

# UREĐENJE SUDSKE NADLEŽNOSTI U KONVENCIJI O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU ROBE U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO MOREM IZ 2009.

Prof. dr. sc. Jasenko Marin \*

UDK: 347.795.3:341.98

341.225.5

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: listopad 2011.

*Najnoviji međunarodni ugovor koji uređuje prijevoz robe jest Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem iz 2009. Ta Konvencija, poznata pod nazivom Rotterdamska pravila, sadržava, među ostalim, i odredbe o sudskoj nadležnosti za odlučivanje u postupcima protiv prijevoznika i pomorskog izvršitelja za naknadu štete nastale tijekom prijevoza robe. Riječ je o iznimno važnom pitanju za međunarodni prijevoz i međunarodnu trgovinu uopće, o čemu svjedoči i činjenica da je upravo u pogledu odredaba o sudskoj nadležnosti bilo ponajviše prijepora tijekom stručnog rada na izradi konačnog teksta Rotterdamskih pravila. U ovome radu te se odredbe kritički analiziraju i uspoređuju s uređenjem istog pitanja u pravu Europske unije (osobito Uredbom 44/2001), kao i s općeprihvaćenim rješenjima sadržanima u formularnim ugovorima o prijevozu robe morem. U zaključku se daje ocjena uspjelosti uređenja pitanja sudske nadležnosti u Rotterdamskim pravilima te iznosi stajalište o utjecaju sadržaja tih odredaba na odluku pojedinih država da postanu stranka toga međunarodnog ugovora.*

*Ključne riječi: ugovor o prijevozu robe morem, Rotterdamska pravila, sudska nadležnost*

---

\* Dr. sc. Jasenko Marin, profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

## I. UVOD - O MEĐUNARODNOM UJEDNAČAVANJU PRAVA PRIJEVOZA ROBE MOREM

Pomorski prijevoz iznimno je važan segment međunarodne trgovine. Približno 80 % međunarodne robne razmjene obavlja se morskim putem. Imajući u vidu izraziti globalni karakter pomorskog prijevoza, njegovo uspješno jedinstveno međunarodno pravno uređenje nameće se kao imperativ.

Još od kraja 19. stoljeća, pod okriljima različitih relevantnih međunarodnih organizacija<sup>1</sup>, bilo je nekoliko pokušaja međunarodnog ujednačavanja (unificiranja) pravnog uređenja ugovora o prijevozu robe morem. To je vrlo težak zadatak jer je potrebno u najvećoj mogućoj mjeri približiti različita rješenja nacionalnih zakonodavstava u pogledu uređenja niza pitanja koja se neizostavno javljaju pri sklapanju i izvršavanju toga ugovora. Različita rješenja nacionalnih zakonodavstava rezultat su činjenice da su pojedine zemlje svojim pravnim normama zaštitile položaj vlastitih prijevoznika, dok su druge zaštitile položaj krcatelja, nametnuvši prijevoznicima strožu odgovornost. Radi postizanja kompromisnih rješenja doneseno je nekoliko međunarodnih ugovora - konvencija i protokola pomorskog prava - kojima se to pokušalo ostvariti s više ili manje uspjeha. Tako je 1924. godine donesena Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila), koja je do sada dva puta bila izmijenjena i dopunjena - Protokolom iz 1968. (Visbyska pravila, koja se zajedno s tekstom Haaških pravila nazivaju Haaško-visbyska pravila), a zatim i Protokolom iz 1979. (tzv. SDR protokol).<sup>2</sup> U određenom krugu država koje bismo mogle okarakterizirati kao "državama ukrcaja tereta" (za razliku od "država prijevoznika") rješenja Haaško-visbyskih pravila ocijenjena su kao odviše naklonjena pomorskim prijevoznicima, pa se, nakon gotovo dva-

---

<sup>1</sup> U te organizacije možemo ubrojiti Međunarodni pomorski odbor (CMI), Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO), Komisiju Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo (UNCITRAL), Međunarodni institut za ujednačavanje privatnog prava (UNIDROIT) te Konferenciju Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD). Zanimljivo je napomenuti da su prve model-teretnice koje su se koristile u međunarodnome prijevozu robe morem nastale pod okriljem Udruženja za međunarodno pravo (ILA).

<sup>2</sup> Republika Hrvatska obvezana je Haaškim pravilima (Službeni list SFRJ, Dodatak - Međunarodni ugovori, br. 7/1959), Protokolom iz 1968. i Protokolom iz 1979. (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 3/1995, 3/1999). Iako se potonja dva Protokola odnose na Haaška pravila, države mogu biti stranke samo Haaških pravila, ili samo Haaško-visbyskih pravila, ili pak svih navedenih međunarodnih ugovora.

deset godina rada, 1978. godine usvojila Konvencija o prijevozu robe morem (Hamburška pravila).<sup>3</sup>

Unatoč opisanim naporima i usvojenim međunarodnim ugovorima, zadovoljavajući stupanj unifikacije nije postignut. Štoviše, s razvitkom multimodalnog (mješovitog) prijevoza, kod kojeg se prijevoz odvija uz korištenje najmanje prijevoznih sredstava iz najmanje dviju grana prijevoza, javila se i potreba uređenja takve vrste prijevoza. Drugim riječima, razvitak usluge prijevoza nametnuo je potrebu pravnog uređenja tzv. prijevoza od vrata do vrata (eng. *door to door carriage*).<sup>4</sup>

Iz tih razloga pristupilo se izradi novoga međunarodnoga ugovora - Konvencije o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem. Nakon gotovo dvanaest godina neslužbenih konzultacija relevantnih međunarodnih udruga i tijela te predanog rada međunarodnih stručnih skupina koje je osnovao CMI i UNCITRAL, Opća skupština usvojila je 11. studenog 2008. konačan tekst Konvencije. Ona je otvorena za potpisivanje 23. rujna 2009. godine u Rotterdamu, i, sukladno prikladno usvojenoj rezoluciji, poznata je pod nazivom "Rotterdamska pravila".<sup>5</sup> Ako i kada stupe na snagu, Rotterdamska pravila primjenjivat će se ne samo na međunarodni pomorski prijevoz nego i na multimodalni međunarodni prijevoz ako on uključuje etapu prijevoza morem.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Hamburška pravila stupila su na snagu 1992. godine i obvezuju 34 države, među kojima nije Republika Hrvatska, [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) (12. siječnja 2010.).

<sup>4</sup> Međunarodni prijevoz bio je također predmetom neuspjele unifikacije - Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980., rađena po uzoru na Hamburška pravila, zbog nedovoljnog broja ratifikacija nikad nije stupila na snagu.

<sup>5</sup> Cjeloviti tekst Rezolucije i Rotterdamskih pravila dostupan je na adresi <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20OCMI.pdf> (12. siječnja 2010.). Rotterdamska pravila stupit će na snagu prvoga dana mjeseca koji slijedi nakon proteka jedne godine od polaganja dvadesete isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu (čl. 94. Rotterdamskih pravila).

<sup>6</sup> Prema čl. 5. Rotterdamskih pravila ona se načelno primjenjuju na ugovore o prijevozu kod kojih je mjesto primitka i mjesto isporuke robe u različitim državama, i luka ukrcaja robe radi pomorskog prijevoza te luka iskrcaja u različitim su državama (tzv. "dvostruka međunarodnost"), uz uvjet da se, prema ugovoru o prijevozu, bar jedno od sljedećih mjesta nalazi u državi ugovornici Rotterdamskih pravila: mjesto primitka tereta, luka ukrcaja, mjesto isporuke ili luka iskrcaja. Za primjenu Rotterdamskih pravila irelevantno

Jedno od pitanja koje uređuju Rotterdamska pravila jest i pitanje određivanja nadležnog suda za rješavanje sporova koji proisteknu iz ugovora o prijevozu.<sup>7</sup> Ugovor o pomorskom prijevozu često uključuje niz međunarodnih elemenata. Primjerice, taj ugovor može biti sklopljen u Singapuru radi prijevoza robe od Kine do SAD-a, između nizozemskog prijevoznika i španjolskog krcatelja, najprije na brodu pod zastavom Bahama da bi se zatim prijevoz na temelju istog ugovora nastavio kamionom do odredišta u unutrašnjosti SAD-a.<sup>8</sup> Mnogobrojnost i složenost obveza ugovornih strana otvara mogućnost pojave sporova iz ugovora. U tom kontekstu, pitanje nadležnog suda za rješavanje sporova od velike je važnosti s obzirom na to da često može postojati više sudova koji bi mogli biti nadležni. Svaka će ugovorna strana nastojati ishoditi nadležnost suda koji je za nju najpovoljniji. Primjerice, visina ograničenja prijevoznikove odgovornosti za štetu na teretu danas nije jednaka prema pravima različitih država, kao ni zastarni rokovi za podnošenje tužbe i sl. Određeni sud (u usporedbi s drugim potencijalno nadležnim sudom) može imati za neku stranku povoljnije postupovne odredbe, osobito u pogledu dokazivanja, a može određivati viši ili niži iznos naknade troškova postupka. Nadalje, stranke moraju pri izboru suda pred kojim će pokrenuti spor uzeti u obzir i sredstva osiguranja namirenja tražbina koje konkretni sud odobrava, a često i brzinu samog postupka.

Dakle, za uspjeh u sporu iz ugovora o prijevozu robe morem od odlučnog je značenja početi odgovarajući postupak pred nadležnim sudom unutar zastarnih rokova. Upravo činjenica međunarodnosti pomorskog prijevoza otvara mogućnost međunarodne konkurencije sudske nadležnosti, dakle situacije da

---

je pitanje državne pripadnosti broda, prijevoznika, izvršitelja prijevoza, krcatelja, primatelja ili drugih zainteresiranih osoba. Članci 6. i 7. Rotterdamskih pravila određuju iznimke od navedenog pravila polja primjene iz čl. 5. Važno je imati na umu da čl. 1., t. 1. Rotterdamskih pravila definira ugovor o prijevozu kao ugovor prema kojem se prijevoznik, uz naplatu prevoznine, obvezuje prevesti robu iz jednog mjesto u drugo. Ugovor mora predviđati prijevoz morem, a može predviđati i prijevoz drugim transportnim sredstvima kao dodatak pomorskom prijevozu (tada je riječ o multimodalnom prijevozu).

<sup>7</sup> Za potrebe ovog rada termin nadležnost odnosi se na međunarodnu nadležnost suda neke države da rješava spor iz ugovora o prijevozu robe morem. Valja istaknuti da Rotterdamska pravila donose niz drugih novina u odnosu na rješenja Haaško-visbyskih i Hamburških pravila. Njihovo proučavanje izvan je okvira ovoga rada. Za sažeti pregled odredaba Rotterdamskih pravila vidi Baughen, Simon, *Shipping Law*, fourth edition, Routledge-Cavendish, London and New York, 2009., str. 150 - 178.

<sup>8</sup> Osoba koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu zove se krcatelj, čl. 1., t. 8. Rotterdamskih pravila.

sudovi u bar dvije države, primjenom odgovarajućih pravnih izvora, mogu biti nadležni rješavati spor iz ugovora o prijevozu. Neki od tih sudova mogu primjenjivati pravo povoljnije za tužitelja, a drugi za tuženika. To je glavni razlog česte pojave “utrke za nadležnošću” ili “kupovine nadležnosti”, odnosno tzv. *forum shoppinga* u pomorskim sporovima.<sup>9</sup>

S druge strane, za same stranke ugovora o prijevozu saznanje o tome koji će sud biti nadležan za eventualne sporove pridonosi pravnoj sigurnosti i znači prilično visok stupanj predvidljivosti u pogledu obilježja postupka, a često i u pogledu samog ishoda spora, imajući u vidu primjenljive propise i raniju sudsku praksu konkretnog suda u sličnim sporovima.<sup>10</sup>

Cilj je ovog rada proučiti kako su Rotterdamska pravila odgovorila izazovu uređenja materije nadležnog suda za sporove iz ugovora o prijevozu robe, odgovoriti na pitanje znače li te odredbe napredak u odnosu na postojeća rješenja koja se primjenjuju u praksi te hoće li (i u kojoj mjeri) te odredbe imati utjecaja na uspješnost toga unifikacijskog instrumenta.

Budući da ugovori o prijevozu stvari morem redovito sadržavaju klauzule o sudskoj nadležnosti, prije analize relevantnih odredaba Rotterdamskih pravila analizirat će se sadržaj tih klauzula, osobito s obzirom na važni izvor europskog međunarodnog privatnog prava - Uredbu 44/2001. Na taj način čitatelju se daje mogućnost lakšeg uviđanja eventualnih posljedica koje bi primjena odredaba Rotterdamskih pravila mogla imati na ustaljenu praksu ugovornih strana, kao i mogućnost ocjene usklađenosti odredaba Rotterdamskog pravila i relevantnih izvora europskog prava.

---

<sup>9</sup> Nadležnost za rješavanje meritornog spora iz ugovora o prijevozu robe može se ostvariti, primjerice, i ishođenjem privremene mjere zaustavljanja broda u državi “željene” nadležnosti suda, sukladno Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952., koja obvezuje i Hrvatsku. Također, pokretanje postupka ograničenja odgovornosti od strane brodarara može imati za posljedicu da je sud pred kojim je taj postupak pokrenut nadležan i za rješavanje pitanja postojanja odgovornosti osobe koja svoju odgovornost (ako se ona utvrdi) želi ograničiti, sve sukladno primjenljivim propisima o ograničenju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine. Podrobnije: Niklasson, Anna-Karin, *A comparison between the jurisdictional rules in the EU and the US in the light of the Arrest Convention and the possibility to shop forum*, Dissertation, School of Economics and Commercial Law, Göteborg University, Department of Law.

<sup>10</sup> Dakako, pomorski sporovi danas se rješavaju i arbitražom te mirenjem. U ovome radu ograničit ćemo se na rješenja Rotterdamskih pravila u pogledu nadležnosti za rješenje sporova u sudskom postupku, a pitanje analize odredaba Rotterdamskih pravila o arbitraži (poglavlje XV, čl. 75. - 78.) ostavit ćemo za drugu prigodu.

## II. SPORAZUM O SUDSKOJ NADLEŽNOSTI U UGOVORIMA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Ugovori o prijevozu stvari u praksi su najčešće formularni. Sklapaju se na obrascima što ih određene broderske organizacije kreiraju i revidiraju, te na temelju njih posluju.<sup>11</sup> Radi što šire prihvaćenosti takvih obrazaca, oni u novije doba sadržavaju klauzule o rješavanju sporova koje strankama nude odabir između rješavanja sporova pred nadležnim sudom, arbitražom ili u postupku mirenja.<sup>12</sup> Stranke pri tome izričito specificiraju nadležan sud (odnosno arbitražno sudište, izmiritelje) ili ga opisuju generalno (npr. stranke ugovore nadležnost suda u državi glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika). Odabrani sud može biti ugovorom predviđen kao isključivo nadležan sud, ali i ne mora. U praksi je daleko češći slučaj ugovaranja isključive nadležnosti suda.

Sporazum stranaka o nadležnom sudu u pravilu se unosi u teretnicu, odnosno drugu prijevoznu ispravu koja se izdaje na temelju ugovora o prijevozu.<sup>13</sup>

### a) Sporazum o sudskoj nadležnosti s obzirom na Uredbu Vijeća (EZ) 44/2001 od 22. prosinca 2000. i praksu Europskog suda

Sporazum stranaka o nadležnosti, u načelu, dopušten je i prema pravu Europske unije. Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima (Uredba Bruxelles I.) uređuje takav sporazum u 8. odjelu (članci 23. i 24).<sup>14</sup> Prvi navedeni članak

<sup>11</sup> Primjerice, takve obrasce za različite vrste tereta i područja prijevoza izdaje organizacija BIMCO - Baltic and International Maritime Conference.

<sup>12</sup> Tako se vrlo često ugovara nadležnost Visokog suda u Londonu (High Court in London), nadležnost pomorske arbitraže u Londonu, Singapuru, New Yorku, ili pak imenovanje *ad hoc* arbitražnog suda odnosno izmiritelja.

<sup>13</sup> Specificiranje nadležnog suda u teretnici ili drugoj prijevoznoj ispravi najsigurnije je učiniti reprodukcijom odgovarajućih odredaba samoga ugovora, ili, minimalno, preciznim pozivanjem na odgovarajuću klauzulu odnosnog ugovora. Vidi presudu engleskog prvostupanjskog suda (Queen's Bench Division, Commercial Court) u sporu *Siboti K/S v BP France* (2003) 2 Lloyd's Reports 364. Ni u pogledu pozivanja na rješavanje spora arbitražom neće biti dostatno općenito pozivanje u teretnici na "primjenu svih odredaba ugovora o prijevozu", sukladno odluci londonskog Visokog suda u predmetu *Delos*, (2001) AER 763.

<sup>14</sup> Sl.I. EZ L 12 od 16. siječnja 2001., str. 1. Za potrebe ovog rada korišten je prijevod Uredbe 44/2001 objavljen u: Sajko, Krešimir, *Međunarodno privatno pravo*, V. izmijenjeno

uređuje ovo pitanje dvjema različitim situacijama. Prva je situacija kada barem jedna od stranaka sporazuma o nadležnosti ima prebivalište na području države članice EU-a, a stranke su izabrale nadležnost suda u nekoj državi članici. Tada će nadležnost toga suda biti isključiva, osim ako stranke nisu drukčije ugovorile. No, da bi se postigao takav učinak, potrebno je da takav sporazum o sudskoj nadležnosti bude, u formalnom smislu, zaključen:

- a) pisano ili usmeno s pisanim dokazom, ili
- b) u obliku koji odgovara praksi što su je stranke međusobno uspostavile, ili
- c) u međunarodnoj trgovini, u obliku što odgovara trgovačkom običaju (uzanci) koji su stranke poznavale ili trebale poznavati, i koji ugovorne stranke takvih vrsta ugovora općenito poznaju i redovito primjenjuju.<sup>15</sup>

---

i dopunjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2009., str. 561 - 582. Iscrpnija analiza određaba Uredbe prelazi okvire ovoga rada, pa u te svrhe upućujemo na isto djelo, str. 381 - 412. Na osnovi članka 68., Uredba 44/2001 primjenjuje se između država članica umjesto Konvencije o nadležnosti i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim predmetima iz 1968. Međutim, Konvencija iz 1968. ostala je i nakon donošenja Uredbe 44/2001 na snazi u pogledu odnosa između Danske i drugih članica EU-a. Međutim, godine 2005. EU je s Danskom sklopila sporazum o nadležnosti, priznanju i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim stvarima kojim je primjena Uredbe 44/2001 proširena i na Dansku. Navedeni sporazum stupio je na snagu 1. srpnja 2007. Materija koju uređuje Uredba 44/2001 tako je postala pitanje čije je uređenje pod isključivom nadležnošću Unije. To vrijedi ne samo u internim odnosima unutar EU-a nego i u pogledu vanjskih odnosa u odnosima s državama nečlanicama EU-a. Takvo stajalište u skladu je s tzv. doktrina AETR (ERTA), koju je ustanovio Europski sud (ECJ) još u presudi u predmetu 22/70, *Commission of the European Communities v Council of the European Communities*, (1971) ECR 263. To je stajalište potvrđeno u nizu kasnijih odluka, među kojima i u tzv. odlukama o "otvorenom nebu" od 5. studenoga 2002., predmeti C-466-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 i C-476/98 (2002) ECR I-9427. O utjecaju Uredbe 44/2001 na pomorske konvencije podrobnije vidi u: Ringbom, Henrik, *EU Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 35, no. 1, January 2004, str. 1 - 33. U članku 3. st. 2. Lisabonskog ugovora izričito je propisana isključiva nadležnost EU-a za sklapanje međunarodnih ugovora u slučajevima kada je njihovo zaključivanje predviđeno propisima Unije ili je nužno radi omogućavanja izvršavanja unutarnjih ovlasti Unije, ili ako zaključivanje takvih ugovora može utjecati na zajednička pravila ili na njihovu primjenu. Pitanje sudske nadležnosti zasigurno se može podvesti pod nabrojene slučajeve.

<sup>15</sup> Uključenje mogućnosti zadovoljenja formalnosti sporazuma o nadležnosti navedenog u točki c) uključeno je u tekst Uredbe 44/2001 na prijedlog Ujedinjenog Kraljevstva kako bi se osigurala nadležnost Visokog suda u Londonu, čija se nadležnost često ugovara u teretnici. Naime, kada bi se primjenjivale samo mogućnosti opisane pod a) i b), valjanost



Druga situacija obuhvaća slučajeve kada nijedna stranka sporazuma o sudskoj nadležnosti nema prebivalište u državi članici EU-a, ali su izabrale nadležnost suda neke države članice. U tom slučaju Uredba ne određuje da je taj sud nadležan za rješavanje spora, nego određuje da sudovi u drugim državama članicama nisu nadležni, osim ako se sporazumno određeni sud proglašeni nenadležnim. Dakle, u toj drugoj situaciji sporazumno određeni sud o svojoj nadležnosti može odlučiti na temelju odredaba svojeg nacionalnog prava, pa se na temelju njihove primjene može proglasiti nenadležnim.<sup>16</sup>

Inače, sporazum stranaka o sudskoj nadležnosti nema pravni učinak samo ako je suprotan izričito navedenim drugim odredbama Uredbe 44/2001<sup>17</sup> ili ako se njima isključuje nadležnost sudova koji su prema toj Uredbi isključivo nadležni za rješavanje određenih vrsta sporova.<sup>18</sup> No, to su iznimke od pravila.

---

takvog sporazuma u teretnici bila bi dvojbeno s obzirom na to da na teretnici u pravilu nema potpisa krcatelja, potpis zapovjednika broda (kao zastupnika prijevoznika) na prednjoj je strani teretnice, a sporazum o nadležnosti u pravilu je na njezinoj poledini. Podrobnije u: Baatz, Yvonne, *The Conflict of Laws, Southampton on Shipping Law*, Informa, London, 2008., str. 7.

<sup>16</sup> Spomenimo da i u pogledu druge situacije vrijede isti uvjeti formalne valjanosti sporazuma o nadležnosti kao i za prvu situaciju.

<sup>17</sup> Riječ je o odredbama koje uređuju nadležnost suda u predmetu osiguranja, potrošačkih ugovora, ugovora o radu (čl. 33. st. 5. u vezi sa člancima 13, 17. i 21. Uredbe 44/2001).

<sup>18</sup> Isključiva nadležnost određenih sudova u taksativno navedenim slučajevima uređena je u članku 22. Uredbe 44/2001. Sud države članice po službenoj dužnosti proglasit će se nenadležnim ako se pred njim pokrene postupak radi spora za koji je isključivo nadležan sud druge države članice, arg. iz čl. 25. Uredbe 44/2001. Hrvatski Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (Narodne novine 53/91, ZRS) dopustivost sporazuma o nadležnosti hrvatskog, odnosno stranog suda primarno uređuje u članku 49. Za dopustivost ugovaranja nadležnosti stranog suda potrebno je da je bar jedna parnična strana strani državljanin ili pravna osoba sa sjedištem u inozemstvu te da nije riječ o sporu za koji je prema nekom hrvatskom zakonu određena isključiva nadležnost hrvatskog suda. U tom smislu, za pomorske sporove važna je odredba članka 988. Pomorskog zakonika (Narodne novine 181/04, 76/07 i 146/08,) koja navodi slučajeve isključive nadležnosti hrvatskih sudova. Za mogućnost sporazumnog određenja nadležnosti hrvatskog suda potrebno je da je bar jedna stranka državljanin Republike Hrvatske ili pravna osoba sa sjedištem u Republici Hrvatskoj. Ova pravila ZRS ne primjenjuju se kad je riječ o nadležnosti u stvarima iz čl. 61-70. toga propisa.



Značenje i doseg primjenljivosti klauzule o sudskoj nadležnosti sadržane u teretnici u nekoliko navrata bila je predmetom odluka Europskog suda (ECJ).<sup>19</sup> Problem, uvjetno rečeno, povezan je s prenosivosti teretnice, zbog čega se postavlja pitanje o tome obvezuje li klauzula o sudskoj nadležnosti sadržana u teretnici treću osobu na koju je teretnica prenesena ili samo osobe koje su sudjelovale u njezinu kreiranju, dakle prijevoznika i krcatelja. ECJ zauzeo je stajalište da klauzula o nadležnosti obvezuje i treću osobu, dakle imatelja teretnice različitog od krcatelja, pod pretpostavkom da je ta treća osoba pri preuzimanju teretnice preuzela i sva krcateljeva prava i obveze u odnosu na prijevoznika. Pri odlučivanju o postojanju te pretpostavke sud primjenjuje odredbe svojeg nacionalnog međunarodnog privatnog prava.<sup>20</sup>

Također, ECJ zauzeo je stajalište da u slučaju kada jedna strana pokrene postupak pred sudom države članice EU-a, a tuženik iz toga postupka, na temelju ugovorne klauzule o isključivoj sudskoj nadležnosti, nakon toga podnese tužbu o istom predmetu pred sudom druge države članice, sud kojemu je tužba kasnije podnesena mora zastati s postupkom sve dok sud kojemu je tužba ranije podnesena ne odluči o svojoj nadležnosti.<sup>21</sup> ECJ pri odlučivanju je primijenio odredbu članka 27. st. 1. Uredbe 44/2001, koja uvodi beziznimni "kronološki" kriterij prema kojem se određuje nadležnost sudova u slučaju litispendinge. Međutim, upravo u praksi vezanoj uz pomorske sporove ta je odredba bila s razlogom kritizirana.<sup>22</sup> Valja naglasiti da se odredba čl. 27.

---

<sup>19</sup> Predmet 71/83, *Tilly Russ v Nova* (1984) ECR 2417; predmet C-159/97, *Castelletti v Trumphy* (1999) ECR I-1597; predmet 387/98, *Coreck Maritime GmbH v Handelsveem BV* (2000) ECR I-09337.

<sup>20</sup> Predmet 387/98, *Coreck Maritime GmbH v Handelsveem BV* (2000) ECR I-09337, para. 30. Ako navedena pretpostavka nije ispunjena, klauzula o nadležnosti obvezivat će treću osobu - imatelja teretnice - samo ako je on na nju pristao, uz poštovanje opisanih zahtjeva u vezi s formalnim pretpostavkama sporazuma o nadležnosti iz članka 23. st. 1. Uredbe 44/2001. U vezi s navedenim, brodovlasnik i osiguratelj njegova broda smatraju se istom strankom u sporovima kada osiguratelj, nakon isplate osigurarine brodovlasniku na temelju ugovora o osiguranju, izvršava svoja prava na temelju subrogacije i podnosi tužbu za naknadu štete protiv osobe koja je odgovorna za nastanak štete na brodu. Vidi Baatz, *op. cit.* u bilj. 15, str. 8 i 12.

<sup>21</sup> Predmet C-116/02, *Erich Gasser GmbH v MISAT SRL*, (2003) ECR I-4693.

<sup>22</sup> Riječ je o tome da navedena odredba Uredbe 44/2001, kao i na njoj utemeljena odluka ECJ-a u navedenom predmetu, omogućuje nesavjesnom dužniku koji nastoji što dulje odgoditi izvršenje svoje obveze namjerno (brzo) podnošenje tužbe pred sudom različitim od onog koji je ugovoren u klauzuli o isključivoj nadležnosti. Pri tome dužnik izabire sud

Uredbe 44/2001 primjenjuje samo u slučaju kada su sve stranke u obama (ili više) postupcima iste.<sup>23</sup>

### III. ODREDBE O SUDSKOJ NADLEŽNOSTI U ROTTERDAMSKIM PRAVILIMA

#### a) “Predroterdamsko” doba - uređenje sudske nadležnosti prema pozitivnim međunarodnim pomorskim konvencijama

Haaško-visbyska pravila uopće ne sadržavaju odredbe o sudskoj nadležnosti. Tek Hamburška pravila pokušala su riješiti to pitanje.<sup>24</sup> I upravo su te odredbe,

---

za koji zna da u pravilu donosi odluke nakon sporog i dugotrajnog postupka. Sve dok sud kojem je tužba prvome podnesena u tome sporom postupku ne odluči o svojoj nadležnosti, drugi sud čija je nadležnost ugovorena ne može nastaviti postupak; vidi Dickinson, A., *A Charter for Tactical Litigation in Europe*, Lloyd Maritime and Commercial Law Quarterly, 2004., str. 273. Taj problem pokazuje na nužnost unapređenja postupanja sudova kako se ne bi zloupotrebljavalo jedno od temeljnih konceptijskih načela Uredbe 44/2001, a to je načelo međusobnog povjerenja među sudovima država članica EU-a.

<sup>23</sup> ECJ u predmetu C-406/92, *Owners of Cargo Lately Laden on Bord the Taty v Owners of the Maciej Rataj*, ECR I-5439, zauzeo je stajalište da se odredba članka 27. primjenjuje i u slučaju kada je između istih stranaka u jednoj državi članici pokrenut postupak *in rem* (zaustavljanje broda radi osiguranja tražbine, što je prema engleskom pravu “postupak protiv broda”), a u drugoj državi članici postupak *in personam* (tužba za naknadu štete). Dakle, za odlučivanje o tome jesu li pokrenuta dva postupka o istom predmetu ECJ daje prednost supstanci spora u odnosu na formu. Inače, u tom predmetu prijevoznik je podnio tužbu pred nizozemskim sudom protiv većeg broja ovlaštenika tereta. Samo neki od tuženika iz tog spora pokrenuli su postupak *in rem* protiv prijevoznika pred engleskim sudom. Članak 27., prema stajalištu ECJ-a, primjenjuje se samo u pogledu onih ovlaštenika tereta koji su stranke i u jednom i u drugom pokrenutom postupku.

<sup>24</sup> Prema članku 21. st. 1. Hamburških pravila, tužitelj je, prema svojem izboru, mogao tužbu podnijeti sudu unutar čije se sudbenosti nalazi: a) glavno poslovno sjedište ili, ako takvog nema, redovito boravište tuženoga; ili b) mjesto gdje je ugovor zaključen - pod uvjetom da tuženi tamo ima poslovno sjedište, ogranak ili agenciju preko koje je ugovor zaključen; ili c) luka ukrajca ili luka iskrajca; ili d) mjesto dodatno označeno u tu svrhu u ugovoru o prijevozu morem. U st. 2. zadržava se nadležnost suda mjesta zaustavljanja broda (“forum arresti”). Podrobnije o rješenju Hamburških pravila u: Filipović, V.; Palua, E., *Komentar Hamburških pravila*, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 78, Zagreb, 1978., osobito str. 41 - 44 i str. 88 - 89.

prema mišljenju tzv. prijevoznčkih država, bile jedan od ključnih razloga zbog kojih te države nisu ratificirale Hamburška pravila. Nepreciznost odredaba i preširoki izbor nadležnih sudova za rješavanje tužbe isticane su kao najvažnije manjkavosti rješenja Hamburških pravila. To iskustvo treba imati u vidu kada se procjenjuje položaj koji su imali kreatori Rotterdamskih pravila kada su odlučili rješavati to pitanje. Osim toga, valja naglasiti da Rotterdamska pravila uređuju samo pitanje nadležnosti suda za sporove protiv prijevoznika i tzv. pomorskih izvršitelja.<sup>25</sup>

### **b) (Ne)obveznost primjene odredaba Rotterdamskih pravila o sudskoj nadležnosti**

Treba istaknuti da je među članovima međunarodne radne skupine UNCI-TRAL, kao i među stručnim i znanstvenim krugovima, postojala velika podijeljenost oko toga treba li u Rotterdamskim pravilima uopće urediti to pitanje. Na jednoj strani bila je skupina prijevoznčkih zemalja i zemalja čiji su sudovi u praksi vrlo često ugovarani kao nadležni. Ta je skupina isticala da nema razloga da Rotterdamska pravila sadržavaju odredbe o sudskoj nadležnosti. Na čelu te skupine zemalja bilo je Ujedinjeno Kraljevstvo.

Na drugoj strani postojala je veća grupacija “zemalja broskog tereta”, od kojih je znatan broj ratificirao Hamburška pravila, a zagovarala je rješenje prema kojem se mora pružiti mogućnost ovlaštenicima tereta da svoje tužbe protiv prijevoznika mogu podnijeti ne samo pred ugovorenim sudom nego i pred nekim od drugih sudova koji s prijevozom imaju određen stupanj povezanosti.

Konačno, između tih dviju grupacija zemalja s dijametralno suprotnim stajalištima smjestila se skupina država koja je tražila kompromisno rješenje koje bi pomirilo interese prijevoznika i ovlaštenika tereta.<sup>26</sup> Postojala je, naime, ozbiljna opasnost da znatan broj država otkloni mogućnost da se obvežu Rotterdamskim pravilima upravo zbog (ne)uključivanja odredaba o sudskoj nadležnosti.

---

<sup>25</sup> O pomorskom izvršitelju *vide infra*, t. 3.3.1.

<sup>26</sup> Podrobnije vidi u: Sturley, Michael F., *General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules*, Conference The Rotterdam Rules Appraised, Collected Papers, Rotterdam, 2009., str. 8 - 9.

Kako se takav neželjeni ishod ne bi ostvario, Rotterdamska pravila sadržavaju pravilo prema kojem njezine odredbe o sudskoj nadležnosti (čl. 66. - 74.) obvezuju samo one države ugovornice koje o tome na propisani način daju odgovarajuću izjavu (tzv. klauzula *opt in*).<sup>27</sup> Takvo rješenje, iako je vjerojatno bio jedini mogući kompromis, u pravnoj literaturi bilo je podvrgnuto kritici. Argumenti kritičara u osnovi se oslanjaju na činjenicu da, iako stranke svoj ugovorni odnos podvrgavaju uređenju Rotterdamskih pravila, u isto vrijeme mogu biti u situaciji da iznimno važno pitanje sudske nadležnosti rješavaju prema sasvim različitom uređenju. To ne pridonosi ujednačavanju pomorskog prava, nego se postiže suprotan učinak.<sup>28</sup>

Može se postaviti pitanje i zbog čega se umjesto pravila *opt in* nije koristilo suprotno - pravilo *opt out* - prema kojem bi odredbe o nadležnosti bile obvezujuće za sve države ugovornice Rotterdamskih pravila, osim za one koje daju izjavu da za njih te odredbe nisu obvezujuće. Razlog za korištenje rješenja *opt in* jest olakšavanje državama članicama EU-a da ratificiraju Rotterdamska pravila. Naime, uređenje pitanja sudske nadležnosti jedno je od pitanja koje su države članice EU-a "prenijele" na Uniju. Stoga je Europska komisija imala isključivu nadležnost pregovarati o odredbama Rotterdamskih pravila o sudskoj nadležnosti.<sup>29</sup> U tome smislu predstavnici Europske komisije objasnili su da, ako ratifikacija Rotterdamskih pravila sama po sebi uključuje i ratifikaciju odredaba o sudskoj nadležnosti, tada svaka država članica EU-a za takvu ratifikaciju mora zatražiti dopuštenje Komisije. To vrijedi i u slučaju ako postoji odredba *opt out*, i to iz tog razloga što je riječ o međunarodnom ugovoru koji inicijalno uređuje pitanje sudske nadležnosti. No, predstavnici Komisije istaknuli su to da takvo "dopuštenje" nije potrebno u slučaju kada ratifikacija Rotterdamskih pravila, sama po sebi i bez dodatnih izjava, ne obuhvaća i ratifikaciju odredaba o nadlež-

---

<sup>27</sup> Članak 74. Rotterdamskih pravila. Izjava mora biti položena u skladu s čl. 91. Identično pravilo *opt in* vrijedi i za obveznost odredaba Rotterdamskih pravila o arbitraži, arg. iz čl. 78.

<sup>28</sup> Tetley, William, *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, December 2008, str. 2, [http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary\\_of\\_Criticism\\_of UNCITRAL\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of UNCITRAL_No_1.pdf) (12. siječnja 2010.), također i Block, Steve, *The Rotterdam Rules: The long voyage of international efforts to modernize ocean shipping liability*, [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=591](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=591) (12. siječnja 2010.). Općenito, o stručnoj argumentiranoj raspravi "za" i "protiv" Rotterdamskih pravila vidi <http://www.comitemaritime.org/draft/views.html> (12. siječnja 2010.).

<sup>29</sup> Supra, bilješka 14.

nosti. Prema tome tumačenju, ako se koristi solucija *opt in*, države članice EU-a mogu ratificirati Rotterdamska pravila i bez suglasnosti Europske komisije. U tom slučaju takva bi suglasnost bila potrebna samo u slučaju da država članica EU-a želi dati izjavu o tome da je obvezuju i odredbe Rotterdamskih pravila o nadležnosti. Uzimajući u obzir značenje i mnogobrojnost država članica EU-a te stremljenje što bržem i lakšem udovoljavanju uvjetima za stupanje na snagu Rotterdamskih pravila, *opt in* solucija činila se praktičnijim rješenjem.<sup>30</sup>

### c) Izbor nadležnog suda kao ograničeno tužiteljevo pravo u postupku protiv prijevoznika

Članak 66. Rotterdamskih pravila određuje “popis potencijalno nadležnih sudova” pred kojima tužitelj ima pravo pokrenuti postupak protiv prijevoznika. Taj izbor tužitelj neće imati samo u slučaju sporazuma o isključivoj sudskoj nadležnosti, koji pak mora biti sastavljen u skladu s odredbama čl. 67 i 72.

Prije nego navedemo koji sudovi stoje na izboru tužitelju, valja naglasiti da je izbor sužen u tom smislu da mora biti riječ o tzv. nadležnom sudu (eng. *competent court*), a to je sud države ugovornice.<sup>31</sup> Dakle, tužba protiv prijevoznika iz ugovora na koji se primjenjuju Rotterdamska pravila može se podnijeti samo stvarno nadležnom sudu u državi ugovornici. To je temeljno pravilo. Tako se osigurava da će nadležni sud pri odlučivanju primijeniti odredbe Rotterdamskih pravila. To je ujedno i jedna od važnih razlika između Rotterdamskih i Hamburških pravila. Ta potonja nisu imala ograničenja u pogledu definiranja nadležnog suda.

Popis potencijalno nadležnih sudova za odlučivanje u postupku protiv prijevoznika čine sudovi nadležni prema:

- A) 1. mjestu prebivališta prijevoznika
2. mjestu primitka robe naznačenom u ugovoru o prijevozu
3. mjestu isporuke naznačenom u ugovoru o prijevozu

<sup>30</sup> Podrobnije vidi u: Sturley, Michael F., *Jurisdiction Under the Rotterdam Rules*, str. 7 - 9, osobito bilj. 31, <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Michael%20Sturley%2023%20OKT29.pdf>, (12. siječnja 2010.).

<sup>31</sup> Arg. iz čl. 1., t. 30. Rotterdamskih pravila. Pod prijevoznikom se podrazumijeva osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu s krcateljem, vidi čl. 1., t. 5. Rotterdamskih pravila.

4. luci u kojoj je roba prvi put ukrcana na brod

5. luci u kojoj je roba konačno (posljednji put) iskrcana s broda.<sup>32</sup>

B) Osim pred navedenim sudovima, tužitelj može pokrenuti postupak protiv prijevoznika i pred nadležnim sudom, odnosno sudovima naznačenima u ugovoru između krcatelja i prijevoznika u svrhu odlučivanja o tražbinama prema prijevozniku koje mogu proizaći iz Rotterdamskih pravila.<sup>33</sup>

Može se primijetiti da svi potencijalno nadležni sudovi ravnopravno "stoje" na odabiru tužitelja te da sud koji su stranke sporazumno odredile kao nadležni nema prioritet i nikako mu se ne može pridodati atribut isključivo nadležnog. Također, uočljivo je da je riječ o sudovima u mjestima koja su na neki način povezana s ugovorom. Ta veza postoji u odnosu na same odredbe ugovora o prijevozu, odnosno sporazuma stranaka (sudovi navedeni pod A2., A3. i B), zatim u odnosu na ugovorne obveze (sudovi navedeni pod A4. i A5.) ili u odnosu na tuženika (sud naveden pod A1.).<sup>34</sup>

#### *A1. Sud nadležan prema mjestu prebivališta prijevoznika*

Prebivalište prijevoznika također je definirano u čl. 1., t. 29. Rotterdamskih pravila. Ako je riječ o prijevozniku koji je fizička osoba, pod prebivalištem se podrazumijeva zapravo njegovo redovito boravište (bez obzira na državljanstvo). Ako je riječ o prijevozniku koji je pravna osoba, pod njezinim prebivalištem podrazumijeva se mjesto gdje trgovačko društvo ili druga pravna osoba ili udruženje pravnih ili fizičkih osoba ima:

---

<sup>32</sup> Odredba članka 66., t. a) Rotterdamskih pravila. Iako se ne može poreći da sva navedena mjesta imaju vezu s ugovorom, odnosno njegovim izvršenjem, u stručnoj je i znanstvenoj literaturi taj popis potencijalno nadležnih sudova ocijenjen kao preširok, te se čini kao da neizravno uvodi za međunarodno privatno pravo načelno neprihvatljiv pristup *forum actoris* pri određivanju nadležnosti. Uredba 44/2001 načelo *forum actoris* (određivanje nadležnog suda prema prebivalištu tužitelja) dopušta samo iznimno, radi zaštite očito neravnopravne ugovorne strane kao što su potrošači ili radnici. Podrobnije u: Cachard, Olivier, *Jurisdictional Issues in the Rotterdam Rules: Balance of Interest or Legal Paternalism*, Conference The Rotterdam Rules Appraised, Conference Papers, Rotterdam, 24 - 25. rujna 2009.

<sup>33</sup> Članak 66., t. b) Rotterdamskih pravila.

<sup>34</sup> Dodatni "voditeljski" kriterij pri određivanju popisa nadležnih sudova za kreatora Rotterdamskih pravila bilo je i razumno očekivanje da će se prijevoznik baš u naznačenom mjestu pojaviti u postupku u povodu podnesene tužbe; Sturley, *op. cit.* u bilj. 30, str. 13.

- sjedište, ili mjesto osnivanja, ili središnji registrirani ured - što god je od toga primjenljivo
- središnju upravu
- središnje mjesto poslovanja.

Može se zaključiti da je definicija prebivališta prijevoznika pravne osobe prilično široka. Ona je odraz različitog definiranja toga pojma u različitim nacionalnim zakonodavstvima. Upravo zbog širine te definicije moguće je da će prijevoznik, u svrhe Rotterdamskih pravila, istodobno imati prebivalište u dvjema različitim državama. Primjerice, to može biti slučaj ako je sjedište prijevoznika u jednoj državi stranci, a središnje mjesto poslovanja u drugoj. U takvom slučaju tužitelj zapravo ima širi izbor raspoloživih nadležnih sudova.

Nadležnost suda države članice EU-a u kojoj se nalazi prebivalište tuženog temeljno je pravilo Uredbe 44/2001.<sup>35</sup>

#### *A2. Sud nadležan prema mjestu primitka robe naznačenom u ugovoru o prijevozu*

Prije svega, valja naglasiti da mjesto primitka robe ne mora uvijek biti u luci u kojoj je teret prvi put ukrcan na brod s obzirom na to da Rotterdamska pravila ne uređuju samo pomorski prijevoz nego i multimodalni prijevoz koji sadržava pomorsku etapu.<sup>36</sup> Mjesto primitka robe može biti i u unutrašnjosti države, pa se roba nekim transportnim sredstvom doprema do luke u kojoj će se ukrcati na brod.

Primitak robe jedna je od obveza iz ugovora o prijevozu. I Uredba 44/2001 u članku 5. st. 1. određuje sud države članice koji može biti nadležan kad je predmet postupka ugovor ili zahtjev iz ugovora, dakle kada među strankama postupka postoji ugovorni odnos. Temeljni kriterij je mjesto gdje je, prema ugovoru, roba ili usluga bila ili je trebala biti isporučena, odnosno izvršena. Iako mjesto izvršenja usluge, odnosno isporuke robe u konkretnim slučajevima nije jednostavno utvrditi, odredba Rotterdamskih pravila o nadležnosti suda prema mjestu primitka robe naznačenom u ugovoru o prijevozu nije u suprotnosti s Uredbom 44/2001.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> Arg. iz čl. 2. st. 1. Uredbe 44/2001. To pravilo poznaje iznimke koje su navedene u čl. 5. - 24. Uredbe 44/2001. Na neke od tih iznimaka skrenut ćemo pažnju pri analizi sudova koji mogu biti nadležni prema Rotterdamskim pravilima.

<sup>36</sup> Iz toga razloga u Hamburškim pravilima, koja uređuju isključivo pomorski prijevoz robe, ne postoji mogućnost podnošenja tužbe sudu nadležnom prema mjestu primitka robe.

<sup>37</sup> O problemu utvrđivanja mjesta isporuke robe i izvršenja usluge, osobito kada je u pitanju više usluga, govori Baatz, *op. cit.* u bilj. 15, str. 14 - 16, uz pozivanje na relevantnu



### A3. Sud nadležan prema mjestu isporuke naznačenom u ugovoru o prijevozu

Uvrštenje suda nadležnog prema mjestu isporuke naznačenom u ugovoru o prijevozu može se obrazložiti istim argumentima koji vrijede i za sud mjesta primitka robe (ad. 2), ali i dodatnim argumentima - primjerice da je riječ o mjestu isporuke robe, odnosno mjestu dovršetka prijevoznikove usluge.<sup>38</sup> Treba imati na umu da sama Rotterdamska pravila određuju razdoblje prijevoznikove odgovornosti za robu kao razdoblje od primitka robe radi prijevoza pa sve do isporuke robe.<sup>39</sup> Isporuka robe primatelju, uz sam prijevoz robe, izričito je navedena karakteristična obveza prijevoznika iz ugovora o prijevozu.<sup>40</sup>

### A4. i A5. Luka u kojoj je roba prvi put ukrcana na brod i luka u kojoj je roba posljednji put iskrcana s broda

Pri radu na odredbi članka 66. Rotterdamskih pravila među članovima stručne radne skupine iskazano je mišljenje da bi mogućnost pokretanja postupka pred sudom luke ukrcaja odnosno iskrcaja robe trebalo uskratiti.<sup>41</sup> Naime, za razliku od mjesta primitka odnosno predaje robe - kod kojih je važno njihovo određivanje u ugovoru o prijevozu - ovdje je riječ o potencijalno nadležnim sudovima koji se ne određuju prema mjestima koja su naznačena u ugovoru, nego prema mjestima u kojima je određena ugovorna obveza (ukrcaj, odnosno iskrcaj) doista izvršena. Ugovorene luke ukrcaja i iskrcaja ne moraju uvijek biti iste luke koje su kao takve naznačene u ugovoru.<sup>42</sup> To je u suprotnosti s koncepcijom uređenja Rotterdamskih pravila, koja se zasniva na odredbama ugovora, a ne na izvršenju ugovorenih obveza.

Međutim, prevagnuli su praktični razlozi za dopuštanje nadležnosti suda u luci ukrcaja, odnosno iskrcaja. Znatan broj štetnih događaja dogodi se upravo

---

praksu ECJ-a. Prema Uredbi 44/2001, ugovorne strane same mogu specificirati mjesto izvršenja ugovora i na taj način posredno odrediti nadležan sud. Međutim, naznačeno mjesto mora biti u određenoj vezi s izvršenjem ugovora, što je ECJ potvrdio u predmetu C-106/95, *Mainschiffahrts-Genossenschaft eG v Les Gravières Rhénanes* (1997) ECR I-911.

<sup>38</sup> U tom smislu ova odredba Rotterdamskih pravila korespondira s odredbom članka 5. st. 1. Uredbe 44/2001.

<sup>39</sup> Čl. 12. st. 1. Rotterdamskih pravila.

<sup>40</sup> Čl. 11. Rotterdamskih pravila.

<sup>41</sup> Sturley, *op. cit.* u bilj. 30, str. 15.

<sup>42</sup> Primjerice, može se dogoditi da brod iz nekog razloga (nesigurnost za posadu, brod i teret) ne može teret iskrcati u ugovorenoj iskrcajnoj luci, pa to može i mora učiniti u najbližoj sigurnoj luci.

tijekom ukrcaja i iskrcaja robe u lukama. To ima za posljedicu da se sudski postupak pred sudovima u tim mjestima može brže i učinkovitije provesti, osobito u pogledu izvođenja dokaza.

Treba naglasiti da potencijalno nadležni sudovi mogu biti samo sudovi prema mjestu prvog ukrcaja i posljednjeg iskrcaja robe s broda. Dakle, usputne luke u kojima je roba eventualno bila prekrcana iz jednog broda u drugi radi nastavka prijevoza nisu same po sebi relevantne kao kriteriji za određivanje potencijalno nadležnog suda.<sup>43</sup>

*B. Sud (ili sudovi) naznačen u sporazumu između krcatelja i prijevoznika radi rješavanja tražbina protiv prijevoznika koje proizlaze iz Rotterdamskih pravila*

Sporazum ugovornih strana kojim određuju nadležan sud može biti sastavljen prije ili poslije nastanka sporne tražbine. Ako je sporazum sastavljen poslije nastanka sporne tražbine, stranke imaju slobodu odrediti bilo koji sud kao nadležan i nadležnost toga suda tada je isključiva. Jedino ograničenje jest to da i u ovom slučaju sud koji su stranke zajednički odredile mora biti sud države ugovornice Rotterdamskih pravila.<sup>44</sup>

Ugovaranje nadležnog suda prije nastanka sporne tražbine najčešće se čini već pri sklapanju ugovora o prijevozu. O klauzulama ugovora kojima stranke sporazumno određuju sud nadležan za rješavanje njihovih sporova te o dopuštenosti tih klauzula prema pravu EU-a već je bilo riječi.<sup>45</sup> Ovdje ćemo analizirati odredbe Rotterdamskih pravila koje uređuju dopuštenost i sadržaj takvih sporazuma, bez obzira na to je li riječ o klauzulama ugovora o prijevozu ili drugim oblicima sporazuma sastavljenima prije nastanka sporne tražbine.

Iako odredba članka 66., t. b) Rotterdamskih pravila dopušta podnošenje tužbe protiv prijevoznika pred sudom koji su stranke i prije nastanka sporne tražbine odredile kao nadležni, taj sud u pravilu neće imati *isključivu* nadležnost.

<sup>43</sup> Sudovi u tim usputnim lukama mogu biti nadležni za rješavanje tužbi protiv prijevoznika, odnosno pomorskog izvršitelja, jedino ako su obuhvaćeni primjenom nekog drugog kriterija s popisa članka 66. Rotterdamskih pravila, primjerice u slučaju kada se u usputnoj luci nalazi prebivalište prijevoznika.

<sup>44</sup> Članak 72. st. 1. u vezi s uvodnim dijelom čl. 66. Rotterdamskih pravila. S obzirom na to da članak 66. t. b) govori o sudu *ili sudovima*, ugovorne strane slobodne su ugovoriti i više potencijalno nadležnih sudova, pa čak i ako su ti sudovi u različitim državama ugovornicama. Međutim, sukladno odredbi čl. 67(1)b, za postizanje učinka isključive nadležnosti odabranih sudova nužno je da svi oni budu u istoj državi.

<sup>45</sup> *Supra*, poglavlje II.

Zapravo, prema članku 67. za postizanje učinka isključive nadležnosti suda određenog sporazumom stranaka sastavljenim prije nastanka sporne tražbine potrebno je da su kumulativno ispunjene sljedeće pretpostavke:

- a) da je taj sporazum sadržan u tzv. količinskom ugovoru o prijevozu stvari (eng. *volume contract*);<sup>46</sup>
- b) da količinski ugovor, u kojemu su precizno navedena imena i adrese ugovornih strana, udovoljava bar jednoj od sljedećih pretpostavki:
  - b1) da se o njemu pojedinačno pregovaralo ili
  - b2) da sadržava preciznu izjavu o tome da postoji sporazum o isključivoj sudskoj nadležnosti te da specificira dio količinskog ugovora u kojem je sadržan takav sporazum;
- c) da sporazum o nadležnosti jasno određuje jedan nadležan sud države ugovornice ili više nadležnih sudova koji se nalaze u jednoj državi ugovornici.

Dakle, dopuštenost ugovaranja isključive nadležnosti suda unaprijed, prije nastanka sporne tražbine, prema Rotterdamskim pravilima jest iznimka, a ne pravilo. To je, uz poštovanje određenih formalnih pretpostavki, dopušteno samo za količinske ugovore, a ne i za druge ugovore o prijevozu stvari na koje se Rotterdamska pravila inače primjenjuju.<sup>47</sup> Neke od tih pretpostavki odnose se na sam sporazum o isključivoj nadležnosti, a druge na količinski ugovor u kojem se nalazi klauzula o tom sporazumu.

Ako te pretpostavke postoje, tužitelj koji je strana količinskog ugovora ne može podnijeti tužbu pred nekim drugim sudom s popisa potencijalno nadležnih sudova. Međutim, ako je tužitelj treća osoba, koja nije strana količinskog ugovora, tada nju sporazum o isključivoj nadležnosti suda obvezuje samo:

---

<sup>46</sup> Količinski ugovor jest ugovor o prijevozu kojim je, za određeno razdoblje, dogovoren prijevoz određene količine robe koji će se izvršiti nizom pojedinačnih (manjih) prijevoza. Preciziranje količine robe koja će se prevesti može biti učinjeno na taj način da se odredi minimum robe koju valja prevesti, maksimum te robe ili točnu količinu - čl. 1., t. 2. Rotterdamskih pravila. Količinski ugovori vrlo su čest tip ugovora o prijevozu robe u ili iz Sjedinjenih Američkih Država. Na temelju ovih ugovora danas se odvija oko 90 % svjetskog pomorskog kontejnerskog prijevoza.

<sup>47</sup> Primjenu Rotterdamskih pravila s obzirom na vrstu ugovora o prijevozu te na osobe koje sudjeluju u izvršenju ugovora uređuju članci 5. - 7. Načelno, Rotterdamska pravila primjenjuju se i na količinske ugovore, ali je strankama upravo toga ugovora, na temelju čl. 80., ostavljena široka mogućnost odstupanja i ugovaranja većih ili manjih prava, obveza i odgovornosti od onih koja su im nametnuta samim konvencijskim odredbama. Ta ugovorna sloboda ima svoj "odraz" i u razmatranim odredbama o sudskoj nadležnosti.

- a) ako je sporazumno utvrđen sud jedan od sudova koji se nalaze na “popisu”  
A) iz članka 66., t. a);
- b) ako je sporazum sadržan u prijezovnoj ispravi ili elektroničkom prijezovnom zapisu<sup>48</sup>;
- c) ako je trećoj osobi, koja nije strana ugovora, dana pravodobna i odgovarajuća obavijest o nadležnom sudu i činjenici da je taj sud isključivo nadležan;
- d) ako pravo države suda priznaje da ta osoba može biti vezana sporazumom o isključivoj sudskoj nadležnosti.<sup>49</sup>

Navedene pretpostavke moraju kumulativno postojati.

Najvjerojatniji isključivo nadležni sud čiji bi sporazumni izbor mogao obvezivati i treću osobu (primatelja različitog od krcatelja) mogao bi biti sud određen prema prebivalištu prijezovnika. Naime, količinski ugovori u praksi često uređuju niz pojedinačnih i međusobno povezanih, ali ipak različitih pojedinačnih prijezoza. To otvara mogućnost različitih mjesta primitka, ukrcaja, iskrcaja, isporuke robe. Zato je, imajući u vidu praktičnost, u jednom količinskom ugovoru vrlo teško odrediti jedan nadležan sud, osim suda prijezovnikova prebivališta.<sup>50</sup>

Valja naglasiti da je za ispunjenje pretpostavke navedene pod b) nužno da sporazum o isključivoj nadležnosti iz količinskog ugovora bude ponovljen (reproduciran) u prijezovnoj ispravi ili elektroničkom prijezovnom zapisu. U tom smislu nije dostatno da se u toj ispravi, odnosno zapisu, samo pozove na određeni članak količinskog ugovora.

Rotterdamska pravila ne pojašnjavaju što je to “pravodobna i odgovarajuća obavijest” iz pretpostavke navedene pod c). To ostaje za procjenu u svakom konkretnom slučaju, pa će sudska praksa tome morati dati važan doprinos.<sup>51</sup> S druge strane, za ispunjenje pretpostavke nije potrebna suglasnost treće osobe, nego je dovoljno uputiti joj pravodobnu i odgovarajuću obavijest.

---

<sup>48</sup> Transportna isprava i elektronički prijezovni zapis definirani su u odredbama čl. 1., t. 14. i 18. Rotterdamskih pravila.

<sup>49</sup> Opće pravilo o primjeni odredaba Rotterdamskih pravila na osobe koje nisu strane ugovora o prijezovu robe nalazi se u članku 7. Zanimljivost rješenja toga članka, u kontekstu općih pravila obveznog prava, jest ta da se odredbe Rotterdamskih pravila u pogledu tih osoba primjenjuju čak i u slučajevima kada se konvencijske odredbe ne primjenjuju na same ugovorne strane.

<sup>50</sup> Sturley, *op. cit.* u bilj. 30, str. 27.

<sup>51</sup> O nepreciznosti te odredbe podrobnije Cachard, *op. cit.* u bilj. 32, str. 7 - 8.

Posebno je zanimljiva pretpostavka navedena pod d). Zapravo, njome se neizravno omogućuje državama ugovornicama da ne primijene odredbe koje uređuje obveznost klauzule o isključivoj nadležnosti u odnosu na osobu koja nije stranka količinskog ugovora (specijalni neizravni *opt out* odredbe članka 67. st. 2.), premda su inače te države dale izjavu da će primjenjivati sve odredbe Rotterdamskih pravila o sudskoj nadležnosti (općeniti *opt in*).<sup>52</sup> U pravnoj literaturi izraženo je stajalište da su Rotterdamska pravila propustila izričito i jasno normirati obveznost klauzula o sudskoj nadležnosti koje su unesene u teretnicu u pogledu treće osobe na koju je teretnica prenesena.<sup>53</sup>

Prema odredbi članka 72. st. 2., bez obzira na sve odredbe Rotterdamskih pravila o utvrđivanju sudske nadležnosti, ako se prijevoznik upusti u postupak pokrenut protiv njega u bilo kojoj državi ugovornici, a pri tome ne ospori nadležnost, taj će sud biti nadležan za odlučivanje o toj tužbi. Takvo propuštanje prijevoznika ima, dakle, za posljedicu kreiranje isključive nadležnosti suda.

#### **d) Sudska nadležnost u postupku protiv pomorskog izvršitelja**

Prema Rotterdamskim pravilima, ovlaštenik tereta koji ima tražbinu iz ugovora o prijevozu stvari može, pod određenim pretpostavkama, podnijeti tužbu protiv pomorskog izvršitelja, a to je osoba koja izvršava ili se obvezala izvršiti prijevoznikove obveze u razdoblju između dolaska robe u luku ukrcaja na brod do odlaska robe s broda u luci iskrcaja.<sup>54</sup> Pomorski izvršitelj može biti, primjerice, osoba kojoj je prijevoznik koji je sklopio ugovor povjerio prijevoz (u cijelosti ili djelomično). Nadalje, to mogu biti i lučki slagači te terminalski operateri.

U članku 68. Rotterdamskih pravila navedeni su sudovi nadležni za postupak u povodu tužbe protiv pomorskog izvršitelja. To su sudovi nadležni prema:

- a) prebivalištu pomorskog izvršitelja;
- b) luci u kojoj je pomorski izvršitelj primio robu;

---

<sup>52</sup> Sturley, *op. cit.* u bilj. 30, str. 28.

<sup>53</sup> Cachard, *op. cit.* u bilj. 32, str. 7.

<sup>54</sup> Kopneni prijevoznik može biti pomorski izvršitelj samo ako izvršava ili se obvezuje izvršiti usluge isključivo unutar područja luke. Materijalne odredbe o odgovornosti pomorskog izvršitelja nalaze se u članku 19. Rotterdamskih pravila, Načelno, pomorski izvršitelj ima iste obveze i prava kao i prijevoznik u pogledu obveza koje je preuzeo, odnosno izvršio.

- c) luci u kojoj je pomorski izvršitelj predao robu;
- d) luci u kojoj pomorski izvršitelj obavlja usluge u vezi s robom.<sup>55</sup>

Kao i u slučaju nadležnih sudova za postupak u povodu tužbe protiv prijevoznika, nužna opća pretpostavka da bi koji od navedenih sudova mogao biti nadležan za postupak protiv pomorskog prijevoznika jest da je to sud u državi ugovornici Rotterdamskih pravila.

Kako tužitelj ne sklapa ugovor s pomorskim izvršiteljem nego s prijevoznikom, tako Rotterdamska pravila ne uređuju pitanje ugovaranja nadležnosti suda prije nastanka tražbine. No, sukladno članku 72., tužitelj i pomorski izvršitelj kao tuženik mogu nakon nastanka tražbine ugovoriti sud koji će biti nadležan za rješavanje njihova spora.<sup>56</sup>

U slučaju kada, prema Rotterdamskim pravilima, ne postoji valjani sporazum o isključivoj sudskoj nadležnosti, a tužitelj podnese jednu tužbu protiv dvojice tuženika - prijevoznika i pomorskog izvršitelja, za odlučivanje o toj tužbi nadležan je sud države ugovornice koji se nalazi i na popisu nadležnih sudova u postupku protiv prijevoznika, kao i na popisu nadležnih sudova u postupku protiv pomorskog izvršitelja. Ako takvog "zajedničkog" nadležnog suda nema, onda je za takvu tužbu nadležan sud prema mjestu u kojem je luka u kojoj je pomorski izvršitelj primio ili predao robu, odnosno u kojoj obavlja djelatnost.<sup>57</sup>

### **e) Drugi temelji ustanovljenja sudske nadležnosti i sprečavanje pokretanja više povezanih postupaka**

Općenito je pravilo da se tužba protiv prijevoznika i pomorskog izvršitelja ne može podnijeti sudu koji nije u Rotterdamskim pravilima naveden kao nadležan sud za rješavanje tužbi protiv prijevoznika, odnosno pomorskog izvršitelja.<sup>58</sup> Međutim, to općenito pravilo ima određene iznimke.

---

<sup>55</sup> Što se tiče luke navedene pod d), u pogledu pomorskog izvršitelja koji obavlja prijevoz, to bi mogla biti bilo koja luka u kojoj on preuzima ili predaje teret. U pogledu lučkih radnika i terminalskih operatera to bi mogla biti luka u kojoj obavljaju svoju djelatnost.

<sup>56</sup> Naime, članak 72. koristi izraz "defendant", dakle tuženik, što obuhvaća i prijevoznika i pomorskog izvršitelja kao potencijalne tuženike prema Rotterdamskim pravilima.

<sup>57</sup> Prema tom pravilu, mogao bi za tužbu biti nadležan i sud u državi luke prekrcaja tereta na brodu, a to je sud koji nije na "popisima" nadležnih sudova za pojedinačne tužbe protiv prijevoznika, odnosno pomorskog izvršitelja.

<sup>58</sup> Članak 69. u vezi s člancima 66. i 68. Rotterdamskih pravila.

Prije svega, Rotterdamska pravila ne utječu na nadležnost bilo kojeg suda da odlučuje o sporu u vezi s tražbinom protiv prijevoznika, odnosno pomorskog izvršitelja, koja je ustanovljena na temelju činjenice da je taj sud donio odluku o privremenoj mjeri radi osiguranja tražbine koja je predmet spora. Najčešće korištena privremena mjera jest zaustavljanje broda. Međutim, Rotterdamska pravila određuju da sud koji je odredio privremenu mjeru može biti nadležan za odlučivanje o predmetu spora samo ako je ispunjena bar jedna od sljedećih pretpostavki:

- a) nadležnost toga suda proizlazi iz primjene odredaba Rotterdamskih pravila o nadležnosti;
- b) nadležnost toga suda predviđa neka međunarodna konvencija koja se primjenjuje u državi toga suda.<sup>59</sup>

Na ovom mjestu valja podrobnije objasniti pretpostavku navedenu pod b). Do sada su donesene dvije međunarodne konvencije koje uređuju pitanje privremene mjere zaustavljanja broda. Prva je (i prilično široko prihvaćena) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.<sup>60</sup> Ona, uz ispunjenje određenih pretpostavki, dopušta da sud države u kojoj je izvršeno zaustavljanje odlučuje o predmetu spora.<sup>61</sup>

Mogućnost za ustanovljenje nadležnosti za rješavanje o predmetu spora postoji i prema Međunarodnoj konvenciji o zaustavljanju brodova iz 1999., koja još nije stupila na snagu.<sup>62</sup>

Sud nadležan na temelju odredaba Konvencije iz 1952. (a u budućnosti možda i prema Konvenciji iz 1999.) može biti sud države stranke Rotterdamskih pravila. On će tada biti nadležan neovisno o tome nalazi li se i inače na "popisu" nadležnih sudova prema Rotterdamskim pravilima.<sup>63</sup>

---

<sup>59</sup> Članak 70. Rotterdamskih pravila.

<sup>60</sup> Konvencija o zaustavljanju iz 1952. obvezuje i Republiku Hrvatsku, koja se smatra strankom od 8. listopada 1991. na osnovi notifikacije o sukcesiji ugovora bivše SFRJ (Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 12/1967). Konvencija ima 82 države stranke, podaci prema: <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru12.html> (12. siječnja 2010.). Za potrebe ovog rada korišten je prijevod Konvencije o zaustavljanju iz 1952. u: Marin, Jasenko, *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003., str. 205 - 214.

<sup>61</sup> Članak 7. st. 1. Konvencije o zaustavljanju iz 1952.

<sup>62</sup> Članak 7. st. 1. Konvencije o zaustavljanju iz 1999. Za potrebe ovog rada korišten je prijevod Konvencije o zaustavljanju iz 1999. objavljen u: Marin, *op. cit.* u bilj. 60, str. 223 - 229.

<sup>63</sup> Dakako, sud države zaustavljanja ne mora biti u državi stranci Rotterdamskih pravila. Tada se Rotterdamska pravila neće ni primijeniti na rješavanje predmeta spora.



Takvo rješenje Rotterdamskih pravila očito je motivirano sprečavanjem sukoba između odredaba o sudskoj nadležnosti dviju međunarodnih konvencija.<sup>64</sup>

Druga iznimka od općeg pravila nemogućnosti ustanovljenja nadležnosti suda različitog od sudova navedenih u Rotterdamskim pravilima jest sporazum stranaka o nadležnom sudu sastavljen nakon nastanka tražbine.

Isti učinak ima i sudjelovanje prijevoznika odnosno pomorskog izvršitelja u pokrenutom postupku bez osporavanja nadležnosti suda pred kojim je taj postupak pokrenut.<sup>65</sup>

Za razliku od iznimke od opće zabrane pokretanja postupka pred sudom koji nije naveden u Rotterdamskim pravilima, a temelji se na određivanju privremenih mjera, kod iznimaka koje se tiču sporazuma stranaka i upuštanja tuženika u spor bez osporavanja nadležnosti, ti “iznimno” nadležni sudovi moraju biti sudovi u državama strankama Rotterdamskih pravila.

Odredbom članka 71. st. 2. Rotterdamskih pravila vjerovnicima tražbina protiv prijevoznika i pomorskog izvršitelja pružena je još jedna zaštita. Kada ti vjerovnici pokrenu postupak pred sudom koji je nadležan prema Rotterdamskim pravilima, tada imaju pravo zahtijevati od prijevoznika odnosno pomorskog izvršitelja da oni povuku sve tužbe koje su eventualno podnijeli protiv tih vjerovnika pred drugim sudovima, a koje se odnose na istu tražbinu i imaju za posljedicu uskraćivanje tužiteljeva prava na podnošenje tužbe pred sudom koji je nadležan prema Rotterdamskim pravilima. Praktično značenje te odredbe povezano je s činjenicom da prijevoznici (kao i pomorski izvršitelji), znajući da mogu biti podvrgnuti tužbi za naknadu štete na robi koja je prevezena, pokreću

<sup>64</sup> Mogućnost zasnivanja nadležnosti prema odredbama Konvencije o zaustavljanju iz 1952. bio je i problem pri kreiranju i primjeni Uredbe 44/2001. U tom smislu važna je odredba članka 71. te Uredbe, koja propisuje da njezine odredbe nemaju utjecaja na međunarodne ugovore koje obvezuju države članice i koje u pogledu određene materije uređuju pitanje nadležnosti. Misli se na međunarodne ugovore koji obvezuju države članice u trenutku stupanja na snagu Uredbe, jer obvezivanje kasnijim takvim ugovorima pripada pod isključivu nadležnost EU-a, a ne država članica. Gotovo sve države članice EU-a bile su u trenutku stupanja na snagu Uredbe i stranke Konvencije o zaustavljanju iz 1952. Međutim, važno je upozoriti na tumačenje ECJ-a u predmetu C-406/92, *The Tatry (The Maciej Rataj)* [1994] ECR I-5439, prema kojem Konvencija iz 1952. uopće ne uređuje pitanje nadležnosti sudova u situaciji kad su o istom predmetu između istih stranaka pokrenuta dva postupka pred sudovima različitih država. Posljedično, u tom pogledu nema sukoba između Konvencije iz 1952. i Uredbe 44/2001, pa se primjenjuje Uredba.

<sup>65</sup> Članak 72. Rotterdamskih pravila, supra, t. 3.3.

postupak pred nekim za njih povoljnim sudom.<sup>66</sup> U propisanom postupku pred tim sudom prijevoznik traži da sud donese deklaratornu odluku kojom će utvrditi njegovu neodgovornost. Trajanje toga postupka, i eventualna presuda iz toga postupka o prijevoznikovo neodgovornosti, mogu mu biti temelj za traženje obustave postupka pred nekim drugim sudom kojem je tužitelj podnio tužbu, pa čak i za nepriznavanje te druge odluke.<sup>67</sup> Štoviše, kada pokrenu takav postupak, prijevoznicima, prema pravu nekih država, može stajati na raspolaganju i dodatna mogućnost - mogu zahtijevati od suda donošenje odluke kojom će zabraniti tuženiku (korisniku prijevoza) pokretanje postupka o istom predmetu pred bilo kojim drugim sudom u svijetu.<sup>68</sup>

Odredba članka 71. st. 2. Rotterdamskih pravila očito želi spriječiti pokretanje svih opisanih postupaka u cilju zaštite odabira nadležnog suda od strane korisnika prijevoza. Cilj je, očito, osigurati učinkovitost odredaba Rotterdamskih pravila o sudskoj nadležnosti koje daju krcatelju pravo izbora s popisa sudova.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> To može biti sud koji postupka sporije ili koji primjenjuje blaže odredbe o prijevoznikovo odgovornosti.

<sup>67</sup> Riječ je o dobro znanoj pojavi "utrke za sudskom odlukom", što je samo jedan vid *forum shoppinga* u pomorskom pravu; detaljnije u: Cachard, *op. cit.* u bilj. 32, str. 13. Taj neželjenoj pojavi doprinosi i rješenje čl. 27. st. 1. Uredbe 44/2001 o prednosti postupka koji je prvi pokrenut, vidi t. II.a).

<sup>68</sup> Najčešće je riječ o mogućnosti da se pred engleskim sudovima traži da sud odredi tuženiku iz jednog postupka izricanje mjere zabrane podnošenja tužbe o istom meritumu pred nekim drugim sudom (*anti-suit injunction*). U praksi ECJ-a takve sudske odluke već su ocijenjene kao suprotne pravu EU-a, odnosno Uredbi 44/2001; vidi predmet C-159/02, *Turner v Grovit* (2004) ECR I-3565; predmet C-116/02, *Erich Gasser GmbH v MISAT Srl* (2003) ECR I-4693; predmet C-185/07, *Allianz Spa vs West Tankers Inc* (odluka od 10. veljače 2009.). Valja imati na umu da adresat *anti-suit injunctiona* nije sud druge države, nego tuženik iz prvopokrenutog postupka pred engleskim sudom. Nepoštovanje te naredbe od strane tuženika rezultira pravom tužitelja na naknadu štete. Takva zabrana i dalje može imati učinka u državama izvan EU-a koje bi priznale odluku engleskog suda o izricanju zabrane. Spomenimo da Rotterdamska pravila u članku 73. samo načelno uređuju pitanje priznanja i ovrhe odluke suda jedne države ugovornice u drugim državama ugovornicama. Za priznanje takvih odluka potrebno je da obje države daju deklaraciju o tome da su obvezane odredbama Rotterdamskih pravila o nadležnosti (obostrani *opt in*). Pretpostavke priznanja, razlozi za odbijanje priznanja i ovrhe te postupovna pitanja rješavaju se prema nacionalnom pravu države priznanja i ovrhe.

<sup>69</sup> Općenito, valja naglasiti da pitanje postupka povlačenja tužbe od strane prijevoznika Rotterdamska pravila ne uređuju, dakle prepuštaju ga nacionalnim pravima država stra-

#### IV. ZAKLJUČAK

Odredbe Rotterdamskih pravila o sudskoj nadležnosti prilično su složene. Uostalom, to je obilježje tog međunarodnog ugovora u cjelini. Nastojanje da se postigne kompromis prihvatljiv što širem krugu država očituje se već u činjenici da država koja se odluči obvezati Rotterdamskim pravilima ne postaje samim tim obvezana i odredbama o sudskoj nadležnosti. Za takav učinak potrebna je dodatna izjava. Za takav "iskorak", po logici stvari, potrebno je da postoje značajne prednosti koje odredbe o nadležnosti iz Rotterdamskih pravila imaju u odnosu na postojeća i u praksi prihvaćena pravna rješenja. Analizom tih odredaba, osobito u svjetlu prava EU-a, te prednosti nismo uspjeli uočiti.

U sadržajnom pogledu, najvećom sadržajnom manjkavošću čini se bitno ograničenje u pogledu mogućnosti i učinaka sporazuma stranaka o isključivo nadležnom sudu koji će rješavati spor protiv prijevoznika. Prema Rotterdamskim pravilima, takav sporazum "rezerviran" je za samo jednu vrstu ugovora - količinske ugovore (*volume contracts*). Za sve ostale ugovore eventualni sporazum ugovornih strana o nadležnom sudu, sastavljen prije nastanka tražbine koja je predmet spora, neće imati za posljedicu isključivu nadležnost ugovorenog suda, nego će unatoč tome tužitelj i dalje imati na raspolaganju veći broj drugih sudova. To sigurno ne pridonosi važnome cilju koji svaki izvor ugovornog prava želi ostvariti, a to je predvidljivost u pogledu pravnog položaja ugovornih strana. Vrlo često, saznanje o tome koji je sud nadležan za rješavanje eventualnih sporova neizravno znači i saznanje o sadržaju prava i obveza. To osobito vrijedi u pomorskom pravu, kao specijaliziranoj pravnoj grani, u kojoj je poznavanje prakse sudova u primjeni i tumačenju primjenljivog prava od neprocjenljivog značenja.

Vrlo ograničene mogućnosti ugovaranja isključive nadležnosti nekog suda nisu u suglasju s odredbom članka 23. Uredbe 44/2001 kao temeljnim izvorom prava EU-a. Dok prema Uredbi 44/2001 sporazum stranaka o sudskoj nadležnosti u pravilu (koje, doduše, poznaje iznimke) znači isključivu nadležnost, za Rotterdamska pravila sporazum stranaka o nadležnosti samo iznimno dovodi do isključive nadležnosti ugovorenog suda. Dakle, riječ je o konceptijskim razlikama. U tom smislu rješenja Rotterdamskih pravila ugrožavaju načelo slobode ugovaranja, koje je za pravo EU-a od temeljnog značenja.

---

naka. Isto vrijedi i za posljedice koje mogu pogoditi prijevoznika ili pomorskog izvršitelja ako se "ogluše" o odredbe Rotterdamskih pravila i ne povuku tužbe koje su podnijeli. Načelno, u obzir može doći naknada štete zbog kršenja ugovornih obveza.

Prognoziranje je uvijek nezahvalan posao, ali piscu ovih redaka nameće se zaključak da neće biti velik broj država koje će se odlučiti obvezati odredbama Poglavlja 14. Rotterdamskih pravila o sudskoj nadležnosti. Osobito to vrijedi u pogledu EU-a, odnosno njezinih država članica.

No, uzmemo li u obzir da je uvrštenje odredaba o sudskoj nadležnosti u konačan konvencijski tekst bio uvjet da bi određen broj država opće ozbiljnije razmotrio ratificiranje Rotterdamskih pravila u cjelini, tada postojanje tih odredaba ima opravdanje. Navedeni je uvjet ispunjen, barem formalno.

## Summary

Jasenko Marin\*

### REGULATION OF JURISDICTION IN THE CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA, 2009.

*For many years, the international maritime community has sought uniformity and harmonization of law regulating carriage of goods by sea. Historically, there have been several well known attempts at establishing uniform international law in this field, including: the Hague Rules (1924); the Hague/Visby Rules (1968); the Hamburg Rules (1978); and the International Multimodal Transportation Convention (1980), but none of these attempts has managed to achieve the global level of acceptance necessary for international uniformity.*

*On 23 September 2009, sixteen countries signed new Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as “the Rotterdam Rules”. The Convention is designed to legislate not only for international maritime carriage of goods but also for international multimodal carriage of goods, where a maritime leg is provided for in the contract of carriage. It is best described as a “maritime plus” instrument. If entered into force, the Convention will significantly change the market position of maritime stakeholders, including shippers, carriers, freight forwarders and marine insurers.*

---

\* Jasenko Marin, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

*The Hague and Hague-Visby Rules do not deal with jurisdiction. The provisions of the Rotterdam Rules on this issue are based upon the corresponding provisions in the Hamburg Rules. These chapters were the subject of focused discussion, contrasting those in favour of including such provisions with those who preferred to leave the areas to domestic or other rules. The situation was further complicated by the European Commission's participation in the negotiations, since the EU have exclusive competence to negotiate on behalf of its Member State in respect of jurisdiction. A compromise solution was found, whereby the chapter on jurisdiction was made subject to an "opt-in" reservation: only those States that specifically make a declaration that they are to be bound by those chapters will be bound by them.*

*Under the Rotterdam Rules, actions against the carrier may be brought in the following places situated in a Contracting State: the domicile of the carrier; the place of receipt agreed in the contract of carriage; the place of delivery agreed in the contract of carriage; the port where the goods are initially loaded on a ship; or the port where the goods are finally discharged from a ship. Alternatively, the new Convention permits proceedings to be brought in a court designated by an agreement between the shipper and the carrier. However, such a court will be exclusive only exceptionally. In fact, the exclusive choice of court agreement is effective only if contained in a volume contract.*

*Should the claimant wish to file suit against the maritime performing party, the action must be filed in a competent court situated within the domicile of the maritime performing party, or the port where the goods were received or delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.*

*After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court (means a court in a Contracting State). A competent court, before which a defendant appears without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.*

*Key words: contract of carriage of goods by sea, the Rotterdam Rules, jurisdiction*

