлашћеном примаоцу, објашњавајући то околношћу да је намјена изворног текста Бриселске конвенције (неуспјелих „Хашких правила“ донијетих 1921. године под окриљем Удружења за међународно право са сједиштем у Хагу – прим. аут.) била да представљају стандардне клаузуле теретнице код међународног превоза робе морем.<sup>28</sup> Нама се, пак, чини да су се редактори Бриселске конвенције о теретници задржали на обавези предаји робе у луци искрцаја због већ истакнуте околности да се режим одговорности бродара за терет установљен овом конвенцијом примјењује само у периоду који траје од тренутка утовара робе на или у брод, па до тренутка када роба напусти брод. Одатле би сувишно и таквом концепту конвенције контрадикторно било утврђивање обавезе на страни бродара да изврши испоруку робе овлашћеном примаоцу, јер се овлашћени прималац не мора налазити у луци искрцаја нити се подразумијева да ће робу преузети одмах по истовару са брода. Дакле, на страну оправдане критике „скраћења“ периода важења режима одговорности бродара, можемо констатовати како је, у дијелу уређења дужности бродара, Бриселском конвенцијом о теретници принцип *numerus clausus* ипак примијењен досљедно и у складу са утврђеним опсегом примјене.

На другој страни, редактори Хамбуршких правила у готово у цјелини су избјегли набрајање обавеза бродара,<sup>29</sup> иако је ријеч о документу који је знатно обимнији и генерално комплетнији од Бриселске конвенције о теретници. Сходно томе, макар на први поглед, могли би закључити да је ово један од сегмената режима одговорности бродара за терет у погледу којег је Хамбуршким правилима направљена регресија. Но, даљом анализом њихових одредаба долазимо до нешто другачијег закључка. Наиме, у члану 5, који се односи на основ одговорности бродара, у ставу 1 тог члана, утврђена је изричито одговорност бродара за штете које настану као резултат губитка, оштећења или закашњења у испоруци робе у току периода одговорности бродара за робу прецизно утврђеног већ наведеним одредбама члана 4 Хамбуршких правила, уз могућност ослобођења од одговорности уколико докаже да су предузете све разумне мјере да се избјегну негативне посљедице, тј. штета. Стога, можемо закључити да је, без обзира на изостанак набрајања конкретних обавеза бродара из уговорног односа према наручиоцу, наведеном одредбом суштински обухваћен, тј. утврђен и шири круг обавеза бродара него што је то случај са Бриселском конвенцијом о теретници.

28 Вид. F. Berlingeri, 6.

29 Изузетак у том дијелу је као и код Бриселске конвенције о теретници изричито утврђена обавеза издавања теретнице на захтјев крцатеља, вид. Хамбуршка правила, чл. 14, ст. 1.

Најзад, у погледу најинтересантнијег и историјски најконтроверзнијег питања у погледу режима одговорности бродара за штету – основа одговорности, односно основа за ослобођење од одговорности за губитак, оштећење и закашњење у испоруци терета – разлике између два регулаторна инструмента су већ добро познате. Но, прво треба назначити да је неспоран и заједнички за обије конвенције општи основ одговорности – кривица, конкретније, субјективна одговорност са претпостављеном кривицом. Прецизније, то значи да се, по правилу, кривица бродара за штету која настане у вези са теретом, као и у току трајања (примјене) конкретних режима одговорности, претпоставља. Начин на који је овакав концепт реализован у двијема конвенцијама, међутим, знатно се разликује.

У Хамбуршким правилима се, на једној страни, јасно и на начин примјерен савременој законодавној (номо)техници и потребама међународног превоза робе,<sup>30</sup> уређује режим субјективне одговорности бродара са претпостављеном кривицом, па се, у правилу, бродар може ослободити одговорности уколико докаже да је предузео све неопходне (разумне) мјере да до штете не дође.<sup>31</sup> Такође, прецизно су утврђени и изузеци, тј. три посебна случаја који одступају од општег правила у погледу начина утврђивања одговорности. Прво, за случај штете услед пожара на броду, терет доказивања се *ab initio* пребацује са бродара на оштећеног.<sup>32</sup> Друго, у случају превоза живих животиња, терет доказивања се пребацује на оштећеног када бродар докаже је слиједио све инструкције наручиоца у вези са животињама, те да је штета настала као резултат ризика инхерентних тој врсти превоза.<sup>33</sup> Треће, бродар се у потпуности ослобађа одговорности за штету насталу усљед покушаја спашавања људских живота или разумних покушаја спашавања имовине на мору.<sup>34</sup>

На другој страни, Бриселска конвенција о теретници и на овом „примјеру“ промовише релативно неуобичајен приступ за савремене регулаторне стандарде, без обзира на околност да је посљедњи протокол о измјенама усвојен годину након Хамбуршких правила. Конкретно, у члану 4, ставу 1, установљава се претпостављена одговорност бродара за штету насталу као резултат изостанака дужне пажње на да оспособи брод за пловидбу,<sup>35</sup> да га технички опреми, обезбиједи одговарајућу

30 Scott M. Thompson, „The Hamburg Rules: Should They Be Implemented in Australia and New Zealand?“, *Bond Law Review*, vol. 4(2), 1992, 168–185, 175.

31 Хамбуршка правила, чл. 5, ст. 1.

32 Хамбуршка правила, чл. 5, ст. 3.

33 Хамбуршка правила, чл. 5, ст. 4 и 5.

34 Хамбуршка правила, чл. 5, ст. 6.

35 При томе, међутим, остаје нејасно да ли се дужност оспособљавања брода протеже само на период до почетка пловидбе или обухвата и вријеме извршења уговора на-

посаду и снабдије потрештинама за уговорено путовање, те да складишни простор, коморе за хлађење и све друге дјелове брода у којима се складишти терет одржава спремним и безбједним за утовар, превоз и чување истог. Међутим, у тексту конвенције се нигдје не помиње, тј. не уређује основ одговорности за остале обавезе бродара утврђене раније цитираним чланом 3 овог регулаторног инструмента. Одатле се без примјене додатних метода тумачења, попут историјског и системског тумачења, не би могло са извјесношћу тврдити да исти основ одговорности важи и у погледу једнако важних и конвенцијом изричито утврђених обавеза бродара да прописно и пажљиво утовари и рукује са теретом, сложи га, превезе, чува и одржава у најбољем могућем стању, те да га истовари са брода у луци искрцаја. Такве нејасноће историјски су представљале и још увијек су извор правне несигурности у споровима и уопште правним односима који произилазе из међународног превоза робе морем.

Наравно, описане нијесу једине битне разлике између два регулаторна режима када је основ одговорности у питању. Код тзв. „изузетака“, тј. случајева код којих се терет доказивања одговорности, а самим тим и кривице „сели“ на страну оштећеног, тј. лица овлашћеног да захтијева одштету, разлике су још израженије. Наиме, познато је да, за разлику од свега три (горе наведена) изузетка од концепта субјективне одговорности са претпостављеном кривицом установљеног Хамбуршким правилима, уз неспорни који се односи на спашавање људских живота и робе на мору,<sup>36</sup> у Бриселској конвенцији о теретници постоји 16 конкретних случајева у којима се бродар под олакшаним условима ослобађа од одговорности усљед постојања посебних околности за које су у тим ситуацијама претпоставља да су условиле настанак штете.<sup>37</sup> Овдје их нећемо све набрајати, али ћемо подвући да су неки од њих, попут наутичке грешке, неријетко критиковани у теорији,<sup>38</sup> а неки се, попут спашавања живота и имовине на мору сувишни, јер су посебно уређени у другом дијелу конвенције.<sup>39</sup> У пракси је, пак, ријеч је о *de facto* изузецима код којих се примјењује концепт субјективне одговорности

---

кон почетка пловидбе, што је врло битна околност у свијетлу у даљем тексту описане некомплетности самог члана 4, ст. 1. Ипак, чини се да је интенција редактора конвенције била прва, тј. рестриктивнија од двије алтернативе. Више вид. Jasenko Marin, „Odgovornost prijevoznika za plovidbenu sposobnost broda“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58(1–2), 2008, 489–507.

36 Бриселска конвенција о теретници, чл. 4, ст. 4.

37 Бриселска конвенција о теретници, чл. 4, ст. 2.

38 Више о академским расправама, односно аргументима за и против наутичке грешке као основа ослобођења бродара од одговорности вид. Ivana Oršulić, „(Ne)odgovornost pomorskog prijevoznika za štete na teretu uslijed nautičke pogreške“, *Pomorsko poredbeno pravo*, vol. 47(162), 2008, 135–150; D. Pavić (2006), 229–231.

39 Бриселска конвенција о теретници, чл. 4, ст. 4.

са доказаном кривицом, тј. посебним основима ослобађања бродара од одговорности за штету, при чему је бродару који се позива на њих довољно да покаже узрочно-последичну везу између посебних околности и настале штете да би терет доказивања пренио на оштећеног.<sup>40</sup> Дакле, позиција бродара у Бриселској конвенцији о теретници је битно релаксирана у односу на Хамбуршка правила, но, чини се на начин који није до краја конзистентан и примјерен савременим условима поморске пловидбе и потребама успостављања равнотеже у позицији уговорних страна. Поред наведеног, у контексту поређења које је предмет овог рада, у прилог Хамбуршким правилима иде и чињеница да су саме формулације употребљене у тексту те конвенције знатно прецизније и мање подложне различитим тумачењима.

Још једна значајна разлика између режима одговорности бродара установљених предметним конвенцијама тиче се одговорности за друга лица. Уз неспоран ризик који носи упрошћавање, тј. изостанак детаљније разраде таквих разлика на овом мјесту, суштински, можемо констатовати сљедеће. Према Бриселској конвенцији о теретници, у правилу, бродар одговора само за лица запослена код њега или своје пуномоћнике (агенте).<sup>41</sup> Хамбуршким правилима, пак, прописано је да бродар који је уговорио превоз са наручиоцем одговара и за штету коју причини тзв. „стварни бродар“,<sup>42</sup> при чему је стварни бродар дефинисан као било које лице којем је повјерен превоз робе у цјелини или дјелимично од стране бродара, као и било која друга лица којима је тај задатак повјерен даљим преносом права и обавеза из уговора о превозу.<sup>43</sup>

### 3. Транспортне исправе (теретница)

Разлике између начина издавања и садржине теретнице у Бриселској конвенцији и Хамбуршким правилима су, такође, вриједне анализе у контексту поређења „квалитета“ два регулаторна инструмента. Но, прво о сличностима. Обије конвенције утврђују изричиту обавезу бродара да на захтјев крцатеља изда теретницу након преузимања робе ради обављања превоза.<sup>44</sup> Разлике, иако видљиве,<sup>45</sup> нијесу од по-

40 Hrvoje Kačić, „Analysis of the Provisions Regarding Liability under the Hague and Hague/Visby Rules“, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, vol. 10(3–4), 1988, 177–192.

41 Бриселска конвенција о теретници, чл. 4, ст. 2, тач. (q).

42 Чл. 10 ст. 1 Хамбуршка правила, чл. 10, ст. 1.

43 Хамбуршка правила, чл. 1, ст. 2.

44 Бриселска конвенција о теретници, чл. 3, ст. 1; Хамбуршка правила, чл. 14, ст. 1.

45 Хамбуршка правила детаљније уређују ову материју, тј. предвиђају шири круг података који представљају обавезне елементе садржине теретнице (чл. 15). Тиме се

себног практичног значаја ни када је ријеч о обавезној садржини теретнице. Међутим, у погледу примједби бродара на опште стање робе (паковање, врста, каквоћа и сл.) постоје разлике које зависно од околности случаја могу условити разлику у степену правне сигурности лица чије су правни односи уређују издавањем или даљим преносом теретнице. Прецизније, у члану 3, став 3. Бриселске конвенције о теретници прописано је да бродар или његов пуномоћник нијесу дужни да у теретници наведу било какве ознаке, број, квантитет или тежину за које разумно вјерује да не одражавају стање примљене робе или које није на разуман начин могао да провјери. Хамбуршким правилима, пак, предвиђено је да је у случају постојања описаних и сличних околности бродар дужан унијети конкретне примједбе у теретницу коју издаје на захтјев крцатеља, те да се у супротном сматра да је роба примљена у предвиђеном, тј. уговореном стању.<sup>46</sup> Како теретница представља оборив, али значајан доказ о преузетој роби и појединим правима и обавезама из уговора, чини се неспорним како је рјешење усвојено у Хамбуршким правилима ефикасније са становишта заштите интереса бродара, али и лица, осим наручиоца, која су у теретници назначени као овлашћени примаоци или су то својство стекли њеном традицијом.

### III Умјесто закључка – како даље?

У претходном дијелу су дата поређења одређених кључних регулаторних рјешења двије конвенције које уређују међународни превоз робе морем, прије свега оних код којих, по нашем виђењу, постоје разлике од значаја за процјену њихове „вриједности „ са становишта напора на унификацији поморског превоза робе. С тим у вези, показало се да су Хамбуршка правила у претежном дијелу анализираних аспеката примјене двију конвенција савременији правни оквир. Тако је не само у погледу номотехничког приступа, већ и у дијелу комплетности, логичности и оправданости конкретних регулаторних рјешења, и то како у погледу поља примјене, тако и у погледу бројних аспеката самог режима одговорности бродара за терет. Наравно, то је дијелом условљено и околношћу да је основни текст Бриселске конвенције о теретници старији више од пола вијека у односу на Хамбуршка правила, те околношћу да је развој поморског превоза робе у том периоду доживио огромне промјене. Но, без обзира на истакнуто, Бриселска конвенција

---

неспорно снажи доказна вриједност теретнице као исправе поморског превоза, па се и у том смислу Хамбуршка правила могу сматрати ефикаснијим регулаторним инструментом. Но, треба признати да је суштински садржина теретнице данас стандардизована до нивоа који ову разлику у регулаторном приступу у битном релативизује.

46 Хамбуршка правила, чл. 16, ст. 1 и 2.

о теретници је, што из историјских, што из политичких разлога, још увијек „популарнији“ регулаторни оквир, који на један или други начин имплементира стотињак националних правних система. Одатле се још увијек поставља питање: како превазићи актуелно стање?

Одговор на горе постављено питање је све само не једноставан. Ипак, чини се како је начин на којем се том проблему пришло у међународној заједници – изради нове, треће конвенције која уређује углавном исту материју – у начелу исправан приступ и логичан покушај превазилажења старих антагонизма између „присталица“ два регулаторна режима. Да ли је, пак, сама конкретизација тог модела оличена у већ помињаним Ротердамским правилима исправна једнако је значајано и још сложеније питање.

Већ уводном дијелу истакли смо да циљ овог рада није детаљна анализа Ротердамских правила. Стога ћемо се на овом мјесто укратко осврнути на њихове најбитније карактеристика у контексту горе представљених поређења и закључака о два важећа регулаторна оквира.

Вјероватно најпознатија, али и најконтроверзнија новина коју су редактори Ротердамских правила покушали увести у међународни транспорт роба јесте предложено ширење опсега примјене. Наиме, овом конвенцијом је период примјене утврђеног режима одговорности (уговорног) превозиоца за терет „овичен“ почетном радњом преузимања терета од стране бродара и предајом истог овлашћеном примаоцу у уговореној дестинацији као завршним чином, при чему се локације преузимања робе и њене предаје не морају нужно поклапати са луком укрцаја и луком искрцаја као почетне и крајње тачке пловидбеног подухвата, тј. поморског сегмента уговореног превозног пута. При томе, услов да Ротердамска правила буду примијењена на сет конкретних правних (уговорних) односа је да уговорене луке укрцаја и искрцаја буду у различитим државама, баш као и уговорена мјеста преузимања и испоруке робе, те да барем једна од четири наведене локације буде на територији под јурисдикцијом неке од држава чланица Конвенције.<sup>47</sup>

Горе описано регулаторно рјешење је наизглед директан покушај да се попуни празнина која деценијама опстаје дијелом и као резултат досадашњих неуспјелих напора на плану јединственог уређења тзв.

47 Ротердамска правила, чл. 5, ст. 1. С обзиром да нам је у фокусу продужење периода примјене уређеног режима одговорности бродара, иако постоје одређене разлике у односу на стандарде из двије важеће конвенције, на овом мјесту нећемо улазити у детаљнију елаборацију изузетака од примјене, тј. конкретних уговора о превозу робе на које се нова конвенција не би примјењивала у случају да ступи на снагу (чл. 5 ст. 1). Више вид. Владимир Савковић, „Режим одговорности бродара за губитак, оштећење или кашњење у испоруци робе у Конвенцији Уједињених нација о међународном превозу робе у цјелини или дјелимично морским путем“, *Право и привреда*, бр. 1–3/2011, 52–66.



„мултимодалног“ превоза, који су предузимани такође под окриљем Уједињених нација.<sup>48</sup> На другој страни, пак, треба имати у виду да се предност у погледу примјене на копнени и ваздушни сегмент јединственог превозног пута Ротердамским правилима даје управо оним конвенцијама које већ уређују те области превоза, наравно, када је одредбама о домену примјене тих конвенција предвиђена примјена њима установљеног режима одговорности превозника у ваздушном, друмском или жељезничком саобраћају.<sup>49</sup> Но, то очигледно није било довољно да ублажи спорадичне критике, тј. незадовољство изражено у ставовима како се овом конвенцијом непотребно компликују правни односи код мултимодалног превоза и режим одговорности иницијално прилагођен транспорту робе воденим путем на мала врата уводи и у друге гране превоза.<sup>50</sup> Нама се пак, чини да таквим критикама у савременим условима пословања, укључујући доступност правне заштите и релевантних информација уопште, нема превише мјеста. Тим прије што су Ротердамским правилима направљена јасна разграничења која углавном не остављају простора за различита тумачења и недоумице у погледу мјеродавног права за конкретни правни однос.

У погледу режима одговорности превозиоца за терет, Ротердамска правила чине такође значајан искорак, прецизирајући читав низ стандарда преузетих из актуелних регулаторних режима и уводећи неке нове појмове управо у том циљу. Тако је Ротердамским правилима, за разлику од важећих регулаторних режима, изричито предвиђено да се почетни терет доказивања налази на оштећеном лицу, што је коректно рјешење са становишта наручиоца превоза као уговорне стране, јер је изричито прописано и то да је довољно да оштећено лице докаже да је штета настала у току периода одговорности превозица за терет да би се тај терет доказивања пребацио са оштећеног на превозиоца.<sup>51</sup> Такође, Ротердамским правилима се уводи и нови појам „оператера на мору“ (енг. *maritime performing parties*), чијом је регулаторном разрадом не само знатно проширен круг лица чије услуге превозица користе у извршењу уговорне обавезе превоза и за чије радње одговара,

48 Конвенција Уједињених нација о међународном мултимодалном транспорту роба (енг. *UN Convention on international multimodal transport of goods*), усвојена је у Женеви 1980. године, али још увије није ступила на снагу и мало је вјероватно да ће се то уопште и догодити. Вид. Theodora Nikaki, „Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward“, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 78, 2013, 69–119, 70.

49 Ротердамска правила, чл. 26. и 82.

50 Tomotaka Fujita, „The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications“, *Texas International Law Journal*, vol. 44, 2009, 350–373.

51 Ротердамска правила, чл. 17, ст. 1.

већ је и по први пут успостављен непосредан и неспоран правни основ за постављање тужбеног захтјева за накнаду штете према тим лицима, и то под истим условима (режимом одговорности) под којима бродар одговара за штету.<sup>52</sup>

На другој страни, Ротердамским правилима је „враћен“ широк круг случајева у којима се *de facto* претпоставља да штета није настала кривицом бродара.<sup>53</sup> Ови се посебни основи ослобађања од одговорности у највећој мјери поклапају са већ добро познатим из Бриселске конвенције о теретници – „вриједан“ помена изузетак је навигациона грешка – чиме се потенцијално релаксира позиција бродара у односу на ону утврђену Хамбуршким правилима.

Најзад, уколико и када ступе на снагу, један од највећих искорака Ротердамских правила биће околност да је у самој конвенцији препознат снажан уплив електронско-информационих технологија у правни промет, посебно онај који прати савремени транспорт роба. Наиме, Ротердамским правилима је прилично детаљно и са становишта примјене ефикасно разрађен концепт употребе електронских транспортних документа, прије свих, теретнице. Конкретно, чланом 8. је установљена начелна равноправност електронске и осталих форми у којима се могу наћи транспортне исправе (принцип функционалне еквиваленције форми), што је, разумије се, примарно папирна форма, иако се иста изричито не помиње у тексту конвенције. Уз то, чланом 9. Ротердамских правила којим су утврђени основни, *de facto* технички услови који морају бити задовољени приликом издавања и употребе електронских транспортних документа како би се правни промет могао несметно одвијати на тај начин, афирмисан је и принцип технолошке недискриминације. Наиме, свјесни динамике којом се данас развијају постојеће и креирају нове електронско-информационе технологије, редактори конвенције избјегли су посредно фаворизовање актуелних технологија, стриктно инсистирајући на крајњим ефекатима чије постизање у погледу заштите вјеродостојности документа и приватности комуникације мора бити обезбијеђено било којом примијењеном технологијом.

На другој страни, међутим, иако су на поменутом плану Ротердамска правила значајно „искорачила“ у односу на важеће регулаторне оквире, остало је нејасно због чега се изричито инсистира на претходном пристанку лица која користе електронске транспортне исправе као услови за њихову закониту примјену?<sup>54</sup> Као један од логичних одговора

52 Ротердамска правила, чл. 17, ст. 1.

53 Под условом да бродар „докаже да је један или више од тих догађаја допринио настанку штете“ (чл. 17 ст. 3), што ће се у пракси, сматрамо, *de facto* претпостављати.

54 Ротердамска правила, чл. 8, ст. 1.

на ову дилему, намеће се закључак да ни сами редактори конвенције нијесу до краја вјеровали у исправност једнаког третмана електронске форме транспортних исправа. Но, што год да је разлог, чини се неспорним како је додатни елеменат правне неизвјесности у овом контексту чињеница да конвенцијом није уређен начин давања поменутог пристанка.<sup>55</sup>

На крају, десет година након њиховог усвајања, судбина Ротердамских правила и даље је врло неизвјесна. При томе, амбицизон приступ при њиховој изради – који се огледа у условном ширењу поља примјене конвенције на превознике у другим гранама саобраћаја – могао би се на крају показати као највећа препрека њиховом ступању на снагу. Ипак, сам концепт превазилажења не само антагонизама између присталица важећих регулаторних режима, већ и недостатака обије те конвенције путем увођења трећег, новог регулаторног инструмента чини се оправданим. Тим прије што је видљиво и без претјерано детаљне анализе да је у конкретном случају ријеч о сету регулаторних рјешења која су у највећем дијелу савременија и укупно гледано квалитетнија од двије важеће конвенције, посебно оне чија је примјена још увијек распрострањенија.

---

55 Више о предностима и недостацима примјене електронске теретнице вид. Vladimir Savković, „Towards Broader Use of Electronic Bills of Lading in International Transport Of Goods: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2009) – A New Incentive or an Obstacle?“, *SEE Law Journal*, vol. 1(1), 2014, 85–95, 91; Manuel Alba, „Electronic Commerce Provisions in the UNCITRAL Convention on Contracts for the carriage of Goods Wholly or Partly by the Sea“, *Texas International Law Journal*, vol. 44, 2009, 387–416; Marek Dubovec, „The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral“, *Arizona Journal of International & Comparative Law*, vol. 23(2), 2006, 437–466.

**Vladimir SAVKOVIĆ, PhD**  
**Professor at University of Montenegro, Faculty of Law**

## **ON THE OCCASION OF 50<sup>TH</sup> ANNIVERSARY OF THE HAGUE-VISBY RULES AND 40<sup>TH</sup> ANNIVERSARY OF THE HAMBURG RULES – IS THERE ANY HOPE FOR UNIFICATION OF THE REGULATORY FRAMEWORK OF INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS BY SEA?**

### **Summary**

*Year 2018 marks the 50<sup>th</sup> anniversary of the Hague-Visby Rules and 40<sup>th</sup> anniversary of the Hamburg Rules, which are both contemporary international legal instruments regulating interenational transport of goods by sea. Bearing in mind these aniversaries, the aim of this article was to conduct simulataneous analyses of major differentiating regulatory solutions of the two legal instruments, as well as to establish and underline such differencies. The ultimate purpose of the said analyses, however; was to establish i.e. detect opportunities for overcoming the established differencies, which should ideally lead to eliminating the accompanying legal uncertainty. Exactly in this context, in the final part of the article, the current concept promoted by international community with regard to resolving these “difficulties” is briefly reviewed. More particularly, some of the key features of the so-calleed “Rotterdam Rules” were underlined and commented in relation to analyses presented in the main, i.e. second part of the article.*

**Key words:** *Hague rules, Hague-Visbey rules, Hamburg rules, Rotterdam rules, scope of appliacation, liability of the carrier, transport documents.*