

**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA PREMA NACRTU KONVENCIJE  
O PRIJEVOZU STVARI  
(U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM)**

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF,  
znanstveni suradnik  
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti  
i umjetnosti

UDK 347.795.3 : 347.447  
341.24 : 347.795.3  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 15.02.2007.  
Prihvaćeno za tisak: 11.04.2007.

*Raščlanjuju se odredbe o odgovornosti u novom Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem). Ukazuje se na različite prijedloge i dvojbe njezinih sastavljača u svezi konvencijskog normiranja pojedinih pitanja, te se uspoređuju rješenja Nacrta konvencije sa rješenjima postojećih konvencija kojima je uređen prijevozu stvari morem. Analiziraju se odredbe koje govore o principu odgovornosti, teretu dokazivanja i podijeljenoj odgovornosti. Govori se i o ograničenju odgovornosti i gubitku prava na ograničenje odgovornosti, te o kognitivnosti odredbi o odgovornosti kao važnim pitanjima koja utječu na režim prijevoznikove odgovornosti. Predmet proučavanja su i recentna rješenja u pogledu opsega odgovornosti, odgovornosti izvršitelja i osoba za koje prijevoznik odgovara, a ukazuje se i na druge važne novine u pravnom uređenju trajanja odgovornosti i ekskulpacijskih razloga. Obraduje se i multimodalni problem primjene konvencije, te njezin odnos prema drugim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari.*

*Nacrt konvencije nastoji na sveobuhvatan i suvremen način urediti pitanje odgovornosti za štetu iz ugovora o prijevozu stvari morem. Njegova kodifikacijska pravila su suvremena i kompromisna. Prihvaćaju se brojne odredbe iz postojećih međunarodnih konvencija kojima je uređen prijevoz stvari morem, radi zadržavanja sudske prakse koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. Uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila s ciljem udovoljavanja suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja. Temeljna je osobina Nacrta konvencije težnja za novim, suvremenim normativnim izričajima i rješenjima, koja su u radu analizirana.*

**Ključne riječi:** *Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), princip odgovornosti, opseg odgovornosti, razdoblje odgovornosti, ekskulpacijski razlozi, ograničenje odgovornosti, multimodalni prijevoz.*

## 1. UVOD

Rezultat unifikacijskog rada na pravnom uređenju prijevoza stvari morem do danas je postojanje više instrumenata,<sup>1</sup> a time i više različitih sustava odgovornosti. Pored toga, neke države pristupaju novim međunarodnim aktima, a istovremeno ne otkazuju ranije međunarodne sporazume, uz to, neke države nisu ratificirale niti jednu konvenciju, pa primjenjuju domaće pravo ili nacionalno pravo kombinira razne odredbe aktualnih međunarodnih instrumenata. Posljedica spomenutih okolnosti je da je prijevoz stvari morem danas podijeljen u osam pravnih sustava odgovornosti.<sup>2</sup> Ta činjenica stvara konfuziju i dovodi do nezadovoljavajuće situacije sa stajališta unifikacijskih ciljeva. Uz to, neupitna je činjenica da je međunarodne instrumente, kao i domaće propise potrebno neprestano osuvremenjivati i pratiti zahtjeve koje nameće brzi razvoj najrazličitijih pravnih odnosa koji nastaju u prijevoznim poslovima.

Nezadovoljni ovakvim stupnjem unifikacije pomorskog prijevoza stvari koji se nerijetko naziva i najprepoznatljivijim pravnim poslom i općenito institutom čitave pomorske djelatnosti, stručnjaci Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL) zatražili su od Međunarodnog pomorskog odbora – *Comité Maritime International* (u nastavku CMI) da istraži i prikupi informacije o postojećoj praksi i pravu koje se primjenjuje u području međunarodnog prijevoza stvari morem. CMI je u svibnju 1998. osnovao Međunarodnu radnu skupinu za pitanja prijevoznog prava (*International Working Group on Issues of Transport Law*). U skladu s dobro uhodanom praksom CMI-a ova radna skupina je putem anketnog upitnika zatražila mišljenje o konkretnim problemima pravnog uređenja prijevoza stvari morem i postojećoj praksi. Mnoga nacionalna udruženja očitovala su se na ovaj upitnik, a radna skupina analizirala je njihove odgovore i utvrdila koja pitanja trebaju biti raspravljena na prvom sastanku Međunarodnog pod-odbora za ujednačavanje prava pomorskog prijevoza stvari

---

<sup>1</sup> Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. poznatija kao Haška (u nastavku ovog rada Haška pravila); Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924. usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine (u nastavku ovog rada Haško-Visbijska pravila); Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., potpisan je u Briselu 21. prosinca 1979., a stupio je na snagu 14. veljače 1984. (u nastavku ovog rada SDR protokol); Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine (u nastavku ovog rada Hamburška pravila).

<sup>2</sup> To su: 1.Haška pravila, 2.Haško-Visbijska pravila, 3.Haško-Visbijska pravila i SDR Protokol, 4.Haška pravila ozakonjena u nacionalnim propisima bez ratifikacije ili pristupanja, 5.Haško-Visbijska pravila i SDR Protokol ozakonjeni u nacionalnim propisima bez ratifikacije ili pristupanja protokolima, 6.Haška pravila nisu ozakonjena u bilo kojoj formi, pa se primjenjuje domaće pravo osim ako pravila međunarodnog privatnog prava o rješavanju sukoba zakona drugačije ne određuju, 7.Hamburška pravila, 8.Nacionalno pravo kombinira razne odredbe Haških pravila, Haško-Visbijskih pravila, SDR Protokol, Hamburških pravila, te druge neujednačene domaće odredbe.

- *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC) koji je Izvršni odbor CMI-a osnovao u studenom 1999.<sup>3</sup> Pitanje odgovornosti nije bilo uključeno u razmatranje ali je ubrzo postalo jasno da projekt treba proširiti, te obuhvatiti i ovo najvažnije pitanje. O pitanju odgovornosti ISC je prvi puta raspravljao u lipnju 2000.<sup>4</sup> Sugerirano je da je potrebno raspraviti treba li režim odgovornosti proširiti i na razdoblje izvan pomorskog prijevoza. Snažna potpora za ovakav pristup izražena je na CMI-evoj konferenciji održanoj u Singapuru u veljači 2001.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>.

<sup>4</sup> Postavljeno je pitanje ne bi li to nepovoljno utjecalo na buduću ratifikaciju Hamburških pravila. Izvršni odbor CMI-a naglasio je činjenicu da je režim odgovornosti bit pomorskog prava i da bi uslijed toga praktički bilo nemoguće stvoriti dobro izbalansiran konvencijski tekst koji bi se mogao neovisno primijeniti ako pravila koja reguliraju odgovornost prijevoznika ne bi bila uključena. G. J. van der Ziel: *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, Transportredht, 7-8* (2000) p. 265-277 ističe da je ovo vrlo osjetljiv problem usprkos općem političkom dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i odgovornost prijevoznika zastarjele, a UNCITRAL-ovom inicijativom za donošenjem Hamburških pravila, te njihovim stupanjem na snagu nije došlo do bitnijih promjena jer nije postignut odgovarajući stupanj prihvaćenosti Hamburških pravila koji bi bio potreban za njihovu široku primjenu. U međuvremenu je globalizacija i kontejnerizacija, a ponajprije internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije iz temelja promijenila ekonomske parametre u pomorskom prijevozu. Ni jedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno spomenute probleme. Ziel uočava da je realna prijetnja, odnosno opasnost od nastanka procesa deunifikacije i u tome što neke zemlje jednostrano uvode pomorsku legislativu ili se pripremaju za to. U ovim okolnostima UNCITRAL je imao političku hrabrost da više ne protežira "svoja" Hamburška pravila već umjesto toga zatraži od CMI-a da preispita postojeća pravila o odgovornosti.

<sup>5</sup> Potrebno je istaknuti da su postojali i raniji pokušaji međunarodne regulative kombiniranog prijevoza, te da ovo nije novi koncept. Značajna nastojanja ulažu se već desetljećima unutar međunarodnih pomorskopravnih krugova. Još davne 1913. na 11. CMI-ovoj konferenciji održanoj u Kopenhagenu raspravljalo se o *Draft International Code of Affreightment*, poglavito o pitanju kako urediti odgovornost prvog prijevoznika, prijevoznika koji slijede i posljednjeg prijevoznika. Čl. 50 toga nacrt instrumenta predviđao je da su svi prijevoznici odgovorni jedino za gubitak ili oštećenje stvari nastalih za vrijeme njihovog nadzora nad stvarima. Rad na ovom instrumentu nije nastavljen, a CMI nije razmatrao "door to door" transport slijedećih 40 godina. Ponovno razmatranje ovog pitanja potaknula je tzv. "kontejnerska revolucija", sredinom 60-tih godina 20 stoljeća. *International Institute for the Unification of Private Law* 1961. godine izradio je Nacrt konvencije koji je bio inspiriran uspješnim zaključivanjem rada na *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road* (u nastavku CMR). Na svojoj 28. konferenciji u Tokiju 1969. CMI je usvojio *Draft Convention on Combined Transports*, poznat kao "Tokijska pravila," a u njima je prihvaćen sustav tzv. mrežaste odgovornosti. Slijedećim nacrtom, "*Rome Draft Convention on the Combined Transport of Goods*", poznat kao "*the Draft TCM Convention*" iz 1971. predlagao se mrežasti sustav odgovornosti, a nacrt je imao i alternativne prijedloge od pooštavanja odgovornosti do potpunog ukidanja mrežastog sustava odgovornosti. Do rješenja na međunarodnom planu nije dolazilo, pa u praksi za pravni položaj poduzetnika multimodalnog prijevoza dominantni značaj imaju autonomna pravna vrela. Pokušaj autonomne kodifikacije predstavljaju Jedinствена pravila za ispravu mješovitog prijevoza Međunarodne trgovačke komore iz 1973. i Opći uvjeti za ispravu mješovitog prijevoza Međunarodnog pomorskog odbora iz 1973. Tu spadaju i modeli teretnice za mješoviti prijevoz pojedinih međunarodnih organizacija (poznate su "FIATA" i "BIMCO") i teretnice za mješoviti prijevoz pojedinih kontejnerskih operatera. Opširnije o tome D. Pavić, Rješavanje problema vrela prava za mješoviti (multimodalni) prijevoz na međunarodnom i na autonomnom polju, *Privreda i pravo* (1979) br. 9 str. 2-26. Uređenje kombiniranog prijevoza ponovno je postalo predmet razmatranja *United Nation Conference on Trade and Development* (u nastavku UNCTAD), a 1980. donijeta je *United Nations Convention on the International*

Započeo je rad na međunarodnom instrumentu koji će imati obilježja međunarodnog ugovora, te će modernizirati prijevozno pravo, uključiti dostignuća najnovije tehnologije, osobito elektroničku trgovinu,<sup>6</sup> te ukloniti uočene pravne teškoće u regulaciji međunarodnog prijevoza stvari morem. Dok je ovaj rad tekao činilo se da će CMI-ova nastojanja biti postignuta, kao i podrška od velikih trgovačkih država. U relativno kratkom razdoblju, CMI je vodio poslove na izradi opsežnog preliminarnog nacrtu međunarodnog instrumenta.<sup>7</sup>

Nacrt je predstavljen od CMI-a UNCITRAL-u 11. studenog 2001., nakon njegovog prihvaćanja od strane Izvršnog odbora na sastanku 7. prosinca 2001. Nakon toga, UNCITRAL je osnovao posebnu radnu skupinu (*Working Group III – Transport Law*) koja će razmatrati Nacrt, točnije pripremiti novi instrument. Unatoč, brojnih sastanaka i iscrpnih rasprava zaključeno je da je još uvijek određeni broj pitanja ostao otvoren za raspravu, a mnoge konkretne odredbe treba doraditi i razjasniti.<sup>8</sup> Središnji i najvažniji problem, koji je nedvojbeno utvrđen odnosi se na primjenu instrumenta (pod određenim uvjetima) i na kopnene, znači željezničke i cestovne prijevoznike, zbog njegovog *door to door* polja primjene, a što znatno otežava postizanje konačnog cilja, a to je dobro izbalansiran tekst instrumenta. Radna skupina je na svom zasjedanju u Beču od 28.11. do 9.12.2005. izradila posljednju verziju novog instrumenta pod nazivom Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) - *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]* (u nastavku ovog rada Nacrt konvencije).<sup>9</sup> Na zasjedanju održanom u Beču od 6. – 17. studenog 2006.<sup>10</sup> ovaj tekst Nacrta konvencije

---

*Multi-Modal Transport of Goods* (u nastavku Multimodalna konvencija). Međutim ova konvencija niti nakon punih 26 godina nije stupila na snagu, pa je izostala njezina primjena u praksi. U posljednjih desetak godina tempo deunifikacije režima međunarodnog prijevoza stvari morem porastao je i prouzročio znatnu zabrinutost ne samo CMI-a i UNCITRAL-a, već i ostalih međunarodnih organizacija. Opširnije: Stuart Beare: *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 306-315.

<sup>6</sup> Opširnije o uvjetima za razvoj elektroničke komunikacije u prijevozu stvari morem: P. Jones: *A New Transport Convention – a framework for E-Commerce?*, March 15, 2004., [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=114](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=114).

<sup>7</sup> Opširnije razmatranje preliminarnih stadija izrade konvencije: V. Skorupan: *Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* vol. 57 (2007) br. 1, str. 7-60.

<sup>8</sup> *The UNCITRAL Draft Convention – Governing Means Choosing. Can one draft, details, without first agreeing on the principles?* *Fairplay Magazine*, March 20, 2003., at p. 28, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/articles/fairplay>.

<sup>9</sup> U tijeku pisanja ovog rada autorica koristi upravo ovu najnoviju verziju, također upućivanja na pojedine članke i poglavlja odnose se na verziju: *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Sixteenth session, Vienna, 28 November – 9 December 2005, A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 1-74.

<sup>10</sup> *Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] Limitation of Carrier Liability*, Note by the Secretariat, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.72, p. 1-8.

dopunjen je i izmijenjen u pogledu odredbi o ograničenju odgovornosti i u tom trenutku se sada nalazimo. Radna skupina nastavlja rad na budućem konvencijskom tekstu, a kratak osvrt na preliminarne stadije izrade ovog instrumenta svjedoči o tome koliko je napora, brojnih rasprava, te sučeljavanja različitih argumenata prisutno u njegovoj izradi.

U našoj pravnoj literaturi odredbe i rješenja sadržani u ovom najrecentnijem međunarodnom unifikacijskom instrumentu iz područja prijevoznog prava samo su djelomično obrađivane. Ne samo to, nego i u međunarodnoj pravnoj literaturi, to je vrlo recentna tema, o kojoj se zbog vrlo velike važnosti također očekuju iscrpne znanstvene rasprave, a one su još uvijek i u svijetu malobrojne.

Predmet ovog rada biti će središnje i najvažnije pitanje svake transportne konvencije, a to je kako je uređena prijevoznikova odgovornost. Izvršit ćemo analizu sadržaja odredbi o prijevoznikovo odgovornosti, a provest će se i poredbena analiza određenih odredbi s analognim rješenjima aktualnih unifikacijskih instrumenata koji uređuju pomorski prijevoz stvari.

## 2. 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.<sup>11</sup>

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.

---

<sup>11</sup> Opširnije o interpretaciji čl. 19 i krugu osoba za koje prijevoznik odgovara *infra t. 6.*

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>12</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 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>13</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<sup>14</sup> 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<sup>15</sup> 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), o tome opširnije *infra*.

<sup>12</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.

<sup>13</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.

<sup>14</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.: Temporary Internet Files/Content. IES/VE-P6I4KP/11-12-01 p. 27.

<sup>15</sup> G. Ziel: o.c. bilješka 4.

<sup>16</sup> U pogledu temelja odgovornosti postignut je “zajednički dogovor” koji je prihvatila Konferencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, sadržan je u dodatku II Konvencije.



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.<sup>17</sup> Izraz “*fault*” nije dodatno definiran, a iz rasprave provedene u CMI-u proizlazi da je to tzv. “stvarna” krivnja (“*genuine fault*”) u smislu skrivljenog ponašanja ili propust.<sup>18</sup>

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 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<sup>19</sup> koji su uzrokovali ili doprinijeli gubitku, oštećenju ili zakašnjenju, tada se primjenjuju slijedeće odredbe:

<sup>17</sup> Opširnije o tumačenju fraze “*actual fault or privity*” V. Filipović: Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje (značenje izraza “*actual fault or privity*”), *Naša zakonitost* (1966) br. 3 str. 212-222.

<sup>18</sup> Znači, svojevrsni problem može nastati zbog toga što norma ne opisuje kakav oblik krivnje se traži, (namjera, gruba, nepažnja i slično), pa će izgleda praksi biti ostavljeno tumačenje njegovog opsega. Smatramo da će se pretpostavljati najblaži stupanj krivnje, pa će tužitelj, ako za to ima interes, morati dokazati da su prijevoznik ili njegovi ljudi kvalificirano krivi. Za temelj odgovornosti stupanj krivnje nije relevantan, ali je važan pri utvrđivanju visine odgovornosti. Izuzetno je važan za korištenje prava na ograničenje odgovornosti. O gubitku prava na ograničenje odgovornosti opširnije *infra t. 10.1.*

<sup>19</sup> Opširnije o sadržaju i pravnoj prirodi izuzetih slučajeva *infra t. 7.*

*a) 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.*

*b) 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.*

*c) 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.

### **3. OPSEG ODGOVORNOSTI**

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 prijevoznikovom znanju i uputama razumno nužne ili važne za krcatelja. Po prvi puta se u pomorskopravnoj konvenciji koja uređuje odgovornost za prijevoz stvari morem izričito propisuje prijevoznikova odgovornost za ne pružanje informacija i uputa (čl. 18). Ove obveze, pa i odgovornost za njih uvrštene su zbog uvođenja i normiranja prava nadzora. Neometano i učinkovito vršenje prava nadzora usko je povezano sa izvršavanjem prijevoznikove obveze pružanja informacija i uputa.



U pogledu pitanja odgovornosti ove nove odredbe mogu imati izravan utjecaj na gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Naime, može se 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 prema prijevoznikovom znanju bile razumno potrebne ili važne za krcatelja za vršenje njegovog prava nadzora.

Zakašnjenje se posebno definira u čl. 22, zakašnjenje u predaji postoji kada stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme, ili u nedostatku takvog sporazuma, u vrijeme u kojem se to razumno može očekivati od pažljivog prijevoznika, uzimajući u obzir uvjete ugovora, obilježja prijevoza i okolnosti putovanja.

#### 4. TRAJANJE ODGOVORNOSTI

Pitanje kada započinje odgovornost prijevoznika, a kada ona završava definira se vremenski u smislu određivanja vremenske točke (trenutka) kada ta činjenica započinje, odnosno završava, te nerijetko određivanjem mjesta na kojem ta činjenica početka tijeka i prestanka odgovornosti nastupa. Međutim, uređenje ovog pitanja u aktualnim konvencijama nije jedinstveno. Haška pravila propisuju da “prijevoz robe” obuhvaća vrijeme od ukrcaja robe na brod do njezinog iskrcaja s broda. Prema Hamburškim pravilima odgovornost prijevoznika za robu obuhvaća razdoblje prijevoznikovog držanja robe u luci ukrcaja, za vrijeme prijevoza i u luci iskrcaja. Odredbe o trajanju odgovornosti vrlo su važne sa stajališta ugovorne odgovornosti prijevoznika, pa se uvijek promatraju kada se govori o odgovornosti jer sa njima čine gotovo neraskidivu cjelinu. Kada se raspravlja o teorijskim pitanjima i važnosti utvrđivanja razdoblja odgovornosti u kontekstu ugovorne odgovornosti prijevoznika javlja se i nekoliko dobro poznatih pravnih problema. Jedan od njih je i problem granica slobode ugovaranja razdoblja odgovornosti u smislu utvrđivanja kolike su te slobode i kolika su dispozitivna ovlaštenja stranaka u tom pogledu. Uz to, sa stajališta ugovorne odgovornosti i prestanka prijevoznikove obveze važno je tko je osoba primatelja, tko je ovlašten preuzeti stvari, a posebno su interesantni slučajevi indirektno predaje tereta kada se između primatelja i prijevoznika uvrštava treća osoba kojoj se teret predaje za račun primatelja. Nadalje, kako bi se moglo determinirati razdoblje odgovornosti prijevoznika važno je utvrditi što se smatra činjenicom primitka, kada je taj čin kompletan i što je ustvari njegova predaja na odredištu. U tom kontekstu javlja se i problem što čin predaje/preuzimanja tereta ne mora značiti i prelazak rizika za štete na stvarima. Bitno je da primitak može uslijediti prije utovara na brod ili prijevozno sredstvo, a predaja je čin koji u pravilu nastaje nakon istovara stvari sa prijevoznog sredstva. Brunetti<sup>20</sup> objašnjava da

---

<sup>20</sup> Brunetti, III/1, str. 180, prema M. Špehar: Odgovornost brodarka osvrtnom i na Haška pravila, Vlastita naklada, Zagreb, 1939. str 37.

su ukrcaj i iskrcaj materijalna, a primitak i predaja stvari pravna djela. To znači, da se samim činom utovara ili istovara ne mora vrši i primitak i predaja stvari. Također, snošenje troškova za ukrcaj ili iskrcaj stvari na brod ne podrazumijeva i snošenje rizika za propast ili oštećenje stvari za vrijeme ukrcaja/iskrcaja. Uz sve to, stvari su još složenije jer primopredaja robe u okviru međunarodne pomorske kupoprodaje podrazumijeva i sklapanje posebnih ugovora koji se interpoliraju u ostvarivanje prava i obveza iz ugovora o prijevozu.<sup>21</sup> U suvremenom pomorskom transportu prijevoz stvari je proces tijekom kojeg se rukovanje stvarima često obavlja automatizirano i strojno vođeno. Pojmovi kao preuzimanje, primitak, čuvanje ili nadzor nad stvarima, isporuka i slično svi imaju konotaciju fizičkog transfera između osoba, dok se danas u praksi taj transfer više ne događa na taj način. To u praksi uzrokuje sporove i zbog toga se nameće potreba definiranja početka i kraja razdoblja odgovornosti puno preciznije.<sup>22</sup> Zbog brojnih pravnih posljedica koje su ovdje samo sažeto naznačene razvidno je od kolike je važnosti da početak i kraj razdoblja prijevoznikove odgovornosti budu normativno jasno uređeni u smislu što je moguće preciznijih kriterija za njihovo utvrđivanje.

Za razliku od ranijih unifikacijskih instrumenata, to je u Nacrtu konvencije učinjeno preciznije (čl. 11). Ocjenjuje se da je prednost u preciznijem konvencijskom tekstu jer će se uvijek moći odrediti vrijeme i mjesto isporuke stvari bez davanja izravne definicije pojma "isporuke" (*delivery*). Definicija pojma isporuke je prema nacionalnim zakonima daleko od uniformnosti i također, zbog toga je vrlo teško naći kompromis u jednom međunarodnom instrumentu.<sup>23</sup>

Nacrt konvencije pokušava najjasnije do sada, opisati samim konvencijskim odredbama što se smatra vremenom i mjestom primitka, a što vremenom i mjestom predaje te kako postupati ukoliko ne postoji suglasnost ugovornih stranaka o tom pitanju, te također izostaje i običajna regulativa tog problema.

Razdoblje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kada prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kada su stvari predane primatelju. Dodatno, Nacrt konvencije razrađuje ovu 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. Ukoliko ne postoje niti ugovorne odredbe stranaka niti poslovna

---

<sup>21</sup> Ovdje se ponajprije misli na ugovore o ukrcaju i iskrcaju odnosno prekrcaju tereta. R. Miklaušić: Ugovorni odnosi kod ukrcaja i iskrcaja tereta iz broda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci* suppl. 2. (2002) str. 195-218: "Iako se ovi ugovori nastavljaju na ugovor o prijevozu, na način da povezuju kopneni i pomorski prijevoz, oni imaju samostalnu pravnu prirodu, posebnu pravnu problematiku, a u odnosu na ugovor o prijevozu su "res inter alios acta."

<sup>22</sup> G. Ziel: *o.c.* bilješka 4.

<sup>23</sup> *ibid.*

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 koje predstavlja iskrcaj ili istovar stvari sa posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva kojom su se prevezile temeljem ugovara po 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 primatelj može preuzeti stvari, smatra se njihovom isporukom primatelju.

Nacrtom konvencije je posebno propisano da se u svrhu određivanja razdoblja prijevoznikove odgovornosti ugovorom o prijevozu ne može predvidjeti da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcavanja temeljem ugovora o prijevozu, te vrijeme isporuke stvari ne može biti prije završetka konačnog iskrcaja.

U okviru poglavlja kojim se uređuje trajanje odgovornosti uključene su i odredbe o prijevozu koji slijedi ili prethodi iza prijevoza pokrivenog ugovornom o prijevozu morem (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 od strane drugog prijevoznika ili više njih. U takvom slučaju prijevoznik je dužan uložiti dužnu pažnju u odabiru drugog prijevoznika, sklopiti ugovor o prijevozu sa tim prijevoznikom prema uobičajenim uvjetima i učiniti sve što se razumno zahtjeva da bi se omogućilo drugom prijevozniku uredno izvršavanje tog ugovora.

## **5. 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: a) na tužitelju u onom dijelu u kojem se šteta (gubitak, oštećenje ili zakašnjenje) može pripisati krivnji prijevoznika, b) 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>24</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>25</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 prijevoznikovoju krivnji. Sličan zaključak se nameće i kada se prijevoznik poziva na izuzete slučajeve. U tom slučaju prijevoznik mora dokazati uzročnu vezu između gubitka, 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

---

<sup>24</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>25</sup> P. Kragić: Izvješće sa sastanka *International Sub Committee (ISC)* CMI-a, Madrid, 12. – 13. studeni 2001., dokumentacija Hrvatskog društva za pomorsko pravo.

uzroka. U tom slučaju prijevoznik je dužan dokazati za koji dio štete, odnosno u kojem 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.

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,<sup>26</sup> 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 opasnost od stvaranja različite sudske prakse i nejedinstvenog tumačenja pravila koja se primjenjuju.

## 6. 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. 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>27</sup>

---

<sup>26</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>27</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).

## 6.1. Odgovornost izvršitelja

Nacrt konvencije uređuje isključivo odgovornost pomorskih izvršitelja. Oni su podvrgnuti obvezama i odgovornosti koje su nametnute prijevozniku, a dana su im prava i imuniteti predviđeni za prijevoznika ako su okolnosti koje su uzrokovale gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: (a) za vrijeme razdoblja u kojem pomorski izvršitelj ima nadzor nad stvarima, i (b) u bilo koje vrijeme na koje se proteže njegovo sudjelovanje u bilo kojoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu (čl. 20(1)).

Znači, Nacrtom konvencije se pomorskom izvršitelju nameće odgovornost kada on izvršava prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu. Važno je razlikovati odgovornosti pomorskog izvršitelja od odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik je odgovoran u skladu s odredbama Nacrta konvencije i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti kako je definirano čl. 11. Suprotno od toga, pomorski izvršitelj nije odgovoran prema ugovoru o prijevozu, a prema Nacrtu konvencije nije odgovoran izvanugovorno. Znači, da bi se izbjegla izvanugovorna odgovornost, pomorski izvršitelj je odgovoran dok su stvari pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Ovim propisom onemogućeno je zaobilaženje odredbi Nacrta konvencije podnošenjem tužbe na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv izvršitelja. Također, svrha ovog propisa je i da se zaštiti (ugovorni) prijevoznik jer ukoliko bi tuženi uspio u postupku izvanugovorne odgovornosti izvršitelja moglo bi doći do toga da oštećeni dobije naknadu i onda kada bi se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti temeljem odredbi Nacrta konvencije. U suprotnom (ugovorni) prijevoznik bi mogao indirektno biti odgovoran i iznad ograničenja odgovornosti.

Nacrtom konvencije izvršitelj dobiva zaštitu prema trećima od izvanugovornih zahtjeva, ali i obveze prema trećima jer je sklopio ugovor sa prijevoznikom. Međutim, propisano je ako prijevoznik pristane preuzeti dužnosti drugačije od onih koje mu nameće ova konvencija, ili sporazumom pristane na to da njegova odgovornost za zakašnjenje u isporuci, gubitak ili oštećenje u vezi stvari bude veća od limita određenog člankom 65, 64, i 26 (4) pomorski izvršitelj neće biti obvezan tim sporazumom osim ako se pomorski izvršitelj izričito ne suglasi i prihvati takve dužnosti ili odgovornosti.

Pomorski izvršitelj je odgovoran za djela i propuste bilo koje osobe kojoj je on povjerio izvršavanje bilo koje prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu, uključujući podugovaratelje, radnike i agente kao za svoja djela i propuste. Uz to, bitno je istaknuti da je pomorski izvršitelj odgovoran jedino za djela i propuste ovih osoba ako su djelovale u granicama ugovornih obveza, svog radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju, a za njihova djela i propuste odgovara kao za svoja osobna djela i propuste.

U pogledu propisivanja prava izvršitelja na korištenje ograničenjem odgovornosti kao i drugim beneficijama tuženika sastavljači Nacrta konvencije u ovoj fazi izrade konvencijskog teksta nisu postigli suglasnost. Odredba o ovom pitanju sastavljena je u dvije varijante. Prema varijanti A čl. 20(4) ako je prema ovoj konvenciji tužba



podnesena protiv pomorskog izvršitelja, ta osoba je ovlaštena koristiti se povlasticama i ograničenjem odgovornosti koje su dostupne prijevozniku prema ovoj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovora, zaposlenja ili zastupanja. Prema varijanti B istog članka ako je tužba podnesena prema ovoj Konvenciji protiv bilo koje osobe različite od prijevoznika na koju ukazuje čl. 19 ili čl. 20(3) [uključujući radnike ili zastupnike ugovornog prijevoznika ili pomorskog izvršitelja], tada ta osoba ima beneficije i ograničenja odgovornosti koje stoje na raspolaganju prijevozniku prema ovoj konvenciji ako dokaže da je djelovala u okviru ugovornih obveza, zaposlenja ili zastupanja u konkretnom slučaju. Znači, prema varijanti B krug adresata norme je znatno širi. Prema ovoj varijanti, bilo koja osoba različita od prijevoznika, a to su ne samo pomorski izvršitelji, već i ostali izvršitelji, te bilo koje druge osobe uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i agente koji izvršavaju ili preuzimaju izvršiti bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu, uključujući radnike ili agente samog ugovornog prijevoznika ili pomorskog prijevoznika bile bi ovlaštene koristiti se pogodnostima obrane i granicama odgovornosti koje su dostupne prijevozniku prema ovoj Konvenciji.

## 7. 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>28</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.<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup>

---

<sup>28</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>29</sup> P. Kragić: *o.c.* bilješka 25.

<sup>30</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.*, p. 29, *o.c.* bilješka 14.

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>31</sup>

Usljed tako suprotstavljenih mišljenja,<sup>32</sup> glasovanjem je odlučeno da se nabrojani događaji tretiraju kao predmnijeve.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> Znači, nedvojbeno je da prema Nacrtu konvencije izuzeti slučajevi oslobađaju prijevoznika odgovornosti,

<sup>31</sup> 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 osoba za koje odgovara.

<sup>32</sup> Za vrijeme zasjedanja *ISC-a* ponovljena je rasprava o potrebi zadržavanja izuzetih slučajeva nabrojanih u čl. 4 st. 2 (c)-(p) Haških pravila, koja je bila provedena otprilike 80 godina ranije za vrijeme priprema Haških pravila. Tada su pravnici iz Skandinavskih zemalja i Latinoameričkih zemalja prigovorili da je nabranje izuzetih slučajeva suvišno, a odredba čl. 4 st. 2 (q) je nedorečena i komplicirana za interpretaciju. U odgovoru na očitovanje Francuskog predstavnika Leopolda Dora koji je za vrijeme Haške konferencije 1921. kritizirao popis izuzetih slučajeva, Lord Phillimore je istaknuo: "Mi smo naviknuti na to da u našim tereticama imamo nabrojane izuzete slučajeve, to je sigurnije jer ostavlja manje prostora za ono što nazivamo sudska ocjena" prema F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24. Ova konstatacija na vrlo jednostavan način jako dobro predočava važnost i značenje izuzetih slučajeva kao i potrebu njihovog postojanja u konvencijskom tekstu.

<sup>33</sup> Zaključeno je da nabrojani izuzeti slučajevi zahtijevaju određenu materijalnoppravnu doradu i prilagođavanje. Naime, u Haškim pravilima u nabrojanih 17 izuzetaka ima dosta ponavljanja i nelogičnosti koje je još više zamrsila raznolika sudska praksa.

<sup>34</sup> Đ. Ivković: *Haška pravila i Haško –Visbi pravila, priručnik*, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994. str. 160 ukazuje na to da nije sasvim jasan stav Haških pravila u pogledu odgovora na pitanje je li oštećeniku dozvoljeno dokazivati krivnju prijevoznika ili osoba kojima se u svom poslovanju služi. Tumačenjem se može zaključiti da je prijevoznik oslobođen odgovornosti i pod samom pretpostavkom da dokaže navedene činjenice, naime postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između tog slučaja i štete. Člankom 4 stavkom 2 propisano je "ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili štetu, koja nastaje ili proizlazi iz ovih uzroka...". Međutim, u protokolu o potpisivanju je navedeno da svaka ugovarateljica može rezervirati pravo da u vlastitom zakonodavstvu "propíše da u slučajevima predviđenim u čl. 4 al. 2 (c) do (p) donositelj teretnice može dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili krivnju njegovih radnika koja nije pokrivena paragrafom (a). Naš se zakonodavac poslužio ovim ovlaštenjem i time učinio bespredmetnim, točnije nespornim vrlo sporno pitanje. PZ u čl. 553 st. 2 propisuje da unatoč prijevoznikovom dokazu iz stavka 1 istog članka (a to je dokaz nekog od izuzetih slučajeva) prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu i rukovanje brodom. Međutim, smatramo da je i prema Haškim pravilima prijevozniku također moguće pozivati se na opći razlog eksculpacije, na primjenu dužne, razborite pažnje. Također, u čl. 4 st. 2 točki q) propisano je da prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu iz svakog drugog uzroka koji ne proizlazi ni iz vlastite krivnje ili nemarnosti njegovog agenta ili njegovih radnika, ali tko se hoće koristiti ovom iznimkom, treba dokazati, da šteta nije doprinijela ni osobna krivnja prijevoznika, ni krivnja ili nemarnost osoba za koje prijevoznik odgovara.

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 prijevoznikovoju djelomičnoju odgovornosti ili tzv. podijeljenoju 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.

Predviđaju se slijedeći izuzeti slučajevi:

**a) viša sila<sup>36</sup>**

“Viša sila” je izuzeti slučaj koji se podudara sa tradicionalnim, sadržanim u Haškim pravilima, i u drugim prijevoznim konvencijama, te građanskom pravu općenito.<sup>37</sup> Prilikom izrade Nacrta konvencije istaknuto je shvaćanje da ovaj izuzeti slučaj treba biti izbrisan zbog toga što nema neko posebno značenje.<sup>38</sup> Pod “višom silom”

---

<sup>35</sup> Opširnije *supra* t. 5 Podijeljena odgovornost.

<sup>36</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.

<sup>37</sup> Npr. naš ZOO spominje višu silu kao ekskulpacijski razlog, ali pri tome eksplicitno ne definira njezin pojam. U ZOO-u se navode vanjske, izvanredne i nepredvidive okolnosti koje se nisu mogle spriječiti, otkloniti ili izbjeći. Čl. 343 ZOO propisano je: “Dužnik se oslobađa odgovornosti za štetu ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu, odnosno da je zakasnio s ispunjenjem obveze zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih poslije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.”

<sup>38</sup> Objašnjava se da je razlog što u pravnom poretku nema definicije više sile u tome što je sama viša sila sastav-

podrazumijevaju se neki prirodni događaji, a takvi događaji su već navedeni u okviru izuzetog slučaja “pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovni putova”. Također, isticano je da se ovaj izuzeti slučaj ne uklapa u režim presumpcije, bez obzira na to što se tradicionalno “viša sila” definira kao događaj uz koji se vezuje nepostojanje prijevoznikovog propusta, odnosno odsutnost njegove krivnje.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup>

***b) pogibelji, opasnosti ili nezgode mora ili drugih plovni voda***

Prema engleskoj sudskoj praksi pojmom “*perils of the seas*” obuhvaćene su samo pomorske plovidbene nezgode i nepredvidivi događaji.<sup>41</sup> Opasnost treba potjecati od mora. Međutim, nije obuhvaćen bilo koji gubitak ili oštećenje uzrokovano morem, kao npr. prirodno djelovanje vjetra 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.<sup>42</sup> 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

---

ljena od neograničenog niza činjenica koje se nekim apstraktnim pravilom ne mogu obuhvatiti i zato se mogu ocjenjivati samo od slučaja do slučaja.

<sup>39</sup> Slično je objašnjeno i u *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.p. 29. .o.c. bilješka 14.*

<sup>40</sup> *ibid.*

<sup>41</sup> W. Tetley: *Marine Cargo Claims*, second edition, Toronto 1978., str. 195., prema I. Grabovac: Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao “iznimnog slučaja” u pomorskom prijevozu stvari, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* v. 34 (1992) br. 133-134 (1-2), str. 53-66. ističe da se prijevoznik najčešće poziva na “*perils of the sea*”, koji su iz izreke jedne presude “prijevoznikov najbolji, mada najmanje pouzdan pomagač”.

<sup>42</sup> I. Ferić: Poredbenopravni prikaz International Hull Clauses (2003) i Institute Time Clauses – Hulls (1983), *Osiguranje* (2006) 3 str. 34-56.

predmet, potonuće broda, prevrnuće broda, brodolom, nasukanje, nalijeganje broda na dno, nevrijeme, magla, hridi, sante leda, pješčani sprudovi.<sup>43</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.<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup> 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-posljedičnom 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.<sup>46</sup>

***c) 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>47</sup> uvjetovala je potrebu da se i oni uvrste kao izuzeti slučajevi.

<sup>43</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*.” Ovakvo ne spadaju ni štetne posljedice na brodu i teretu nastale od zadržavanja i zaustavljanja broda.

<sup>44</sup> P. Kragić: *o.c.* bilješka 25.

<sup>45</sup> Prema toj odredbi prijevoznik je dužan za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, čuvati, nadzirati i iskrcavati stvari.

<sup>46</sup> D. Bolanča: *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996., str. 63.

<sup>47</sup> Potrebno je posebno razjasniti pojam piraterije. Piratstvo je definirano Konvencijom o otvorenom moru iz 1958. Pod “piratstvom” se podrazumijeva svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili pljačke izvršen od članova posade ili putnika privatnog broda ili zrakoplova na otvorenom moru ili na mjestu koje se nalazi pod vlašću neke države. Danas se u svijetu bilježe dva piratska napada dnevno. Prema podacima Centra za izvještaje o napadima pirata, u prvom kvartalu 2004. godine pirati su ubili 22 člana posade brodova, za razliku od istog razdoblja 2003. godine kada su zabilježena četiri piratska ubojstva. J. Bohutinski: Dnevno – dva gusarska napada, *Večernji list*, 14. srpnja 2004. iznosi podatak da pirati svakog dana napadnu jedan do dva broda u svijetu, te ne prežu ni od ubijanja pomoraca i otmica brodova, a najkritičnija područja su obale uz “afrički rog”, jugoistočnu

Potrebno je pojasniti ove pomalo raznorodne događaje. Naime, česte pojave ratnih stanja u suvremenim prilikama usmjeravaju pažnju poslovne prakse na fenomen rata sa stajališta trgovačkopravnih poslova, posebice na pitanje pravnih učinaka ratnih stanja na izvršavanje ugovora.<sup>48</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 međunarodno pravo.<sup>49</sup> 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 od 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.<sup>50</sup>

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>

---

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 poštožio 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>48</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.

<sup>49</sup> D. Pavić: Pojam “rat” sa stajališta trgovačkih pravnih poslova, “Wartime Cancellation Clause” iz brodarskog ugovora na vrijeme, *Privreda i pravo*, vol. 30 (1991) br. 9-10, str. 588-598. objašnjava da to dovodi do toga da se pravila međunarodnog ratnog prava ne primjenjuju u trgovačkopravnim odnosima. Tim je odnosima naročito neprimjeren kriterij međunarodnog prava “*animus belligerent*” (namjera ratovanja). Izraz rat u ispravi nekog trgovačkog ugovora treba tumačiti u skladu s intencijama stranaka i smislom koji mu pridaje poslovni promet, a ne primjenom formalnosti međunarodnog javnog prava. Prema istom autoru, pitanje postoji li ratno stanje ili ne postoji i je li neka država u ratu ili nije zaključuje se prema stvarnom činjeničnom stanju a ne prema pravilima međunarodnog ratnog prava.

<sup>50</sup> *ibid.*

<sup>51</sup> D. Pavić: Osiguranje ratnih rizika u pomorskom osiguranju, *Privreda i pravo* 31 (1992) br. 1-2, str. 15-50 objašnjava da je u suvremenim okolnostima sa stajališta međunarodnog prava teško definirati ratno stanje i odrediti pouzdane kriterije za ocjenu je li neka država u ratu ili nije. Naime, rat je međunarodnopravno zabranjen, pa su zbog toga čin objave rata ili ultimatum s uvjetnom objavom rata prestali biti uobičajeni način početka rata, jer se time nastoji izbjeći odgovornost za vođenje rata. Stoga i suvremeno poimanje rata ide za tim da se ratom tretira svaka vrsta oružanog sukoba, pa se smatra da danas ima mnogo više oružanih sukoba koji



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.<sup>52</sup>

***d) 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.<sup>53</sup>

---

u stvarnosti i nisu označeni ratom, a osim toga da su i granice između takvih sukoba i rata u tradicionalnom značenju oružane bobe izbljedjele. Npr. objava rata izričito se ne spominje ni u rezoluciji američkog Kongresa, a niti u najavi vojne intervencije predsjednika SAD-a na Irak. Ni Irak, s druge strane nije "objavio rat", već je vodio "Sveti rat". Isto tako, u nedavnom ratu u Perzijskom zaljevu više država (SAD, Velika Britanija, Francuska, Italija itd.) je sudjelovalo na jednoj strani protiv Iraka, a nijedna od njih nije formalno objavila rat. Nameće se kao pitanje kakve su konzekvence spomenutih pravila o objavljivanju, tj. neobjavlivanju rata na odgovornost prijevoznika u pogledu ovog ekskulpacijskog razloga. Opće usvojeno je načelo da se pravila međunarodnog prava ne primjenjuju u trgovačkopравnim poslovima, što vrijedi i za ugovor o prijevozu stvari morem. Taj ugovor privatnopravne prirode treba tumačiti prema pravilima imovinskog prava i u njegovom poslovnom kontekstu. Znači, *Ipso facto* fenomen rata promatra se sa stajališta izvršenja ugovora, pa se odgovor na pitanje je li neka država u ratu ili nije zaključuje logički prema stvarnom činjeničnom stanju. Tako je npr. u jednom arbitražnom postupku odlučeno da je u rat u Perzijskom zaljevu bila uključena i Italija, usprkos tome što je u njemu sudjelovala sa skromnim vojnim potencijalom, navodi D. Pavić: Pojam "rat" sa stajališta trgovačkih pravnih poslova, "Wartime Cancellation Clause" iz brodarskog ugovora na vrijeme, *o.c.* bilješka 49. Znači, nije presudno je li rat objavljen ili nije, niti je li neka država formalno priznala da je u ratu s drugom državom. Također, nije bitna činjenica jesu li zaraćene strane prekinule trgovačke i diplomatske odnose, te vije li brod zastavu neke od zaraćenih strana. Na rat kao razlog oslobođenja od odgovornosti mogu se pozivati i neutralci. Isto tako, premda se pod izrazom rat podrazumijeva oružani sukob među državama, nije nužno da zaraćena strana ima sve atribute samostalne države, objašnjava D. Bolanča: Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve, str. 72, *o.c.* bilješka 46.

<sup>52</sup> D. Pavić: Pojam "rat" sa stajališta trgovačkih pravnih poslova, *o.c.* bilješka 49.

<sup>53</sup> R. Rodière: *Traité general de droit maritime, Affrements et transports*, sv. II Paris, 1968. str. 288., prema D. Bolanča: Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve, str. 89. *o.c.* bilješka 46, objašnjava da postojanje pravovajljane svjedodžbe o deratizaciji ili neke druge slične isprave neće prijevoznika samo po sebi osloboditi odgovornosti. Naime, ako je činjenično stanje bilo takvo da je bilo očito da je prijevremena deratizacija potrebna,

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 vlast.<sup>54</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<sup>55</sup> 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.<sup>56</sup>

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<sup>57</sup> 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

---

prijevoznik će za to biti odgovoran.

<sup>54</sup> D. Bolanča: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, str 89. *o.c.* bilješka 46.

<sup>55</sup> F. E. Stevens: *Shipping Practice, With a consideration of the relevant law*, Ninth Edition, Pitman Publishing, London, 1970. p. 35.

<sup>56</sup> D. Ivković: Haška pravila, str. 201. *o.c.* bilješka 34.

<sup>57</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

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.

**e) 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 nabrojeni 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 temelju 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>58</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.<sup>59</sup>

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.<sup>60</sup> *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

---

<sup>58</sup> B. Jakaša: *Udžbenik plovidbenog prava*, II izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983, str. 256.

<sup>59</sup> D. Bolanča: *Odgovornost brodara iza izuzete slučajeve*, str. 99. o.c. bilješka 46.

<sup>60</sup> P. Manca: *Studi di diritto della navigazione*, sv. II, Milano, 1961, str. 183 prema D. Bolanča: *Odgovornost brodara iza izuzete slučajeve*, str. 99. o.c. bilješka 46.

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.<sup>61</sup>

#### **f) 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 odgovara jedino ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom.<sup>62</sup>

Berlingieri<sup>63</sup> smatra ovu odredbu neuvjerljivom i u materijalnopravnom i u formalnopravnom pogledu. U materijalnopravnom 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.<sup>64</sup> Istaknuto je shvaćanje da se danas u 21. stoljeću takav pristup ne smatra opravdanim, osim kada požar ima

---

<sup>61</sup> D. Bolanča: str. 100 *o.c.* bilješka 46.

<sup>62</sup> 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.

<sup>63</sup> Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

<sup>64</sup> *Merchant Shipping Act* 1894. čl. 502, propisivao je da je teret dokaza na brodovlasniku. Danas je na snazi *Merchant Shipping Act* 1995., a čl. 186 propisuje da je teret dokaza na tužitelju, prema F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Berlingieri,<sup>65</sup> 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.

***g) skrivene 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>66</sup> Od svih rizika upravo je osiguranje rizika skrivene mane broda činjenično najsloženije i pravno najinteresantnije.<sup>67</sup>

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 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.

<sup>65</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

<sup>66</sup> 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 “skrivena 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, brodopopravljača u izvedbi ili montaži stroja treba smatrati kao “*defect in machinery*” a ne kao “*weakness of design*”.

<sup>67</sup> I. Ferić: *o.c.* bilješka 42.

<sup>68</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

***h) 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>69</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 definira 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.<sup>70</sup>

U doktrini se analizira odgovornost za davanje određenih savjeta od strane krcatelja zapovjedniku, npr. u slučaju da zapovjednik prihvati takav savjet i brod postane

---

<sup>69</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.

<sup>70</sup> Tako G. Ripert: *Droit maritime*, sv. II, Paris, 1952, str. 589 prema D. Bolanča: *Odgovornost brodarara za izuzete slučajeve*, str. 94. *o.c.* bilješka 46.



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.<sup>71</sup>

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. 51<sup>72</sup> 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 čl. 54, kao što je propust u pružanju informacija, davanju uputa ili isprava za vrijeme razdoblja dok su stvari pod nadzorom prijevoznika.

***i) 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.<sup>73</sup> Pretpostavlja se da će ovaj izuzeti slučaj biti brisan, ako i čl. 14 (2), kao što je predloženo bude izbrisan.

***j) umanjnje 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.<sup>74</sup> 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

<sup>71</sup> Tako tumači Y. Cook et. al. *Voyage Charters*, London, 1993, str. 768, prema Đ. Ivković: str. 204, o.c. bilješka 34.

<sup>72</sup> Ova odredba uređuje situaciju ako stvari stignu na destinaciju, i ne budu preuzete od primatelja. Za taj slučaj Nacrt konvencije propisuje ovlaštenje prijevoznika u postupanju sa stvarima.

<sup>73</sup> Slično objašnjava i R. Asariotis: Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 382-398.

<sup>74</sup> D. Bolanča: Odgovornost broдача za izuzete slučajeve, str. 117, o.c. bilješka 46.

osobina stvari, zbog koje stvar postaje neotporna na normalne rizike kojima je za vrijeme prijevoza podvrgnuta.<sup>75</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 ukrcanja 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.

***k) 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 prouzročivao 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.<sup>77</sup>

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.

---

<sup>75</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. Tako definira M. Šephar: *Odgovornost brodarka s osvrtom na Haška pravila*, Vlastita naklada, Zagreb, 1939. str. 86.

<sup>76</sup> Presuda Trgovačkog suda u Havreu od 1. siječnja 1969., objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo*, br. 46. 1970, str. 57.

<sup>77</sup> D. Bolanča: *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, str. 126. o.c. bilješka 46.

Engleski tekst Haških pravila koristi izraz “*insufficiency 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.<sup>78</sup> Ovaj izuzeti slučaj primjenjiv je također na sve vrste prijevoza jer se odnosi na određena obilježja stvari, tj. njihove ambalaže.

***l) spašavanje ili pokušaj spašavanja života na moru***

***m) razumne mjere poduzete radi spašavanja ili pokušaja spašavanja imovine na moru***

***n) razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete okolišu***

Izuzeti slučaj ih Haških pravila “spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili dobra 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 istaknuto 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<sup>79</sup> 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 prijete 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.

---

<sup>78</sup> CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document, doc, p. 29. o.c. bilješka 14.

<sup>79</sup> F. Berlingieri: o. c. bilješka 24.

***o) djelovanje prijevoznika ili izvršitelja u pogledu ovlaštenja koja imaju prema čl. 15 i 16(2) kada stvari postanu opasne za osobe, imovinu ili okoliš<sup>80</sup> 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<sup>81</sup> 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 specificiranje 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,<sup>82</sup> a na konferenciji u Singapuru ponovno je oživjela rasprava o tom pitanju, i to u smjeru ukidanja nautičke greške kao razloga oslobođenja od odgovornosti.<sup>83</sup> Prema mišljenju nekih njezino “brisanje” je nužno.<sup>84</sup> Eventualni značajni porast premija osiguranja do kojeg bi došlo kao posljedica

<sup>80</sup> Po prvi puta se u konvenciji iz područja prijevoza stvari morem propisuju obveze, točnije ovlaštenja koja su konzekventna s “javnim pravom” i obvezama u pogledu sigurnosti i sprječavanja zagađivanja okoliša. Prijevoznik dobiva ovlaštenje odbiti ukrcati, iskrcati i uništiti stvari ako su postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude i imovinu, te ako postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš. U ovoj normi prepoznaje se interes zaštite okoliša, koji se danas postavlja imperativom i u suvremenom svijetu neizostavnom potrebom.

<sup>81</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

<sup>82</sup> Report on the work of the International Sub-Committee, *CMI Yearbook 1999*, p. 109.

<sup>83</sup> Intenzivno se raspravljalo o tome je li u novom unifikacijskom instrumentu potrebno zadržati ovu tradicionalnu osobitost pomorskog prava razlikovanje nautičke i komercijalne greške. Protivnici “nautičke ekskulpacije prijevoznika” ističu argument da u drugim granama prijevoznog prava nema razlikovanja u djelima i propustima osoba kojima se prijevoznici služe s obzirom na djelatnost u okviru njihovih radnih zadataka. U tom kontekstu pomorski se promet u današnjim uvjetima nema razloga posebno izdvajati tako bitno specifičnim obilježjima o kojima izravno ovisi postojanje prijevoznikove odgovornosti. Također, nastojanje unifikacije prijevoznog prava uopće, a pogotovo u uvjetima njegovog reguliranja jedinstvenom konvencijom upućuje na potrebu kompromisa i jedinstvene odgovornosti prijevoznika, bez distinkcije nautičke i komercijalne djelatnosti. Na taj način ukidanje nautičke greške predstavlja doprinos mogućnosti harmonizacije prijevoznog prava.

<sup>84</sup> F. Berlingieri: *o.c.* bilješka 24.

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 provožu tereta na palubi], ili (c) u slučajevima koji nisu pokriveni točkama (a) i (b) prijevoz na palubi je u skladu s običajima i praksom na tržištu.

## **8. MULTIMODALNI PROBLEM I ODNOS PREMA DRUGIM KONVENCIJAMA**

Multimodalni aspekt Nacrta konvencije ocijenjen je kao najsloženije pitanje u čitavoj dosadašnjoj raspravi o instrumentu. Središnje pitanje je treba li se instrument primjenjivati jedino na pomorski dio prijevoza ili također i na dijelove prijevoza koji

---

<sup>85</sup> *ibid.*

prethode ili slijede iza prijevoza morem. Afirmativni odgovor na ovo pitanje zastupaju oni delegati koji se zalažu za postizanje tzv. “multimodalnog ideala”, a njegov je cilj jedinstveni režim odgovornosti koji bi se primjenjivao na sve prijevozne grane.<sup>86</sup>

Usprkos snažnoj potpori za multimodalno polje primjene, sve delegacije nisu uvjerene da će to biti riješeno. *Door-to-door* pristup je prihvaćen kao radna hipoteza, ali je minimalno uključen u supstantivne odredbe Nacrta konvencije i to radi zaštite funkcioniranja kopnenog prijevoza.<sup>87</sup> Opće shvaćanje je također, da sukob s drugim unimodalnim konvencijama treba izbjeći. Dodatno, CMI je primarno smatrao da treba urediti odnosno regulirati pomorske prijevozne ugovore prema kojima bi kopneni prijevoznici imali beneficiju zaštite tzv. “*himalaya protection*”.<sup>88</sup>

Teoretski odgovornost izvršitelja, tj. prijevoznika iz drugih prijevoznih grana je moguće urediti prema tri različita koncepta odgovornosti jedinstvenom, mrežastom i ograničenom mrežastom, a sva tri su i analizirana kao mogućnosti za uređenje odgovornosti u novom instrumentu.

Prema jedinstvenom režimu odgovornosti ista pravila se trebaju primjenjivati za bilo koji gubitak ili oštećenje, bez obzira na to gdje je gubitak ili oštećenje nastao i bez obzira na ulogu konkretnog tuženika u prijevoznom poslu. Tako ako do oštećenja stvari dođe za vrijeme prijevoza cestovnim prijevozom u Europi strana tereta bi mogla tužiti izvršitelja - kamionskog prijevoznika (kao stranu za vrijeme čijeg prijevoza je došlo do oštećenja stvari) ili ugovornog prijevoznika s kojim je sklopila ugovor prema instrumentu, a to bi zamijenilo CMR (kao regionalnu konvenciju koja bi se primjenjivala na odgovornost cestovnog prijevoznika).

Jedinstveni režim odgovornosti ima neupitne prednosti, iz perspektive onih koji redovito rade s međunarodnim multimodalnim pošiljkama, a one su u jedinstvenosti i predvidivosti režima odgovornosti. Složeno pitanje kada i kako je štetna radnja nastala minimizirano je, a rezultat toga je pojednostavljivanje odštetnih postupaka. Svi tuženici bili bi odgovorni prema istim pravilima i eliminiralo bi se nastojanje da se tuži onaj tuženik koji odgovara po strožim uvjetima, odnosno prema višim granicama odgovornosti. Suprotno od toga, osnovni nedostatak mrežastog sustava je nemogućnost predviđanja režima odgovornosti i mogućih rizika jer se unaprijed prilikom sklapanja ugovora ne može znati u kojem dijelu prijevoznog puta će štetna radnja nastati i koji režim odgovornosti će se primijeniti. Naravno, sa stajališta kopnenih prijevoznika koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz, jedinstveni režim odgovornosti smanjio bi ujednačenost i predvidivost.

---

<sup>86</sup> G. Ziel: Multimodal aspects, *Il Diritto Marittimo* 106 (2004) 3, p. 907-916.

<sup>87</sup> Tako objašnjava G. Ziel: The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *o.c.* bilješka 4.

<sup>88</sup> *ibid.*



Nacrt konvencije nastoji uspostaviti sustav koji će biti što je moguće više ujednačen s “mrežastim sustavom”, međutim, dosta ograničen u odnosu na potpuni mrežasti sustav.

Znači, u pogledu prava koje se primjenjuje UNCITRAL-ova radna skupina odlučila je da se primjenjuju različita pravila na unimodalne ugovore o prijevozu morem s jedne strane i na multimodalne (pomorske) ugovore s druge strane. Nacrt konvencije sadrži samo jedan “sklop” odnosno sustav pravila vezanih uz ugovore o prijevozu stvari koja se odnose na pomorske ugovore o prijevozu koji uključuju i prijevoze koji se uz prijevoz morem odvijaju i drugim prijevoznim putem.

Za prevladavanje sukoba s drugim konvencijama Nacrt konvencije propisuje pravilo koje govori o rješavanju sukoba konvencija (čl. 27). Propisano je ukoliko postoje odredbe međunarodne konvencije prema čijim uvjetima se ona primjenjuje na sve ili neke prijevoznikove radnje na temelju ugovora o prijevozu za vrijeme tog razdoblja (npr. za vrijeme prijevoza stvari cestom) i koja sadrži posebne norme o prijevoznikovo odgovornost, ograničenju odgovornosti, roku za tužbu, i od kojih se ne može odstupiti sporazumom stranaka, bilo uopće ili na štetu krcatelja, odredbe te konvencije će imati prednost u odnosu na odredbe ove Konvencije u mjeri u kojoj su one obvezne. Ukoliko je u ovom slučaju npr. kopneni prijevoznik izravno tužen kao izvršitelj prema Nacrtu konvencije, materijalno pravo koje će se primijeniti odnosno režim odgovornosti koji će se primijeniti bit će onaj koji predviđa konvencija o kopnenom prijevozu koja se u tom slučaju primjenjuje.<sup>89</sup>

Nacrt konvencije je naknadno dorađen i uvrštene su posebne odredbe relevantne za pitanje prava koje se primjenjuje u slučaju kada se mjesto nastanka štetne radnje može lokalizirati kao i slučajeve kada to nije moguće.

U slučaju “nelokalizirane štetne radnje” pravila Nacrta konvencije koja se odnose na pomorski prijevoz i uglavnom su bazirana na Haško-Visbijskim pravilima primjenjivat će se i na prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugim prijevoznim sredstvima i putovima.

Instrument će jedino biti “nadmješten”, odnosno neće se primjenjivati u slučaju kada postoji konvencija koja sadrži prinudne odredbe za neku drugu prijevoznu granu, a ne pomorski prijevoz, i ako je nesporno da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo isključivo za vrijeme tog dijela prijevoza (npr. kopnenog).

To znači, ako je štetna radnja nastala za vrijeme prijevoza morem i prijevoza npr. kopnom ili ako se ne može dokazati u kojem dijelu prijevoznog puta je nastala ovaj instrument će prevladati i on će se primjenjivati na čitav dio prijevoznog puta, tzv.

---

<sup>89</sup> Međutim, taj međunarodni prinudni režim za kopneni prijevoz primjenjuje se jedino u Europi i ograničeno u južnoj Americi. Unatoč toga moguće je uključiti *Paramount* klauzulu i u ugovore prema kojima kopneni prijevoznici pružaju svoje usluge izvan Europe.

“od vrata do vrata”. Opisana odredba jednostavnije se može prikazati slijedećim dijagramom.

MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVORE O PRIJEVOZU OD “VRATA DO VRATA” (DIJAGRAM MREŽASTOG SUSTAVA PREMA NACRTU KONVENCIJE)



Može se zaključiti da tzv. “multimodalni problem” nije riješen u potpunosti, ali uvođenjem mrežastog sustava ovaj problem nije niti uvećan, tj. ovo pitanje se nije dodatno zakompliciralo. Ostaju brojne nedoumice koje su utvrđene i koje egzistiraju nakon donošenja Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Mrežasti sustav je u teorijskim raspravama obično ocijenjen kao vrlo kompliciran i antikomercijalan. Ističe se da korisnik prijevoza unaprijed, znači, prilikom sklapanja ugovora ne može znati s kakvom odgovornošću može računati. Naime, nije sigurno u kojem dijelu prijevoznog puta će eventualna štetna radnja nastati, te hoće li se to moći utvrditi, a samim time hoće li ova konvencija biti “nadmještena” drugom konvencijom

koja sadrži prinudne odredbe za vrstu prijevoza za vrijeme kojeg je štetna radnja nastala.

Najveći prigovori na mrežasti sustav odgovornosti odnose se na one dijelove puta, kada se stvari nalaze u skladištima ili kad se štetna radnja dogodi u fazi prekrcavanja. Tim režimom odgovornosti ne bi bile pokrivena ni štete od zakašnjenja, koje nastanu u tijeku mješovitog prijevoza, a za koje se ne bi moglo utvrditi u kojoj fazi puta su nastale.<sup>90</sup> U ovim slučajevima, znači kada je nepoznato mjesto nastanka štetne radnje primjenjivao bi se Instrument.

Komentatori Nacrta konvencije posebno ističu da se ovaj predloženi mrežni sustav odnosi jedino na odredbe koje su izravno povezane s odgovornošću prijevoznika, uključujući i ograničenje odgovornosti i rokove za tužbu. Odredbe u drugim konvencijama koje mogu indirektno utjecati na odgovornost nisu od utjecaja. Također, mnogo drugih prinudnih odredbi koje se primjenjuju na kopneni prijevoz ne pokrivaju ugovore koje regulira ovaj Nacrt konvencije zato što su oni izravno specijalizirani za kopneni prijevoz i njihova primjena na ugovore ovog tipa bila bi neprikladna i mogla bi prouzročiti konfuziju.<sup>91</sup>

## 9. KOAGENTNOST ODREDBI O ODGOVORNOSTI

Kao i aktualne pomorskopravne konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i Nacrt konvencije sadrži posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kogentnost odredbi o odgovornosti, ali i općenito propisuju slučajevi u kojima je ograničena sloboda ugovaranja.<sup>92</sup>

Osim ako je drugačije propisano ovom konvencijom bilo koja ugovorna odredba smatrat će se nevažećom ako: a) izravno ili neizravno isključuje ili ograničava obveze prijevoznika ili pomorskog izvršitelja predviđene ovom konvencijom, b) izravno ili neizravno isključuje ili ograničava odgovornost prijevoznika ili pomorskog izvršitelja za kršenje bilo koje obveze predviđene ovom konvencijom. Odredba kojom se zabranjuje ustupanje koristi od osiguranja stvari prijevozniku,<sup>93</sup> po uzoru na postojeće konvencije uvrštena je i u ovaj Instrument. Eventualno postojanje takvog utanačenja Nacrt konvencije proglašava nevažećim (čl. 94(1)(c)).

---

<sup>90</sup> V. Filipović: Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*, XIV (1976) br. 2 str. 1-10.

<sup>91</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document*, doc. p. 22, o.c. bilješka 14,

<sup>92</sup> Poglavlje 20 Nacrta konvencije sadrži spomenute odredbe "Validity of contractual stipulations".

<sup>93</sup> Nacrt konvencije uvrštava uz prijevoznika i osobe nabrojene u čl. 19 a to su: bilo koji izvršitelj, bilo koja druga osoba uključujući i izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i zastupnike.

Novina u konvencijskom uređenju je da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na “zaštitu” krcatelja od eventualnih dispozicija prijevoznika koje bi bile poduzete na štetu krcatelja.<sup>94</sup> Propisano je da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju ili ograničavaju obveze ili odgovornost za kršenje bilo koje obveze krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor, držatelja ili osoba navedenih u čl. 34.

Svrha spomenute odredbe je da se zabrani “narušavanje” uspostavljene ravnoteže između ugovornih strana koju Nacrt konvencije nastoji osigurati, a koja bi mogla biti poduzeta ne samo na štetu strane tereta, već i strane broda.

Po prvi puta se u materiji uređivanja odgovornosti za prijevoz stvari morem izravno propisuju i obveze, te odgovornost krcatelja (poglavlje 8),<sup>95</sup> strane koja ima nadzor (poglavlje 11), te primatelja (poglavlje 10). Zbog toga se analogno tome, u odredbi koja govori o ograničenju slobode ugovaranja propisuje i zabrana derogiranja odredbi o odgovornosti i strane tereta. Također, time se izravno osigurava i stvarna ravnopravnost ugovornih stranaka jer Nacrt konvencije propisuje obveze i odgovornosti jednih i drugih, a isto tako proglašava nepostojećim i nevažećim ugovorna utanačenja kojima bi se isključivala ili ograničavala odgovornosti svih stranaka koje sudjeluju u pravnom poslu prijevoza stvari morem.

Međutim, u suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, danas postoji nekoliko razloga zbog kojih se možemo upitati jesu li u novom uređenju prijevoza stvari morem potrebne prinudne odredbe? Kao prvo, nije sigurno da je strana tereta uvijek slabija strana u ugovornom odnosu. Moćne naftne kompanije, kao i velika špediterska društva imaju danas dobre pregovaračke položaje. Izgleda nepravedno propisivati prinudne odredbe radi njihove zaštite. Drugo, ukoliko vlasnici tereta ne mogu zaštititi sami sebe, njihovi osiguravatelji mogu (npr. kroz zahtjev da određeni uvjeti budu uvršteni u ugovorna utanačenja). Nije potrebno da zakonodavac intervenira prinudnim pravom radi zaštite rizika koji je distribuiran između P&I osiguratelja s jedne strane i osiguratelja tereta s druge strane.<sup>96</sup>

Nadalje, ističe se da je opće pravo razvilo velik broj mehanizama koji mogu zaštititi slabiju stranu, kada je potrebno, i to na puno fleksibilniji i bolji način nego što je to

---

<sup>94</sup> To je svojevrsna novost u uređivanju prijevoza stvari morem, jer je jedan od glavnih razloga donošenja postojećih pomorskopравnih konvencija bila upravo zaštita strane tereta od ugovornih utanačenja kojima bi prijevoznik sebe oslobađao od odgovornosti ili umanjivao svoju odgovornost u odnosu na ono što je odredbama konvencije propisano. Znači, svrha stvaranja prinudnih odredbi bila je uspostaviti ravnotežu u odnosu krcatelj-prijevoznik. Ta pravila i danas održavaju međunarodnu harmonizaciju u ovom području prava.

<sup>95</sup> Hamburška pravila imaju također, poseban dio (dio III) kojem je uređena odgovornost krcatelja, a koji uz opće pravilo o odgovornosti, sadrži još posebna pravila o opasnoj robi. Međutim, odredba Nacrta konvencije o ovom pitanju je znatno šira i sveobuhvatnija.

<sup>96</sup> Tako E. Rosaeg: *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002, p. 316-335.

moguće prinudnim propisima.<sup>97</sup> Npr. zlouporaba dominantne pozicije se izbjegava zaštitom tržišnog natjecanja općenito, i pravilima o linijskim konferencijama pojedinačno. Također, u ugovornom pravu, u mnogim pravima postoje propisi kojima se omogućuje pravna zaštita u slučaju postojanja nevaljanosti ugovora.<sup>98</sup>

Istaknuto je i shvaćanje da prijevoznici mogu izgubiti više nego krcatelji, ako ne postoji prinudno pravo. Krcatelji mogu postići zaštitu na ostale načine ako zatrebaju. Prijevoznici, na drugoj strani trebaju prinudne odredbe da na legitiman način distribuiraju rizik. Zato su Haško-Visbijska pravila danas, najbolje što prijevoznici mogu postići.<sup>99</sup>

Nacrt konvencije kao i Haška pravila dopušta da se ugovorom o prijevozu može isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja za prijevoz živih životinja, osim ako se dokaže da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nastalo zbog radnje ili propusta prijevoznika, pomorskog izvršitelja ili osoba za čija djela ili propuste prijevoznik odgovara učinjenih bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

Također, identično odredbama Haških pravila ne dolazi do primjene zabrana zaporki neodgovornosti, odnosno prijevoznik i pomorski izvršitelj mogu isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za prijevoz stvari za koje priroda, njihovo stanje ili okolnosti i uvjeti poslovanja pod kojima se prijevoz treba izvršiti razumno opravdavaju poseban sporazum, pod uvjetom da se oni ne tiču uobičajenih (redovitih) trgovačkih tereta koji se vrše u tijeku redovitog trgovačkog poslovanja, te da nije izdana niti treba biti izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis.

Novina u pravnom reguliranju pomorskog prijevoza stvari su i posebne odredbe o ugovorima o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka (*volume contracts*) unutar odredbi o ništavosti ugovornih utanačenja (čl. 95). Propisano je da ukoliko se na tu vrstu ugovora primjenjuju odredbe ove Konvencije, ugovornom se mogu predvidjeti veće ili manje dužnosti, prava, obveze i odgovornost od onih koje predviđa Konvencija za ugovore o budućem prijevozu stvari u seriji pošiljaka i to bilo da su sklopljeni u pisanom obliku ili elektroničkom obliku pod uvjetom da ugovor sadrži jasnu odredbu o tome da derogira odredbe Konvencije.

## 10. GRANICE ODGOVORNOSTI

U ovom trenutku nisu predviđeni iznosi ograničenja odgovornosti. Međutim, o tom pitanju se raspravljalo. Neki delegati predložili su usvajanje granice odgovornosti

---

<sup>97</sup> *ibid.*

<sup>98</sup> Npr. naš Zakon o obveznim odnosima (NN br. 35/2005.) u okviru Posebnog dijela "Ugovorni obvezni odnosi" u Općim odredbama, sadrži i odredbe o nevaljanosti ugovora.

<sup>99</sup> E. Rosaeg: *o. c.* bilješka 96.

predviđene Haško-Visbijskim pravilima, dok su drugi sugerirali usvajanje granica odgovornosti iz Hamburških pravila. Skupina delegata predložila je znatno povišenje granice odgovornosti, argumentirajući to činjenicom da Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.<sup>100</sup> znatno povisuje granice odgovornosti propisane Konvencijom iz 1976. Ako se u Nacrtu konvencije usvoji ograničenje odgovornosti iz Haško-Visbijskih pravila (666.67 SDR po jedinici tereta ili 2 SDR po kilogramu) to će biti jednako ograničenju odgovornosti koje se trenutačno primjenjuje u većini država, i doprinijet će usvajanju konvencije bez utjecaja na sadašnji sustav. Budući da će Nacrt konvencije biti prijevozna konvencija koja će se uglavnom primjenjivati na pomorski prijevoz, izgleda da bi zadovoljavajući pristup bio istražiti koji je prosjek vrijednosti stvari koje se prevoze pomorskim prijevozom i prosjek vrijednost tražbina za izgubljene ili oštećene stvari. Tada bi na temelju rezultata tog istraživanja, trebalo determinirati na znanstvenoj razini granicu odgovornosti.<sup>101</sup>

Kao i u svim suvremenim konvencijama obračunska jedinica bit će Posebno pravo vučenja kako je definirano od Međunarodnog monetarnog fonda. Iznosi koji će biti navedeni bit će konvertirani u nacionalnu valutu države u skladu s vrijednosti na dan presuđena ili dan sporazuma stranaka. Vrijednost nacionalnih valuta, u odnosu na Posebna prava vučenja države ugovarateljice koja je član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunata u skladu s metodom procjene koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond na dan upita za tu operaciju i transakciju. Vrijednost nacionalne valute, u odnosu na Posebna prava vučenja, države ugovarateljice koja nije član Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunata na način kako to odredi ta država (čl. 64(4)).

Kao ni Haško-Visbijska pravila, ni Nacrt konvencije ne definira što pojam “*package*” podrazumijeva. Može se pretpostaviti da sastavljači nisu imali namjeru odstupiti od značenja koji je taj pojam dobio u primjeni Haško-Visbijskih pravila. Problem koji se nametnuo razvojem prijevoza u paletama i kontejnerima, je čine li paleta ili kontejner “*package*”, tj. hoće li kontejner ili paleta biti kriterij za ograničenje odgovornosti ili individualni komadi koji su spremljeni u kontejneru ili paleti. Ovaj problem je riješen Haško-Visbijskim pravilima, isto rješenje sadrže i Hamburška pravila, a usvaja ga i Nacrt konvencije. Kada se stvari prevoze u kontejneru, koleta ili druge jedinice tereta označene u odredbama ugovora kao koleta u kontejneru smatraju se koletom ili jedinicom tereta. Ako nisu označeni, stvari u kontejneru smatraju se jedinicom tereta (čl. 64(3)).

Deklariranje veće vrijednosti stvari moguće je ako krcatelj prirodu i vrijednost stvari deklarira prije ukrcaja i ako to bude unijeto u prijevozna ispravu ili elektronički zapis i ako je veća vrijednost od iznosa ograničenja odgovornosti propisanog u konvenciji utvrđena sporazumom između prijevoznika i krcatelja. Nedoumica u pogledu ove

---

<sup>100</sup> Protokol iz 1996. donijet je 3. svibnja 1996., a stupio je na snagu 13. svibnja 2004. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. donijeta je 19. studenog 1976., a stupila je na snagu 1. prosinca 1986.

<sup>101</sup> *o.c.* bilješka 10.



odredbe, a koju sastavljači Nacrta konvencije iznose, može se sažeti u pitanje zašto bi instrument omogućavao sporazum prijevoznika i krcatelja oko mogućnosti povisivanja granice odgovornosti. Naime, ukoliko bi prijevoznik “želio” povisiti granicu svoje odgovornosti, nije jasno zašto bi za to trebao postojati sporazum s krcateljem, tj. koja bi bila svrha tog sporazuma.<sup>102</sup>

Slijedom brojnih novosti koje Nacrt konvencije uvodi i u dijelu koji uređuje ograničenje odgovornosti očituju se te novine.

Za razliku od aktualnih konvencija iz područja pravnog reguliranja prijevoza stvari morem kojima se propisuje da je prijevoznikova odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari ograničena, Nacrt konvencije koristi formulaciju *prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza prema ovoj konvenciji je ograničena*. Naime, Nacrt konvencije uz dobro poznate obveze prijevoznika u odnosu na brod i postupanje sa stvarima ima i posebno propisanu odgovornost za pružanje informacija i uputa. Iz toga proizlazi i njegovo pravo na ograničenje odgovornosti i u slučaju štete nastale korisniku prijevoza zbog nepružanja informacija i uputa. Isto kao i kod neispunjenja ostalih prijevoznikovih obveza, povreda obveze nepružanja informacija ili uputa, odnosno odgovornost za njihovo nepružanje, a s time i pravo na ograničenje odgovornosti nastaje ako se dokaže da je upravo gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta nastalo zbog povrede ovih prijevoznikovih obveza. Pretpostavljamo da će i prilikom gubitka prava na ograničenje odgovornosti biti relevantna prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza nepružanja potrebnih informacija i uputa.

Neki delegati sugerirali su da je potrebno raspraviti što će sve biti predmet ograničenja odgovornosti. Npr. Nacrt konvencije posebno propisuje proceduru uporabe prenosivog elektroničkog zapisa, postupak zamjene prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa i sl. Čini se da je nemoguće pokriti spomenute situacije korištenjem jednostavne stilizacije “*loss of or damage to goods*.” Kao rezultat toga nije opravdano smatrati da prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornosti, npr. u slučaju pogrešne isporuke stvari ili isporuke bez prezentacije prenosive prijevozne isprave.<sup>103</sup> Hoće li prijevoznik izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti odlučit će sud primjenom odredbe čl. 66 ako su djela prijevoznika poduzeta “u namjeri” ili “sa znanjem.”

Slijedeća novina u konvencijskom tekstu u usporedbi s aktualnim instrumentima u ovom području uvrštena je zbog prilagodbe specifičnom polju primjene. Naime, uređuje se pitanje ograničenja odgovornosti u slučaju ako prijevoznik ne može utvrditi jesu li stvari izgubljene ili oštećene [ili je zakašnjenje u isporuci nastalo] za vrijeme pomorskog dijela prijevoza ili za vrijeme prijevoza koji je prethodilo ili slijedio iza pomorskog.

---

<sup>102</sup> Slično tumači i M. Huybrechts: Limitation of liability and of actions, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002., p. 370-381.

<sup>103</sup> o. c. bilješka 10.

Tada će se primijeniti najviša granica odgovornosti koju predviđaju prinudne odredbe međunarodne konvencije koje uređuju drugu granu prijevoza.

U posebnom članku uređuje se odgovornost za zakašnjenje (čl. 65). Odgovornost za ekonomski gubitak uzrokovan zakašnjenjem je ograničena na iznos ekvivalentan vozarini koja se plaća za zakašnjenje stvari. Ukupni iznos prema ovom članku ne može prijeći granicu koja je utvrđena prema čl. 64(1) u pogledu potpunog gubitka stvari.

### 10.1. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Odredba o gubitku prava na ograničenje odgovornosti sadržana je u čl. 66 Nacrta konvencije: *Niti prijevoznik niti bilo koja druga osoba navedena u čl. 19 neće imati pravo ograničiti svoju odgovornost ako tužitelj dokaže da su gubitak ili oštećenje u vezi sa stvarima ili povreda prijevoznikovih obveza prema ovoj Konvenciji uzrokovani osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.* Uređuje se također gubitak prava na ograničenje odgovornosti kod zakašnjenja, a do gubitka prava na ograničenje odgovornosti, također dolazi *ako tužitelj dokaže da je zakašnjenje u isporuci nastalo osobnim djelom ili propustima osobe koja traži pravo na ograničenje, učinjeno s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati.*

Ova odredba koja govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti nije u potpunosti podudarna s korespondirajućim odredbama Haško-Visbijskih i Hamburških pravila. Uz već spomenute novine, dodano je "... uzrokovano osobnim djelom ili propustom osobe...". Nesumnjivo je da riječ "osobno" (osobnim djelom ili propustom) otežava strani tereta da prijevoznika liši povlastice ograničenja odgovornosti.<sup>104</sup> Također, biti će vrlo teško prijevozniku uskratiti pravo na ograničenje odgovornosti, budući da će unaprijed biti potrebno dokazati osobnu namjeru prijevoznika ili njegov osobni propust, tj. neće biti dovoljno dokazati namjeru ili grubu nepažnju radnika ili osoba koje djeluju u njegovo ime.<sup>105</sup>

U svom komentaru, sastavljači Nacrta konvencije<sup>106</sup> ističu da formulacija "prijevoznikova osobna krivnja" zahtijeva postojanje nekog oblika propusta rukovodstva kompanije. Uz to, ne smatra se nužnim navoditi detaljniji opis o kakvom se propustu

---

<sup>104</sup> *ibid.*

<sup>105</sup> W. Tetley: *Comments on the Draft Instrument on Transport Law*, URL, <http://tetley.law.mcgill.ca/unctad.htm>, at number 84.

<sup>106</sup> *CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc*, p. 39. o.c. bilješka 14.

treba raditi. Tetley<sup>107</sup> objašnjava da dodavanje riječi “*personal*” znači da će tužitelj biti siguran da će sud odbiti ograničenje odgovornosti jedino ukoliko on dokaže da je upravo uprava (menadžment) kompanije djelovala s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. S druge strane djelo ili propust prijevoznikovih radnika, kao npr. zapovjednika ili posade, ne može rezultirati gubitkom prava na ograničenje odgovornosti, bez obzira u kojoj mjeri se očituje njihova namjera ili bezobzirnost.

U praksi se najčešće osporava pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju neprijavljenog prijevoza tereta na palubi.<sup>108</sup> U odnosu na ovaj specifični problem Nacrt konvencije u čl. 26(4) propisuje ukoliko postoji izričit sporazum prijevoznika i krcatelja da će se stvari prevoziti ispod palube, prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornost za štetu na stvarima koja je isključivo nastala zbog njihovog prijevoza na palubi. Norma, istog sadržaja, a nešto drugačije stilizacije postoji u Hamburškim pravilima (čl. 9. st. 4).

Može se očekivati da će se osporavati pravo na ograničenje odgovornosti i u slučajevima u kojima se dokaže da prijevoznik nije udovoljio svojoj obvezi pružanja informacija i uputa koje su prema prijevoznikovom znanju bile razumno potrebne ili važne za krcatelja za vršenje njegovog prava nadzora. Posebno se ističe u čl. 29 da te informacije moraju biti pravodobne i potpune. Ovo je uz pravo nadzora, svojevrsna novina u konvencijskom uređenju, pa će važnu ulogu u njihovoj interpretaciji imati sudska praksa i pravna znanost.

U drugim prijevoznim granama danas se napušta opće izjednačavanje namjere i krajnje nepažnje. U suvremenom tumačenju ponašanja koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti preporučuje se, naprotiv, orijentiranje prema formuli koja je od 1955. bila najprije implementirana u čl. 25. Varšavske konvencije,<sup>109</sup> te potom i u drugim konvencijama transportnog prava. Tumači se da je ponašanje prijevoznika odnosno njegovih pomoćnika jednako namjeri kad je ono lakomisleno i svjestan je da će šteta vjerojatno nastupiti.<sup>110</sup>

## 11. ZAKLJUČAK

U zaključnim razmatranjima prisjetit ćemo se riječi prof. Filipovića<sup>111</sup>: “međunarodni sporazumi su uvijek predstavljali dijelom usklađivanje sličnih interesa, dijelom stvaranje

---

<sup>107</sup> W. Tetley: (*Comments on the Draft on Transport Law.*) o.c. bilješka 105.

<sup>108</sup> Tako zaključuje M. Huybrechts, koji tumači sudske prakse belgijskih sudova, M. Huybrechts, o.c. bilješka 102.

<sup>109</sup> Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom, Varšava, 1929.

<sup>110</sup> N. Radionov Radenković: Gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu robe s osvrtom na sudske prakse, *Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu* 55 (2005) br. 1 str. 419-447.

<sup>111</sup> V. Filipović: Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*,

međusobnih kompromisa. Da bi se podiglo novo zdanje pravne nadgradnje, koje bi odgovaralo ekonomskim potrebama mješovitog prijevoza, ne nalazimo da je potrebno rušiti već postojeće zgrade međunarodnih sporazuma. Treba naprotiv slijediti već utrte putove kojima se danas odvija mješoviti prijevoz i iz prakse pronalaziti najpovoljnija pravna rješenja.” Takav pristup je upravo primijenjen u izradi Nacrta konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem). U području pravnog uređenja odgovornosti prijevoznika, kombiniran je utjecaj postojeće međunarodne reglamentacije pomorskog prijevoza i novih suvremenih rješenja koja je nametnuo brzi razvoj brojnih pravnih odnosa u prijevoznim poslovima. Nacrt Konvencije usvaja puno tradicionalnih rješenja, a to znači da će ova buduća konvencija u mnogim pitanjima biti slična Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima, a to će dovesti do očuvanja postojeće sudske i poslovne prakse. Međutim temeljna je osobina Nacrta konvencije težnja za novim, suvremenim normativnim rješenjima i stilizacijom.

Svrha ovog rada bila je usporediti rješenja o odgovornosti prijevoznika sadržana u Nacrtu konvencije s rješenjima Haško-Visbijskih pravila i Hamburških pravila, te posebno uočiti i proučiti recentna konvencijska rješenja.

Zadržan je isti princip odgovornosti to je pretpostavljena krivnja, a stilizacija norme sačinjena je kombinacijom odredbi Haško-Visbijskih i Hamburških pravila. Učinak sadržaja norme isti je kao čl. 5 st. 1 Hamburških pravila, a tehnika sastavljanja sličnija je Haško-Visbijskim pravilima.

Trajanje odgovornosti obuhvaća razdoblje od primitka do isporuke, a samim konvencijskim odredbama detaljno se opisuje što se smatra vremenom primitka, a što vremenom predaje, te kako postupati ukoliko ne postoji suglasnost ugovornih stranaka o tom pitanju, te također izostaje običajna regulativa tog pitanja. Ovakvo uređenje razdoblja prijevoznikove odgovornosti u skladu je s poljem primjene konvencije na prijevoze od “vrata do vrata”, a to je šire polje primjene u odnosu na razdoblje odgovornosti od ukrcaja do iskrcaja kao predviđaju Haška pravila i koncepta “od luke do luke” kako predviđaju Hamburška pravila.

Opseg odgovornosti proširen je u odnosu na aktualne pomorskopravne 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.

Po uzoru na Haško-Visbijska pravila, Nacrt konvencije predviđa izuzete slučajeve, međutim, prihvaća se *mutatis mutandis* formulacija izuzetih slučajeva iz Haško-Visbijskih pravila. Oni su doručeni i suvremenije stilizirani. 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. Nautička greška nije ekskulpacijski razlog, pa je odgovornost za taj važni segment prijevoznikove djelatnosti podudarna rješenju Hamburških pravila.

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 pomorskopravnih 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.

Nacrt konvencije sadrži posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kognitnost odredbi o odgovornosti. Novina u konvencijskom uređenju je da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na "zaštitu krcatelja" od dispozicija prijevoznika poduzetih na štetu krcatelja, već se propisuje da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju ili ograničavaju obveze ili odgovornost krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor. Međutim, upitno je jesu li potrebne prinudne odredbe u novom uređenju prijevoza stvari morem. U suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, strana tereta u pravilu više nije slabija strana u ugovornom odnosu. Postoje brojni pravni mehanizmi kojima se danas može osigurati zaštita "slabije strane". Vlasnici tereta mogu se zaštititi kroz ugovore o osiguranju. Zlouporeba dominantne pozicije izbjegava se zaštitom tržišnog natjecanja, pravilima o linijskim konferencijama, a opće pravo nacionalnih zakonodavstava sadrži propise kojima se omogućuje pravna zaštita u slučaju postojanja nevaljanosti ugovora.

Nacrt konvencije predviđa polje primjene na tzv. "door-to-door" prijevoze. Multimodalni aspekt Nacrta konvencije ocijenjen je kao najsloženije pitanje u

čitavoj dosadašnjoj raspravi o instrumentu. Sukob s drugim konvencijama nastoji se prevladati uvođenjem mrežastog sustava odgovornosti. Ako je šteta nastala za vrijeme prijevoza morem ili prijevoza morem i drugom prijevoznom granom ili ako se ne može dokazati u kojem dijelu prijevoznog puta je šteta nastala ova Konvencija će prevladati i primjenjivat će se na čitav prijevozni put, tzv. od vrata do vrata. Konvencija će jedino biti "nadomještena" i odgovornost će se temeljiti na relevantnom unimodalnom režimu kada je poznato da je šteta nastala za vrijeme prijevoza nekom drugom granom prijevoza, a ne pomorskim prijevozom i kada postoje prinudne odredbe međunarodne konvencije koja uređuje odgovornost za tu prijevoznu granu.

Općenito se može reći da su rješenja Nacrta konvencije suvremena i kompromisna. Njima se nastoji postići nekoliko važnih ciljeva: preuzeti dobra rješenja postojećih konvencija, a time zadržati sudsku i poslovnu praksu koja je ustaljena i za stranke prihvatljiva. S druge strane uvode se novi instituti i mijenjaju postojeća pravila s ciljem udovoljavanja suvremenim imperativima koje nameću novonastali pravni odnosi u prijevoznim poslovima.

Nema sumnje da donošenje Nacrta konvencije predstavlja veliki i važan korak naprijed u pokušaju jedinstvene regulacije prijevoznog prava. Međutim, rad na Konvenciji nije završen, a ostaje otvoreno pitanje hoće li moći zaživjeti međunarodna unifikacija tzv. "door-to-door" prijevoza. Mrežasti sustav odgovornosti u teorijskim raspravama ocjenjuje se kao antikomercijalan i kompliciran za primjenu, a ukazuje se i na neuspjeh Multimodalne konvencije.

Možemo zaključiti da je u ovom trenutku još uvijek preuranjeno s određenim stupnjem vjerojatnosti iznositi predikciju o tome kada će ova konvencija biti usvojena, a još manje kada će stupiti na snagu i doći u primjenu. Rad na tekstu ove konvencije se nastavlja. Pretpostavlja se da će uslijediti još jedno čitanje, a nakon toga objavit će se konačan tekst nacrtu konvencije. Ukoliko se spomenuti postupak završi tijekom 2007. godine, usvajanje novog instrumenta od strane UNCITRAL-a predviđa se 2008. godine.



*Summary:*

***THE CARRIER'S LIABILITY IN THE DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS (WHOLLY OR PARTLY) (BY SEA)***

*In this article the author gives a presentation of the provisions of the Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea) which deal with the carrier's liability. Also these provisions are compared with the solutions of the current conventions which regulate the carriage of goods by sea. Different points of view and opposing arguments emphasized during the creation of this most recent unification instrument are pointed out.*

*Basis of liability and exclusions of liability are examined in detail. The object of the examination are also recent solutions in respect of defining and prescribing the liability of the performing party as a person who is directly involved in carriage business. Other important innovations are pointed out, like allocation of liability and burden of proof, carrier's liability for failure to provide information and instruction, vicarious liability of the carrier. The article also deals with the limitation of liability and the loss of the right to limitation, as well as with cogency of provisions on limitation as important issues which affect the regime of the carrier's liability. The multimodal problem of the field of application is also analyzed, as well as the relation of this instrument towards other conventions which regulate the carriage of goods.*

*The Draft Convention attempts to regulate in a comprehensive and contemporary manner the question of liability for damage from the contract of the carriage of goods by sea. Its codification rules are contemporary and compromising. Numerous provisions from the existing international conventions which regulate the carriage of goods by sea, are adopted in order to retain case law which is established and acceptable to the parties. New institutes are introduced and the existing rules changed in order to satisfy contemporary conditions of maritime activities.*

***Key words:*** *Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea), basis of liability, period of responsibility, exoneration reasons, limitation of liability, multimodal carriage.*

