

UDK: 347.79 (497.6)
izvorni znanstveni rad
primljen 26. studenoga 2001.

Dr. sc. Dragan Bolanča,
izvanredni profesor Pravnog fakulteta u Splitu

POMORSKO ZAKONODAVSTVO BOSNE I HERCEGOVINE I PROBLEMATIKA MEĐUNARODNE REGULATIVE PRIJEVOZA STVARI MOREM

Činjenica je da danas postoji više međunarodnih sustava pravila koja reguliraju odgovornost brodarka za pomorski prijevoz robe. Naime, neke su države vezane Haaško-Visbyjskim (ili samo Haaškim ili Visbyjskim) pravilima, a i o Protokolu iz 1979. također valja voditi računa, dok su druge spremne primjenjivati Hamburška pravila, ili druge kombinacije s Haaško-Visbyjskim pravilima. Normalno, takva situacija ne pridonosi ujednačavanju pomorskog prava na području prijevoza stvari. Stoga se postavlja dvojba: koja međunarodna pravila trenutno najbolje odgovaraju interesima Bosne i Hercegovine? U ovom se radu nastoji riješiti to pitanjem analiziranjem mnogobrojnih komparativnih rješenja.

1. UVOD

Na polju međunarodnog prijevoza stvari postoji više unifikacijskih instrumenata. U Bruxellesu je 1924. godine donesena Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (*alias Haaška pravila*).¹ Tu konvenciju (koja je doživjela gotovo univerzalnu primjenu) trebalo je osuvremeniti, pa se 1968. godine pojavio Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (*alias Visbyjska pravila*).² Konačno, u ožujku 1978. godine usvojen je na Diplomatskoj konferenciji u Hamburgu tekst Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (*alias Hamburška pravila*).³ Inače, spominjemo i Protokol o izmjenama Haaških i Visbyjskih pravila, 1979. tzv. SDR Protokol, koji uvodi obračunsku jedinicu "Posebno pravo vučenja", "Special Drawing Right"- kratica SDR.⁴ U gospodarsko-prometnom značenju Haaško-Visbyjska pravila su u prednosti. Skromni su kapaciteti trgovačkih

¹ Tekst konvencije na hrvatskom jeziku vidi: I. Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split 1986, str. 19 - 27.

² Isto, str. 102 - 107.

³ Tekst konvencije na hrvatskom jeziku vidi: I. Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split 1995, str. 379 - 394.

⁴ Isto, str. 394 - 397.

mornarica država koje bi primjenjivale *Hamburška pravila*.⁵ Brodovlasnici su također protiv *Hamburških pravila*.⁶ Ipak, sama činjenica supostojanja dvaju međunarodnih instrumenata u istom području pravnih odnosa (prijevoz stvari morem) otvara konkretne probleme primjene mjerodavne konvencije, u kombinaciji čak osam mogućih pravnih područja,⁷ što zahtijeva nužnu međunarodnu suradnju u praktičnoj provedbi.

Stanoviti utjecaj *Haaško-Visbyjskih pravila* (uključujući i Protokol iz 1979.) na *Hamburška pravila* je očit.⁸ Dugogodišnja uspješna primjena *Haaško-Visbyjskih pravila*, afirmirana i sudskom praksom, morala je nužno utjecati i na određena rješenja u *Hamburškim pravilima*. U (budućoj) supostojećoj primjeni obiju konvencija mogu se očekivati sukladna tumačenja istih ili srodnih instituta. Ipak, u onom dijelu – u kojem *Hamburška pravila* donose nova rješenja ili u regulaciji znatno odstupaju od dosadašnjih stajališta – *Haaško-Visbyjska pravila* ne mogu utjecati. Nasuprot, nije zamislivo da bi *Hamburška pravila*, kao međunarodni instrument koji je kasnije izglasovan, imala bilo kakvu snagu djelovanja na *Haaško-Visbyjska pravila* (uz napomenu da su *Hamburška pravila* izrazito utjecala na Konvenciju Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.).⁹ Ipak, u spomenutoj (budućoj) usporednoj primjeni jednih i drugih pravila nije isključeno da bi u uređenju odnosa s istim ili sličnim izričajima u tekstu, u sustavu *Hamburških pravila* moglo biti suvremenih tumačenja u sudskoj praksi. Međutim, ne može se zaobići realna situacija u primjeni s različitim sustavima odgovornosti. Ta činjenica stvara nesigurnost i pravnu zbrku, što ne pridonosi ujedinjavanju pomorskog prava na području prijevoza stvari. Dvojbeno je bi li i nova kompromisna konvencija bila prihvaćena od respektabilnog broja država.

2. OSVRT NA USPOREDNU LEGISLATIVU

Velika Britanija je donijela svoj Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act - COGSA*) 1924. godine, koji je u osnovi identičan s *Haaškim pravilima*.¹⁰ Na temelju COGSA iz 1971. godine prihvaćena su *Visbyjska pravila*,¹¹

⁵ F. Berlingieri, *Conclusion-Coexistence entre la Convention du Bruxelles et la Convention de Hamburg*, Il diritto marittimo, Genova, sv. II., 1993, str. 352.

⁶ D. Kimball, *Shipowner's Liability and the Proposed revision of the Hague Rules*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1975., str. 251.

⁷ Vidi I. Grabovac – D. Bolanča, *Splitski brodari kao značajni poduzetnici u prijevozu stvari i problematika međunarodne regulative*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 33, 3-4 (43-44), 1996., str. 282-283.

⁸ Detaljnu analizu vidi u I. Grabovac – D. Bolanča, *Prijevoz stvari morem - problematika ujedinjavanja*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, god. 34, 1-4 (145-148), 1995, str. 39-49; I. Grabovac – D. Bolanča, *Kako zaustaviti pravnu neujednačenost u međunarodnom prijevozu stvari morem*, Pomorski zbornik, Rijeka, god. 33, 1995, str. 93-104.

⁹ D. Bolanča, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Split 1996, str. 164 - 166.

¹⁰ Zanimljivo je da je britanski COGSA donesen 1. kolovoza 1924. godine tj. prije usvajanja *Haaških pravila* (25. kolovoza 1924.). Premda je Velika Britanija ratificirala *Haaška pravila* 2. srpnja 1930. godine, ona nikada nisu dobila snagu zakona - vidi S. Mankabady, *Interpretation of the Hague Rules*, Loyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, London, August, 1974, str. 125.

¹¹ *Visbyjska pravila* su stupila na snagu 1. listopada 1976. godine - pobježe D.G. Powles, *The Carriage of Goods by Sea Act 1971*, Journal of Business Law, London, April, 1978, str. 141-146.

dok je 1992. godine donesena i druga izmjena COGSA koja se odnosi na *The Bill of Lading Act iz 1855*.¹² Godine 1981. u britansko zakonodavstvo uključen je i SDR Protokol iz 1979. donošenjem *Merchant Shipping Acta*.¹³ Velika Britanija nije potpisala *Hamburška pravila*, iako je u početku bila njihov pristaša, ali je pod pritiskom svojih brodara promijenila mišljenje.¹⁴

U *Sjedinjenim Američkim Državama* još je uvijek na snazi neizmijenjeni *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) iz 1936. godine,¹⁵ jer SAD nisu prihvatile ni *Visbyjska*,¹⁶ ni *Hamburška pravila* (iako su ih potpisale). Spekter različitih teorijskih mišljenja kreće se od nužne ratifikacije nove moderne konvencije (*Hamburških pravila*),¹⁷ preko preuzimanja *Visbyjskih pravila* uz čekanje na reakciju važnih američkih trgovačkih partnera na *Hamburška pravila*,¹⁸ do onih najčešćih, da američkoj pomorskoj industriji najviše odgovara kombinacija *Haaško - Visbyjskih i Hamburških pravila*.¹⁹ Taj *status quo* pokušava izmijeniti Radna skupina za prijevoz stvari (*Committee on the Carriage of Goods*) Američkog udruženja za pomorsko pravo (*U.S. Maritime Law Association*) koja je od 1993. do 1996. pripremila nacrt izmijenjenog COGSA - U.S. MLA COGSA '96. Tekst nacrta iz 1996. godine promijenio je više od 50% teksta COGSA 1936.²⁰ Posebni pododbori Senata SAD²¹ taj su tekst u potpunosti ponovno izmijenili i predložili javnosti tzv. *Senate COGSA '99*. Novi nacrt se po svojoj strukturi, obilježavanju i rješenjima smatra neprihvatljivim za međunarodnu uporabu, jer je bitno različit od bilo kojeg zakona u svijetu, a posebno su neuobičajena njegova rješenja o obveznoj primjeni američkog *Bills of Lading Acta* i američke judikature (arbitraže) bez obzira tko su ugovorne stranke i bez obzira gdje je teretnica izdana.²²

¹² Tako T. Howard, *The Carriage of Goods by Sea Act 1992*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1993., str. 181 -190.

¹³ B. Reynolds, *Further Thoughts on the Carriage of Goods by Sea Act 1992*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1994, str. 143 -152.

¹⁴ Tako T. Busch, *Hamburg Rules*, Prawo Morskie, Gdansk, 5, 1991, str. 91.

¹⁵ COGSA se temelji na *Haaškim pravilima* koja su stupila na snagu 29. srpnja 1937. godine - vidi M.F. Sturley, *The History of the Hague Rules and the United States Carriage of Goods by Sea Act*, Il diritto marittimo, Genova, sv. I, 1991, str. 45; J. C. Sweeney, *The Prism of COGSA*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 4, 1999, str. 543 - 594.

¹⁶ A. I. Mendelsohn, *Why the U.S. Did Not Ratify the Visby Amendments*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1992, str. 52 - 53.

¹⁷ D. A. Werth, *The Hamburg Rules revisited - A Look at U. S. Options*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1991, str. 80.

¹⁸ J. C. Moore, *The Hamburg Rules*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1978, str. 11.

¹⁹ G. F. Chandler, *After Reaching a Century of the Harter Act - Where Should We Go From Here*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1993, str. 47, Mendelshon, *Isto*, str. 53.

²⁰ W. Tetley, *The Proposed New United States Senate COGSA. The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 4, 1999, str. 604.

²¹ U pitanju su Senate's Sub-committee on Surface Transportation and Merchant Marine i Sub-committee of the Senate Committee on Commerce, Science and Transportation - *Isto*, str. 597.

²² *Ibid*, str. 604 -605.

Kanađski Carriage of Goods by Water Act iz 1936. godine temeljio se na *Haaškim pravilima*, ali 6. svibnja 1993. godine ta su pravila opozvana i zamijenjena *Haaško - Visbyjskim pravilima* (Part I), iako Kanada nije ratificirala *Visbyjska pravila*.²³ Međutim, zakonodavcu je ostavljena mogućnost da, prema okolnostima, u budućnosti ta nova pravila zamijeni *Hamburškim pravilima* (Part II), premda ih Kanada nije potpisala.²⁴

Australski Carriage of Goods by Sea Act iz 1924. godine, koji se osniva na *Haaškim pravilima*,²⁵ od 31. listopada 1991. godine zamijenjen je *Haaško - Visbyjskim pravilima* i Protokolom iz 1979. (*COGSA 1991*).²⁶ Nadalje, ujedno je bila donesena odluka da se *Hamburška pravila* počnu primjenjivati automatski 1994, ali je taj rok produžen do 1997. godine.²⁷ Ta je odluka povučena novom izmjenom zakona 15. rujna 1997. godine (*Carriage of Goods by Sea Amendment Act 1997*), s ciljem praćenja međunarodne situacije u odnosu na prihvaćanje *Hamburških pravila* (Australija ih nije potpisala).²⁸ Australski zakon je još jednom promijenjen 1. srpnja 1998. godine (*Carriage of Goods by Sea Regulations 1998*), pa možemo kazati da su u Australiji danas na snazi modernizirana *Haaško - Visbyjska pravila*.²⁹

Novi Zeland je 1940. godine donio *Sea Carriage of Goods Act* kojim je recepirao u domaće pravo *Haaška pravila*. Dana 20. prosinca 1994. godine prihvaćaju se *Visbyjska pravila* i opozivaju *Haaška pravila*, te se donosi novi zakon (*Maritime Transport Act*) koji sadrži *Haaška pravila* revidirana *Visbyjskim pravilima* i Protokolom iz 1979 (inače, ova država nije potpisala *Hamburška pravila*).³⁰

Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act*) u *Japanu* je na snazi od 1. siječnja 1958. godine i slijedi rješenja *Haaških pravila* ratificiranih 1. srpnja 1957. godine. Zakonski tekst je promijenjen ratificiranjem *Visbyjskih pravila* 1. ožujka 1993. godine.³¹

²³ Vidi W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science, Trst - Patras, 1998, str. 5.

²⁴ Naime, svake 4. godine u Parlamentu će se odlučivati hoće li se prihvatiti *Hamburška pravila* - pobježe J. B. Woolder - R. F. Southcott, *Canadian Maritime Law Update (1992 - 1993)*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnatti, 3, 1994., str. 423, M. F. Sturley, *Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnatti, 4, 1995, str. 564.

²⁵ Australija je ratificirala *Haaška pravila* 4. srpnja 1955. godine - vidi W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science, Trst - Patras, 1998, str. 5.

²⁶ Australija je stranka *Visbyjskih pravila* od 16. srpnja 1993. - Isto, str. 5.

²⁷ Vidi B. Makins, *The Hamburg Rules: A Casualty?*, Il diritto marittimo, Genova, sv. 3, 1994, str. 645.

²⁸ S. Derrington - M. White, *Canadian Maritime Law Update: 1995 - 1996*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnatti, 3, 1997, str. 454.

²⁹ Tetley, Isto, str. 13 - 14.

³⁰ O tome detaljnije C. C. Nicoll, *Significant Carriage of Goods by Sea Reform in New Zealand*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnatti, 3, 1995, str. 448.

³¹ Vidi Makins, *op. cit.*, str. 645 i Tetley, Isto, str. 6. Napominjemo da taj zakon regulira samo međunarodnu plovidbu, dok se na domaći prijevoz stvari morem primjenjuje japanski Trgovački zakon (knjiga III i IV) - tako A. J. Bolla Jr., *The (Im)Probable Future in Japanese Charter Parties: The Language of Law*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnatti, 1, 1998, str. 115.

Republika Kina donijela je novi Pomorski zakonik koji je stupio na snagu 1. srpnja 1993. godine. Kina nije ratificirala ni *Haaško - Visbyjska*, ni *Hamburška pravila*,³² ali je u tekstu svog zakonika kombinirala rješenja ovih međunarodnih instrumenata, pri čemu je dodala i neka vlastita za koje nema primjera u drugim zakonodavstvima.³³

Pomorsko pravo u **Južnoj Koreji** uređeno je Trgovačkim zakonom iz 1962. godine³⁴ kojemu su uzor *Haaška pravila*. Taj je zakon izmijenjen 1991. godine unošenjem općenito *Visbyjskih pravila* s nekim elementima *Hamburških pravila*, iako oba međunarodna akta nisu još ozakonjena u Južnoj Koreji.³⁵

U **Republici Južnoj Africi** dana 4. srpnja 1986. godine stupio je na snagu Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act*) koji je prihvatio *Haaško - Visbyjska pravila*.³⁶ Od 1. rujna 1997. godine prvobitni tekst je promijenjen novim aktom (*Shipping General Amendment Act 1997*) čime je u južnoafričkom pravu ozakonjen i SDR Protokol iz 1979. godine (ni ova država nije potpisala *Hamburška pravila*).³⁷

Novi pomorski kodeksi **Danske, Finske, Norveške i Švedske** stupili su na snagu 1. listopada 1994. godine. Radi se o državama koje su ratificirale i *Haaška* i *Visbyjska pravila* (uključujući i Protokol iz 1979), dok su potpisale *Hamburška pravila*.³⁸ Revidirano nordijsko zakonodavstvo razuman je i jednostavan pokušaj da se praznine u *Haaško - Visbyjskim pravilima* popune odgovarajućim odredbama *Hamburških pravila*, a rezultat je originalni tekst koji dosljedno povezuje oba unifikacijska instrumenta.³⁹

Ruska Federacija primjenjuje Zakon o trgovačkoj plovidbi (engl. *Merchant Shipping Code*) iz 1968. godine koji je preuzela od bivšeg SSSR-a.⁴⁰ Taj je zakon inspiriran

³² E. J. Broederman n, *China and Admiralty - An Introduction to Chinese Maritime law and U.S. Chinese Shipping Relations*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 3, 1984, str. 434 - 435. Tetley, Isto, str. 5.

³³ Vidi D. Ćorić, *Pomorski zakonik Narodne Republike Kine*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1- 4, 1193, str. 195 - 202, V.P. Ćurčić, *Odgovornost pomorskog vozača za teret de lege ferenda*, Pravo u gospodarstvu, Zagreb, 5, 1997, str. 800 - 802.

³⁴ Tako B.K. Min - J.M. West, *Limitation of Shipowner's Liability under the Commercial code of Korea*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 1, 1985, str. 26.

³⁵ Tetley, Isto, str. 6 i 12.

³⁶ W. A. Ramsden, *Maritime Law in South Africa*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 2, 1989, str. 195. Južna Afrika je opozvala *Haaška pravila*, a prihvatila je *Visbyjska*, iako ih nije ratificirala - Tetley, Isto, str. 5.

³⁷ W. Tetley, *The Proposed New United States Senate COGSA - The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 4, 1999, str. 606.

³⁸ Poblje o tome vidi A. Philip, *Scope of Application, Choice of Law and Jurisdiction in the New Nordic Law of carriage of Goods by Sea*, Il diritto marittimo, Genova, sv. 2, 1996, str. 309 - 310.

³⁹ Opširnije J. Ramberg, *New Scandinavian Maritime Codes*, Il diritto marittimo, Genova, sv. 4, 1994, str. 1223 - 1224, Tetley, Isto, str. 612 - 613.

⁴⁰ Rezolucijom Vrhovnog savjeta Ruske Federacije od 12. prosinca 1991. godine svi zakoni bivšeg SSSR-a koji nisu u suprotnosti s Ustavom Rusije, važe i na području Rusije - tako F. Berlingieri, *The Liability of the Owner for Loss or Damage to the Goods*, Il diritto marittimo, Genova, sv. 2, 1992, str. 1128.

odredbama *Haaških pravila*, iako ih bivša država nije potpisala, dok Rusija nije ratificirala ni *Visbyjska*, ni *Hamburška pravila*.⁴¹

Poljska je ratificirala *Haaška pravila* 4. kolovoza 1937. godine i unijela ih u svoj Pomorski zakon iz 1961. godine.⁴² *Visbyjska pravila* i Protokol iz 1979. inkorporirani su u zakonski tekst 1986. godine, pa današnje poljsko pomorsko pravo čine *Haaško-Visbyjska pravila*, jer Poljska nije prihvatila *Hamburška pravila*.⁴³

Belgijski zakonodavac ozakonio je *Haaška pravila* unoseći ih u svoj Trgovački zakon iz 1928. godine (knjiga II., poglavlje II.) i to na način da je doslovno preuzeti konvencijski tekst uvršten u jedan članak - čl. 91.⁴⁴ Dana 7. rujna 1978. godine Belgija je prihvatila i *Visbyjska pravila*, dok nije potpisnik *Hamburških pravila*.⁴⁵

Njemačka je 1937. godine novelirala 4. knjigu, 4. dio svojega Trgovačkog zakona (*Handelsgesetzbuch* - HGB) iz 1896. godine uključivši u pomorskopravnu materiju *Haaška pravila* (inače ratificirana 1. srpnja 1939.). Njemačka nije ratificirala niti *Visbyjska pravila*, niti Protokol iz 1979, želeći izbjeći bilo kakvu radnju koja bi mogla prejudicirati moguću ratifikaciju *Hamburških pravila*, čiji je potpisnik. Ipak, posebnom reformom pomorskog prava, 1986. godine u HGB su unesena oba još neratificirana međunarodna akta.⁴⁶

Pomorski prijevoz u *Francuskoj* reguliran je Zakonom br. 66 - 420 od 18. lipnja 1966. o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima (*Loi no 66 - 420 du 18 juin 1966 sur les contracts d'affrètement et de transport maritimes*) i istoimenom Uredbom br. 66 - 1078 od 31. prosinca 1966. o brodarskim... (*Decret no 66 - 1078 du 31 decembre 1966 sur les contracts...*) koji zajedno čine jednu kodifikacijsku cjelinu. Ti se akti temelje na *Haaškim pravilima* koje je Francuska ratificirala 4. siječnja 1937. godine. Oni su revidirani u više navrata (1979, 1986. i 1987) na način da su u cijelosti inkorporirana *Visbyjska pravila* (inače ratificirana 10. prosinca 1977) i Protokol iz 1979.⁴⁷ Francuska nije potpisala *Hamburška pravila*, ali prati njihovu sudbinu.⁴⁸

⁴¹ W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science, Trst - Patras, 1998, str. 7.

⁴² Isto, str. 6.

⁴³ Poljska je ozakonila *Visbyjska pravila* 1980. godine, a Protokol iz 1979. prihvatila je 1985. godine - pobježi J. Lopuski, *Pravo Morskie*, tom II, knjiga 1, Branta, 1998, str. 24, 31 i 450 - 451.

⁴⁴ N. A. Yiannopoulos, *Uniform Rules Governing Bills of Lading, The Brussels Convention of 1924. In the Light of National Legislation*, The American Journal of Comparative Law, Baltimore, 4, 1961, str. 380.

⁴⁵ Tetley, Isto, str. 5.

⁴⁶ Pobježi o njemačkom zakonu W. Tetley, *The Proposed New United States Senate COGSA . The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, 4, 1999, str. 608, I. Grabovac, *Nova reforma pomorskog prava u Saveznoj Republici Njemačkoj*, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb, 3 - 4, 1988, str. 360 - 362.

⁴⁷ Detaljnije W. Tetley, *International Carriage of Goods by Sea - Is There Hope of Uniformity?*, Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science, Trst - Patras, 1998, str. 5, I. Grabovac, *Revizija nekih odredaba o teretnici i odgovornosti brodara u prijevozu stvari u Francuskoj*, Adrias, Split, 2, 1988, str. 257.

⁴⁸ Tetley, Isto, str. 5.

Italija uređuje pomorski prijevoz Zakonom o plovidbi (*Codice della navigazione*) iz 1942. godine, koji se oslanja na *Haaška pravila* ratificirana 7. listopada 1938. godine.⁴⁹ Međutim, talijanski je zakonodavac naknadno prihvatio *Visbyjska pravila* i Protokol iz 1979. godine, a oni su stupili na snagu 22. studenog 1985. godine.⁵⁰ Ni Talijani nisu potpisali, niti su pristaše *Hamburških pravila*.⁵¹

Jugoslavija primjenjuje svoj Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi iz 1977. godine koji se osniva na *Haaškim pravilima* (ratificiranim 17. travnja 1959. godine), ali sadrži i neka rješenja *Visbyjskih pravila*, iako ona nisu službeno prihvaćena.⁵² Jugoslavija nije potpisala *Hamburška pravila*.⁵³

Republika Slovenija je stjecanjem neovisnosti dana 25. lipnja 1991. godina preuzela Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi iz 1977. godine bivše Jugoslavije, a od tada se smatra i strankom *Haaških pravila*.⁵⁴ Sloveniju ne obvezuju ni *Visbyjska* (iako se ona nalaze u zakonskom tekstu), ni *Hamburška pravila*.⁵⁵ Slovenski zakonodavac će morati odlučiti hoće li prihvatiti *Haaško - Visbyjska pravila* i Protokol iz 1979. ili *Hamburška pravila*, jer ga na to obvezuje *Rezolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije* iz 1991.⁵⁶ Napominjemo da to još nije učinjeno, iako je u međuvremenu, dana 23. ožujka 2001. godine, stupio na snagu novi *Pomorski zakonik*, koji je napisan u duhu *Haaško - Visbyjskih pravila*.⁵⁷

Bugarska do sada nije članica niti jednog akta na području međunarodnog prijevoza stvari morem, ali je u njezinu Zakonu o pomorskoj plovidbi iz 1970. godine očit utjecaj *Haaških pravila*.⁵⁸

Grčki Zakon o pomorskom privatnom pravu (*Code of Private Maritime Law*) iz 1958. godine slijedio je *Haaška pravila*, iako ih je Grčka ratificirala tek 23. ožujka 1993. godine, kada su prihvaćena i *Visbyjska pravila*, pa su tako danas na snazi *Haaško - Visbyjska pravila*.⁵⁹ Grčka nije potpisnik *Hamburških pravila*.⁶⁰

⁴⁹ Isto, str. 6.

⁵⁰ Tako I. Tullio, *Codice della navigazione*, Milano, 1992, str. 453, R. Clerici, *Sull'entrata in vigore delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico*, Rivista di diritto internazionale privato e processuale, Padova, 1, 1986, str. 21 - 22.

⁵¹ Tetley, Isto, str. 6.

⁵² Č. Pejović, *Identitet prevozioca kod ugovora o tajm čarteru*, Pravni život, Beograd, 11 (tom III, tematski broj Postojeće i buduće pravo), 1996, str. 315 - 338.

⁵³ Tetley, Isto, str. 7.

⁵⁴ Isto, str. 7.

⁵⁵ Poblize M. Pavliha, *Prevozno pravo*, Ljubljana, 2000, str. 97. i 109.

⁵⁶ M. Pavliha, *The Future of Transport Law in Slovenia*, Proceedings, 2nd International Conference On Traffic Science, Trst - Patras, 1998, str. 28 - 29.

⁵⁷ M. Ilešić - M. Pavliha, *Pomorski zakonik (PZ) z uvodnimi pojasnili in stvarnim kazalom*, Ljubljana, 2001, str. 46.

⁵⁸ Poblize S. Stalev, *Pomorsko trgovačko pravo*, Sofija, 1991, str. 141, M. Marinov, *Bulgaria, Conflict of Maritime Laws* (dio u knjizi W. Tetley, *International Conflicts of Laws - Common, Civil and Maritime*), Montreal, 1994, str. 882.

⁵⁹ P. Avrameas, *Greece, Conflict of Maritime Laws* (dio u knjizi W. Tetley, *International Conflicts of Laws - Common, Civil and Maritime*), Montreal, 1994, str. 919.

⁶⁰ Tetley, Isto, str. 6.

3. ZAKLJUČAK

Većina analiziranih inozemnih legislativa svojim rješenjima potvrđuju mišljenje da valja pričekati s ratifikacijom *Hamburških pravila*. U današnjoj konstelaciji pomorsko gospodarskih i političkih odnosa većini država još odgovaraju *Haaško-Visbyjska pravila*. Isti se zaključak odnosi i na Republiku Hrvatsku, što se potvrdilo i ratifikacijom tih pravila (zajedno s Protokolom iz 1979. godine), pa tekst hrvatskoga Pomorskog zakonika u tom dijelu za sada ne bi trebalo mijenjati.⁶¹ Za razliku od Republike Hrvatske, Bosna i Hercegovina nije država brodarka, već korisnika prijevoza (vlasnika tereta). U toj je državi još uvijek na snazi kao osnovni pomorskopравни akt Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi iz bivše SFRJ preuzet *Uredbom sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona, koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni* ("Službeni list Republike Bosne i Hercegovine" br. 2/1992 i 13/1994).⁶² To znači da bosanskohercegovačko pomorsko zakonodavstvo u pogledu međunarodnog prijevoza stvari morem prvenstveno slijedi *Haaška pravila* s nekim primjesama *Visbyjskih pravila* (iako nisu ratificirana). A ta pravila nesumnjivo nisu u interesu Bosne i Hercegovine, jer prvenstveno štite brodarku. Kakav je izlaz u aktualnoj situaciji nužne potrebe revizije postojećih propisa? Mislimo da Bosna i Hercegovina kao obalna država (ali ne i pomorska)⁶³ mora i dalje čekati konačno rješenje mnogobrojnih dvojbi oko pitanja unificiranosti prijevoza stvari morem. A to znači prihvaćanje ili postojećih *Hamburških pravila* ili nekoga novog međunarodnog akta.

THE MARITIME LAW OF BOSNIA AND HERZEGOVINA AND THE PROBLEM OF THE INTERNATIONAL REGULATION OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Summary

The fact that today exist several international systems which regulate the liability of shipowner for carriage of goods by sea. Some states are bound by the Hague-Visby Rules (or, either the Hague or the Visby Rules, the Protocol 1979 must be taken into consideration, too), and the other states are ready to apply the Hamburg Rules, or other combination with the Hague-Visby Rules. Certainly, such situation does not contribute to the unification of maritime law in the field of carriage of goods. The author put a question which is the best solution for interest of Bosnia and Herzegovina? He try to answer with analysing many various comparatively legal solutions.

⁶¹ I. Grabovac - D. Bolanča, *Prijevoz robe morem - problematika ujednačavanja*, Usporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1 - 4, 1995, str. 47. Inače, Čurčić smatra da Pomorski zakonik treba mijenjati, te predlaže i obrazlaže te promjene smatrajući da su one u skladu s osnovnim smjernicama razvoja u drugim zemljama i na međunarodnoj razini - vidi detaljnije *op. nav.*, str. 812 - 828.

⁶² I. Grabovac, *Opće poredbene naznake Pomorskog zakonika Republike Hrvatske i Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Bosne i Hercegovine*, Gaudeamus, Mostar, 3-4, 2000, str. 99.

⁶³ O potrebi i značenju razlikovanja pojmova "pomorska država" i "obalna država" vidi: V. Ibler, *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, 2001, str. 9.