

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**Goran-Jakov Matulj**

**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA PREMA  
KONVENCIJI O PRIJEVOZU STVARI  
MOREM**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2013

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA PREMA  
KONVENCIJI O PRIJEVOZU STVARI  
MOREM**

Kolegij: Ugovaranje u pomorstvu  
Mentor: Doc.dr.sc Mirano Hess  
Student: Goran-Jakov Matulj  
JMBAG: 0112029722  
Studij: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

Rijeka, rujan ,2013

## SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. HAŠKA PRAVILA .....	2
3. HAMBURŠKA PRAVILA.....	3
4. ROTTERDAMSKA PRAVILA .....	5
5. DRUGI MEĐUNARODNI UNIFIKACIJSKI INSTRUMENTI.....	6
6. POLJE PRIMJENE.....	8
7. PRINCIP ODGOVORNOSTI .....	10
8. PRETPOSTAVLJENA KRIVNJA.....	12
9. DOKAZANA KRIVNJA.....	15
10. STRANKE PRIJEVOZNIK UGOVORA I OSTALE OSOBE UKLJUČENE U PRIJEVOZNI POSAO.....	16
10.1. Prijevoznik.....	16
10.2. Izvršitelj (performing party) .....	18
10.3. Krcatelj i pošiljatelj.....	19
11. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA.....	21
11.1. Trajanje odgovornosti.....	21
11.2. Načelo i opseg odgovornosti.....	22
11.3. Radnje protiv prijevoznika.....	24
12. PODIJELJENA ODGOVORNOST .....	25
13. ODGOVORNOST ZA DRUGE.....	27
14. IZUZETI SLUČAJEVI.....	28
14.1. Viša sila.....	29
14.2. Pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovnih voda .....	30
14.3. Rat, neprijateljstva, oružani sukobi, djelovanja pirata, terorizam, pobune, građanski nemiri.....	31
14.4. Karantenska ograničenja, smetnje ili zapreke prouzročene od vlade, javnih vlasti, vladara ili naroda uključujući zadržavanje, zaustavljanje ili smetnje ili progone od sudskog procesa kojima nije doprinio prijevoznik ili bilo koja osoba za koju on odgovara.....	32
14.5. Štrajkovi, isključenja s rada, obustave ili sprječavanja rada.....	34
14.6. Požar na brodu .....	34
14.7. Skrивene mane broda (prijevoznog sredstva) koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom.....	36
14.8. Djelovanja ili propusti krcatelja, bilo koje osobe za koju krcatelj odgovara, strane koja ima nadzor ili primatelja.....	37
14.9. Rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35, strane koja ima nadzor ili primatelja .....	38
14.10. Umanjenje obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak ili oštećenje koje proizlazi iz posebnih svojstava, skrивene mane, ili vlastite mane robe .....	38
14.11. Nedovoljno ili netočno pakiranje ili označavanje koje nije izvršio prijevoznik .....	39
14.12. Razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu .....	39

14.13. Djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlaštenja koja imaju prema čl. 15 i 16(2) kada stvari postanu opasne za osobe, imovinu ili okoliš ili budu žrtvovane.....	40
15. OBVEZA PRIJEVOZNIKA U POGLEDU PLOVIDBENE SPOSOBNOSTI BRODA .....	41
16. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA (BRODARA) .....	44
16.1. Povijesni razvoj prava ograničene odgovornosti brodara.....	44
17. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAJBINE PREMA KONVENCIJI 1976. I POMORSKOM ZAKONIKU .....	45
17.1 Osobe ovlaštene na ograničenje.....	45
17.2. Visina graničnog iznosa za jednu „jedinicu teret.....	46
Razlika u iznosu između Pomorskog zakonika i međunarodnih konvencija.....	47
17.3. Utvrđivanje visine štete .....	48
17.4. Vrste tražbina koje su podvrgnute ograničenju .....	49
17.5. Zastara tražbina.....	49
17.6. Izbor sudskih sporazuma .....	50
18. KRITERIJ ZA GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE .....	51
18.1. Krivnja osoba kojim se brodovlasnik u svom poslovanju služi.....	52
19. PRIJEVOZNE ISPRAVE I ELEKTRONIČKI ZAPISI.....	52
20. PRIMJER IZ SUDSKE PRAKSE .....	53
21. ZAKLJUČAK.....	56
22. LITERATURA .....	58

## 1.UVOD

Osnovna prijevoznikova obaveza iz ugovora o prijevozu stvari da teret preda na određite u stanju i količini kako ga je preuzeo na prijevoz, te da ga preda bez zakašnjenja. Prijevoznik za izvršenje te obaveze odgovara kao nositelj obaveze prijevoza za koju je prema naručitelju preuzeo sklapanjem ugovora o prijevozu. On odgovara drugoj ugovornoj strani za štetu koja je nastala povredom ugovorne obveze. Iz prijevoznikove osnovne ugovorne dužnosti proizlazi da on odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji prima na prijevoz od preuzimanja do predaje primatelju te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta.

Štete na stvarima može se manifestirati kao gubitak, manjak ili oštećenje. O gubitku stvari (*tereta*) radi se kada prijevoznik ne može na određitu predati primatelju stvari koje je primio na prijevoz. Manjak je gubitak ili nemogućnost isporuke dijela tereta. Oštećenje podrazumijeva fizičko oštećenje stvari, zbog čega je umanjena vrijednost te stvari.

Prijevoznik za štete na stvarima i zakašnjenje ne odgovara bezuvjetno. Njegova se odgovornost ocjenjuje prema propisima koji se primjenjuju na konkretni ugovorni odnos. Tim su propisima regulirane pretpostavke odgovornosti prijevoznika. To znači da se u našem pravnom sustavu odgovornost pomorskog prijevoznika ocjenjuje prema Pomorskom zakoniku ili prema Konvenciji o teretnici (*Haška pravila i Haško -Visbyska pravila*). Od prve Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila), 1924., preko Protokola o izmjeni Haaških pravila (Visbyska pravila), 1968., do najnovije Konvencije UN-a o ugovoru o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009. nije se mijenjao temelj odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari morem, (kao što je slučaju zračnom prijevozu ili u prijevozu putnika morem). Kontinuirano se temelji odgovornost na krivnji, i to u načelu na pretpostavljenoj krivnji. To se načelo zasnivalo, proizlazilo iz pojma «dužne pažnje» («due diligence») ili se izričajem u samom tekstu konvencije regulirala takva odgovornost. U dvjema konvencijama (Haaška i Rotterdamska pravila) primjenom instituta «iznimnih slučajeva, opasnosti» (excepted perils) prijevoznik je mogao odgovarati i na temelju dokazane krivnje, što je za njega bilo povoljnije rješenje.

U slučaju štete od požara u Hamburškim pravilima odgovara također prijevoznik na temelju dokazane krivnje, što se i u Rotterdamskim pravilima ostvaruje primjenom instituta «iznimnih slučajeva». Čuvaše tako odgovornost na temelju krivnje, makar je bilo (konvencijskih) pokušaja da se pooštri odgovornost pomorskog prijevozniku prijevozu stvari kao u kopnenom i zračnom prijevozu, gdje je odgovornost kauzalna, objektivna. Autor smatra da zbog uspostavljene gospodarske ravnoteže subjekata koji u suvremenim uvjetima sudjeluju u poslu prijevoza stvari morem zbilja nema razloga mijenjati tradicionalno načelo odgovornosti prijevoznika.

## 2.HAŠKA PRAVILA

Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. Godine (tzv. Haška pravila) koju je Republika Hrvatska prihvatila na temelju notifikacije o sukcesiji<sup>1</sup> u članku 1. stavku 1. točki a) sadrži definiciju prijevoznika<sup>2</sup>. Oko sadržaja pojma *prijevoznik* postoje različita tumačenja, odnosno interpretacijom odredbi konvencije o pitanju što u smislu te konvencije nekoga kvalificira prijevoznikom, dolaze različiti autori do ponekad čak i oprečnih utvrđenja. Također, nerijetko se ističe kako uopće nema preciznog, niti jedinstvenog objašnjenja (ni u literaturi ni u sudskoj ili poslovnoj praksi) što pojam *prijevoznik* u Haškim pravilima znači, te da je problem individualizacije prijevoznika u toj konvenciji ostao neriješen.

Pejović navodi kako se interpretacijom Haških pravila može zaključiti da su njegovi tvorci imali na umu vlasnika broda kao prijevoznika. Elemente za takav zaključak, prema istom autoru, daje čl. 3. stavak 1. Konvencije, koji propisuje da je obveza prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, što je normalno obveza vlasnika broda, a ne naručitelja prijevoza. Iako se ne može isključiti pretpostavka da se prilikom sastavljanja Haških pravila, s obzirom na tadašnju konstelaciju oblika iskorištavanja brodova, smatralo ili očekivalo da je prijevoznik ujedno brodovlasnik koji kontrolira brod i koji je zadužen za prijevoz, smatramo da ovo stajalište nije ispravno.

Puno prihvatljivije je stajalište Pavića, koji navodi kako je težište na obvezi prijevoza, a stvarno-pravni odnos poduzetnika u odnosu na brod nije relevantan. Činjenica je da izvorni tekst konvencije na engleskom jeziku rabi sintagmu *carrier includes the owner or the charterer*, ukazuje na to kako su sastavljači imali na umu uz vlasnika i osobu koja nije brodovlasnik, dakle, *charterera*. Na takav zaključak navodi upotreba riječi *includes* u tekstu Konvencije.

Ivković ukazuje na činjenicu kako izraz prijevoznik, stvara teškoće. Praksa je dovela do razlikovanja između *contracting carrier* i *performing (actual) carrier*. Iz definicije *carrier* slijedi da se Haška pravila odnose samo na *contracting carrier*. Taj može biti prema definicije ili brodovlasnik ili čarterer. Problem se javlja kada *performing carrier* nije ujedno vlasnik i kada *performing carrier* nije ujedno i *contracting carrier*.

Dakle, problem koji se uočava je u činjenici da izvorni tekst govori: *carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper*, što znači da je u smislu te definicije prijevoznik samo onaj koji sklapa ugovor (*enters into a contract*). Tumačenjem takve norme nedvojbeno se može zaključiti da je u prvom planu prijevoznik kao ugovorna stranka, a ne pravna kvalifikacija prijevoznika kao plovidbenog poduzetnika. Nejasnoću, te problem u primjeni prava može pričiniti pojam naručitelj prijevoza (najmitelj broda), odnosno *charterer* (engleski), *affreteur* (francuski), *noleggiatore* (talijanski). Špehar ukazuje na problem s obzirom na stranu terminologiju, prema kojoj naziv *charterer* označava dva bitno različita pojma. U prvom smislu charterer kao stranka u običnom brodarskom

---

<sup>1</sup> SFRJ je ratificirala tu konvenciju 1959. godine, a notifikacijom o sukcesiji upućenoj belgijskoj vladi kao depozitaru te konvencije Republika Hrvatska se od 8. listopada 1991. smatra njezinom strankom, objavljeno u Narodnim novinama Međunarodni ugovori br. 1/1992.

<sup>2</sup> Prijevoznik označava vlasnika broda ili naručitelja prijevoza kao stranku u ugovoru o prijevozu koji sklapa ugovor s krcateljem.

ugovoru, on dakle ugovara s brodarom, ali prijevoz obavlja protustranka čarterera, koja po tome ima svojstvo prijevoznika. U drugom smislu *charterer-owner* (*noleggiatore-armatore, affreteur-armateur*) je stranka koja uzima brod u zakup, pa ga sama upotrebljava za pomorski prijevoz robe i kao takva prima na prijevoz robu trećih osoba. Ona postaje dakle, sama brodar i stoji u pogledu prijevoza robe u neposrednom ugovornom odnosu sa krcateljima. Značaj prijevoznika ima dakle, samo *charterer* u ovom drugom pravnom položaju, dakle, čarterer kao zakupnik broda<sup>3</sup>.

Pavić smatra kako je naglasak (težište) na prijevozniku kao ugovornoj stranci, pa prema tome svojstvo prijevoznika može imati i osoba koja preuzima obvezu prijevoza, a nije brodovlasnik ili uopće nije plovidbeni poduzetnik, npr. u odnosima iz brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*) kao prijevoznik se može javiti i naručitelj (*charterer*), ako sklopi ugovor o prijevozu i u svoje ime izda teretnicu. Prema Haškim pravilima ugovorna je strana, obveznik na temelju teretnice. Rastovčan ukazuje na činjenicu kako ugovorna strana ne mora biti uvijek i samo onaj tko izdaje teretnicu. Štoviše, ugovorna strana redovito teretnicu sama i ne izdaje, već je u pravilu izdaje kapetan broda ili agent, pa to otvara problem tko je ugovorna strana kod pojedinog prijevoza *in concreto*

Haška pravila o prijevozniku dolaze do zaključka da je moguće razlikovati dvije situacije (slučaja odgovornih osoba). U jednom slučaju brodovlasnik, kada krcatelj ugovara prijevoz sa brodovlasnikom. U drugom slučaju čarterer (naručitelj) kada je brod sa kojim se prevozi teret, čartriran od prijevoznika, a on sklapa ugovor o prijevozu sa krcateljem za koji u svoje ime izdaje teretnicu. Haška pravila modernizirana su Protokolom iz 1968. tzv. Visbyjska pravila i Protokolom iz 1979. tzv. SDR protokol. Potrebu *modernizacije* Haških pravila uvjetovao je napredak tehnologije prijevoza i rukovanja teretom, ponajprije potreba za prilagodbom kontejnerskom prijevozu robe, te smanjenje vrijednosti svjetskih valuta djelovanjem inflacije. Republika Hrvatska je potvrdila (ratificirala) oba protokola. Pitanje identiteta osoba na strani broda, točnije, tko snosi odgovornost za izvršenje obveze prijevoza nije riješeno niti spomenutim protokolima. Uslijedila je revizija pomorskog prava, primarno potaknuta nezadovoljstvom krcatelja sustavom odgovornosti pomorskog prijevoznika, kao i političkim pritiskom tzv. zemalja u razvoju, a rezultat je bila izrada novih tzv. Hamburških pravila.

### 3.HAMBURŠKA PRAVILA

Hamburška pravila sadrže odredbe o prijevozniku i stvarnom prijevozniku, odgovornosti prijevoznika u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za čine i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka i odredbu o solidarnoj odgovornosti. Definicije prijevoznika i stvarnog prijevoznika u Hamburškim pravilima proširuju pojam prijevoznika iz Haških pravila<sup>4</sup>, tako da sada obuhvaća svaku osobu koja

<sup>3</sup> Milan Špehar, *Odgovornost brodara osvrtno i na Haška pravila*, vlastita naklada, Zagreb, 1939. str. 156.

<sup>4</sup> Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), usvojena 31. ožujka 1978.,

zaključi ugovor o prijevozu robe morem bez obzira na to da li je brodovlasnik ili naručitelj u brodarskom ugovoru ili to nije. Time (takvom) odredbom naglasak je stavljen na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu zanemaren je. Dakle, dopušteno je, točnije, moguće je da se osoba koja zaključi ugovor o prijevozu sa krcateljem smatra se prijevoznikom, bez obzira na to što nije vlasnik broda ili čarterer. Ivković kao primjer ističe mogućnost kada špediter sklopi ugovor sa krcateljom o prijevozu robe morem ili ako multimodalni operator sklopi podugovor sa brodovlasnikom, on postaje prijevoznik ili stvarni prijevoznik, u smislu Hamburških pravila.

Hamburška pravila uvode pojam stvarnog prijevoznika (*actual carrier*), a to je osoba kojoj je prijevoznik povjerio ili cjelokupni prijevoz robe ili dio prijevoza. U takvom slučaju nastaje nekoliko grupa odnosa (prijevoznika i stvarnog prijevoznika, stvarnog prijevoznika i korisnika prijevoza, korisnika prijevoza i prijevoznika). Takav opseg pojma *prijevoznik* uvjetovao je i specifično normiranje odgovornosti prijevoznika. Odnos prijevoznika i stvarnog prijevoznika riješen je samom Konvencijom (u čl. 10. i 11.), oni odgovaraju solidarno.

Filipović i Pallua<sup>5</sup> u svom tumačenju odredaba konvencije objašnjavaju kako, prema čl. 10. odgovara uvijek ugovorni prijevoznik za obavljanje čitavog prijevoza, a stvarni prijevoznik samo za svoj dio prijevoza. Međutim, ako ima mjesta odgovornosti stvarnog prijevoznika, njegova odgovornost i odgovornost ugovornog prijevoznika je solidarna, a pitanje njihove eventualne regresne odgovornosti Konvencija nije regulirala. Prema čl. 11. moguće je da u ugovoru s ugovornim prijevoznikom bude određeno da ugovorni prijevoznik ne odgovara za događaje u vezi s robom tako dugo dok je roba u držanju stvarnog prijevoznika, ali njega, ugovornog prijevoznika, tereti dokaz da se radi upravo o događaju za vrijeme dok se roba nalazila u držanju stvarnog prijevoznika. Dakle, kad je izvršenje čitavog prijevoza ili jednog njegovog dijela povjereno stvarnom prijevozniku, bilo da je tako učinjeno prema ovlaštenju iz ugovora o prijevozu morem ili bez takvog ovlaštenja, prijevoznik ipak ostaje odgovoran za čitav prijevoz u skladu s odredbama Konvencije. Prijevoznik odgovara u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za čine i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka. Odredba koja je nova u odnosu na Haška pravila, i specifična odnosi se na situaciju ukoliko stvarni prijevoznik vrši samo dio prijevoza, tada se njegova odgovornost odnosi samo na taj dio tj. dok on drži robu. Ta odredba od velike je važnosti kod multimodalnih (kombiniranih) prijevoza, a koji će u budućnosti, pretpostavlja se biti jedinstveno regulirani.

---

stupila na snagu 1. studenog 1992.

<sup>5</sup> Velimir Filipović i Emilio Pallua, Komentar Hamburških pravila, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zavod za pomorsko pravo i historiju i ekonomiku pomorstva JAZU, br. 78., 1978. str. 67-96.



Može se zaključiti kako je definicija prijevoznika iz Hamburških pravila šira od one iz Haških pravila jer nije ograničena na vlasnika broda i naručitelja prijevoza, već ostavlja mogućnost da prijevoznik bude neka treća stranka koja zaključuje ugovor o prijevozu s krcateljem. Carver navodi kako je široko usvojeno stajalište da pomorski prijevoznik može biti bilo koja osoba koja u vlastito ime sklapa ugovor o prijevozu stvari. Također, učinjena je razlika između ugovornog i stvarnog prijevoznika, što je naprednije rješenje i znatno bliže realnosti suvremenog pomorskog prijevoza. Pojam prijevoznika i stvarnog prijevoznika nalaze se i u nekim drugim konvencijama, pa je takvo rješenje doprinos standardiziranju prijevoznog prava uopće, točnije približavanju rješenjima ostalih sličnih međunarodnih konvencija.

U Hamburškim pravilima pojednostavljen je problem identiteta prijevoznika i oštećeni ne treba prije ulaganja tužbe više proučavati komplicirani odnos brodovlasnika i raznih čarterera. Ivković uočava problem koji može nastati u praksi, a to je pitanje da li ugovorni prijevoznik može izbjeći odgovornost ako je cijeli prijevoz povjerio stvarnom prijevozniku i izričito ga imenovao u teretnici, te ugovorio oslobođenje odgovornosti za sebe.

Kao važnu treba izdvojiti i odredbu čl. 15. st. 1. točka c koja propisuje da teretnica treba sadržavati naziv i glavno poslovno sjedište prijevoznika. To u svakom slučaju ima za cilj njegovu lakšu identifikaciju. Naravno, problem u praksi može nastati ako glavno poslovno sjedište ne odgovara faktičnom glavnom poslovnom sjedištu. Taj problem rješava konvencija u čl. 21. st. 1. koji propisuje: *u sudskom sporu koji se odnosi na prijevoz robe na temelju ove konvencije tužitelj može, po svom izboru podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar čije sudbenosti se nalazi jedno od slijedećih mjesta:*

- *glavno poslovno sjedište ili, ako ga nema, redovito boravište tuženog, ili*
- *mjesto gdje je ugovor zaključen pod uvjetom da tuženi tamo ima poslovno sjedište, ogranak ili agenciju preko koje je ugovor zaključen.*

Hamburška pravila primjenjuju se na sve ugovore o prijevozu robe morem, osim kada je ugovor sklopljen u obliku *charterparty*. Granica između brodarskih i prijevozničkih ugovora nije uvijek jasno definirana, odnosno prepoznatljiva. Međutim, što je važnije, pojedine države usvajaju različitu sistematizaciju ugovora i pristup njihovoj pravnoj prirodi, pa to može u primjeni izazvati poteškoće. Iz odredbe čl. 2. st. 3. slijedi da se Hamburška pravila ne primjenjuju na brodarske ugovore, ali primjenjuju se kada je izdana teretnica na temelju brodarskog ugovora i kada teretnica regulira odnos između prijevoznika i imatelja teretnice koji nije naručitelj (*charterer*).

## **4. ROTTERDAMSKA PRAVILA**

Dana 23. rujna 2009. godine (nakon što je u prosincu 2008. usvojena) potpisana je u Rotterdamu Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem. Stupit će na snagu nakon što joj pristupi najmanje 20 država. Po uzoru na Haaška pravila (Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924.), Visbyjska pravila (Protokol o izmjeni Haaških pravila, 1968.) i Hamburška pravila (Konvencija UN o prijevozu robe

morem, 1978.), novoj je Konvenciji ime Rotterdamska pravila, a sadrži 96 članaka. Rotterdamska su pravila nastojala voditi računa o suvremenom poslovanju i o potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu. Imaju nova rješenja, ali su u nekim slučajevima kompromisno težila ukomponirati tradicionalna načela iz Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila. Pokušala su djelomično urediti i multimodalni (mješoviti) prijevoz (“od vrata do vrata”, *door to door*), što bi moglo pridonijeti daljnoj unifikaciji (ujednačavanju) prijevoza stvari općenito u prometu. Rotterdamska su pravila rezultat silne želje da se konačno ostvari unifikacija tj. ujednačenje prava na međunarodnom planu. Naime, danas zbog postojanja spomenutih međunarodnih instrumenata različito prihvaćenih u raznim kombinacijama, a ima i država koje nisu ratificirale nijednu konvenciju, u praksi je međunarodnopravno uređenje prijevoza stvari morem podijeljeno u osam pravnih sustava odgovornosti.<sup>1</sup>

Rotterdamska se pravila primjenjuju ako je prijevoz u cijelosti izvršen morem, ali može i u jednom dijelu u kojem slučaju je moguće predvidjeti prijevoz drugim granama prijevoza pored pomorskoga. Znači, riječ je o pomorskoj konvenciji jer prijevoz barem u jadnom dijelu mora biti pomorski, ali “prije i poslije” tj u razdoblju prijevoznog puta koji je prethodio pomorskome ili slijedi nakon pomorskog Pravila mogu uređivati i multimodalni prijevoz.

Konvencija će se primjenjivati na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu (mjesto primitka i mjesto isporuke stvari u različitim državama) i ako postoji određena veza s državom ugovarateljicom. To znači da je sporazumom stranaka u ugovoru mjesto primitka ili luka ukrcaja u državi ugovarateljici ili je mjesto isporuke ili luka iskrcaja u državi ugovarateljici. Konvencija (Rotterdamska pravila) neće se primjenjivati na brodarske (*charter*) ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela broskog prostora. Neće se primjenjivati na druge ugovore u slobodnoj plovidbi, osim u slučaju ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela broskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis. Konvencija se primjenjuje i na potprijevozne ugovore, tj. ugovore između prijevoznika i stranke koja nije izvorni ugovaratelj brodarskog (*charter*) ugovora. Slične odredbe imaju Haaška i Hamburška pravila. Glede tzv. količinskih ugovora (*volume contracts*), ugovora o budućem prijevozu u seriji pošiljaka u ugovorenom razdoblju, Konvencija se primjenjuje s mogućnošću, uz određene uvjete, derogacije prava, obveza i odgovornosti predviđenih u Konvenciji.

## 5. DRUGI MEĐUNARODNI UNIFIKACIJSKI INSTRUMENTI

Od drugih međunarodnih unifikacijskih instrumenata treba spomenuti Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine i novi Nacrt konvencije o prijevoznom pravu od 10.12.2001. Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine definiraju prijevoznika kao stranku imenovanu u ugovoru o prijevozu ili onu koja se može identificirati kao takva iz ugovora o prijevozu. Ova je definicija još šira nego ona iz Hamburških pravila i predviđa mogućnost da se prijevoznikom smatra stranka koja se kao takva može identificirati iz ugovora o prijevozu. CIM<sup>6</sup> je dana 10. prosinca 2001. izradio Nacrt konvencije o

---

<sup>6</sup> CIM Uniform Rules for Sea Waybills (Paris, 29.6.1990.)

prijevoznom pravu. Nacrt konvencije sadrži u čl. 1. definicije pojmova kojima se Nacrt u svom tekstu služi. Za temu ovog rada interesantni su pojmovi prijevoznik, stranka koja ima nadzor, te definicija ugovora o prijevozu. Za potrebe nacrtu te konvencije *prijevoznik* je definiran kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Nacrt ovog međunarodnog instrumenta donosi najopćenitiju definiciju prijevoznika do sada. Dakle, prijevoznik može biti svaka osoba koja sklopi ugovor o prijevozu s krcateljem. Time je otvorena mogućnost da se od osoba na strani broda pojave različiti subjekti čime se ponovno naglasak stavlja na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu nije relevantan. Ugovor o prijevozu definiran je kao ugovor kojim prijevoznik za plaćenu prijevozninu preuzima prijevoz stvari čitavim dijelom ili dijelom morskog puta od jednog mjesta do drugog. Nacrt konvencije donosi definiciju *nove* osobe, to je *strana koja ima nadzor*.

Dio nacrtu konvencije koji donosi definicije, određuje pojam samo načelno, kao osobu koja je prema čl. 11.2. (istog nacrtu) ovlaštena vršiti pravo nadzora. Dakle, definicija upućuje na drugu odredbu čl. 11.2. (istog nacrtu), tako da se pomoću sadržaja druge odredbe dobiva potpuniji opis. Tko će biti stranka koja vrši nadzor u smislu konvencije ovisi o različitim okolnostima. Tako se razlikuje situacija kad ne postoji negacijabilna prijevozna isprava ili nije izdan negacijabilni elektronični dokument, kad je izdana negacijabilna prijevozna isprava i kada je izdan negacijabilni elektronički dokument. Kada ne postoji negacijabilna prijevozna isprava ili nije izdan negacijabilni elektronični dokument, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor, osim ako krcatelj i primatelj ne dogovore da će to biti druga osoba i krcatelj obavijesti prijevoznika o tome. Krcatelj i primatelj mogu dogovoriti da je primatelj strana koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na drugu osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora. Kad je izdana negacijabilna prijevozna isprava primjenjuju se slijedeća pravila: držatelj, ili u slučaju ako je više od jednog izvornika tog negacijabilnog transportnog dokumenta izdano, držatelj svih izvornika je isključivo strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo kontrole predajom negacijabilne transportne isprave drugoj osobi u skladu sa čl. 12.1., a osoba koja je predala ispravu gubi pravo kontrole. Kad je negacijabilni elektronički dokument izdan, stranka koja ima nadzor, isključivo, je njegov držatelj, i ovlašten je prenijeti pravo kontrole drugoj osobi predajom elektroničkog negacijabilnog dokumenta u skladu s procedurom opisanom u konvenciji.

Pravo nadzora definirano je u konvenciji (11.1.) Tim pravom sadržana su ovlaštenja: davati prijevozniku upute što se tiče (u pogledu) robe za vrijeme dok je roba pod njegovim nadzorom. Osoba koja ima nadzor ovlaštena je davati ili mijenjat upute u pogledu robe koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu, zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na odredište, umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, ugovoriti s prijevoznikom izmjenu ugovora o prijevozu. Ako se konvencija usvoji i šire prihvatiti, primjenom u praksi pokazat će se u kojoj mjeri su njezina rješenja uspješna.

## 6. POLJE PRIMJENE

Konvencija predviđa polje primjene na tzv. *door to door* prijevoze. Takav koncept znači nešto uže polje primjene nego tzv. potpuni multimodalni pristup koji primjenjuje Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Prema potpunom multimodalnom pristupu, ugovor o prijevozu pokriva prijevoz sa dva različita načina prijevoza ili s više njih. Za razliku od takvog multimodalnog režima, Nacrt konvencije zahtijeva, tj. kao uvjet za svoju primjenu traži da prijevoz bude izvršen morem, a uz to može se predvidjeti i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima. Ugovor o prijevozu definiran je kao *ugovor prema kojem prijevoznik za plaćenu vozarinu preuzima prijevoz stvari od jednog mjesta do drugog. Ugovorom se predviđa prijevoz morem i može se predvidjeti prijevoz drugim vrstama prijevoza pored pomorskog prijevoza* (čl. 1(a)). Znači, u pogledu polja primjene novi će se instrument primjenjivati na unimodalne pomorske prijevozne ugovore, a pokrivat će i specifične multimodalne prijevozne ugovore. Da bi se radilo o multimodalnom prijevoznom ugovoru, nužno je da jedan dio prijevoza bude izvršen morem. Zbog toga se Nacrt konvencije u dostupnoj recentnoj literaturi naziva i “pomorska pluskonvencija” (*maritime-plus convention*). Međutim, neke važne države nesklone su tome da nova međunarodna *maritime plus* konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, europske zemlje nesklone su napustiti CMR<sup>7</sup> i CIM-COTIF,<sup>8</sup> a neke su države nesklone napustiti svoje nacionalno pravo. Štoviše, mnoge su delegacije istaknule sumnju da će novi režim biti u sukobu s aktualnim unimodalnim režimima, točnije CMR-om i CIM-COTIF-om. Nacrt konvencije rjeava taj problem uvođenjem mrežastog sustava odgovornosti. Prema Čl. 27., odgovornost se temelji na relevantnom unimodalnom režimu (koji uređuje neku drugu prijevoznu granu, a ne pomorski prijevoz) kad je poznato da je štetna radnja nastala za vrijeme dijela prijevoza koji je prethodio pomorskom ili slijedio iza pomorskog i kad postoje prinudne odredbe međunarodne konvencije koja uređuje odgovornost za tu prijevoznu granu. Iako države izvan Europe ne mogu imati značajnije pogodnosti od mrežastog režima uspostavljenog tim instrumentom, one su se načelno suglasile s pretpostavkom da je usvajanje mrežastog sustava politički potrebno da bi se postigao kompromis koji bi bio prihvaćen u Europi. Instrument će se primjenjivati na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu<sup>9</sup> i ako postoji određena poveznica s državom ugovarateljicom.

---

<sup>7</sup> Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređuje Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 19. svibnja 1956. (u nastavku CMR).

<sup>8</sup> Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređuje *The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF), 9. svibnja 1980., *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail* (CIM), dodatak kojih je Dodatak B COTIF-u

- Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari  
- Dodatak B COTIF konvenciji (CIM '80), ta se pravila navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF (u nastavku CIM-COTIF). Nova verzija CIM-COTIF donesena je 1999., ali još nije stupila na snagu.

<sup>9</sup> Zahtijeva se da prijevoz bude međunarodni, a to znači da se mora raditi o prijevozu u kojem je mjesto primitka i mjesto isporuke stvari u različitim državama.

Ta će poveznica postojati ako se mjesto primitka ili luka ukrcaja nalazi u državi ugovarateljici ili ako se mjesto isporuke ili luka iskrcaja stvari s broda nalazi u državi ugovarateljici. U tom slučaju mjesto ili luka znače ono mjesto ili luku o kojima su se stranke sporazumjele u ugovoru o prijevozu. Također, predviđa se da se ova konvencija može primjenjivati ako je u ugovoru o prijevozu predviđeno da će se na ugovor primjenjivati njezine odredbe ili pravo neke države koja ih primjenjuje. Dakle, polje primjene Nacrta konvencije uređeno je na sličan način kao u Hamburškim pravilima. Bitno je da se više ne spominju nadovezane okolnosti izdavanja teretnice ili druge isprave koja dokazuje ugovor o prijevozu u državi ugovarateljici i ako je jedna od opcijskih luka iskrcaja predviđena u ugovoru o prijevozu morem i stvarna luka iskrcaja i ako se ta luka nalazi u jednoj državi ugovarateljici. Međutim, u prijašnjim verzijama nacrta instrumenta kao uvjet za njegovu primjenu predviđalo se i postojanje tih nadovezanih okolnosti. Široka primjena ovog instrumenta na sve ugovore o prijevozu kad je mjesto primitka i mjesto isporuke u različitim državama zahtijevala je da se istaknu određene iznimke od tog pravila. Pomanjkanje definicije brodarskih ugovora u prijašnjim konvencijama nije uzrokovalo veće poteškoće u praksi i neki su smatrali da je riskantno nastojati definirati te ugovore u vremenu kad se trgovačka praksa rapidno mijenja iz dana u dan. Drugi su smatrali da je njihovo uključivanje u polje primjene nužno jer isključivanje brodarskih ugovora znatno utječe na područje primjene. Istaknut je prijedlog da se proširi polje primjene konvencije na moderne ekvivalente brodarskih ugovora kao što su pomorsko-prijevoznički ugovori i ugovori o budućem prijevozu stvari, ali da se prepoznaju specifičnosti tih ugovora u odnosu prema tradicionalnim brodarskim ugovorima. Prijedlog je bio da pomorsko-prijevoznički ugovori i ugovori o budućem prijevozu stvari budu uključeni, ali da se omogućí sloboda strankama da za te vrste ugovora isključe primjenu instrumenta.

Posljednja verzija Nacrta konvencije propisuje da se konvencija neće primjenjivati na brodarske ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela broskog prostora. Također, neće se primjenjivati na druge ugovore o prijevozu u slobodnoj plovidbi, osim kad prijevozna isprava ili elektronički zapis sadržavaju dokaz da je prijevoznik ili izvršitelj preuzeo stvari, uz iznimku ako te isprave uređuju odnose između stranaka brodarskog ugovora ili ugovora o uporabi broda ili broskog prostora na njemu. Isključena je primjena konvencije i na tzv. ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contract*),<sup>10</sup> uz iznimku što će se primjenjivati na svaku pošiljku prema ugovoru o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka u mjeri u kojoj odredbe konvencije to specificiraju (čl. 9(3)). Nacrt konvencije u čl. 10. propisuje da kad je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis izdan na temelju brodarskog ugovora ili gore spomenutih ugovora, odredbe te konvencije primjenjivat će se na takvu prijevoznu ispravu ili elektronički zapis ako oni uređuju odnose između prijevoznika i primatelja, pošiljatelja, izvršitelja, držatelja ili osobe koja se spominje u čl. 34, koji nisu naručitelj ili ugovorna strana ugovora o uporabi broda ili dijela broskog prostora ili drugih ugovora u slobodnoj plovidbi. Znači, ovdje je riječ o prijevozima koje je ugovorio naručitelj u brodarskom ugovoru ili drugim modernim ekvivalentima brodarskih ugovora. Odredba sličnog sadržaja nalazi se i na kraju čl. 1. b) Haških pravila te čl. 2. st. 3. Hamburških pravila. Prema čl. 8(2), odredbe Konvencije primjenjuju se bez obzira na državnu pripadnost broda, prijevoznika, izvršitelja, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge strane koja ima na tome interes. Taj članak podudaran je s člankom 2. st. 3. Hamburških pravila.

<sup>10</sup> Ugovor o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contract*) definiran je kao ugovor o prijevozu određene količine stvari u seriji pošiljaka kroz ugovoreno vrijeme. Određivanje količine robe može uključivati određivanje najniže ili najviše količine određenog raspona količine (čl. 1(b)).

U aktualnim pomorsko pravnim konvencijama kojima je uređen prijevoz stvari morem primjena konvencija bila je ovisna o tome je li određena prijevozna isprava izdana, točnije radilo se o teretnici (Haška pravila), ili je izdavanje teretnice u jednoj od državi ugovarateljici bio jedan od uvjeta za primjenu konvencije (Hamburška pravila). S vremenom teretnice su u znatnom broju slučajeva zamijenjene drugim, uglavnom neprenosivim ispravama. Štoviše, razvojem elektroničke trgovine uočeno je da elektronički zapisi također mogu ostvariti svrhu prijevozne isprave. Te činjenice dovele su do toga da je polje primjene Nacrta konvencije određeno bez uvjetovanja je li izdana prijevozna isprava, i to bilo koja vrsta prijevozne isprave.

## 7. PRINCIP ODGOVORNOSTI

Nacrt konvencije donosi vrlo iscrpnu i detaljno razrađenu odredbu o principu prijevoznikove odgovornosti u kojoj se uz princip odgovornosti posebno govori o teretu dokazivanja, razlozima koji isključuju prijevoznikovu odgovornost, te se unutar istog vrlo opsežnog članka navode i pojedina pravila o prijevoznikovim obvezama. Propisano je da prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i iz zakašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je (a) gubitak oštećenje ili zakašnjenje; ili (b) događaj koji je uzrokovao ili doprinio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju nastao za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe navedene u čl. 19.

Dakle, gledano u cjelini norma je nešto drugačija po stilizaciji ili nomotehničkoj izvedbi od normi Haških i Hamburških pravila koje govore o principu odgovornosti. Odredba o principu odgovornosti je središnja i sigurno jedna od najvažnijih odredbi čitave konvencije, pa otuda neprocjenjiva važnost da upravo ona bude nomotehnički i sadržajno dobro postavljena. Zbog toga je korisno temeljito ju analizirati i usporediti s izričajem iz aktualnih konvencija (Haških i Hamburških pravila), s ciljem odgovora na pitanje radi li se samo o jezičnim razlikama ili su u pitanju i određene sadržajne razlike koje utječu na prijevoznikovu odgovornost.

Haška pravila u čl. 3 propisuju obvezu prijevoznika prije i na početku putovanja upotrijebiti dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Prema čl. 4 st. 1 ukoliko je prijevoznik uspio s dokazom da je to učinio, oslobađao se odgovornosti za štetu na teretu uslijed stanja broda. Dakle, na prijevozniku je teret dokaza da nije propuštena dužna pažnja u izvršavanju njegovih obveza.<sup>11</sup> Potrebno je spomenuti i čl. 4 st. 2 (q) Haških pravila koji propisuje da prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja je nastala ili proizašla iz nekog drugog uzroka, koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika i osoba za koje on odgovara. Međutim, ako se želi koristiti ovom iznimkom, prijevoznik mora dokazati da niti osobna krivnja ili djelo

---

<sup>11</sup> Brod učiniti sposobnim za plovidbu, brodu osigurati potrebnu posadu, opremu i životne namjernice, urediti i staviti u dobro stanje skladišta, hladionice i ledenice i sve ostale dijelove broda u koje se roba krca, tako da brod bude sposoban za preuzimanje, prijevoz i čuvanje tereta.

prijevoznika, ni krivnja ili djelo osoba za koje prijevoznik odgovara nisu pridonijeli gubitku, odnosno oštećenju. Prema Hamburškim pravilima prijevoznik odgovara za štetu ako je događaj koji je prouzročio štetu nastao u vrijeme dok je roba bila u njegovom držanju, osim ako dokaže da su on i osobe kojima se u svom poslu služi poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica (čl. 5).<sup>12</sup> U usporedbi s odredbama aktualnih konvencija iz područja pomorskog prijevoza stvari vidljivo je da je u Nacrtu konvencije zadržan isti temelj odgovornosti, pretpostavljena krivnja, a u nomotehničkoj izvedbi norme radi se o stilskim doradama i nešto drugačijem jezičnom izričaju. Točnije može se reći da je norma sačinjena kombinacijom odredbi Haških i Hamburških pravila koje govore o temelju odgovornosti.

Komentatori konvencije tumače da je ukupni učinak sadržaja norme isti kao čl. 5 st. 1 Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je čl. 4 st. 2 (q) Haških pravila. Ziel objašnjava da je prvi dio norme preuzet, dakle, identičan čl. 5 Hamburških pravila. Međutim, zato da bi se izbjegla svojevrsna “nesigurnost” oko njegovog tumačenja u pogledu temelja odgovornosti,<sup>16</sup> drugi dio odredbe čl. 17 st. 1 Nacrta sačinjen je po uzoru na čl. 4 st. 2 q Haško-Visbijskih pravila.

Znači, bit norme je u tome da će prijevoznik biti odgovoran, osim ako dokaže da niti njegova osobna krivnja, niti krivnja osoba koje izvršavaju njegovu funkciju, a to su podugovarači, zastupnici i radnici nije prouzročila štetnu radnju ili doprinijela njezinom nastanku. Nacrt konvencije sadrži posebnu odredbu o odgovornosti izvršitelja (čl. 20). U odredbi o principu odgovornosti koristi se riječ “krivnja” (*fault*). Haška pravila u već spomenutom čl. 4 st. 2 (q) koji je vrlo sličan ovom dijelu odredbe, koristi izričaj “...with the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents...” Nacrt znači, napušta frazu “*actual fault or privity*” koja je zadavala velike poteškoće u interpretaciji Haških pravila, ali i ostalih konvencija u kojima se spominjala, naročito Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. Ona je gotovo neprevodiva na ostale jezike, pa su izvori poteškoća nastali u određivanju opsega tog pojma i njegovom jedinstvenom tumačenju. Izraz “*fault*” nije dodatno definiран, a iz rasprave provedene u CMI-u proizlazi da je to tzv. “stvarna” krivnja (“*genuine fault*”) u smislu skrivljenog ponašanja ili propust.

Teret dokaza raspoređen je tako da tužitelj dokazuje da je gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastalo za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, on ne mora dokazivati što je uzrok štete nego samo da je šteta nastala. Kada tužitelj dokaže da je šteta nastala, teret dokazivanja se prebacuje na prijevoznika, i prijevoznik da bi se oslobodio odgovornosti ili dijela odgovornosti treba dokazati da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe za koju on odgovara.

U odredbama istog članka koje slijede temeljito je razrađeno pitanje kako prijevoznik može dokazati nepostojanje svoje krivnje, točnije pružiti tzv. “negativni dokaz”, da ni krivnja ni djelo prijevoznika, ni krivnja ni djelo osoba kojima se u svom poslovanju služi nisu prouzrokovali ili doprinijeli nastanku štetne radnje. Ovakva konstrukcija, kojom se traži dokazivanje negativne činjenice, u praksi se faktično svodi na pružanje dokaza “čijom krivnjom” ili “zbog čega” je štetna radnja nastala ili pak dokazivanjem da je prijevoznik u svom poslu postupao “*lege artis*”. Dakle, faktično da bi se oslobodio odgovornosti prijevoznik mora dokazati, s jedne strane ili

---

<sup>12</sup> Prema Hamburškim pravilima “poduzimanje mjera koje su se razborito mogle zahtijevati” odnosi se ne samo na razdoblje prije i na početku putovanja, nego i tijekom čitavog putovanja do njegovog završetka.

da je poduzeo sve mjere da bi izbjegao štetni događaj ili prokazati izvor nastanka štetnog događaja, a koji je izvan onoga za što bi on odgovarao. Nacrt konvencije donosi puno jasniju formulaciju u pogledu ovog pitanja, propisano je:

Ako prijevoznik dokaže nepostojanje svoje krivnje dokazom postojanja jednog od taksativno nabrojanih izuzetih slučajeva koji su uzrokovali ili doprinijeli gubitku, oštećenju ili zakašnjenju, tada se primjenjuju slijedeće odredbe:

- *Ako tužitelj dokaže da je krivnja prijevoznika ili osoba nabrojanih u čl. 19 uzrokovala ili doprinijela događaju koji prijevoznika oslobađa odgovornosti, tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili za njihov dio.*

- *Ako tužitelj dokaže da je događaj koji se ne ubraja u izuzete slučajeve doprinio*

*gubitku, oštećenju ili zakašnjenju i prijevoznik ne dokaže da se taj događaj ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba nabrojanih u čl. 19 tada prijevoznik odgovara za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja.*

- *Ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovano ili mu je doprinijelo ili je to vjerojatno:*

- I. *nesposobnost broda za plovidbu,*

- II. *neprikladno opremanje i snabdijevanje broda ili*

- III. *činjenica da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kada ih snabdijeva prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari, i prijevoznik ne može dokazati:*

- a. *da je udovoljio obvezi ulaganja dužne pažnje koja se zahtijeva prema čl. 16(1), ili*

- b. *gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nije prouzročeno bilo kojom okolnošću*

*navedenom u (I), (II) i (III). Tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili njihov dio.*

Znači, može se smatrati da i prema Nacrtu konvencije prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja ili neizvršavanja prijevoznikovih obveza propisanih čl. 16(1) (osposobljavanje broda za plovidbu). Ukoliko on ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegovog propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će bit odgovoran.

## **8. PRETPOSTAVLJENA KRIVNJA**

**A.** Čl. 3. st. 1. Haaških pravila ističe da je prijevoznik «dužan prije i na početku putovanja uložiti dužnu pažnju da:

- osposobi brod za plovidbu;
- brod primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama;



- osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njenog preuzimanja, prijevoza i čuvanja».

U svezi sa sposobnošću broda za plovidbu i sposobnošću broda da primi i sačuva određeni teret prijevoznik je obvezan upotrijebiti «d u ž n u p a ž n j u». U engleskom tekstu govori se o «d u e d i l i g e n c e», a u francuskom o «diligence raisonable» (moglo bi se prevesti kao dužna ili razumna marljivost).

*Due diligence* smatra se da je jednaka razumnoj pažnji, uzimajući u obzir poznate ili očekivane okolnosti te narav putovanja i tereta koji se prevozi. Obveza postupanja *due diligence* odgovara pravilu *common law-a* o dužnoj brižljivosti (*duty of care*). Ako je, na primjer, prijevoznik kontrolirao brodske strojeve, ali nije otkrio nedostatak, u raspravi je li riječ o propustu dužne pažnje mora se razmotriti:

1. je li to bio nadzor kakav bi, u okolnostima slučaja, razumno obavio stručan prijevoznik i
2. je li takav nadzor izvršen s razumnom vještinom (znanjem), pažnjom i sposobnošću.

Kada se govori o tzv. zakonskoj dužnosti postupanja s nužnom brižljivošću («a legal duty to take care»), ima se na umu osoba koja je u situaciji predvidjeti da njezina radnja ili propust može povrijediti drugoga; riječ «može» ne znači da je «možda mogla», nego da je «s razumnom vjerojatnošću mogla». *Due diligence* je razuman i djelotvoran pokušaj da se «učini onoliko koliko se pažnjom možeš poslužiti». Ne radi se o nekoj apsolutnoj pažnji (pomnji), nego o «dužnoj ili razumnoj pažnji».

Dakle, *due diligence* je opći pojam angloameričkog prava. Znači dužnost pažnje, pozornosti koja se može očekivati od razborite osobe; razumna i pažljiva osoba to redovito čini. U Haaškim se pravilima ne opisuje, ne tumači takva dužna pažnja (*due diligence*). Međutim, taj pojam valja tumačiti u izvornom značenju te ga prilagoditi pravno sustavu države koja ga je recipirala. Francuzi su, na primjer, u svom Zakonu o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966., prihvatili načela Haaških pravila, te u čl. 21. po uzoru na čl. 3. st. 1. rabe izričaj *faire diligence*. Ističe se da taj izričaj treba tumačiti u okvirima djelovanja savjesnog prijevoznika, srednje sposobnog prijevoznika. Izraz o dužnoj pažnji znači prosječno razumnu pažnju. Ne može se zahtijevati neka izvanredna pažnja. Dakle, prijevoznik dokazuje da je upotrijebio dužnu pažnju nakon što naručitelj, primatelj (ovlašteni imatelj teretnice) dokaže činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu, odnosno činjenicu nesposobnosti broda primiti i očuvati teret. U čl. 3. st. 2. Haaških pravila, pozivom i na čl. 4. prijevoznik je dužan uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se za robu koja se prevozi, te je iskrcati. U čl. 3. st. 2. koji uređuje brigu o robi, ne spominje se «due diligence», taj se izraz – kako sam istakao – koristi u slučajevima sposobnosti broda za plovidbu. U spomenutom članku (čl. 3. st. 2.) rabe se riječi «properly and carefully» (u francuskoj službenoj verziji *approprié et soigneuse*).

Prevodeći u r e d n o i p a ž l j i v o. To bi značilo, u doslovnom tumačenju, da se ne može primijeniti dužna pažnja, u smislu *due diligence* glede brige o robi. Haaška pravila jedinstveno reguliraju odgovornost prijevoznika za sve obveze, prestacije iz ugovora o prijevozu stvari. Za takvu konstataciju postoje razlozi. Kao što je istaknuto, u čl. 3. st. 2. koriste se izrazi *properly and carefully*. Isto se tako u sklopu nabiranja osnovnih dužnosti prijevoznika za vrijeme prijevoza robe morem spominje i izraz *care for (aux soins)*, što je briga koja mora biti, kao *duty care*, u granicama d u e d i l i g e n c e, što se opet svodi na *reasonable care*. Dakle, u Haaškim pravilima uređuje se kao opće pravilo obveza prijevoznika da čuva robu

koju prevozi. Ta se obveza iz čl. 3. st. 2. kombinira sa čl. 4. gdje se, između ostalog, nabrajaju iznimne (izuzete) opasnosti (*excepted perils*) koje mogu pomoći u oslobođenju prijevoznika od odgovornosti ako dokaže uzročnu vezu između povlaštenog događaja i štetnih posljedica; tada korisniku prijevoza ipak ostaje mogućnost dokazivanja krivnje prijevoznika, ali to su sasvim nove okolnosti temeljene na posebnom pravno institutu koji u Haaškim pravilima paralelno uvodi načelo dokazane krivnje, što je predmet obrade u sljedećem poglavlju.

Izričaj *due diligence* spominje se i u čl. 4. st. 1. ponovno u svezi s osposobljavanjem broda za plovidbe, ali se isto rabi i u jednom od iznimnih (izuzetih) slučajeva, tj. kada se kao razlog ekskulpacije navode skriveni nedostaci koji se ne mogu otkriti «dužnom pažnjom» (čl. 4. st. 2.p). Međutim, u istom članku 4. st. 2.p imamo sintagmu *actual fault or privity* (francuski: *...du fait ou de la faute*) prijevoznika, a poznato je da taj izraz znači osobnu krivnju prijevoznika; kada se pak radi o krivnji osoba, kojima se prijevoznik služi, koriste se riječi *fault or neglect* (francuski: *la fault ou la fait*), što je odgovornost na temelju krivnje. U čl. 4. st. 3. još jednom se susrećemo s riječima krivnja ili nepažnja (*fault or neglect*). U čl. 3. st. 8. Haaških pravila zabranjuje se sloboda ugovaranja u korist prijevoznika, a spominju se slučajevi gubitka ili oštećenja u svezi s robom, koji nastanu uslijed nepažnje (*negligence*), krivnje (*fault*) ili neispunjenja dužnosti ili obveza. Što je posebice značajno svi se citirani izrazi, koji zapravo znače skrivljeno ponašanje ili propust, vezuju za čl. 3. gdje se navodi i *due diligence* (dužna pažnja) i obveza urednog i pažljivog rukovanja i čuvanja tereta.

U čl. 6. Haaških pravila, u svezi s mogućnošću derogiranja konvencijskih odredaba u slučaju da nije izdana teretnica ili druga prenosiva isprava, naglašava se najprije odgovornost prijevoznika općenito za robu, zatim ekskulpacija za tu robu, te obveze u odnosu na sposobnost broda za plovidbu, a obveze osoba kojima se prijevoznik služi za ukrcavanje, rukovanje, slaganje, prijevoz, čuvanje ili iskrcaj, izražavaju se «brigom ili pažnjom», tj. upravo izričajima *care or diligence* (*les soins ou diligence*) koji sadržajno odgovaraju izrazu dužna pažnja (*due diligence*).

U sudskoj praksi Sjedinjenih Američkih Država prijevoznik se oslobađa odgovornosti dokazom da je poduzimao dužnu pažnju (*due diligence*) u svezi sa čuvanjem robe.<sup>5</sup> Naime, primjenom US Carriage of Goods by Sea Act, zapravo Haaških pravila, tužitelj je u SAD-u dužan dokazati da je robu predao brodu neoštećenu, a primio oštećenu. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako dokaže da su štetne posljedice prouzročene nekim od iznimnih (izuzetih) slučajeva ili je poduzeo dužnu pažnju da izbjegne ili spriječi nastajanje štete.<sup>6</sup> I prema talijanskom Zakoniku o plovidbi (*Codice della navigazione*) ističe se da je u uskoj svezi obveza osposobljavanja broda za plovidbu, te rukovanje i čuvanje tereta, tj. brižljivo i primjereno ponašanje od strane prijevoznika traži se jednako i za osposobljavanje broda i općenito za čuvanje tereta.

U našoj starijoj literaturi isticalo se da je riječ o istoj brižljivosti u obvezi brodaru u osposobljavanju broda za plovidbu, u opremi, opskrbi za prijam tereta, kao i u slučaju čuvanja robe i brige o njoj. Izjednačuje se postojanje dužne pažnje s nepostojanjem krivnje, tj. dokazivanje dužne pažnje koja tereti brodaru jednako je pretpostavci krivnje koju brodar mora obarati dokazom da nije kriv ili da nisu krive osobe za čije radnje i propuste odgovara.<sup>9</sup> U osposobljavanju broda za plovidbu, u čuvanju tereta, općenito u cjelokupnom sadržaju prestacije prijevoza tereta, prijevoznik je dužan ponašati se brižljivo, te dokazati to svoje postupanje s dužnom pažnjom (pomnjom). Pomorski zakonik Republike Hrvatske, koji je cjelovito prihvatio sva načela Haaško-visbyjskih pravila u čl. 549. ističe da prijevoznik ne

odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Dakle, prijevoznik prema Haaškvisbyjskim pravilima odgovara na temelju *pretpostavljen* (predmnijevane) *krivnje*. U čl. 5. st. 1. Hamburških pravila propisuje se da prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i za zakašnjenje u predaji, osim u slučaju ako dokaže da su on, njegovi službenici ili pomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.

U Hamburškim pravilima nigdje se ne rabi izričaj *due diligence*, već se pored navedene formulacije iz čl. 5. st. 1. s naglaskom na razborito zahtijevane mjere, govori još o krivnji ili nemarnosti prijevoznika (*fault or neglect*), a u jednom slučaju i o urednom prijevozniku (*diligent carrier*, kada se određuje rok, koji nije ugovoren, u kojem bi prijevoznik inače morao obaviti prijevoz – v. čl. 5. st. 2.).

## 9. DOKAZANA KRIVNJA

Konvencija o teretnici (Haaška pravila) poznaje institut «iznimnih, izuzetih slučajeva», opasnosti za koje, ako su prouzročili štetu, prijevoznik ne odgovara, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osobe za čije radnje i propuste odgovara. Ti su *slučajevi*, iznimne opasnosti, poznati rizici plovidbenog pothvata, za koje se može pretpostaviti da ih prijevoznik nije skrivio. U Haaškim pravilima nabrajaju se ti slučajevi (17 taksativno nabrojanih, v. čl. 4. st. 2.). U skladu s Konvencijom o teretnici i Zaključnim protokolom te Konvencije prijevoznik ne mora, kada *dokaže uzročnu vezu* između štete i tog iznimnog (izuzetog) slučaja, dokazivati da nije kriv (da je postupao s dužnom pažnjom), nego korisnik prijevoza (krcatelj, primatelj zapravo ovlašteni imatelj teretnice), ako pretendira ostvariti naknadu štete od prijevoznika, mora dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili komercijalnu krivnju njegovih zaposlenika za štetne posljedice tog slučaja. Znači, krcatelj, primatelj (ovlaštenik iz teretnice) mora dokazati krivnju prijevoznika, usprkos postojanja iznimnog slučaja, ako želi naknadu štete. Riječ je o *dokazanoj krivnji* i prijevoznika.<sup>13</sup> Institut iznimnih slučajeva s istim učinkom primjenjuje se i u Rotterdamskim pravilima uz manje intervencije (vodeći računa o suvremenim potrebama) glede popisa tih slučajeva.<sup>14</sup>

Poznato je načelo iz Haaških pravila da prijevoznik ne odgovara za *nautičke pogreške* (radnje i propuste u plovidbi i rukovanju brodom) osoba kojima se služi u svojem poslovanju (npr. za zapovjednika broda), osim ako postoji osobna prijevoznikova krivnja, osoba radnja ili propust, koju mora *dokazati* krcatelj (primatelj, ovlašteni imalac teretnice). Isto vrijedi i u slučaju štete od *požara*. Oba spomenuta slučaja proizlaze i iz mehanizma iznimnih (izuzetih) opasnosti. Hamburška pravila u slučaju požara prihvaćaju načelo *dokazane krivnje* prijevoznika, ali je pritom svejedno je li riječ o prijevoznikovoj (osobnoj) krivnji ili o krivnji osoba kojima se taj prijevoznik služi u svojem poslovanju. Rotterdamska pravila imaju, smatram, najbolje i najjednostavnije rješenje. Naime, u čl. 17. t. 3. (f) požar se u

nabrajanju spominje kao izuzeti (iznimni) slučaj («fi re on the ship»). Dakle, požar kao događaj i njegove pravne posljedice izjednačen je po učinku s režimom iznimnih (izuzetih) slučajeva. Haaška pravila ne primjenjuju se na prijevoz živih životinja. Hamburška pravila, suprotno Haaškim, naglašavaju da izričaj «roba» uključuje i žive životinje, što se smatra, prikladnim rješenjem. Ipak, Hamburška pravila vode računa o osebujnim osobinama takve robe. Naime, u čl. 5. st. 5. ističe se da prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika koji su svojstveni ovoj vrsti prijevoza. To znači da u slučaju ako prijevoznik dokaže da je postupao po svim posebnim uputama koje mu je dao krcatelj glede životinja i da bi se, u okolnostima slučaja, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji moglo pripisati takvim rizicima, predmnijeva se da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji tako prouzročeni, osim ako nema protudokaza (krcatelja, primatelja) da su u cijelosti ili djelomično spomenuti štetni učinci nastali kao posljedica pogreške ili nemarnosti (zapravo krivnje) prijevoznika, njegovih službenika ili punomoćnika. U takvim okolnostima riječ je o primjeni temelja *dokazane krivnje* prijevoznika. Nova Rotterdamska pravila uređuju prijevoz i živih životinja kao stvari, ali dopuštaju ugovornu dispoziciju glede njihova prijevoza. To znači da se ugovorom o prijevozu može isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja. Ipak, prijevoznik, odnosno pomorski izvršitelj će odgovarati ako tužitelj dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastali nekim činom ili propustom prijevoznika ili osoba za koje odgovara učinjenim s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje stvari ili gubitak prouzročen zakašnjenjem ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje ili gubitak zbog zakašnjenja vjerojatno nastati. Prema tome, posrijedi je načelo o dokazanoj krivnji ali o *kvalifi ciranoj krivnji* koja se danas u konvencijama iskazuje poznatom osebujnom formulacijom.

## **10. STRANKE PRIJEVOZNIK UGOVORA I OSTALE OSOBE UKLJUČENE U PRIJEVOZNI POSAO**

Nacrt konvencije donosi definicije pojmova svih osoba koje se izravno i gotovo neizostavno pojavljuju u pravnom poslu prijevoza stvari morem. To su definicije: prijevoznika - *carrier*, primatelja - *consignee*, pošiljatelja - *consignor*, strane koja ima nadzor - *controlling party*, drčatelja - *holder*, izvršitelja - *performing party*, pomorskog izvršitelja - *maritime performing party*, nepomorskog izvršitelja - *non-maritime performing party* i krcatelja - *shipper*.

### **10.1 Prijevoznik**

Definicija broдача nerijetko je u praksi stvarala velike poteškoće i dovodila do neispravnih zaključaka u situacijama kad se radilo o prijevoznim poslovima i u

pitanju koga smatrati glavnim subjektom odgovornosti u pravnim poslovima prijevoza stvari i putnika morem. Osim toga, sve međunarodne konvencije kojih je predmet uređivanja ugovorna odgovornost iz pravnih poslova prijevoza stvari i putnika morem nigdje kao subjekt odgovornosti ne spominju brodara. U trenutku kad se osuvremenjivalo hrvatsko zakonodavstvo, bio je trenutak i da se novi PZ prilagodi međunarodnim instrumentima i praksi u pogledu tog pitanja.

U novom PZ-u u čl. 5. st. 1. t. 40. definira se prijevoznik: *“Prijevoznik jest vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza”*. Potrebno je detaljnije razmotriti tko može biti osoba prijevoznika. Prijevoznik može biti vlasnik broda, dakle on je osoba koja prvenstveno raspolaže brodom, on je u ugovorima o iskorištavanju broda uvijek “davatelj broda”. Brodovlasnik naravno može biti plovidbeni i prijevozni poduzetnik kad je s naručiteljem prijevoza sklopio ugovor o prijevozu. Prijevoznik može biti i brodar, i to u opisanom kontekstu, kao zakupoprimalatelj jer je u tom svojstvu on stranka u ugovorima o prijevozu robe. On je organizator i nositelj pomorskog pothvata, dakle plovidbeni poduzetnik, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretnog ugovornog plovidbenog posla. Postoji još jedan slučaj prijevoznika (brodara). U tom svojstvu može se naći hipotekarni vjerovnik kad iskorištava brod u prijevozne svrhe, radi namirenja svoje tražbine. Također, na strani broda u prijevoznom ugovoru u svojstvu prijevoznika može biti i čarterer (u starijoj doktrini naziva se uzimatelj broda u naval - navalist) ili prema našem Zakoniku naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora, i to kad sklopi ugovor s trećom osobom, jer u odnosu na njega postaje prijevozni poduzetnik.

Uvođenje pojma “prijevoznik” u novi PZ može se pozitivno ocijeniti, i sigurno je pojam “prijevoznik” u našem Zakoniku potreban. Uvođenje odredbe kojom se pojašnjava (definira) identitet prijevoznika svakako će umanjiti problem koji imaju krcatelji ili primatelji pri utvrđivanju tko je zapravo prijevoznik. Kroz tekst glave II., dijela sedmog (*Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*) izraz brodar zamijenjen je izrazom “prijevoznik”. Razlozi za takvu izmjenu leže u već spomenutoj činjenici, a to je da se izraz “prijevoznik” rabi u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, točnije ugovora o prijevozu stvari i putnika morem. Osim toga, izraz “prijevoznik” rabi se i u konvencijama koje uređuju odnose u drugim granama prometnog prava, pa je ta izmjena potrebna i korisna i radi ujednačivanja opće prometnog zakonodavstva.

U odredbama PZ-a koje govore o prijevozu stvari i putnika bilo je nužno Zakonik izmijeniti tako da se umjesto pojma brodar upotrebljava pojam prijevoznik kao pojam koji označava ugovornu stranku na strani broda u ugovorima o prijevozu morem. Prijevoznik je osoba koja se obvezala prevesti stvari ili putnike brodom, i to na temelju ugovora, znači kao ugovorna stranka s kojom je korisnik prijevoza ili putnik sklopio ugovor. U tom smislu pojam brodar u dijelu PZ-a koji govori o ugovorima o iskorištavanju brodova zamijenjen je pojmom prijevoznik. Novi PZ u odredbama kojima se uređuje prijevoz stvari ne pravi distinkciju između ugovornog prijevoznika i “izvršnog prijevoznika”, odnosno prijevoznika i “stvarnog prijevoznika”, niti sadržava odredbu o njihovoj solidarnoj odgovornosti. To se može smatrati nedostatkom jer u praksi može doći do nejasnoća i različitih interpretacija o tome tko je odgovorna osoba iz konkretnog prijevoznog posla, odnosno tko za sve odgovara ili tko sve ulazi u krug odgovornih osoba. Stvarni prijevoznik je osoba koja faktično prevozi. Stvarni prijevoznik može ujedno biti i ugovorni prijevoznik, ako nije ugovorni, odgovara za svoj dio puta solidarno s ugovornim. Kod brodarskog ugovora na vrijeme cijelim brodom naručitelj (čarterer) u okviru svojih komercijalnih naloga sklapa potprijevozne ugovore. U tom svojstvu on je ugovorni prijevoznik, a

brodovlasnik ili brodar broda kojeg se brodski prostor koristi za prijevoz stvari stvarni je prijevoznik. To znači da se osuvremenjivanje PZ-a i njegova prilagodba suvremenim uvjetima prijevoznog poslovanja u ovom pitanju mogla riješiti uvođenjem pojma “stvarni prijevoznik”. Usvajanjem takvog rješenja u Čl. 452., također, više ne bi trebao pojam “brodar”, nego bi jednostavno uz naručitelja, koji je ugovorni prijevoznik, odgovarao stvarni prijevoznik (sada brodar).

Novi PZ, kao i bivši PZ iz 1994. u dijelu u kojem je uređen prijevoz putnika i prtljage, za primjenu odredaba te glave Zakonika, uz (ugovornog) prijevoznika poznaje i stvarnog prijevoznika<sup>20</sup>, a on je posebno i definiran u članku koji donosi definicije pojmova koji se koriste u toj glavi Zakonika (Čl. 598. st. 1. t. 2.). Stvarni prijevoznik je definiran kao “osoba različita od prijevoznika bilo da je vlasnik broda, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza.” U pogledu pitanja odgovornih osoba na strani broda, odredbe PZ-a usklađene su s Atenskom konvencijom koja uređuje odnose iz ugovora o prijevozu putnika na međunarodnoj razini<sup>13</sup>.

Novi PZ (Čl. 649.), a to je rješenje postojalo i u PZ-u iz 1994., u dijelu u kojem je uređen “prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika” propisuje solidarnu odgovornost više prijevoznika (prijevoznika koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, prijevoznika koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, prijevoznika koji je predao teret primatelju i prijevoznika za prijevoza kojeg se desio događaj iz kojeg potječe zahtjev za naknadu štete). U ovom slučaju riječ je o tzv. izravnom prijevozu stvari morem, odnosno situaciji u kojoj prijevoznik obavlja prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. Znači, iz grupe osoba na strani broda u interesu ovlaštenika tereta proglašava se solidarno odgovornim više osoba, prepuštajući njima da između sebe refundiraju štetu koju jedan od njih plati oštećeniku. Prijevoznik koji je podmirio tražbinu ima pravo regresa prema prijevozniku za prijevoza kojeg se desio događaj iz kojeg je proistekla tražbina. Odredbe o izravnom prijevozu putnika morem, također, nisu mijenjane novim PZ-om, a njima se propisuje solidarna odgovornost prijevoznika koji je ugovorio izravni prijevoz putnika i prijevoznik na dijelu puta kojeg je šteta nastala. Takvo pravno uređenje odgovara uvjetima suvremenog pomorskog poslovanja.

PZ na jednak način kao i PZ iz 1994. uređuje mješoviti prijevoz. Pomorski prijevoznik koji se ugovorom obvezao da će pribaviti usluge ostalih pomorskih i drugih prijevoznika putniku ili naručitelju prijevoza odgovara za izbor tih prijevoznika. Međutim, kad je riječ o mješovitom prijevozu, odredbe PZ-a primjenjuju se samo na dio prijevoza izvršen pomorskim brodom.

## 10.2 Izvršitelj (performing party)

“Izvršitelj” je u Nacrtu konvencije opisan vrlo opsežnom i može se reći vrlo kompliciranom definicijom, koja ima niz posebnih uvjeta koji se nameću kao nužni za

---

<sup>13</sup> PZ iz 1994. koristi se pojmom “stvarni brodar”. Pomorsko imovinsko pravo

definiranje statusa određene osobe kao izvršitelja. Da bi osoba prema Nacrtu konvencije imala atribute izvršitelja, potrebno je udovoljiti sljedećim uvjetima:

- osoba o kojoj je riječ nije prijevoznik, znači nije osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu s krcateljem,
- fizički izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu u pogledu primitka, ukrcavanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, nadzora, iskrcavanja ili isporuke stvari.
- djeluje izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovu nadzoru ili kontroli.
- pojmom izvršitelj obuhvaćeni su pomorski izvršitelji i nepomorski izvršitelji, ali nisu obuhvaćene osobe angažirane od krcatelja ili primatelja ili pošiljatelja ili radnici, punomoćnici, ugovaratelji ili podugovaratelji osobe koja nije prijevoznik koja je angažirana od krcatelja ili primatelja ili pošiljatelja.

Rasprava o problemu definiranja izvršitelja izravno je povezana i s “multimodalnim pristupom” koji instrument nastoji ostvariti. Bit problema je u tome što je intencija Nacrta konvencije da u određenim okolnostima pokriva druge prijevozne grane, a ne samo pomorski dio prijevoza, dakle da se primjenjuje na druge prijevozne režime. Zbog toga se posebno uvode pojmovi “pomorski izvršitelj” (*maritime performing party*) i “nepomorski izvršitelj” (*non-maritime performing party*). Pomorski izvršitelj je prema Nacrtu konvencije izvršitelj koji izvršava bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti za vrijeme između dolaska stvari u luku ukrcaja (ili, u slučaju tranzitnih pošiljki, u prvu luku ukrcaja) i njihova odlaska iz luke iskrcaja (ili posljednje luke iskrcaja). U slučaju tranzitnih pošiljki, izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti na kopnu za razdoblje između dolaska stvari iz luke i njihova odlaska u drugu luku ukrcaja nisu pomorski izvršitelji. Nepomorski izvršitelji su izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih dužnosti prije odlaska stvari u luku ukrcaja ili nakon dolaska stvari iz luke iskrcaja.

### 10.3 Krcatelj i pošiljatelj

S obzirom na to da je prema Nacrtu konvencije ugovor o prijevozu središnji akt kojim se dispozitivno uređuje velik broj pitanja u svezi s pravnim poslom prijevoza stvari morem, krcatelj je kao i prijevoznik definiran (samo) kao ugovorna stranka, tj. osoba koja sklapa ugovor s prijevoznikom (čl. 1(h)). Od osoba na strani tereta u pogledu krcatelja također postoji slična varijacija kao i u slučaju (ugovornog) prijevoznika i izvršitelja. Postoji pošiljatelj (*consignor*) kao osoba koja stvarno isporučuje stvari prijevozniku ili izvršitelju na prijevoz, on ima jedino pravo, to jest obvezu predati stvari na prijevoz (čl. 1(i)). Značajan je i tzv. *quasi-shipper* kao osoba koja je navedena kao krcatelj u prijevoznoj ispravi i prihvatila je tu ispravu (čl. 34.). U skladu s člankom 34, taj *documentary shipper* uvijek se u praktične svrhe smatra ugovornim krcateljem. Dobro je poznato da osoba navedena u ispravi kao krcatelj nije uvijek ugovorni sukontrahtent s prijevoznikom. »l. 34. sadržava odredbu prema kojoj osoba označena kao “krcatelj” u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1(h), ako preuzme prijevoznu ispravu ili elektronički zapis, onda je to osoba koja ima:

- obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom

- članku i prema čl. 59., kao i
- krcateljeva prava i imunitete propisane ovim člankom i poglavljem 14.

Međutim, položaj osobe o kojoj je ovdje riječ mogao bi se pokazati kao vrlo složen. Krcatelj i prijevoznik definirani su kao stranke ugovora o prijevozu, u toj mjeri oni imaju određena prava i odgovornost. Komentatori Nacrta konvencije upozoravaju da takva definicija krcatelja otvara pitanje kako postupati sa:

1. *FOB prodavateljem*,<sup>14</sup>
2. agentom koji nije krcatelj, iako je naveden kao krcatelj u prijevoznoj ispravi, i
3. osobom koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku u slučaju kad je ta osoba različita od osoba spomenutih pod 1. i 2.

Tužitelj ima pravo pokrenuti sudske postupke u okviru ove Konvencije protiv primatelja i krcatelja robe u nadležnom sudu u čijoj je nadležnosti jedno od ovih mjesta:

1. Sjedište primatelja i krcatelja robe; ili
2. Luka u kojoj je robu primio primatelj i krcatelj robe, luka u kojoj je robu isporučio primatelj i krcatelj robe ili luka u kojoj primatelj i krcatelj robe obavlja svoje aktivnosti s obzirom na robu.

---

<sup>14</sup>“Kratice ‘FOB’ (*Free on Board* - ugovorena ukrajna luka). Kao termin ima sljedeće temeljno značenje: Osnovna je obveza prodavatelja da preda stvari u ugovorenoj ukrajnoj luci. Ukrcajem stvari na brod izvršena je predaja stvari kupcu. Ugovor o prijevozu stvari morem sklapa kupac (uvoznik). Rizik za gubitak ili oštećenje stvari prelazi s prodavatelja na kupca kad roba stvarno pređe ogradu broda u ukrajnoj luci. Kupac osigurava robu za vrijeme prijevoza.”





Slika1: Prijmer lošeg načina slaganja i učvršćivanja tereta u kontenjerima te njegove posljedice.

## **11. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA**

### **11.1. Trajanje odgovornosti**

Razdoblje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kad prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kad su stvari predane primatelju. Dodatno, Nacrt konvencije razrađuje tu dosta općenitu definiciju i pojašnjava što znači vrijeme i lokacija primitka stvari i njihove predaje (čl. 11.). Vrijeme i mjesto primitka ili isporuke stvari je ono vrijeme i mjesto koje su stranke u svom ugovoru odredile.

U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tome, za utvrđivanje razdoblja odgovornosti prijevoznika poslužit će običaji i poslovna praksa u mjestu primitka ili isporuke. Ako ne postoje ni ugovorne odredbe stranaka ni poslovna praksa i običaji,

vrijeme i mjesto primitka je vrijeme i mjesto gdje i kada je prijevoznik ili izvršitelj stvarno preuzeo nadzor nad stvarima, a odgovornost prestaje na mjestu i u vrijeme isporuke koju predstavlja iskrcaj ili istovar stvari s posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva kojom su se prevezile na temelju ugovara o prijevozu. Također, predajom stvari na odredištu smatrat će se i predaja tijelu vlasti ili trećoj osobi prema odredbama zakona ili propisa koji se primjenjuju. Izručivanje stvari u mjestu isporuke tijelu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima stvari moraju biti izručene prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju, a od kojih ih primatelj može preuzeti, smatra se njihovom isporukom primatelju.

Nacrtom konvencije posebno je propisano da se radi određivanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti ugovorom o prijevozu ne može predvidjeti da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcaja na temelju ugovora o prijevozu te vrijeme isporuke stvari ne može biti prije završetka konačnog iskrcaja. U poglavlje kojim se uređuje trajanje odgovornosti uključene su i odredbe o prijevozu koji slijedi prijevoz pokriven ugovornom o prijevozu morem ili mu prethodi (Čl. 12.). Stranke se mogu izričito sporazumjeti u ugovoru o prijevozu da će u pogledu određenog dijela ili dijelova prijevoza prijevoznik, nastupajući kao agent, organizirati prijevoz drugoga prijevoznika ili više njih. U takvom slučaju prijevoznik je dužan uložiti dužnu pažnju pri odabiru drugog prijevoznika, sklopiti ugovor o prijevozu s tim prijevoznikom prema uobičajenim uvjetima i učiniti sve što se razumno zahtijeva da bi se omogućilo drugom prijevozniku uredno izvršavanje tog ugovora.

## 11.2. Načelo i opseg odgovornosti

Nacrt konvencije donosi vrlo iscrpnu i detaljno razrađenu odredbu o načelu prijevoznikove odgovornosti u kojoj se uz načelo odgovornosti posebno govori o teretu dokazivanja, njegovu prebacivanju na protivnu stranu, razlozima koji isključuju prijevoznikovu odgovornost te se unutar istog vrlo opsežnog članka navode i pojedina pravila o prijevoznikovim obvezama.

Propisano je da *prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i iz zakašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je (a) gubitak oštećenje ili zakašnjenje ili (b) događaj koji je uzrokovao ili pridonio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju nastao za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe navedene u čl. 19.35*

U usporedbi s odredbama aktualnih konvencija iz područja pomorskog prijevoza stvari vidi se da je u Nacrtu konvencije zadržano isto načelo odgovornosti, pretpostavljena krivnja. Nomotehnički norma je izvedena kombinacijom odredbi Haških i Hamburških pravila. Ukupni učinak sadržaja norme isti je kao čl. 5. st. 1. Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je čl. 4. st. 2 (q) Haških pravila. Znači, bit norme je u tome da će prijevoznik biti odgovoran, osim ako dokaže da ni njegova osobna krivnja, ni krivnja osoba koje izvršavaju njegovu funkciju, a to su podugovarači, zastupnici i radnici, nije prouzročila štetnu radnju ili pridonijela njezinu nastanku. Nacrt konvencije sadržava posebnu odredbu o odgovornosti izvršitelja (Čl. 20.).

U odredbama istog članka koje slijede temeljito je razrađeno pitanje kako prijevoznik može dokazati nepostojanje svoje krivnje, točnije pružiti tzv. “negativni dokaz”, da ni krivnja ni djelo prijevoznika, ni krivnja ni djelo osoba kojima se u svom poslovanju služi nisu prouzročili nastanak štetne radnje ili mu pridonijeli. Takva konstrukcija, kojom se traži dokazivanje negativne činjenice, u praksi se faktično svodi na pružanje dokaza “čijom je krivnjom” ili “zbog čega je” štetna radnja nastala ili pak dokazivanjem da je prijevoznik u svom poslu postupao *lege artis*. Dakle, faktično, da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati, s jedne strane, ili da je poduzeo sve mjere da bi izbjegao štetni događaj ili prokazati izvor nastanka štetnog događaja, a koji je izvan onoga za što bi on odgovarao. Nacrt konvencije donosi puno jasniju formulaciju u pogledu tog pitanja:

*Ako prijevoznik dokaže nepostojanje svoje krivnje dokazom postojanja jednog od taksativno nabrojenih izuzetih slučajeva koji su uzrokovali gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili su im pridonijeli, tada se primjenjuju sljedeće odredbe:*

- *Ako tužitelj dokaže da je krivnja prijevoznika ili osoba nabrojenih u čl. 19. uzrokovala događaj koji prijevoznika oslobađa odgovornosti ili mu pridonijela, tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili za njihov dio.*
- *Ako tužitelj dokaže da je događaj koji se ne ubraja u izuzete slučajeve pridonio gubitku, oštećenju ili zakašnjenju i prijevoznik ne dokaže da se taj događaj ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba nabrojenih u čl. 19., tada prijevoznik odgovara za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja.*
- *Ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovano ili im je pridonijelo ili je to vjerojatno:*
  - 1) *nesposobnost broda za plovidbu,*
  - 2) *neprikladno opremanje i opskrba broda ili*
  - 3) *činjenica da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kad ih opskrbljuje prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari, i prijevoznik ne može dokazati:*
    - *da je udovoljio obvezi ulaganja dužne pažnje koja se zahtijeva prema Čl. 16(1), ili*
    - *gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nije prouzročeno bilo kojom okolnošću navedenom u (1), (2) i (3), tada je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili njihov dio.*

Znači, može se smatrati da i prema Nacrtu konvencije prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja, neizvršavanja prijevoznikovih obveza propisanih čl. 16(1) (osposobljavanje broda za plovidbu). Ako ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegova propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će biti odgovoran.

O odgovoru na pitanje na kome leći teret dokaza o tome što je uzrok štetne radnje, unutar CMI-a postojala su različita mišljenja, tj. pristupi. Ziel ističe da na tužitelju nije teret dokaza za sam konkretni uzrok, nego jedino da je štetna radnja nastala za vrijeme trajanja ugovora o prijevozu.<sup>38</sup> UNCITRAL je detaljno raspravljao o tom pitanju. Prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza o vlastitoj krivnji prebacio na tužitelja, treba dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između izuzetog slučaja i štetne radnje.

To znači da postojanje nekog od izuzetih slučajeva stvara pretpostavku o nepostojanju krivnje prijevoznika te osoba za koje on odgovara. Međutim, prijevoznik se konačno ne oslobađa odgovornosti, već se dopušta dokazivanje njegove krivnje.<sup>39</sup> Znači, prema Nacrtu konvencije nedvojbeno je da izuzeti slučajevi oslobađaju prijevoznika odgovornosti, ali samo uvjetno, i to ako oštećeni ne dokaže postojanje krivnje prijevoznika ili krivnje osoba za koje on odgovara. Postojanje tih oslobađajućih razloga mora dokazati prijevoznik s obzirom na opće procesno načelo, prema kojem svaka stranka treba dokazati one okolnosti na koje se u svoju korist poziva.

Korisniku prijevoza, kao suprotnoj strani, u takvoj situaciji preostaje mogućnost dokazivanja da istaknute okolnosti nisu uzrok štetnoj radnji, već druge, koje se mogu pripisati krivnji prijevoznika i za koje slijedom toga prijevoznik odgovara. U tom slučaju korisnik prijevoza treba dokazati da je štetna radnja nastala iz uzroka za koje prijevoznik odgovara. Isto tako, unatoč činjenici postojanja nekog od događaja koji isključuje prijevoznikovu odgovornost, korisnik prijevoza može dokazati da je uzrok štetne radnje ipak na strani prijevoznika, npr. Zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i opskrbljenosti broda i činjenice da dijelovi broda u kojima se stvari prevoze nisu bili spremni i sigurni za prijevoz i zaštitu stvari. Interakciju različitih uzroka štetnih radnji nije uvijek jednostavno riješiti, pa su sastavljači Nacrta konvencije vodili računa i o interferenciji više mogućih uzroka i odgovornosti za njih, odnosno propisana su pravila o prijevoznikovoju djelomičnoju odgovornosti. Kad je prijevoznik oslobođen za dio svoje odgovornosti prema opisanim odredbama, tada je prijevoznik odgovoran jedino za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koji su pripisivi događaju ili okolnostima za koje je odgovoran i odgovornost je podijeljena prema načelima odgovornosti propisanim gore opisanim odredbama (čl. 17(4)).

U opseg prijevoznikove odgovornosti ulazi gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci, ali i povrede njegovih obveza prema Čl. 29. Taj članak propisuje da je prijevoznik dužan pružiti krcatelju, na njegov zahtjev i pravodobno, informacije koje su prema prijevoznikovu znanju i uputama razumno nužne ili važne za krcatelja. Prvi put se u pomorskopravnoj konvenciji koja uređuje odgovornost za prijevoz stvari morem izričito propisuje prijevoznikova odgovornost za ne pružanje informacija i uputa (čl. 18.). Te obveze, pa i odgovornost za njih, uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. Neometano i učinkovito vršenje prava nadzora usko je povezano s izvršavanjem prijevoznikove obveze pružanja informacija i uputa. Zakašnjenje se posebno definira u čl. 22., zakašnjenje u predaji postoji kad stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme ili, kad nema takvog sporazuma, u vrijeme u kojem se to razumno može očekivati od pažljivog prijevoznika, uzimajući u obzir uvjete ugovora, obilježja prijevoza i okolnosti putovanja.

### **11.3. Radnje protiv prijevoznika**

Osim ako ugovor o prijevozu sadrži ekskluzivan izbor sudskog sporazuma koji je u skladu s člankom 67 ili 72, tužitelj ima pravo pokrenuti sudski postupak na temelju ove Konvencije protiv prijevoznika:

1. U nadležnom sudu u čijoj nadležnosti se nalazi jedan od sljedećih mjesta:

- sjedište prijevoznika;
- mjesto prijema dogovoreno u ugovoru o prijevozu;
- mjesto isporuke dogovoreno u ugovoru o prijevozu, odnosno
- luka u kojoj je roba prvo ukrcana na brod ili luka gdje se roba konačno istovaruje s broda, ili

2. U nadležnom sudu ili sudovima na temelju sporazuma između pošiljatelja i prijevoznika u svrhu odlučivanja potraživanja protiv prijevoznika koje mogu nastati na temelju ove Konvencije.

## 12. PODIJELJENA ODGOVORNOST

Nacrt u okviru opsežnog poglavlja 6, koji govori o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje obrađuje i problem odgovornosti za štetu kada gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastanu dijelom zbog događaja za koje je prijevoznik odgovoran, a dijelom zbog događaja za koje ne postoji odgovornost prijevoznika. Haška pravila o tom pitanju nemaju konvencijsku odredbu. Hamburška pravila se u čl. 5 st. 7 bave slučajem podijeljene odgovornosti, a to su slučajevi kada greška ili nemarnost prijevoznika, njegovih radnika ili punomoćnika nije jedini uzrok štete (gubitka, oštećenja ili zakašnjenja). Propisano je da će prijevoznik i osobe kojima se u svom poslovanju služi odgovarati samo u omjeru svoje krivnje. Znači, odgovornost prijevoznika postoji samo za onaj dio štete, (gubitka, oštećenja ili zakašnjenja) koji je prouzročio prijevoznik povredom svojih ugovornih obveza. Bitno je da u tom slučaju, Hamburška pravila predviđaju da je na prijevozniku teret dokaza u svezi toga koji dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaje se ne može pripisati njegovoj odgovornosti. Drugim riječima, prijevoznik je dužan dokazati da postoji druga odgovorna osoba, kao i omjer u kojem ta osoba odgovara za sveukupnu štetu.

Nacrt konvencije propisuje da kada je prijevoznik oslobođen za dio njegove odgovornosti prema opisanim odredbama koje govore o principu odgovornosti, tada je prijevoznik odgovoran jedino za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koji se mogu pripisati događaju ili okolnostima za koje je prijevoznik odgovoran i odgovornost je podijeljena prema principima odgovornosti propisanim gore opisanim odredbama (čl.17(4)). Također čl. 21 propisuje ako je za štetu odgovoran prijevoznik jedan ili više izvršitelja njihova odgovornost je solidarna i podijeljena ali jedino do granica predviđenih Konvencijom.

Za vrijeme izrade Nacrta konvencije o ovom pitanju je postojala alternativna odredba koja je bila izložena kritikama. Raspravljalo se o tome kako urediti teret dokazivanja, pa se predlagalo propisati dvostruki teret dokaza:

- *na tužitelju u onom dijelu u kojem se šteta (gubitak, oštećenje ili zakašnjenje) može pripisati krivnji prijevoznika,*
- *na prijevozniku u onom dijelu u kojem se predmetni gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ne može staviti njemu na teret.*

U nedostatku dokaza o raspodjeli sveukupne štete stranke odgovaraju na jednake dijelove, tj. odgovornost za štetu u jednakom opsegu snose obje strane. Soluciju prema kojoj bi teret dokaza uvijek bio na tužitelju neke delegacije smatrale su neprihvatljivom. Predlažu krenuti od pretpostavke da teret dokaza mora ležati na prijevozniku, te on mora dokazati u kojem opsegu je događaj za koji on nije odgovoran (ili za koji postoji izuzeti slučaj) doprinio nastanku štete (gubitku, oštećenju ili zakašnjenju)<sup>15</sup> Delegacija Italije je predlagala da na prijevozniku bude teret dokaza koji je od pojedinih uzroka doprinio nastanku štete. Znači, ako prijevoznik ne može dokazati koliko su (a) uzrok za koji je on odgovoran, i (b) uzrok za koji on nije odgovoran, sudjelovali u nastanu štete, sva bi odgovornost za štetu pala na njega. Ovaj je prijedlog odbačen<sup>16</sup>.

Prema sadašnjem tekstu Nacrta konvencije čini se da ne postoji sumnja oko toga na kome leži teret dokaza da se dio gubitka oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati prijevoznikovoj krivnji. Sličan zaključak se nameće i kada se prijevoznik poziva na izuzete slučajeve. U tom slučaju prijevoznik mora dokazati uzročnu vezu između, oštećenja ili zakašnjenja i izuzetog slučaja. Podrazumijeva se da uzrok štete može biti samo jedan, a isto tako da može postojati više uzroka koji su doveli do štete. Upravo tada otvara se problem omjera tj. udjela u odgovornosti za štetu nastalu iz više uzroka. U tom slučaju prijevoznik je dužan dokazati za koji dio štete, odnosno u koje opsegu on ne odgovara, odnosno koji dio štete se ne može pripisati njegovoj krivnji. U oba slučaja trebalo bi biti dovoljno dokazati da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo u dijelu prijevoza i događajem za koji prijevoznik nije odgovoran ili postoji neki izuzeti slučaj.

---

<sup>15</sup> F. Berlingieri: Basis of liability and exclusions of liability, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong (2002) p. 336-349.

<sup>16</sup> P. Kragić: Izvješće sa sastanka *International Sub Committee (ISC) CMI-a*, Madrid, 12. – 13. studeni 2001., dokumentacija Hrvatskog društva za pomorsko pravo.

Tablica 1  
 Granica odgovornosti (Pomorski Zakonik (2008))

<b>Smrt i tjelesne povrede ( osim putnika )</b>	
Brod do 2000t	2 milijuna SDR
Brod iznad 2000t	2 milijuna SDR plus
Od 2001-30000 t	800 SDR za tonu
Od 30 000 t do 70 000	600 SDR za tonu
Od 70 001 dalje	400 SDR za tonu
<b>Materijalne štete i ostale tražbine</b>	
Brod do 2000t	Milijun SDR
Brod iznad 2000t	Milijun SDR plus
Od 2001-30000 t	400 SDR za tonu
Od 30 000 t do 70 000	300 SDR za tonu
Od 70 001 dalje	200 SDR za tonu

Odredba po podijeljenoj odgovornosti u konvencijskom tekstu se svakako može ocijeniti kao korisna i potrebna. Hipotetski gledano mnogobrojni su događaji u kojima može doći do slučajeva podijeljene odgovornosti više osoba za nastalu štetu, pa je vrlo dobro da postoji izričita odredba o tome, u protivnom sudovi bi se morali oslanjati na opća načela pozitivnog prava koja se primjenjuju, a to povećava od stvaranja sudske prakse i nejedinstvenog tumačenja pravila koja se primjenjuju.

### **13. ODGOVORNOST ZA DRUGE**

Dio Nacrta konvencije koji govori o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje sadrži i odredbu o odgovornosti za druge (čl. 19). Propisano je da prijevoznik odgovara: a) za bilo kojeg izvršitelja i b) bilo koju drugu osobu uključujući podugovaratelje, radnike i punomoćnike izvršitelja, koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu u opsegu u kojem te osobe djeluju, bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema

prijevoznikovom nadzoru ili kontroli<sup>17</sup>. Prijevoznik odgovara kao da su to njegova osobna djela ili propusti, uz izričito propisani uvjet da je on odgovoran jedino za djela i propuste izvršitelja i drugih osoba koje su djelovale u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

Dakle, krug osoba za čija djela ili propuste prijevoznik odgovara puno je širi u usporedbi s onima iz aktualnih pomorsko pravnih konvencija. Prema Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima prijevoznik ne odgovara za nezavisne ugovarače, već samo za svoje radnike i punomoćnike. Prema Nacrtu prijevoznik odgovara za osobe koje izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu. U ovom pitanju Nacrt konvencije sadrži podudarno rješenje sa Multimodalnom konvencijom<sup>18</sup>

## 14. IZUZETI SLUČAJEVI

Unutar CMI-a velika većina podržala je zadržavanje izuzetih slučajeva, sadržanih u Haško-Visbijskim pravilima čl. 4 st. 2 i to bez obzira na to hoće li se zadržati “nautička greška” kao jedina stvarna egzoneracija. Mišljenja su bila podijeljena oko toga treba li izmijeniti pravni karakter nabrojanih slučajeva, i to je li potrebno nabrojene slučajeve predvidjeti kao oslobođenja od odgovornosti (*exonerations*) ili je u sustavu odgovornosti na temelju krivnje s obrnutim teretom dokaza primjerenije da ti događaji imaju pravni karakter predmnijeve (*presumptions*) da ne postoji prijevoznikova krivnja.<sup>19</sup> Interesantno je da je delegacija SAD-a istaknula da to pitanje uopće nije odlučno za sustav odgovornosti, te da ne vide razliku između jednog i drugog. Istaknuto je i shvaćanje da ne postoji velika razlika između ova dva pristupa, dakle, tretiranje izuzetih slučajeva kao oslobođenja od odgovornosti ili kao presumpcija zbog toga što veliki broj zakonodavstava iznimke (*exceptions*) često ne primjenjuje kada se dokaže da je prijevoznik kriv za nastanak štetnog događaja. Također, određeni događaj tipičan je za situaciju kada prijevoznik nije kriv. Tada je opravdano da dođe do prebacivanja tereta dokaza, nakon što prijevoznik dokaže postojanje takvog događaja.

Sasvim drugačije shvaćanje je ono prema kojem bi svi izuzeti slučajevi trebali biti potpuno brisani iz buduće konvencije. Pobornici ovog shvaćanja smatraju da se svi ovi događaji mogu podvesti pod generalno pravilo o odgovornosti<sup>20</sup> Uslijed tako

---

<sup>17</sup> Npr. to se ponajprije može odnositi na pomorske nezgode poput sudara brodova, nasukavanja i sl. Krivnja može postojati na strani drugog broda ili plovnog objekta, ali i na strani npr. obalne države zbog pomorskih prometnih znakova, signalizacije, svjetla i sl.

<sup>18</sup> Poduzetnik multimodalnog prijevoza će odgovarati za čine i propuste svojih radnika i zastupnika, kada takav radnik ili zastupnik djeluje u granicama svoga radnog zadatka ili svake druge osobe čijim se uslugama služi za izvršenje ugovora o multimodalnom prijevozu, kada takva osoba djeluje u izvršavanju ugovora kao za svoje vlastite radnje i propuste (čl. 15).

<sup>19</sup> Ako se izuzetim slučajevima pristupi kao presumpcijama prijevoznik treba dokazati da se jedan od nabrojanih događaja dogodio i da je uzrokovao štetu, nakon toga će on biti oslobođen odgovornosti, osim ako tužitelj ne dokaže da je prijevoznikovom krivnjom prouzročen događaj na koji se prijevoznik poziva.

<sup>20</sup> Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka



suprotstavljenih mišljenja, glasovanjem je odlučeno da se nabrojani događaji tretiraju kao predmnijeve. Zadržavanje je ocijenjeno kao opravdano iz razloga očuvanja desetljetne sudske prakse formirane sve od 1931. godine. Prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza o vlastitoj krivnji prebacio na tužitelja treba dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između izuzetog slučaja i štetne radnje. To znači, da postojanje nekog od izuzetih slučajeva stvara pretpostavku o nepostojanju krivnje prijevoznika, te osoba za koje on odgovara. Međutim, prijevoznik se konačno ne oslobađa odgovornosti već se dopušta dokazivanje njegove krivnje. Znači, nedvojbeno je da prema Nacrtu konvencije izuzeti slučajevi oslobađaju prijevoznika odgovornosti, ali samo uvjetno i to ukoliko oštećeni ne dokaže postojanje krivnje prijevoznika ili krivnje osoba za koje on odgovara. Postojanje ovih oslobađajućih razloga mora dokazati prijevoznik s obzirom na opće procesno načelo, prema kojem svaka stranka treba dokazati one okolnosti, na koje se u svoju korist poziva.

Korisniku prijevoza, kao suprotnoj strani u takvoj situaciji preostaje mogućnost dokazivanja da istaknute okolnosti nisu uzrok prouzrokovanoj štetnoj radnji, već druge, koje se mogu pripisati krivnji prijevoznika i za koje slijedom toga prijevoznik odgovara. U tom slučaju korisnik prijevoza treba dokazati da je štetna radnja nastala iz uzroka za koje prijevoznik odgovara. Isto tako, unatoč činjenice postojanja nekog od događaja koji isključuje prijevoznikovu odgovornost, korisnik prijevoza može dokazati da je uzrok štetne radnje ipak na strani prijevoznika, npr. zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i snabdjevenosti broda i činjenice da dijelovi broda u kojima se stvari prevoze nisu bili spremni i sigurni za prijevoz i zaštitu stvari. Interakciju različitih uzroka štetnih radnji nije uvijek jednostavno riješiti, pa su sastavljači Nacrta konvencije vodili računa i o interferenciji više mogućih uzroka i odgovornosti za njih, odnosno propisana su pravila o prijevoznikovo djelomičnoj odgovornosti ili tzv. podijeljenoj odgovornosti.<sup>35</sup> Odredba čl. 17(3) Nacrta konvencije, u kojoj se taksativno nabrajaju izuzeti slučajevi, predstavlja izmijenjenu i proširenu verziju izuzetih slučajeva Haško-Visbijskih pravila. Određene izmjene i dopune izvršene su zbog prilagodbe širem polju primjene Nacrta konvencije, neke zbog potrebe suvremenije stilizacije nekih izuzetih slučajeva, a određene zbog novih odredbi u konvencijskom tekstu koje utječu na prijevoznikovu ekskulpaciju, pa ih je potrebno uvrstiti i u izuzete slučajeve.

## 14.1. Viša sila

“Viša sila”<sup>21</sup> je izuzeti slučaj koji se podudara sa tradicionalnim, sadržanim u Haškim pravilima, i u drugim prijevoznim konvencijama, te građanskom pravu općenito. Prilikom izrade Nacrta konvencije istaknuto je shvaćanje da ovaj izuzeti slučaj treba biti izbrisan zbog toga što nema neko posebno značenje. Pod “višom silom” podrazumijevaju se neki prirodni događaji, a takvi događaji su već navedeni u okviru izuzetog slučaja “pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovnih putova”. Također, isticano je da se ovaj izuzeti slučaj ne uklapa u režim presumpcije,

---

gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara.

<sup>21</sup> U Haškim pravilima, Nacrtu konvencije, te stranoj pomorskopravnoj literaturi koristi se izraz “*Act of God*”, odnosno “*Acte de Dieu*”. Sintagma “*Act of God*” iz anglosaksonske terminologije doslovno prevedena na naš jezik nema jasno značenje. Naime, ta engleska formulacija doslovno znači božje djelo, božji čin, božja volja, udes.

bez obzira na to što se tradicionalno “viša sila” definira kao događaj uz koji se vezuje nepostojanje prijevoznikova propusta, odnosno odsutnost njegove krivnje. Za pozivanje na ovu iznimku u sadašnjosti je potrebno barem u nekim zakonodavstvima da prijevoznik dokaže u svrhu svoje obrane da nije kriv za situaciju u kojoj se našao jer se protiv takvog događaja nije mogao razumski boriti i obraniti. Oba izuzeta slučaja (viša sila i pogibelji mora) mogu se definirati kao djela koja su se dogodila bez prijevoznikove krivnje, odnosno nisu bili rezultat njegovog propusta jer se protiv njih nije mogao razumski boriti ili obraniti. Sastavljači Nacrta konvencije ukazuju na to da definiranje “više sile” i “pogibelji mora” kao presumpcija, a bez ukazivanja na izostanak prijevoznikove krivnje nije jednostavno. Nova definicija može se formirati ukazujući jedino na važne izvanjske događaje koji mogu dovesti do presumpcije o neodgovornosti, a koju je moguće pobijati. To može dovesti do napuštanja postojeće sudske prakse u nekim zakonodavstvima. Prema mišljenju sastavljača, ako bi ta dva izuzeta slučaja bila isključena iz Nacrta konvencije, ta situacija mogla bi se lako riješiti primjenom temeljne odredbe o odgovornosti čl. 17 st. 1.



Slika 2 :Posljedica oštećenja uzrokovana olujnim vjetrom i valovima

## 14.2. Pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovnih voda

Prema engleskoj sudskoj praksi pojmom “*perils of the seas*” obuhvaćene su samo pomorske plovidbene nezgode i nepredvidivi događaji. Opasnost treba potjecati od mora. Međutim, nije obuhvaćen bilo koji gubitak ili oštećenje uzrokovano morem, kao npr. prirodno djelovanje vjetera i valova. Treba se, raditi o nezgodi koja nije neizbježna pojava u odvijanju pothvata, odnosno događaj mora biti nepredvidiv i neizvjestan. Njegov nastup u odnosu na redovan tijek stvari mora biti izvanredan. Npr. oštećenje broda uslijed naslanjanja na dno zbog predvidive oseke nije oštećenje uzrokovano opasnostima mora. Znači, pojmom “*Perils of the Seas*” obuhvaćene su brojne i međusobno različite pomorske nezgode. Ne postoji konačni popis takvih

nezgoda. Smatra se da su tim pojmom obuhvaćeni ovi rizici: sudar brodova, udar broda u neki predmet, potonuće broda, prevrtanje broda, brodolom, nasukanje, nalijeganje broda na dno, nevrijeme, magla, hridi, sante leda, pješćani sprudovi<sup>22</sup>. Prilikom izrade Nacrta konvencije za opasnosti i nezgode na moru i drugim plovnim putovima delegacija SAD-a tražila je da se izričito propiše da se ne odnose na sudare, pogotovo ako bi nautička greška bila izostavljena. Hrvatska delegacija uključila se u raspravu s pitanjem kako će se tada tretirati ostale pomorske nezgode, npr. što će biti s nasukavanjem. Odgovor je bio da će se tretirati na isti način. Međutim, budući da je u prijedlogu Nacrta konvencije nautička greška izostavljena kao izuzeti slučaj, a ova predmnijeva zadržana, pozivanje na ovaj izuzeti slučaj u praksi će se vjerojatno osporavati isticanjem da se gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogu u cijelosti ili djelomično pripisati povredama prijevoznikovih obveza iz čl. 14. Naravno, ovo je tipičan pomorski izuzeti slučaj.

U svrhu ekskulpacije prijevoznik bi morao dokazati uzročnu vezu između štete i pomorske nezgode koja udovoljava uvjetima za izuzeti slučaj npr. oluja je bila takve snage da se brod nije mogao oduprijeti štetnim posljedicama. Međutim, u tom uzročno posljedično lancu ne bi smjela postojati osobna krivnja prijevoznika ili krivnja osoba kojima se u svom poslovanju služi, jer bi takvim protudokazom korisnik prijevoza spriječio oslobođenje prijevoznika.

### **14.3. Rat, neprijateljstva, oružani sukobi, djelovanja pirata, terorizam, pobune, građanski nemiri**

Događaji koji se spominju u ovom stavku (rat, neprijateljstva, pobune i građanski nemiri) podudaraju se s onima nabrojenim u Haško-Visbijskim pravilima, čl. 4 st. 2 (e), (f) i (k). Uz ove slučajeve u Nacrtu konvencije je dodano “djelovanjima pirata, oružanim sukobima i terorizmom.” Time je prošireno značenje pojma ratovi, koji se možda koristio kako bi se pokrilo i ove pojmove. Opasnost i učestalost terorističkih i piratskih napada<sup>23</sup> uvjetovala je potrebu da se i oni uvrste kao izuzeti slučajevi. Potrebno je pojasniti ove pomalo raznorodne događaje. Naime, česte pojave ratnih stanja u suvremenim prilikama usmjeravaju pažnju poslovne prakse na fenomen rata sa stajališta trgovačko pravnih poslova, posebice na pitanje pravnih učinaka ratnih stanja na izvršavanje ugovora<sup>24</sup>. Naime, ratno stanje redovito ili ugrožava ili onemogućava izvršenje pomorskog pothvata. U literaturi se ukazuje na različito značenje koje ti pojmovi imaju u privatnopravnim ugovorima u odnosu na

---

<sup>22</sup> Bitno je da u ovaj slučaj ne pripadaju pogibelji koje nisu svojstvene, prirodene moru (npr. štete na teretu od glodavaca). Nisu pokrivene ni štete piratskih djela, iako su se nekada i ti čini smatrali “*dangers of the sea.*” Ovamo ne spadaju ni štetne posljedice na brodu i teretu nastale od zadržavanja i zaustavljanja broda.

<sup>23</sup> Aziju, Južnu Ameriku, te Karibe. Zbog toga se ističe da će posada ubuduće osim nadzora broda, morati nadzirati i njegovu okolinu. Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora donosi i nove mjere, što se tiče piratskih napada na brodove, koji su puno češća pojava nego teroristički ataci. Posada je dosada što se tiče napada morskih razbojnika bila zadužena za nadzor broda, a spomenuti Kodeks je tu obvezu dodatno formalizirao i postrožio pa se odsada mora nadzirati i okolina broda. Od početka srpnja 2004. godine Kodeks se primjenjuje u cijelom svijetu, i to zbog sve većih terorističkih prijetnji, pa se na brodovima i morskim lukama primjenjuju strože mjere opreza, slične onima u zračnim lukama i zrakoplovima. ISPS kodeks prijevoznicima i lukama nalaže da izrade procjenu postojeći sigurnosne zaštite kao i plan antiterorističke zaštite, nakon toga slijedi certifikacija mjerodavnih tijela, u hrvatskom slučaju to je Hrvatski registar brodova.

<sup>24</sup> Pojam ratnih događanja obuhvaća širok spektar različitih ratnih zbivanja koja bitno utječu na onemogućavanje izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem. Iz pomorsko pravne teorije i poslovne prakse u vezi s ugovorom o prijevozu stvari pojam ratnih događanja općenito obuhvaća klasične ratne događaje kao što su rat, građanski rat, ratu slična zbivanja (ratne operacije), neprijateljstva, revolucije i ustanke. D. Bolanča: *Odgovornost brodarara za izuzete slučajeve*, str. 70, o.c. bilješka 46.

međunarodno pravo. Stranke posebnim ugovornim odredbama “klauzula o ratu” predviđaju slučajeve kad zbog ratnog stanja mogu odustati od ugovora (tzv. “*wartime Cancellatio Clause*”). Prema tim su odredbama obje stranke, prijevoznik ili naručitelj, ovlašteni izjaviti odustanak o ugovora kada postoji okolnost predviđena ugovorom (“*notice for termination*”). Pravna je valjanost takve ugovorne odredbe nesporna. Interesantno je to da stranke imaju pravo odustati od ugovora i kad nije nastupila nikakva smetnja u izvršenju ugovora, a ako se ostvarila činjenica stupanja neke države u rat. Razlog za korištenje ove ugovorne opcije može biti isključivo komercijalan. Suvremeno je stajalište da ratno stanje postoji i bez objave rata ako neka država započne neprijateljstvima prema drugoj državi u namjeri ratovanja (*animus belligerent*).<sup>51</sup> Trgovačko pravni poslovi su ugovori privatnopravne prirode pa ih zbog toga treba tumačiti prema pravilima imovinskog prava i njihovom poslovnom kontekstu. U tom se kontekstu fenomen rata promatra sa stajališta mogućnosti izvršenja ugovorne obveze. Zbog toga se izrazom “rat” podrazumijeva ratno stanje koje ugrožava ili onemogućuje izvršenje ugovora.



Slika 3.: Primjer svakodnevne plovidbe opasnim morima zbog opasnosti od pirata

#### **14.4. Karantenska ograničenja, smetnje ili zapreke prouzročene od vlade, javnih vlasti, vladara ili naroda uključujući zadržavanje, zaustavljanje ili smetnje ili progone od sudskog procesa kojima nije doprinio prijevoznik ili bilo koja osoba za koju on odgovara**

Ova odredba okuplja izuzete slučajeve nabrojene u čl. 4 st. 2 (g) i (h) Haško-Visbijskih pravila. Izraz “karantenska ograničenja” koji koriste spomenuti instrumenti znači zdravstvenu (medicinsku) izolaciju kojoj su podvrgnuti brod i osobe koje dolaze s područja koje je zahvaćeno epidemijom neke zarazne bolesti ili su se simptomi neke od njih pojavili među osobama na brodu ili postoje drugi razlozi sumnje na zarazu. Odgovornost prijevoznika će postojati u svakom slučaju ako brod nije bio doveden u ispravno sanitarno stanje jer znači da u takvim uvjetima nije bio sposoban za

plovidbu. Posjedovanje isprava o urednom sanitarnom stanju broda stvara pretpostavku da je brod u ovom pogledu ispravan, ali te isprave ne isključuju dužnost prijevoznika da uloži dužnu pažnju u utvrđivanje postoji li sposobnost broda za plovidbu. Pojam “naredbe ili prinude vladara, vlasti ili naroda” obuhvaćaju svako nasilno miješanje u putovanje ili pomorski pothvat od strane zakonite ili faktičke vlasti u stranoj državi, bez obzira je li ta vlast u odnosu formalnog neprijateljstva prema državi kojoj brod pripada. Formulacija ovog izuzetog slučaja malo je složenija od pojma “ratnih događaja” i šira od izraza “djela javnih neprijatelja” jer pokriva i prisilne mjere vladara u miru (bez obzira na pripadnost broda) i neprijateljske akte države kojoj prijevoznik ne pripada. *In prima linea* misli se na akte koje izdaje bilo koja vlada ili njezina tijela, bez obzira na formu tih akata ili oblik vlasti<sup>25</sup>. Smatra se da akti osoba koji ne predstavljaju vladu ne spadaju ovamo i mogu eventualno biti obuhvaćeni pod pojam nemira ili pobuna, a irelevantno je radi li se o legalnom aktu. Za razliku od toga Stevens navodi da je to svaki akt koji se može nametnuti osobama ali u okviru zakona. Također, smatra se da subjekt koji ga izdaje ne mora biti međunarodno priznat. Pojmovi naredbe ili mjere prinude vladara, vlasti naroda, ili sudske zapljene nisu jednostavni za definiranje. Za interpretaciju je najviše problematičan pojam sudske zapljene broda. Doktrina smatra da se mora raditi o izvanrednom događaju kojeg prijevoznik nije mogao predvidjeti. Smatra se da sama činjenica da je došlo do zapljene, pa makar i zbog djelovanja prijevoznika (npr. ne davanja garancije, zakašnjenja plaćanja i sl.) prijevozniku ne oduzima pravo na izuzeti slučaj. Međutim, ako mu je sudski naređeno odnosno omogućeno da položi kauciju, a on to ne učini, pa zbog toga dođe do oštećenja tereta, smatra se da tada gubi pravo na izuzeti slučaj. Ako prijevoznik nije odgovoran za to što je došlo do zaustavljanja broda od strane nadležnih tijela, neće biti odgovoran niti za štetu.

Prigovor na ovaj izuzeti slučaj istaknut je još tijekom priprema Haških pravila, a odnosio se na tumačenje ako brod bude zaustavljen odlukom nekog javnog tijela zbog kršenja određenih pravila u to je uključena određena odgovornost prijevoznika, pa to normalno ulazi u prijevoznikov rizik i on treba snositi posljedice tog događaja. Bitno je da je kod ovog izuzetog slučaja kauzalna veza između događaja i štete na stvarima koje se prevoze indirektna. Smetnje ili zapreke su povezane s izvršavanjem prijevoza, tj. zakašnjenjem. Prema ovoj odredbi smetnje ili zapreke trebaju biti prouzročene ili od vlade, javnih vlasti, vladara ili naroda. Berlingieri smatra da “*rulers*” podrazumijeva vladara koji nije izabran na demokratskim izborima, a “*people*” se smatra narod pučanstvo ili populacija određene zemlje, kao suprotnost vojsci ili policiji koji postupaju prema nalogima demokratski izabrane vlasti. Određeni problemi u tumačenju mogu nastati oko toga što znači, engleska fraza “*public authorities*” odnosno koji je opseg toga pojma u različitim zemljama. Određene sumnje mogu nastati i u pogledu obrnutog tereta dokaza u odnosu na smetnje ili zapreke nastale od vlade ili javnih vlasti. Ustvari ti događaji nastupaju u slučaju kada prijevoznik povrijedi neku od svojih obveza, npr. kršenje pravila o sigurnosti, policijskih ili običajnih pravila i svih ostalih situacija u kojima je uobičajeno uključena određena odgovornost prijevoznika.

---

<sup>25</sup> D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str 89.

## 14.5. Štrajkovi, isključenja s rada, obustave ili sprječavanja rada

Ovaj izuzeti slučaj odgovara onome iz Haško-Visbijskih pravila čl. 4 st. 2 (j), osim što je ispušten dio koji govori o tome “bilo da su djelomični ili potpuni”. Ispuštanje ovog dijela ne ograničava primjenu ove odredbe jer se njezino djelovanje odnosi na sve štrajkove, isključenja s rada, obustave ili sprječavanje rada koji su prouzročili gubitak, oštećenje ili zakašnjenje. Međutim, sigurno je da je presumpciju nepostojanja krivnje lakše pobiti kada štrajk nije generalni, u onoj mjeri u kojoj se odnosi samo na prijevoznika koji je preuzeo izvršiti prijevoz. U ovom slučaju nabrojani događaji mogu se dogoditi i na moru i na kopnu, znači u različitim fazama prijevoza i prijevoznim granama. Za ovaj izuzeti slučaj bitno je da prijevoznik neće biti oslobođen na temelj same objektivne činjenice postojanja štrajka. Naime, ako je štrajk prouzrokovao sam prijevoznik, on će za njega biti kriv i neće se moći pozivati na konvencijsku odredbu. Jakaša<sup>26</sup> kao primjer navodi slučaj kada se prijevoznik ne pridržava odredaba kolektivnog ugovora, pa njegovi radnici stupe u štrajk. S druge strane, ako je štrajk općenit, tada se smatra da nema krivnje na prijevoznikovo strani. Npr. brodari otkazu kolektivni ugovor, pa posade brodova stupe u štrajk. Također, ne mora se raditi o štrajku posade broda, već se može raditi o bilo kojem štrajku koji je prouzrokovao štetu. U praksi se najčešće radi o štrajku lučkih radnika. Ovaj izuzeti slučaj treba tretirati kao i ostale, pa i ovdje treba ponajprije pridati značenje prebacivanja dokaza u pogledu krivnje prijevoznika. Prijevoznik će za štete nastale iz ovog razloga biti kriv ne samo u slučaju kada je štrajk on sam skrivio već i kada nije uložio dužnu pažnju da spriječi štetne posljedice ako mu je to bilo moguće. Činjenica da prijevoznik kao poslodavac ne pristaje na zahtjeve svojih radnika (npr. radi povećanja plaća) još uvijek ga ne čini krivim za štrajk.

Opće otpuštanje radnika odnosi se na onaj slučaj kada prijevoznik odluči da se ne izvrši ugovoreno putovanje brodom u određenom terminu zbog prekida rada sa svojim radnicima. *In concreto* mora se raditi o dobrovoljnoj odluci prijevoznika kojom svjesno obustavlja proces rada. Ipak, dok je kod štrajka korisniku prijevoza teško dokazati da je uzrok štete prijevoznikova krivnja, kod lockout-a je ta mogućnost dokazivanja mnogo veća. Činjenica da je prijevoznik kao poslodavac svojom voljom otpustio radnike ne znači da je uvijek i osobno kriv. Drugim smetnjama koje sprječavaju rad (odnosno obustavljaju ili ograničavaju rad iz bilo kojeg razloga) smatraju se sve one činjenice koje općenito ili djelomično onemogućuju spojene operacije rada i time normalno izvršavanje prijevoza, a nemaju karakter štrajka ili masovnog isključenja radnika s posla. Te smetnje obuhvaćaju ekonomske razloge koji nastaju iz suprotnosti interesa između poslodavca i posloprimca.

## 14.6. Požar na brodu

Odredba o oslobađanju od odgovornosti za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno požarom stilizirana je na način da se učini jasnijim da se mora raditi o požaru na brodu kojim se teret prevozi “*fire on the ship*”. U posljednjoj verziji Nacrta konvencije, za razliku od ranijih verzija nema više uvjetovanja da prijevoznik

---

26 B. Jakaša: *Udžbenik plovidbenog prava*, II izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983, str. 256.

odgovara jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom.<sup>27</sup>

Berlingier smatra ovu odredbu neuvjerljivom i u materijalno pravnom i u formalnopravnom pogledu. U materijalno pravnom pogledu ovo oslobođenje je analogno onome za nautičku grešku. Čl. 4 st. 2 (b) Haško-Visbijskih pravila pisan je kada su bili na snazi *common law* propisi o odgovornosti za požar iz 19. stoljeća, prema kojima brodovlasnici nisu bili odgovorni za štetu na stvarima koje se prevoze prouzrokovanu požarom bez njihove osobne krivnje ili namjere ili propusta. Istaknuto je shvaćanje da se danas u 21. stoljeću takav pristup ne smatra opravdanim, osim kada požar ima obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Berlingieri, ističe da je isto kao i za nautičku grešku, apsurdno da je prijevozniku omogućeno “prebacivanje” posljedica krivnje osoba kojima se u svom poslu služi na krcatelja. Smatra da u slučaju požara u pravilu postoje veliki problemi u svezi s dokazivanjem uzroka nastanka požara, pa je to dodatni razlog za ukidanje ovog pravila. Prema mišljenju istog autora, jednostavnije rješenje bi bilo brisanje požara iz popisa izuzetih slučajeva i uključivanje “njegovih posljedica” u generalnu odredbu prema kojoj je prijevoznik odgovoran, osim ako dokaže da niti njegovom krivnjom niti krivnjom osoba za koje on odgovara nije nastala štetna radnja.

---

27 Prema Haškim pravilima Prijevoznik odgovara za štetu koju je teret pretrpio od požara na brodu, jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. Točnije, stilizacija konvencijskog teksta čl. 4 st. 2 toč. b) je formulirana u obliku negativne definicije: “*ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz požara, ako nije uzrokovan osobnim djelom ili krivnjom prijevoznika.*” Iz sadržaja konvencijskog teksta proizlazi da se prema Haškim pravilima ne uzima u obzir krivnja prijevoznikovih radnika ili zastupnika, nego samo prijevoznika osobno. To će npr. biti slučaj ako požar izbije zato što brod nije bio opskrbljen sredstvima za pravodobno otkrivanje požara i sl. U tom slučaju prijevoznik se može smatrati odgovornim jer je propustio obvezu da brod osposobi za plovidbu. To znači, da u tom slučaju ne odgovara za djela svojih radnika, a to je jednaka situacija kao i za nautičku krivnju (požar također ugrožava sigurnost broda). Naime, konvencijsko rješenje o tome da prijevoznik nije odgovoran za požar temelji se na činjenici da svaki požar na brodu ne ugrožava samo teret nego i sigurnost broda, što tu djelatnost svrstava u nautičku djelatnost posade. S obzirom na stilizaciju konvencijske odredbe proizlazi da krivnju prijevoznika za požar treba dokazati onaj tko traži naknadu za nastalu štetu. Dakle, teret dokaza o osobnoj krivnji prijevoznika je na korisniku prijevoza. Hamburška pravila umjesto općeg načela pretpostavljene krivnje, posebno za štetu zbog požara uvode načelo dokazane krivnje prijevoznika, znači, obrnuti teret dokaza od onog koji vrijedi za ostale uzroke štete.



Slika 4: Un Adriatic RO-RO brod koji je u potpunosti izgorio u veljači 2008. godine

#### 14.7. Skrивene mane broda (prijevoznog sredstva) koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom

Tekst se podudara s Haško-Visbijskim pravilima čl. 4 st. 2 (p). Značenje ove iznimke u tekstu Haških pravila nije bilo dovoljno jasno. Naime, nije objašnjeno o kakvim se manama mora raditi, misli li se na defekt na brodu, stvarima ili opremi na obali. Pod skrivenim manama podrazumijevaju se mane ili nedostaci u konstrukciji, strojevima ili opremi broda koje stručna osoba nije mogla otkriti upotrebom razboritog stupnja vještine pri redovitom pregledu. Manjkavo stanje broda je skriveno, tj. nije ga moguće otkriti primjenom uobičajene metode. Ono postaje vidljivo tijekom vremena, najčešće tek kada je šteta nastala.<sup>28</sup> Od svih rizika upravo je osiguranje rizika skrivene mane broda činjenično najsloženije i pravno najinteresantnije. Budući da su skrivene mane po definiciji one greške koje je nemoguće otkriti ulaganjem dužne pažnje, javlja se pored postojanja suvišnih riječi (redundantne stilizacije) još jedan problem, a taj je u slučajevima kada prijevoznik pruži dokaz da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno skrivenom manom, njegova odgovornost je isključena. Zbog toga to nije više slučaj presumpcije o

---

28 D. Pavić: Osigurani rizici prema "Institute Time Clauses – Hulls", *Osiguranje i privreda*, br. 31, 1990, str. 45 objašnjava da u pogledu konkretnih slučajeva koji mogu predstavljati skrivene mane broda smatra se da "skrивene mane broda" ne pokrivaju mane u nacrtu broda (engl. *defect in design, weakness of design*), već skrivene mane u trupu ili strojevima broda (engl. *defect in machinery or hull*) koje podrazumijevaju manu materijala (*defect of material*), bilo u pogledu njegovog izvornog svojstva, bilo u pogledu izvornog odnosa naknadno stečenog svojstva. Nadalje, zamor materijala nije skrivena mana, jer je pri normalnoj upotrebi stvari i u granicama normalnog radnog vijeka, bez djelovanja vanjskog čimbenika, zamor jedna od kategorija dotrajalosti. Ako zbog propusta dužne pažnje od strane posade broda nije otkriven neki nedostatak, onda takav nedostatak nema značajke skrivene mane. Ali greške npr. proizvođača strojeva, brodogradilišta, brodogopravljača u izvedbi ilimontaži stroja treba smatrati kao "*defect in machinery*" a ne kao "*weakness of design*".



nepostojanju neodgovornosti. Iz toga prema Berlingierijevom<sup>68</sup> shvaćanju slijedi da je ovaj “izuzeti slučaj” nepotreban, jer je ta situacija ionako pokrivena čl. 17 st. 1.

#### **14.8. Djelovanja ili propusti krcatelja, bilo koje osobe za koju krcatelj odgovara, strane koja ima nadzor ili primatelja**

Izuzeti slučaj “djelovanja ili propusti krcatelja, ili bilo koje osobe navedene u čl. 35<sup>29</sup>”, strane koja ima nadzor ili primatelja” djelomično se podudara s onim iz čl. 4 st. 2 (i) Haško-Visbijskih pravila. Razlika je u tome što Nacrt konvencije ne spominje “vlasnika robe”, a dodaje novu osobu “stranu koja ima nadzor”. Ispuštanje “vlasnika robe” iz teksta ovog izuzetog slučaja opravdava se time što vlasnik robe nije stranka u ugovoru o prijevozu. Uvrštavanje strane koja ima nadzor (*controlling party*), u skladu je s ostalim odredbama kojima se opisuju obveze i prava strane koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor može biti krcatelj, primatelj, osoba koju je odredio jedan od njih ili kad je prenosiva prijevozna isprava izdana njezin držatelj. Pojam “strana koja ima nadzor” obuhvaća vrlo širok krug osoba, a ustvari defini nira sve osobe koje mogu imati određeni interes nad stvarima. Bitno je da djela ili propusti krcatelja moraju biti zakonite radnje, jedini zahtjev za primjenu ove odredbe je kauzalna veza između njih i gubitka ili oštećenja. Sama formulacija radnje (djela) ili propusti (*act or omission*), općenite je prirode i uključuje sve moguće situacije djelovanja (propuštanja) krcatelja, pa i one iz čl. 4 st. 2 (m), (n) i (o) Haških pravila. Takva šteta je u praksi u pravilu posljedica neizravnih djela krcatelja, kao što je npr. kriva deklaracija tereta, davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu, slabo pakiranje i označavanje tereta i sl. Međutim, može se raditi i o propustu primatelja da preuzme stvari kada stignu na odredište. Prema konvencijskom uređenju Nacrta konvencije može se raditi i o raznim djelima ili propustima u svezi s vršenjem prava nadzora kao što je propuštanje pružanja informacija, davanja uputa ili isprava za vrijeme dok su stvari pod nadzorom prijevoznika. Dakle, prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja proiziđe iz djela krcatelja jer prema općim načelima prava nitko ne može u svoju korist, štetne posljedice svoga djelovanja prebacivati na drugoga. U praksi su rijetki slučajevi da krcatelj, odnosno neka druga osoba koja je ovlaštena raspolagati teretom, izravnim djelovanjem prouzročiti štetu, jer dok se teret nalazi kod prijevoznika, te osobe nisu redovito ni u mogućnosti to učiniti. U doktrini se analizira odgovornost za davanje određenih savjeta od strane krcatelja zapovjedniku, npr. u slučaju da zapovjednik prihvati takav savjet i brod postane nesposoban za plovidbu. To bi se smatralo kao povreda obveze iz čl. 3 st. 1 koju obvezu prijevoznik ne može delegirati i prema tome ne bi potpadala pod ovaj izuzeti slučaj. Također, bilo koji propust krcatelja u izvršavanju obveza koje su mu nametnute Nacrtom konvencije ovdje je sigurno relevantan. Isto tako, djela ili propusti primatelja. Radi se primarno o najvažnijem propustu primatelja, a to je da preuzme stvari na mjestu i u vrijeme spomenutim u čl. 46. U tom slučaju prava koja su navedena u čl. 5172 osigurana su prijevozniku pod uvjetom da primatelj izvršava neko od prava koja ima prema ugovoru o prijevozu. Ostali propusti koji se mogu staviti na teret, bez obzira radi li se o krcatelju, primatelju ili drugoj osobi povezani su sa vršenjem prava nadzora kako je definirano u

---

<sup>29</sup> U čl. 35 propisano je da je krcatelj odgovoran za radnje i propuste bilo koje osobe kojoj je delegirao izvršavanje bilo koje od svojih obveza uključujući podugovaratelje, radnike, agente i ostale osobe [osim prijevoznika i izvršitelja] koji djeluju, bilo izravno ili neizravno na njegov zahtjev ili prema njegovom nadzoru ili kontroli kao da su to njegove radnje ili propusti. Krcatelj je odgovoran jedino za djela i propuste tih osoba koji su počinjeni u granicama ugovornih obveza, radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju.

čl. 54, kao što je propust u pružanju informacija, davanju uputa ili isprava za vrijeme razdoblja dok su stvari pod nadzorom prijevoznika.

#### **14.9. Rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje stvari od strane krcatelja, bilo koje osobe navedene u čl. 35, strane koja ima nadzor ili primatelja**

Ovo je novi izuzeti slučaj uvršten s ciljem da se izradi odredba kojom bi se pokrila situacija iz čl. 14(2) prema kojoj su stranke ovlaštene sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi stvari koje se prevoze (rukovanje, ukrcavanje, iskrcavanje) biti dužna izvršiti strana tereta (krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj). Dakle, ovaj izuzeti slučaj relevantan je u slučaju kada prema čl. 14(2) određena prijevoznikova ugovorna obveza ugovorom bude alocirana na krcatelja. Pretpostavlja se da će ovaj izuzeti slučaj biti brisan, ako i čl. 14 (2), kao što je predloženo bude izbrisan.

#### **14.10. Umanjenje obujma ili težine ili bilo koji drugi gubitak ili oštećenje koje proizlazi iz posebnih svojstava, skrivene mane, ili vlastite mane robe**

Stilizacija ovog izuzetog slučaja ista je kao onog iz Haško-Visbijskih pravila čl. 4 st. 2 (m). Ovaj izuzeti slučaj primjenjiv je na bilo koju prijevoznu granu. Nacrt konvencije po uzoru na englesku verziju Haških pravila donosi također pomalo konfuznu stilizaciju ovog izuzetog slučaja (*wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent quality, defect, or vice of the goods*). Engleska formulacija Haških pravila ovog izuzetog slučaja ocjenjuje se puno nepreciznijom i konfuznijom. Međutim, naglašava se da su oba teksta primjer pleonazma, jer se svi navedeni izrazi mogu podvrći pod dva pojma, a to su prirodno svojstvo tereta i mane tereta. U prirodno svojstvo tereta spada prirodni gubitak u težini ili obujmu te oštećenje ili gubitak koji nastaju zbog posebne naravi tereta. Prirodno svojstvo tereta je normalna osobina stvari, zbog koje stvar postaje neotporna na normalne rizike kojima je za vrijeme prijevoza podvrgnuta<sup>30</sup>. Za razliku od prirodnih svojstava treba razlikovati mane robe. Prirodno svojstvo je nešto što je normalno obilježje određene vrste robe i općenito poznato, a mana robe je negativno obilježje koje se ne može, ako nije uočljivo pretpostaviti da postoji. Skrivena mana tereta je ona mana koja se prilikom ukrcavanja tereta nije mogla otkriti ulaganjem razumne pažnje i uobičajenim ispitivanjem. Slično kao i kod skrivene mane broda, ako je mana nevidljiva, prijevoznik će se uspješno moći pozivati na ovaj ekskulpacijski razlog ukoliko je s teretom postupao na uobičajen način za takvu robu, pod pretpostavkom da nema te mane.

---

<sup>30</sup> Tu se ubraja npr. uobičajeno isparavanje ili propuštanje tekućina sadržanih u bačvama, kvarenje živežnih namjernica i sl. Naime, radi se o šteti nastaloj na teretu pri normalnom, redovnom tijeku plovidbe, upravo kao posljedica prirodnih osobina tereta nezavisno od neke transportne nezgode ili drugog rizika.

#### **14.11. Nedovoljno ili netočno pakiranje ili označavanje koje nije izvršio prijevoznik**

Nedovoljno pakiranje, odnosno manjkavo stanje ambalaže tereta dovodi do toga da teret nije pogodan za čuvanje i obavljanje svih uobičajenih manipulacija koje se vrše tijekom prijevoza. Suprotno od toga dostatno pakiranje sprječava štetu na teretu u okviru normalnih uvjeta prijevoza i uobičajene skrbi i pažnje oko tereta. Da bi se oslobodio odgovornosti kod ovog izuzetog slučaja, prijevoznik mora dokazati da je šteta posljedica nedostatnog pakiranja, odnosno nedostatnih oznaka. Prema sudskoj praksi nije dovoljna samo objektivna činjenica nedostatnog pakiranja ili nedostatnih (neispravnih) oznaka, već se traži da između štete i ovih činjenica postoji uzročna veza. Naime, prijevoznik se ne može pozivati u svoju korist na nedostatak ambalaže ako taj nedostatak nije prouzrokovao štetu.<sup>76</sup> Prijevoznik će dokazati da je uzrok šteti činjenica da je teret bio izložen rizicima od kojih bi ga štutila ispravna ambalaža, odnosno da bi ispravna i potrebna oznaka upozoravala na štetnost pojedinih uzroka.

Ovo je izuzeti slučaj koji je vrlo sličan izuzetku koji se spominje u okviru izuzetog slučaja “djela ili propusti krcatelja ili vlasnika robe”. Međutim, kod nedostatnog pakiranja i nejasnih ili nedostatno trajnih oznaka na teretu, bit ekskulpacije prijevoznika je u pomanjkanju njegove krivnje, a ne u postojanju krivnje krcatelja zbog neispravnog pakiranja ili označavanja tereta. Prijevoznik mora poduzeti korake da roba bude tako složena u skladišta da se dovede na najmanju moguću mjeru rizik nepravilne isporuke zbog nepravilnog označavanja i ako to prijevoznik propusti vjerojatno se neće imati pravo pozivati na ovaj izuzetak. Engleski tekst Haških pravila koristi izraz “*insuffi ciency or inadequacy*”, francuski “*imperfection.*» Izraz «*defective condition*” Nacrta konvencije ukazuje ne samo na označavanje, nego također i na pakiranje. Međutim, komentatori Nacrta konvencije tumače da bi konvencijski tekst bio jasniji kada bi odredba opisivala da se radi o oznakama koje su izbljebile ili nestale isprane kišom ili slično. Ovaj izuzeti slučaj primjenjiv je također na sve vrste prijevoza jer se odnosi na određena obilježja stvari, tj. njihove ambalaže.

#### **14.12. Razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu**

Izuzeti slučaj ih Haških pravila “spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili dobara na moru” stiliziran je u suvremenijoj formi. Naime, izražena je sumnja u svezi s potrebom zadržavanja spašavanja imovine kao izuzetog slučaja, dok je naravno spašavanje ljudskih života na moru neupitno. U skladu s Konvencijom o spašavanju iz 1989. čl. 10 postoji dužnost pružanja pomoći jedino u pogledu spašavanja osoba, a nije predviđena u pogledu spašavanja imovine. U slučaju spašavanja imovine dobiva se pravo na nagradu za spašavanje, zbog toga je prilikom sastavljanja odredbe ovog izuzetog slučaja istaknut da nije opravdano davati prijevozniku ovlaštenje da se koristiti obrnutim teretom dokaza za radnju koja je prouzročivši gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, njemu donijela korist u obliku naknade za spašavanje. Predlagalo se da se na ovom mjestu izostavi upućivanje na spašavanje imovine. Međutim, ovoj tvrdnji može se oponirati isticanjem prigovora da dok je brod u opasnosti i osobe na brodu su također u opasnosti. Ako se radi o ovom slučaju spašavanje bi najprije trebalo biti

usmjereno na spašavanje ljudskih života. Berlingieri smatra da je možda moguće pronaći neko “srednje” rješenje u kojem bi se spomenulo spašavanje imovine, međutim samo operacije spašavanja u pogledu broda i imovine kada prijeti opasnost za okoliš. Uzimajući u obzir sve istaknute prigovore i prijedloge posljednja verzija Nacrta konvencije usvaja kompromisno rješenje i predviđa tri izuzeta slučaja. Ovo je naravno tipičan pomorski izuzeti slučaj.

#### **14.13. Djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlaštenja koja imaju prema čl. 15 i 16(2) kada stvari postanu opasne za osobe, imovinu ili okoliš ili budu žrtvovane.**

Ovo je izuzeti slučaj oko čijeg postojanja nije postignuta suglasnost, pa nije sigurno hoće li biti zadržan u budućoj konvenciji. Prigovara se da je teška za interpretaciju sintagma “neprihvatljiva opasnost za okoliš” (*unacceptable danger to the environment*). Takva stilizacija odredbe, točnije uporaba riječi “neprihvatljiva opasnost” (*unacceptable danger*) podrazumijeva postojanje “prihvatljive opasnosti” (*acceptable danger*) za okoliš. To opet znači da će biti vrlo teško postaviti kriterije stupnjevanja tj. ocjenjivanja i odmjeravanja “prihvatljivosti” (*acceptability*) opasnosti za onečišćenje okoliša. Slučajevi koji se spominju u čl. 15 i čl. 16(2) razlikuju se jedan od drugoga. Opasnost za ljude, imovinu i okoliš vezana je samo uz odredbu čl. 15, dok se o tome ne govori u odredbi o žrtvovanju stvari (čl. 16 (2)). Osim toga, nejasno je u kojoj mjeri mora postojati opasnost za okoliš prema odredbi čl. 15. Berlingieri smatra da stilizacija ove odredbe nije zadovoljavajuća. Možda bi ova odredba trebala biti jednostavnije stilizirana. Isti autor predlaže slijedeću stilizaciju “djelovanja prijevoznika ili izvršitelja u vršenju ovlasti koje imaju prema čl. 15. Smatra da specifi ciranje tih ovlaštenja nije nužno. Dakle, time bi se izbjegao onaj sporni dio odredbe koji postavlja uvjet “kada stvari postanu opasne za ljude, imovinu i okoliš ili budu žrtvovane.” Izuzeti slučaj koji se predlaže, jasno je može se dogoditi jedino na moru. Oslobođenje od odgovornosti za grešku u navigaciji i upravljanju brodom bilo je predmet rasprave još za vrijeme sjednice ISC-a, a na konferenciji u Singapuru ponovno je oživjela rasprava o tom pitanju, i to u smjeru ukidanja nautičke greške kao razloga oslobođenja od odgovornosti. Prema mišljenju nekih njezino “brisanje” je nužno. Eventualni značajni porast premija osiguranja do kojeg bi došlo kao posljedica ukidanja abolicije za nautičku grešku, a posljedica toga bi bila i porast vozarina, nije nikad potvrđeno nekim pouzdanim dokazom.<sup>85</sup> U svakom slučaju, pobornici ukidanja neodgovornosti za nautičku grešku smatraju da je utjecaj, odnosno djelovanje koje bi nastalo na prijevozne tarife teško shvatljivo, jer prijevozne tarife nisu rezultat prisilnog nametanja, već su primarno ovisne o pregovorima na tržištu. Ako bi, kao što tvrde oni koji žele zadržati nautičku grešku kao razlog oslobođenja od odgovornosti, njezino ukidanje dovelo do povećanja vozarina posljedice bi nastale za krcatelje i zbog toga je prema mišljenju onih koji se zalažu za ukidanje oslobađanja zbog nautičke greške, teško razumljivo zašto se tome protive prijevoznici i njihovi P&I osiguravatelji. Za razliku od ranijih verzija.

Nacrta konvencije, prema posljednjoj verziji, prijevoznik odgovara za nautičku grešku, dakle, ovo pitanje riješeno je kao u Hamburškim pravilima. U pogledu požara na sastanku održanom u Madridu američka delegacija je tražila da se ta predmnijeva ograniči samo na pomorski prijevoz. To je otvorilo pitanje, treba li sve predmnijeve ograničiti samo na pomorski prijevoz. Hrvatska delegacija založila se za takvo rješenje. Međutim, to stajalište nije prihvaćeno, pa bi se pojedine predmnijeve

odnosile i na druge grane prijevoza ako je to logično moguće, npr. štrajk, umanjene obujma ili težine, nedovoljno ili manjkavo pakiranje ili označavanje. Naravno neki izuzeti slučajevi primjenjivi su samo na pomorski prijevoz, npr. "spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili imovine na moru," "pogibelji, opasnosti ili nezgode mora" tipični su pomorski izuzeti slučajevi.

Nacrt konvencije posebno spominje devijaciju za vrijeme pomorskog prijevoza. Propisano je da prijevoznik nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci uzrokovano skretanjem broda s puta poduzetim radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života [ili imovine] na moru [ili bilo kojeg drugog razumnog skretanja broda s puta]. U pogledu prijevoza na palubi, propisano je da se stvari mogu prevoziti na palubi broda jedino ako: (a) takav prijevoz zahtijeva pravo koje se primjenjuje ili administrativna pravila ili (b) se prevoze u kontejnerima na palubi [koji su prilagođeni provozu tereta na palubi], ili (c) u slučajevima koji nisu pokriveni točkama (a) i (b) prijevoz na palubi je u skladu s običajima i praskom na tržištu.

## 15. OBVEZA PRIJEVOZNIKA U POGLEDU PLOVIDBENE SPOSOBNOSTI BRODA

Općenito, sposobnost broda za plovidbu (engl. *seaworthiness*, njem. *Seetiichtigkeit*, franc. *navigabilite*) jest sposobnost broda i njegove posade da "se suoče s pomorskim rizicima".

U kontekstu prijevoza stvari morem, pod pojmom sposobnosti broda za plovidbu razumije se da je brod prema svom stanju sposoban obaviti ugovoreno putovanje i sigurno prevesti i sačuvati teret do odredišta. To obuhvaća fizičko stanje broda i njegovu opremljenost, odgovarajući broj stručno osposobljenih članova posade i njihovu uvježbanost, opskrbljenost broda gorivom i zalihama kako bi se obavilo ugovoreno putovanje (plovidbena sposobnost u užem smislu), ali isto tako i tzv. *cargoworthiness*, odnosno sposobnost da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju u kakvom je primljen na prijevoz. Dakle, plovidbena sposobnost u širem smislu obuhvaća i *cargoworthiness*.<sup>31</sup>

U teoriji se plovidbe na sposobnost broda dijeli na:

- opću plovidbenu sposobnost, koja se odnosi na opće stanje broda, i
- posebnu plovidbenu sposobnost, koja je *dodatno* potrebna da se obavi konkretno (ugovoreno) putovanje.

U sudskoj praksi koja se odnosi na prijevoz stvari morem sposobnost broda za plovidbu definirana je kao *odgovarajuće* stanje broda s obzirom na njegovu građu, popunjenost posadom, opremom i uređajima imajući u vidu konkretno putovanje i prirodu konkretnog tereta. Prema tome, brod mora imati i opću i posebnu plovidbenu sposobnost.

Sposobnost broda za plovidbu institut je koji je uređen ne samo odredbama

---

<sup>31</sup> Drago Pavić, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, 2006., str. 127.

pomorskog imovinskog prava nego i pomorskog upravnog prava. Naime, upravo su pomorski upravno-sigurnosni propisi oni koji sadržavaju konkretne zahtjeve kojima pojedini brod mora udovoljiti kako bi bio plovidbeno sposoban. Radi poboljšanja sigurnosti plovidbe, ti su uvjeti sve brojniji i složeniji. U pogledu međunarodnih izvora prava, posebno je važna Međunarodna konvencija o sigurnosti života na moru (SOLAS), uključujući osobito njezine dijelove:

- Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju (ISM) i
- Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i luka (ISPS).

Što se tiče hrvatskog temeljnog nacionalnog propisa iz pomorske plovidbe, Pomorskog zakonika, on plovidbenu sposobnost broda uvjetuje udovoljavanjem njegovim odredbama, podzakonskim propisima i tehničkim pravilima<sup>32</sup>. Pomorski zakonik određuje da sposobnost za plovidbu utvrđuje priznata organizacija (Hrvatski registar brodova), i to "posvjedočuje" izdavanjem odgovarajućih brodskih isprava, zapisa i knjiga. To "posvjedočenje" ne treba shvatiti tako da se sposobnost broda za plovidbu dokazuje svjedodžbom o klasi, što je jedna od isprava koje izdaje priznata organizacija. Naime, iako su jasne tendencije formaliziranja postupka dokazivanja plovidbene sposobnosti broda, u kontekstu imovinske odgovornosti prijevoznika bitno je utvrditi tu sposobnost broda u određenom relevantnom trenutku i ta se sposobnost, kad je ona sporna, mora utvrđivati s obzirom na taj određeni trenutak. Štoviše, udovoljavanje međunarodnim i nacionalnim propisima samo po sebi ne znači i to da je brod u relevantnom trenutku imao opću i posebnu sposobnost za plovidbu i izvršenje ugovora, što je potvrdila i sudska praksa.

Svaka mana broda ne mora nužno značiti i da je brod plovidbeno nesposoban. Prijevoznik može svjesno ostaviti određeni nedostatak na brodu i dopustiti da brod krene na putovanje jer je riječ o nedostatku koji se lako može otkloniti za trajanja prijevoza, a ne utječe na plovidbenu sposobnost broda i ne ugrožava teret. Pri odluci o tome je li određeni nedostatak na brodu značio i da je brod bio plovidbeno nesposoban, treba odgovoriti na pitanje bi li ga pažljivi prijevoznik, da je znao za taj nedostatak na početku putovanja, otklonio prije nego što bi dopustio da brod otplovi. Ako je odgovor potvrđan, tada je brod bio plovidbeno nesposoban.

Odredbe relevantnih međunarodnih konvencija - Haško-Visbyjskih pravila (članak 3., st. 1.), Hamburških pravila (čl. 5., st. 1.), kao i hrvatski Pomorski zakonik (čl. 460., st. 1.), imaju sadržajno jednoznačno pravilo o obvezi prijevoznika s obzirom na plovidbenu sposobnost broda.<sup>11</sup> Isto pravilo postoji i u pogledu obveze prijevoznika u unutarnjoj plovidbi, sukladno odredbi čl.3., st. 3. Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnicama (CMNI). Prema tome pravilu, prijevoznik je obavezan uložiti dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu. Dakle, prijevoznikova obveza nije apsolutna - on ne mora brod osposobiti za plovidbu, nego mora uložiti dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu. Tako određenu prijevoznikovu obvezu pronalazimo još u glasovitom američkom Harter Act iz 1893.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Pomorski zakonik, Narodne novine 181/2004, 76/07, članak 76. U stavku 2., t. 3) toga članka navedeno je da je brod sposoban za plovidbu ako je teret na brodu ukrcaj, složen i raspoređen u skladu s propisima kojima se uređuju uvjeti prijevoza tereta te odredbama i uvjetima navedenim u brodskim ispravama, zapisima i knjigama te odobrenoj tehničkoj dokumentaciji.

<sup>33</sup> U čl. 2. Harter Act navodi se da je zabranjeno ugovorno derogiranje prijevoznikove obveze da upotrijebi dužnu pažnju kako bi primjereno opremio brod, popunio ga posadom, opskrbio te učinio brod sposobnim za plovidbu i izvršenje predviđenog puta. Prema *common law*, svaki ugovor o prijevozu implicitno sadržava jamstvo

Kada se govori o toj prijevoznikovoj obvezi, potrebno je naglasiti da je to obveza koja je za prijevoznika "neizbježna i osobna". "Neizbježnost" ponajprije znači da se prijevoznik ne može ugovornom klauzulom osloboditi te obveze. Takva klauzula, i kad bi postojala, ne bi imala pravni učinak. Dakle, odredbe o obvezi ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovidbu su obavezne.

"Osobnost" te prijevoznikove obveze ogleda se u tome što se on ne može osloboditi odgovornosti time što je osposobljavanje broda za plovidbu povjerio svojem zaposleniku, nezavisnom podugovaratelju ili nekoj drugoj osobi. Ulaganje dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovidbu zapravo je obveza koju, u pogledu odgovornosti za njezino izvršenje, prijevoznik ne može delegirati na drugu osobu. Prijevoznik će u tom smislu biti odgovoran ne samo za propust svoje dužne pažnje u izboru "delagata" nego i za propust u ulaganju dužne pažnje koju počinu "delegat", dakle osoba kojoj je prijevoznik povjerio obavljanje nekog posla koji utječe na osposobljenost broda za plovidbu. U sudskoj praksi to je stajalište izraženo još u glasovitoj presudi *The Muncaster eastle*.

Za preciziranje te prijevoznikove obveze potrebno je:

- definirati dužnu pažnju kao zahtijevanu razinu pažnje prijevoznika, dakle sadržajno odrediti prijevoznikovu obvezu, i
- odrediti vremenske okvire trajanja prijevoznikove obveze ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovidbu.

---

prijevoznika da je brod sposoban za plovidbu, ali je bilo dopušteno u ugovor staviti odgovarajuću klauzulu kojom prijevoznik to ne jamči i kojom otklanja odgovornosti za plovidbenu sposobnost broda. Stupanjem na snagu engleskog Zakona o prijevozu robe morem iz 1971., koji ozakonjuje Haško-Visbyjska pravila, pravilo o apsolutnom prijevoznikovu jamstvu da je brod sposoban za plovidbu je promijenjeno. Obveza prijevoznika ublažena je na uporabu dužne pažnje kako bi plovidbeno osposobio brod. Štoviše, u slučajevima prijevoza na koji se primjenjuje Zakon, u ugovorima je zabranjeno unositi klauzule kojima je cilj uvesti apsolutnu obvezu prijevoznika da brod osposobi za plovidbu. Slično pravilo vrijedi i za većinu drugih država anglosaksonskog prava.

## **16. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA (BRODARA)**

U pomorskom je pravu, suprotno općim načelima obveznog prava, visina odgovornosti broдача ograničena. Brodar ne odgovara za čitavu štetu nego samo do propisanih granica, uz uvjet da ne postoji razlog za gubitak prava na ograničenje. To vrijedi za izvanugovornu i ugovornu odgovornost. Dva su sustava ograničene odgovornosti:

- sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti,
- sustav ograničenja ugovorne odgovornosti (za teret, putnike, prtljagu).

Sustav općeg ograničenja odgovornosti postavlja opću gornju granicu odgovornosti broдача neovisno o tome radi li se o tražbinama iz izvanugovornih ili ugovornih odnosa. Za ugovorne odnose redovito su propisane niže svote broдареве odgovornosti. Institut ograničene odgovornosti bitno obilježava postojeći sustav odgovornosti poduzetnika pomorskog pothvata. U suvremenim uvjetima su otpali mnogi razlozi koji su svojedobno opravdavali uvođenje i zadržavanje toga instituta, ali postojanje tog izuzetka od općeg načela imovinskog prava o naknadi štete se ne dovodi u pitanje. Ne opravdavaju ga pravni nego životni razlozi; plovidbeno poduzetništvo, u interesu općega gospodarskog napretka.

U primjeni sustava ograničene odgovornosti izrazito važnu ulogu ima pomorsko osiguranje. Taj je institut omogućio da se uspostavi sustav osiguranja koji može ekonomski funkcionirati uz neusporedivo niže premije osiguranja nego bi one bile da toga ograničenja nema. Sustav ograničene odgovornosti činio je rizik bavljenja plovidbenim poduzetništvom osigurljivim. Što se taj rizik mogao osigurati uz prihvatljive premije osiguranja, koristilo je ne samo broдарима nego i svim drugim gospodarskim subjektima involviranim u međunarodni robni promet. Na primjer, niže premije za osiguranje odgovornosti omogućuju niže vozarine, a to se odražava i na teret. Zbog toga je i pravedno da se rizik raspodijeli na sve subjekte koji imaju koristi od plovidbenog poduzetništva. Upravo institut ograničene odgovornosti u svezi s osiguranjem uspostavlja u tom pogledu potrebnu ravnotežu. Nekada se kao glavni razlog za ograničenu odgovornost navodila potreba za stimuliranjem investiranja u broдарство. S druge strane, primjena instituta ograničene odgovornosti broдача sa stajališta osiguranja ima višestruko korisne učinke. Krajnji je učinak da primjena instituta ograničene odgovornosti broдача, s ekonomskog stajališta, unosi elemente sigurnosti ne samo u poslovanje broдарства nego i osiguratelja.

### **16.1. Povijesni razvoj prava ograničene odgovornosti broдача**

Sustav ograničene odgovornosti broдача nastao je krajem 17. stoljeća. Njegovo uvođenje u pravni sustav pomorskog prava u izravnoj je vezi s razvojem broдарства u funkciji robnog prometa. Ta je mjera trebala stimulirati razvoj te gospodarske grane i omogućiti bavljenje plovidbenim poduzetništvom bez velikog ekonomskog rizika. Najpoznatije pravno vrelo toga vremena francuska *Ordonnance de la marine marchande* (1681.) uvodi ograničenje odgovornosti prema sustavu abandona, koji je poslije preuzet i u francuski Trgovački zakonik (Code de commerce, 1807). Prema sustavu abandona (mediteranski sustav) – vlasnik broда



odgovara neograničeno i osobno cijelom svojom imovinom za čine i obveze zapovjednika, ali je ovlašten riješiti se neograničene osobne odgovornosti prepuštanjem broda i vozarine (prijevoznine) za ono putovanje na kojem je nastala obveza. Brod se prepušta vjerovnicima. Time se ne prenosi vlasništvo na vjerovnika, već se brod samo prepušta vjerovnicima radi namirenja, a eventualni preostali višak pripada brodovlasniku.

Načelo ograničene odgovornosti prihvatili su nakon toga i drugi pravni sustavi, pri čemu su primjenjivali osim abandona i drugačiji sustav ograničenja. Najpoznatiji su sustav egzekucije (njemački trgovački zakon, 1897.) i engleski sustav ograničene odgovornosti. Sustav egzekucije (njemački sustav) – vrijedio je do 1972. u Saveznoj Republici Njemačkoj. Brodar je odgovarao za određene obveze samo brodom i vozarinom, a ta se imovina podvrgavala postupku izvršenja da bi se namirili vjerovnici. Novo pravo ograničenja odgovornosti temelji se na Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. Tako se i Njemačka priključila državama koje su prihvatile novi režim ograničenja odgovornosti u Konvenciji iz 1976. godine. Sustav odgovornosti ograničene na određenu svotu (engleski sustav) – brodar odgovara svom svojom imovinom, ali samo do unaprijed točno određene svote do iznosa utvrđenog prema veličini broda na osnovi (registarske) tonaže. Svim je sustavima zajedničko da se brodar ne može poslužiti ograničenjem odgovornosti, ako ga tereti osobna krivnja.

## **17. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE PREMA KONVENCIJI 1976. I POMORSKOM ZAKONIKU**

### **17.1 Osobe ovlaštene na ograničenje**

Republika Hrvatska obvezana je Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. i njezinim Protokolom iz 1996. god. Prema tome Hrvatska je obvezana s dva međunarodna ugovora koji uređuju istu materiju. Naglasit ću da Protokol iz 1996. bitno mijenja Konvenciju iz 1976. Tim Protokolom granice odgovornosti se povisuju u odnosu na granice propisane Konvencijom iz 1976.

Pravo na ograničenje odgovornosti izvorno pripada vlasniku broda. Konvencija iz 1976., isto tako kao i Konvencija iz 1957. godine, širi krug osoba koje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost. Pravo na ograničenje osim brodovlasnika sada imaju i spašavatelj i osiguratelj odgovornosti. Pod pojmom brodovlasnik za primjenu svojih odredaba, konvencija osim vlasnika broda podrazumijeva još i brodar, naručitelja iz brodarskog ugovora, poslovođu i upravitelja broda. Prema Pomorskom zakoniku, sve su te osobe, za potrebe primjene toga dijela zakonika, obuhvaćene pojmom „brodar”.<sup>1</sup> Konvencija i Pomorski zakonik pružaju zaštitu i osobama s kojima se vlasnik broda ili spašavatelj služi u svom poslovanju. Ako se neka tražbina upravi protiv neke osobe za čija djela, propuste i pogreške odgovara

vlasnik ili spašavatelj, ta osoba je ovlaštena koristiti se ograničenjem odgovornosti. Posebice zapovjednik i ostali članovi posade i druge osobe koje rade za brodaru ako su odgovorni za tražbinu, mogu ograničiti svoju odgovornost u istoj mjeri kao i brodar.

Uvjet je da su djelovali u okviru svojih dužnosti. Osnovni je razlog za proširenje kruga osoba koje imaju pravo na ograničenje da se spriječi mogućnost da podnositelj odštetnog zahtjeva u namjeri da zaobiđe brodovlasnika tuži npr. zapovjednika, časnika, upravitelja ili neku drugu osobu koja radi za brodaru, a koja bi za razliku od brodovlasnika odgovarala neograničeno. Pogodnošću ograničenja odgovornosti obuhvaćene su samo osobe za čije radnje i propuste brodovlasnik (brodar) i spašavatelj odgovaraju. Samostalne osobe za koje brodovlasnik ne odgovara ne ulaze u pojam „brodovlasnik”. Važno je naglasiti da pozivanje na ograničenje odgovornosti ne znači i priznanje te odgovornosti. Konvencija i Pomorski zakonik definiraju pojam spašavatelj za primjenu odredaba o ograničenoj odgovornosti. Prema Pomorskom zakoniku, spašavatelj je svaka osoba koja pruža usluge u neposrednoj vezi s radnjama spašavanja ili pružanja pomoći.

Pojmom spašavatelj, za razliku od Konvencije iz 1957., obuhvaćene su i osobe koje djeluju izvan broda. Prema Konvenciji iz 1976. godine, ograničenju odgovornosti nisu podvrgnute samo tražbine proistekle iz radnji spašavanja i pomaganja na moru, nego su tom pogodnošću obuhvaćene i tražbine zbog podizanja broda na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda i stvari na brodu; uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu; mjera poduzetih radi sprečavanja ili smanjenja štete, jer se i te za potrebe primjene Konvencije smatraju spašavanjem. Spašavanjem se, prema tome smatra i vađenje potonulih stvari. Osiguratelj je ovlašten koristiti se povlasticom ograničenja u istoj mjeri kao i sam osiguranik.

## **17.2. Visina graničnog iznosa za jednu „jedinicu teret**

Protokolom o izmjeni konvencije iz 1968. godine povišena je granica odgovornosti prijevoznika i prvi put je u pomorsko pravo uvedena i alternativna mogućnost ograničenja po kilogramu bruto-težine izgubljene ili oštećene robe, već prema tome što je za korisnika prijevoza povoljnije. Izmjenjena je i valuta u kojoj je izražen granični iznos. Umjesto u funtama, protokol predviđa ograničenje u zlatnim Poincare francima. Ograničenje je iznosilo 10.000 zlatnik franaka po koletu ili jedinici tereta<sup>34</sup> ili 30 franaka po kilogramu bruto-težine izgubljene ili oštećene robe. u međuvremenu se pokazalo da zlato zbog promijenjenih ekonomskih okolnosti nije pouzdano mjerilo vrijednosti, pa je u kasnijem razvoju pomorskog prava taj kriterij napušten u svim međunarodnim konvencijama.

Protokolom o izmjeni konvencije iz 1979. (S.D.R. Protokol) granični iznosi izraženi su u S.D.R. (Special Drawing Right; posebna prava vučenja) kako ih definira međunarodni monetarni fond.<sup>35</sup> S tim je protokolom usklađen i Pomorski zakonik.

<sup>34</sup> Pod "jedinicom tereta" podrazumijeva se koletu ili komad, a kod tereta u rasutom stanju metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera prema tome na temelju koja je jedinica mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se mjera na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcanja (čl. 563. st. 2).

<sup>35</sup> Jedan S.D.R. je 22. kolovoza 2013 vrijedio 1,47638 USD (International Monetary Fund)

Posebna prava vučenja (S.D.R.), u smislu kriterija za primjenu graničnog iznosa odgovornosti, primjenjen je i u svim drugim pomorskim međunarodnim konvencijama.

### Razlika u iznosu između Pomorskog zakonika i međunarodnih konvencija

Protokol 1979 i Pomorski zakonik		
<i>Vrsta štete</i>	<i>Jedinica mjere</i>	<i>Iznos (S.D.R)</i>
Manjak, izgubljen ili predan sa zakašnjenjem	Koleto	<b>666,67</b>
Manjak ili izgubljen	Kilogram bruto-težine	<b>2,0</b>

Haško-Visbyska pravila		
<i>Vrsta štete</i>	<i>Jedinica mjere</i>	<i>Iznos (S.D.R)</i>
Manjak, izgubljen ili predan sa zakašnjenjem	Koleto	<b>835</b>
Manjak ili izgubljen	Kilogram bruto-težine	<b>2,5</b>

Rotterdamska pravila		
<i>Vrsta štete</i>	<i>Jedinica mjere</i>	<i>Iznos (S.D.R)</i>
Manjak, izgubljen ili predan sa zakašnjenjem	Koleto	<b>875</b>
Manjak ili izgubljen	Kilogram bruto-težine	<b>3,0</b>

### 17.3.Utvrđivanje visine štete

Pri utvrđivanju visine štete valja razlikovati utvrđivanje njezine visine u slučaju gubitka i u slučaju oštećenja tereta. U slučaju *gubitka* tereta visina se štete utvrđuje prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u određenoj luci na dan kada je brod stigao u tu luku ili ako nije stigao- kada je morao stići (čl.568.st..PZ). Ako se visina štete za gubitak stvari ne može odrediti na opisan način, ona se određuje prema prometnoj vrijednosti stvari u ukrajnoj luci u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove prouzročene prijevozom (čl.568.st.2. PZ). Tu spadaju vozarina, osiguranje i dugi troškovi.

U slučaju *oštećenja* stvari visina štete se određuje u visini razlike između prometne vrijednosti te stvari u neoštećenom stanju i prometne vrijednosti te stvari u oštećenom stanju (čl.568.st.3.PZ)

Ako se visina štete za izgubljene ili oštećene stvari ne može odrediti prema njenoj prometnoj vrijednosti kako je opisano, visinu štete će utvrditi sud ili arbitraža. Od svote koju prijevoznik mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja ,manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi uštedjeni zato što stvari nisu stigle na određeno mjesto, odnosno što su stigle u oštećenom stanju.Ukupna svota naknade štete ne može premašiti svotu ograničene prijevoznikove odgovornosti prema jedinici tereta, osim ako do štete nije došlo zbog njegove kvalificirane krivnje, kada prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti.(čl.570.PZ)

#### 17.4. Vrste tražbina koje su podvrgnute ograničenju

Pomorski zakonik je uredio područje općeg ograničenja odgovornosti u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine ( 1976.).

- smrti ili tjelesne ozljede, ili gubitka ili oštećenja imovine (uključujući i štetu na lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putovima i oznakama za plovidbu) do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja, kao i na daljnje štete koje iz toga proizlaze;

- štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem ( tereta, putnika i njihove prtljage);

- drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja i pružanja pomoći;

- podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten, uključujući sve ono što je na brodu ili je bilo na brodu;

- uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu;

- tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprječavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu s zakonom.

Navedene tražbine podliježu ograničenju čak i ako je podignuta tužba, na temelju ugovora ili izvan ugovora, na osnovi regresa ili jamstva.

Postoje tražbine koje se isključuju iz ograničenja odgovornosti, pa se opće ograničenje odgovornosti neće primijeniti na:

- tražbine iz naslova spašavanja ili doprinosi u zajedničkoj havariji;

- tražbine zbog šteta onečišćenjem od broda izlivanjem ulja koje se prenosi kao teret;

- tražbine podvrgnute nekoj konvenciji ili nacionalnom pravu koje zabranjuju ograničenje odgovornosti od nuklearne štete;

- tražbine službenika broda ili spasitelja;<sup>9</sup>

- brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je brodar učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.

- brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava.

#### 17.5. Zastara tražbina

Zastarom tražbine prestaje pravo zahtijevati ispunjenje obveze. Sama obveza ne prestaje. Ako vjerovnik podnese tužbu za naplatu zastarjele tražbine, sud se ne može obazirati na zastaru ako se dužnik nije na nju pozvao. Na zastaru sud ne pazi po službenoj dužnosti. Prigovor zastare mora se istaknuti u parnici. Zastara nastupa kad istekne posljedni dan zakonom određenog vremena. Zastarni rok za ugovore o

prijevozu stvari određen je Pomorskim zakonikom i Konvencijom o teretnici iz 1924. Za ugovore na koje se ne primjenjuje te zakonske ili konvencijske odredbe primjenjuje se opći zastarni rokovi propisani pravom koje je mjerodavno za konkretni ugovor.

Tražbine iz ugovora o prijevozu stvari prema Pomorskom zakoniku i konvencije iz 1924 zastrijevaju nakon što protekne *jedna godina*<sup>36</sup> (čl.673.st.1.PZ).Vrijeme zastare kod ugovora o prijevozu stvari počinje teći:

- *u slučaju štete na stvarima*-od dana kada je teret predan odnosno od dana kada je trebalo da bude predan na odredište.
- *u slučaju štete zbog zakašnjenja*-od dana kada je teret predan.

Stranke mogu,pošto je nastala tražbina ,napismeno ugovoriti rok zastare koji je dulji od godinu dana. Taj će sporazum imati pravni učinak samo ako je sastavljen u napisanom obliku. Na pitanja koja nisu regulirana Pomorskim zakonikom primjenjuje se propisi Zakona o obveznim odnosima.

### **17.6. Izbor sudskih sporazuma**

Nadležnost izabranog suda u skladu s člankom 66., stavak (b) je ekskluzivan za sporove između ugovornih stranaka samo ako su se stranke o tome sporazumjele i sporazum kojim se povjerava nadležnost:

1. je sadržan u ugovoru koji jasno navodi imena i adrese stranaka i ili
  - je pojedinačno ugovoren ili
  - sadrži istaknutu izjavu da postoji ekskluzivan izbor sudskog sporazuma i određuje dijelove količinskog ugovora koje sadrži taj sporazum;i
2. jasno određuje sudove jedne Ugovorne države ili jedan ili više sudova jedne Ugovorne države.

Osoba koja nije stranka u ugovoru je vezana ekskluzivnim izborom sudskog sporazuma sklopljenog u skladu s paragrafom 1 ovog članka samo ako:

- je sud jedno od mjesta određenog u članku 66, podstavak (a);
- taj sporazum je sadržan u prijevoznom dokumentu ili elektronskom zapisu prijevoza;
- toj osobi je dana pravodobna i adekvatna sudska obavijest da će mjere biti donesene i da je nadležnost tog suda ekskluzivna;
- Zakon sudom priznaje da ta osoba može biti vezana isključivim izborom sudskog sporazuma.

---

<sup>36</sup> Hamburška pravila umjesto roka od godine dana uvode dvogodišnji zastarni rok

## 18. KRITERIJ ZA GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE

Konvencija 1976. uspostavlja pravo brodovlasnika na ograničenje odgovornosti, osim ako podnositelj odštetnog zahtjeva ne dokaže da je šteta uzrokovana osobnom kvalificiranom krivnjom brodovlasnika, kako je definirana tom Konvencijom : “ Osoba koja odgovara neće imati pravo na ograničenje ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica njene osobne radnje i propusta učinjeni s namjerom da se pričini ta šteta, ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati”. Konvencijski izričaj prihvaća i Pomorski zakonik. Iz navedene definicije proizlazi da brodovlasnik može izgubiti pravo na ograničenje samo ako su ispunjena ova dva uvjeta:

- šteta mora biti posljedica njegove osobne krivnje,
- štetna radnja mora biti učinjena s namjerom ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. Teret dokazivanja je na podnositelju odštetnog zahtjeva.

Stupnjevi nepažnje:

- namjera (dolus specijalis) – direktna namjera za prouzročenjem štete
- namjera ( dolus principalis ) – bezobzirno djelovanje sa sviješću da će šteta nastupiti
- namjera (dolus eventualis) – spoznaja o mogućoj šteti i mirenje s tim
- krajnja nepažnja ( culpa lata ) – krajnje nepažljivo ponašanje bez svijesti i želje za štetom
- obična nepažnja (culpa levis) – propuštanje dužne pažnje

U vezi s primjenom ISM kodeksa (Internacional Safety Management Code, SOLAS Konvencija), javlja se pitanje može li nepoštivanje njegovih odredaba imati za posljedicu gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Nema nikakve sumnje da nepoštivanje odredbi ISM kodeksa, ako su ispunjeni potrebni uvjeti iz članka 4. Konvencije iz 1976., može biti razlog da brodar ne ostvari pravo na ograničenje odgovornosti. Na primjer, ako uprava brodarske tvrtke usprkos tome što je obaviještena od *designated person* o postojanju ozbiljnog defekta u stroju ili trupu broda ništa nije poduzela da taj defekt ukloni.

## 18.1. Krivnja osoba kojim se brodovlasnik u svom poslovanju služi

Prema Pomorskom zakoniku za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar.<sup>13</sup> Konvencijom ili zakonikom nije pobliže određeno kod kojih će se osoba krivnja smatrati “osobnom” krivnjom brodovlasnika:

- brodovlasnik je individualni poduzetnik,
- brodovlasnik

je brodarska tvrtka,

- brodovlasnik je upravljanje broda prepustio drugoj samostalnoj tvrtki – ship management company.

Ako je brodovlasnik individualna osoba, problem se ne pojavljuje. Krivnja vlasnika broda smatrat će se njegovom “ osobnom “ krivnjom. Problem nastaje kod brodarskih tvrtki – pravnih osoba. Pod pojmom pravna osoba podrazumijeva se pravno uređena organizacija kojoj pravni poredak priznaje pravni subjektivitet. Problem se svodi na pitanje čije će se radnje ili propusti za potrebe ograničenja odgovornosti smatrati “osobnim” radnjama ili propustima brodara. Na to se pitanje u sudskoj praksi odgovorilo primjenom koncepta alter ego ( “ drugo ja “ ) i pravilo prema kojem se radnje jedne osobe mogu pripisati radnjama druge, tj. tvrtke.

Pod osobnom krivnjom vlasnika broda ( brodara ) podrazumijevaju se krivnja fizičkih osoba koje u odnosnoj pravnoj osobi obavljaju rukovodeću ili neku drugu važniju funkciju. Prema tome, ako je šteta uzrokovana radnjom ili propustom članova upravljačkih tijela kompanije ili neke visoko rangirane osobe, smatrat će se to kao radnja same tvrtke. Naglasit ću da to nisu zapovjednik broda i drugi članovi brodske posade, kao ni osobe koje su samo djelatnici kompanije. To rješenje vrijedi i u primjeni našeg Pomorskog zakonika.

## 19. PRIJEVOZNE ISPRAVE I ELEKTRONIČKI ZAPISI

Pojam “teretnica” u Nacrtu konvencije nigdje se ne spominje, ali definiran je pojam “prijevozna isprava” (čl. 1. t. n), koji znači ispravu izdanu prema ugovoru o prijevozu od prijevoznika ili izvršitelja koja dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu ili dokazuje sadržaj ugovora o prijevozu. Napravljena je distinkcija između prenosive (negocijabilne) isprave (*negotiable transport document*) i neprenosive isprave (*non-negotiable transport document*)te su predviđena posebna pravila za te dvije skupine isprava. Posljedica je toga da se na teretnicu na ime (*straight bill of lading*) primjenjuju pravila o neprenosivim ispravama



(*non-negotiable transport documents*).Elektronički zapis znači informaciju u jednoj ili više poruka izdanu elektroničkim putem na temelju ugovora o prijevozu od prijevoznika ili izvršitelja koji dokazuju da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu i dokazuju ugovor o prijevozu.

Poglavlje 9. uređuje prijevozne isprave i elektroničke prijevozne zapise. Propisano je da je poslije isporuke stvari prijevozniku ili izvršitelju pošiljatelj ovlašten zahtijevati izdavanje prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa koji dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari. Određuje se i sadržaj informacija u svezi sa stvarima koje trebaju biti u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom prijevoznom zapisu. Ovaj članak uglavnom korespondira s odredbama Haških i Hamburških pravila. Propisuje se da prijevoznu ispravu mora potpisati prijevoznik ili osoba koju prijevoznik na to ovlasti.

Elektronički prijevozni zapis uključuje elektronički potpis prijevoznika ili osobe ovlaštene od prijevoznika. Taj elektronički potpis mora identificirati potpisanog i uključuje prijevoznikovu autorizaciju elektroničkog prijevoznog zapisa. Nedostatak jednog ili više podataka sadržanih u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom zapisu ili njihova netočnost ne utječe na valjanost prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa (čl. 40.) Uvrštena je i nova odredba prema kojoj ako podaci u prijevoznoj ispravi ili elektroničkom zapisu ne identificiraju prijevoznika, ali upućuju na to da su stvari ukrcane na brod ime kojeg je navedeno, tada se presumira da je upisani vlasnik broda prijevoznik. Upisani vlasnik broda može osporiti tu presumpciju ako dokaže da je brod izdan u zakup, a time je prenesena ugovorna odgovornost za prijevoz stvari na identificiranog zakupoprimatelja. Ako registrirani vlasnik ospori presumpciju da je prijevoznik, tada je zakupoprimatelj za vrijeme prijevoza presumirani prijevoznik na isti način kao što je to registrirani vlasnik.Nacrt konvencije uređuje pitanje dokaznog učinka prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Prijevozna isprava ili elektronički zapis koji dokazuje primitak stvari predstavlja:

- predmjetu do protudokaza o preuzimanju stvari kako su opisane i
- neoborivi dokaz o preuzimanju stvari kako su opisane ako je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis prenesen na treću osobu koja je djelovala u dobroj vjeri oslanjajući se na opis stvari u njoj.

## 20. PRIMJER IZ SUDSKE PRAKSE

U nastavku ću upozoriti na neke novije slučajeve iz prakse sudova u Engleskoj u kojima su tuženici, pozivajući se na načelo *forum non conveniens*<sup>37</sup>, zatražili odbacivanje tužbe. Tužitelji su zaustavljanjem brodova u vlasništvu tuženika u zemljama koje su prihvatile Konvenciju iz 1976. i pozivajući se na pravilo *forum*

---

37 Primjena načela *forum non conveniens* zapravo predstavlja način obrane tuženika protiv nadležnosti jednog suda. Tuženik može podnijeti prijedlog za odbacivanje tužbe ako smatra da npr. engleski sud nije prikladan da presuđuje u određenom sporu.

arresti,<sup>38</sup> nastojali ishoditi nadležnost sudova tih zemalja. Tuženici su nastojali ishoditi odbacivanje tužbe pred sudom koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1976. u korist nadležnosti drugog suda koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1957., kojom je propisana niža granica odgovornosti brodovlasnika. Valja naglasiti da je u takvim slučajevima iznimno važno koji će sud biti nadležan, jer se u pitanju ograničenja odgovornosti, prema anglosaksonskom pravu, primjenjuje pravo suda ( *lex fori* ), budući se ograničenje odgovornosti brodovlasnika smatra institutom procesnog, a ne materijalnog prava. Prikaz ovih slučajeva zanimljiv je ne samo zbog pregleda argumenata koje stranke iznose pred sud, nego i zbog analize promjena u stajalištu sudova. U sporu **The Vishva Abha** iz 1990. tužitelj, primatelj tereta, pokrenuli su postupak in rem pred engleskim sudom radi naknade gubitka i štete na teretu koji su prouzročeni sudarom broda u vlasništvu tuženih i broda Dias. Tuženici su zatražili odbacivanje tužbe tvrdeći da engleski sud nije nadležan za vođenje postupka, s obzirom da su oni, tuženici, već pokrenuli odgovarajući postupak u Durbanu ( Južna Afrika ) zaustavljanjem broda Dias. Tuženici su također tvrdili da bi vođenjem postupka u Engleskoj bili izloženi povećanim troškovima. Sud nije usvojio prijedlog tuženika. U obrazloženju svoje odluke sud se pozvao na činjenicu da je u Južnoj Africi na snazi Konvencija iz 1957., dok se u Engleskoj primjenjuje Konvencija iz 1976.. Ako se tuženi mogu pozvati na ograničenje odgovornosti, tada bi, ako bi se primjenjivala Konvencija iz 1957., odgovarali do svote koja je četiri puta manja nego svota do koje bi odgovarali u slučaju primjene Konvencije iz 1976.. Povećane troškove tuženika koji će biti prouzročeni vođenjem postupka u Engleskoj sud je ocijenio zanemarivima u odnosu na razliku između svota ograničenja odgovornosti prema Konvenciji iz 1957. i Konvenciji iz 1976. godine.

U slučaju **British Skill** iz 1995.,<sup>28</sup> također se radilo o naknadi štete prouzročene sudarom koji se dogodio u Singapuru. Tužitelj, pravna osoba sa sjedištem u Singapuru, podnio je pred engleskim sudom tužbu za naknadu štete protiv tuženika, engleske pravne osobe registrirane i sa sjedištem u Engleskoj. Tužitelj je naglasio da bi se u slučaju vođenja spora u Singapuru primjenjivala Konvencija iz 1957.. Time bi prema navodima tužitelja, njemu bilo uskraćeno korištenje bitnom legitimnom pravnom pogodnošću. Naime, iznos štete koji je naveo tužitelj u tužbenom zahtjevu značajno premašuje granicu odgovornosti prema Konvenciji iz 1957., ali je manji od granice odgovornosti prema Konvenciji iz 1976..

Tuženik je priznao odgovornost za štetu i pokrenuo postupak ograničenja odgovornosti u Singapuru. Predložio je Engleskom sudu da odbaci tužbu zbog neprikladnosti toga suda da vodi postupak jer, po njegovom mišljenju, zahtjev za naknadu štete treba biti razmatran u Singapuru. Svoj prijedlog tuženik je opravdao, između ostalog, primarnošću načela *lex loci delicti*, činjenici da je tužiteljevo sjedište u Singapuru i razlozima ekonomičnosti. Osim toga, tuženik je osporio i visinu iznosa naknade štete koju je naveo tužitelj, navodeći da je stvarni iznos štete zapravo manji i od granice koju predviđa Konvencija iz 1957..

Sud je ocijenio da je singapurski sud u ovom slučaju doista „ prirodan „ sud koji je očito i u značajnoj mjeri prikladniji da odluči u vezi sa spornim činjenicama, a osobito u pogledu iznosa brodovlasnikove odgovornosti. Međutim, sud je u Singapuru, tužitelju, zbog primjene niže granice odgovornosti, bila uskraćena mogućnost da mu tuženik u cijelosti naknadi štetu. Sud je ukazao na činjenicu da se postupak treba voditi tamo gdje je to pogodno s obzirom na interese svih stranaka i ostvarenje pravde. Upravo postizanje pravde kao cilja primjene prava zahtijeva da se

---

38 Prema tom pravilu, nadležnost suda može se ustanoviti zaustavljanjem broda i pokretanjem postupka in rem, ali samo u odnosu na pomorske tražbine.

sudi u Engleskoj. Priznajući da Konvencija iz 1976. još nije prihvaćena od niza zemalja, sud je upozorio na nastojanje Međunarodne pomorske organizacije ( IMO ) u pravcu što šire prihvaćenosti i primjene ovog instrumenta. Na taj način bi se u slučajevima kao što je ovaj primjenjivali isti standardi i izbjegli bi se ovakvi problemi. Uzimajući u obzir da je Velika Britanija stranka Konvencije iz 1976., te da je ona inkorporirana u englesko pravo, sud je zaključio da engleski javni poredak zahtijeva primjenu odredaba Konvencije iz 1976. kad god je to moguće. Kako je ključno činjenično pitanje upravo iznos visine štete, sud je donio odluku kojom će zastati s postupkom, dok se ne utvrdi točan iznos štete. Nakon toga sud će odlučiti hoće li odbaciti tužbu ili će nastaviti s postupkom.

## 21. ZAKLJUČAK

U kratkom pogledu na napisani rad na odabranu temu možemo donijeti nekakve zaključke. Pravna regulativa koja uređuje prijevoz stvari morem na međunarodnoj razini u potpunosti ne zadovoljava unifikacijske ciljeve te u određenim pitanjima pravno uređenje suvremenih uvjeta pomorskog poslovanja i pomorskog prijevoznog prava. Puna uniformnost te suvremena rješenja nastoje se ostvariti novom međunarodnom konvencijom. Njezina su rješenja suvremena i kompromisna. Njima se nastoji postići nekoliko važnih ciljeva: preuzeti dobra rješenja postojećih konvencija, a time i zadržati sudsku i poslovnu praksu koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. S druge strane uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila radi udovoljavanja suvremenim zahtjevima koje nameću novonastali pravni odnosi u prijevoznim poslovima. Nadalje, iznimno važan cilj koji se želi postići tim najnovijim pokušajem unifikacije jest prilagoditi sustav odgovornosti pomorskog prijevoznika ostalim prijevoznim granama.

Najveća novina sa stajališta uređenja pomorskog prijevoza stvari jest uvođenje prava nadzora. To pravo odnosno ovlast te osoba koja ga ima (strana koja ima nadzor), kao ni posebne odredbe u vezi s obilježjima prava nadzora, obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor te prijenos prava i obveza nisu bili predviđeni aktualnim pomorsko pravnim konvencijama. To je svakako rješenje koje odgovara suvremenim uvjetima odvijanja pomorskog prijevoza stvari. Upotreba teretnice u prijevozu stvari rapidno opada. Procjenjuje se da se danas u svijetu otprilike 70% ukupnog prijevoza stvari brodom odvija bez izdavanja teretnice. Zbog toga je najveća važnost njegova normiranja ponajprije u tome što kroz pravilnu uporabu prava nadzora najvažnija stvarno pravna funkcija prenosive prijevozne isprave može i bez izdavanja te isprave biti zaštićena. Kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosive isprave u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka. Strana nadzora sada je u poziciji u kojoj je držatelj teretnice, pa se očekuje da nacionalna prava, pa tako i naše pravo, pridodaju pravu nadzora te njegovu prijenosu iste posljedice u smislu prijenosa vlasništva koje sada ima prijenos teretnice.

Opseg odgovornosti proširen je u odnosu na aktualne pomorsko pravne konvencije. Uz odgovornost za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci, prijevoznik odgovara i za povrede obveza pravodobnog pružanja krcatelju informacija koje su prema prijevoznikovom znanju i uputama razumno nužne i važne za krcatelja. Ove obveze i odgovornost za njihovo izvršenje uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. U pogledu pitanja odgovornosti ove nove odredbe mogu imati izravan utjecaj na gubitak prava na ograničenje odgovornosti jer se može očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti u onim slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su bile razumno potrebne i važne za krcatelja za vršenje njegovog prava nadzora.

Nacrt konvencije nastoji na sveobuhvatan način urediti odnose koji nastaju između svih sudionika prijevozne prestacije pa se uređuje položaj i odgovornost osoba nazvanih izvršitelj i strana koja ima nadzor, uređuje se pravo nadzora, prijenos prava nadzora. Za pitanje prijevoznikove odgovornosti od osobitog je značenja odgovor na pitanje kako je uređena odgovornost prijevoznika za rad osoba kojima se u svom poslovanju služi. Krug osoba za čija djela i propuste prijevoznik odgovara puno je šira

u usporedbi s onima iz aktualnih pomorskopравnih konvencija. Prema Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima prijevoznik ne odgovara za nezavisne ugovarače, već samo za svoje radnike i punomoćnike. Prema Nacrtu konvencije prijevoznik odgovara za sve osobe koje izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu, a to su ne samo njegovi radnici i zastupnici, već i izvršitelji, te njihovi podugovaratelji, radnici i punomoćnici. Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako su gubitak ili oštećenje u vezi sa stvarima uzrokovani osobnim dijelom ili propustima učinjenim s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.

## 22. LITERATURA

1. Skorupan Wolff, V., Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) more, Izvorni znanstveni rad, primljeno: svibanj 2006 UDK 347.795.3 341.018:347.795.2.
2. Skorupan Wolff, V., Odgovornost prijevoznika prema nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) morem, Izvorni znanstveni članak Primljeno: 15.02.2007. , UDK 347.795.3 : 347.447 341.24 : 347.795.3
3. United nations convention on the carriage of goods by sea, 1978 (hamburg rules),United Nations 1994
4. Marin,J., Odgovornost prijevoznika za plovidbenu sposobnost broda, Izvorni znanstveni rad primljeno: lipanj 2007, UDK 368.23:347.791.3 347.791.3:368.23
5. Vasilj, A., Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava, pregledni znanstveni rad, Primljeno: siječanj 2011, *UDK:347.79*
6. Čorić. D.. Debeljak-Rukavina. S., Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim i plovnim putevima, pregledani znanstveni rad, primljeno: 3. svibnja 2007
7. Pavić. D., Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split 2006 str. 215-259

## 23. Popis slika

Slika 1: Primjer lošeg načina slaganja i učvršćivanja tereta u kontenjerima te njegove posljedice.....	21
Slika2: Posljedica oštećenja uzrokovana olujnim vjetrom i valovima.....	30
Slika 3: Primjer svakodnevnice plovidbe opasnim morima zbog opasnosti od pirata.....	32
Slika 4: Un Adriatic RO-RO brod koji je u potpunosti izgorio u veljači 2008 godine.....	35

### Popis tablica:

Tablica 1: Granica odgovornosti (Pomorski Zakonik (2008)).....	26
Tablica 2: Razlika u iznosu između Pomorskog zakonika i međunarodnih konvencija.....	47