

ODGOVORNOST ZA ZAKAŠNJENJE U PRIJEVOZU ROBE U SADAŠNJOJ POMORSKOJ PRAKSI I PREMA ROTTERDAMSKIM PRAVILIMA

Dr. sc. VESNA POLIĆ FOGLAR*

UDK 347.792

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 2.10. 2012.

Prihvaćeno za tisak: 21.11. 2012.

Iako je vrijeme sve važniji faktor i u međunarodnom pomorskom prijevozu robe, odgovornost za zakašnjenje u ovoj grani transporta do sada nije bila regulirana na odgovarajući način. Usprkos nekim suprotnim mišljenjima, Haaška i Haaško-Visbyjska pravila ne odnose se na odgovornost vozara za zakašnjenje u prijevozu robe. Nacionalni zakoni i klauzule u teretnicama u tom su pogledu vrlo raznoliki. Ova će materija biti jasnije uređena kad na snagu stupe Rotterdamska pravila jer ona ovu vrstu odgovornosti detaljno opisuju i reguliraju. Prema tim Pravilima do zakašnjenja može doći samo kad je vrijeme prijevoza bilo dogovoreno. Taj dogovor međutim ne mora biti izričit. Prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, a iz točno opisanih razloga on se te odgovornosti može osloboditi. Kod reguliranja pitanja zakašnjenja u prijevozu robe i odgovornosti za njega između određaba Pomorskog zakonika i Rotterdamskih pravila postoji dosta podudarnost, ali i nekoliko razlika, na primjer u visini ograničenja te odgovornosti. Prema Pravilima ograničenje je dvije i pol vozarine za zakašnjenje robu. Prema Zakoniku pak visina prijevoznikove odgovornosti za zakašnjenje jednaka je onoj za štete na robi i iznosi 666,67 Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici odnosno 2 Posebna prava vučenja po kilogramu zakašnjelog tereta. Odgovornost za zakašnjenje uvijek je dispozitivna, dakle stranke je mogu isključiti ali i pooštriti. Kad Rotterdamska pravila stupe na snagu, u području odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje neće biti potrebno unositi nikakve izmjene u Pomorski zakonik.

Ključne riječi: Rotterdamska pravila; zakašnjenje u prijevozu robe; vrste šteta iz zakašnjenja; odgovornost prijevoznika za zakašnjenje; usporedba s Pomorskim zakonikom.

1. UVOD

Brzina svakako nije glavna odlika prijevoza robe morem. Oni kojima je važno da određena pošiljka brzo stigne na odredište vjerojatno će izabrati zračni prijevoz, bez obzira koliko on bio skuplji. No to ne znači da vrijeme u kojem se pomorski prijevoz obavlja nema nikakvog značenja za stranke ugovora o prijevozu. U današnjem sve ubrzanijem svijetu vrijeme je općenito postalo sve važniji faktor našeg življenja. A tehnički razvoj u proteklim desetljećima omogućio je i brže odvijanje pomorskog prijevoza – brodovi se u lukama radi ukrcaja i iskrcaja zadržavaju sve kraće, navigacijska sredstva su sve sigurnija, a brzina plovidbe sve veća. Vrijeme potrebno za

* Dr. sc. Vesna Polić Foglar, Zürich, Švicarska, e-mail: vesna.polic@bluewin.ch

određeno putovanje može se predvidjeti s velikom sigurnošću, bez obzira na daljinu, vremenske neprilike i druge teškoće.

Krcateljima može biti od velike važnosti kad će njihova pošiljka stići na odredište. Ako se radi o robi, pogotovo npr. o sezonskim artiklima, koja odmah ide u prodaju, svako zakašnjenje može značiti pad interesa kupaca i pad cijena. Preuzimanjem robe u točno određenom vremenu – ne ranije, ne kasnije – štede se troškovi njenog skladištenja. Pravovremena predaja bitna je npr. kod sirovina koje se dalje prerađuju kao i kod strojeva i opreme koje treba montirati, zbog planiranja procesa prerade i plasiranja kasnijih proizvoda. Zakašnjenje jedne pošiljke može prouzročiti troškove za najam strojeva dok ovi zakašnjeli ne stignu, izmaklu dobit jer strojevi određeno vrijeme nisu proizvodili i slično. Zakašnjenjem također može doći do dodatnih troškova jer se npr. ne može koristiti već rezervirani cestovni prijevoz od luke do odredišta, jer treba platiti montere koji su pošiljku na odredištu čekali da strojeve montiraju i tako dalje.

Visina štete kao posljedica zakašnjenja može višestruko nadmašiti vrijednost stvari koje su zakasnile.

2. SADAŠNJA REGULACIJA ODGOVORNOSTI ZA ZAKAŠNJENJE U MEĐUNARODNOM POMORSKOM PRIJEVOZU ROBE

Na najveći dio međunarodnog pomorskog prijevoza danas se primjenjuju Haaška ili Haaško-Visbyjska pravila.¹ Ni jedan ni drugi instrument u svom tekstu ne spominju odgovornost za zakašnjenje, što čine sve konvencije koje reguliraju druge načine prijevoza.

Kao što je poznato, Haaška pravila detaljno reguliraju obveze prijevoznika² i njegovu odgovornost za štete na robi, dakle za njezin gubitak i oštećenje. Na diplomatskoj konferenciji na kojoj su donošena ta pravila raspravljalo se i o tome odnosi li se izraz “štete u vezi s robom” i na štete iz zakašnjenja, te o pitanju odgovara li prema tome pomorski vozar prema Pravilima i za njih. Mišljenja se nisu mogla složiti.³ Prema jednim vozar je bio odgovoran za štete iz zakašnjenja jednako kao i za druge štete, dok se prema drugima šteta odnosila isključivo na fizičko oštećenje robe. Zbog toga je pitanje odgovornosti za zakašnjenje, koja je do donošenja tih Pravila postojala,⁴ odjed-

¹ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisana u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. i Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924, potpisan u Bruxellesu 23. veljače 1968.

² U ovom radu izrazi vozar, pomorski vozar i prijevoznik su sinonimi. Također su sinonimi izrazi roba, teret i stvari.

³ D. J. MARKIANOS, *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung*, Hamburg 1960, str. 109.

⁴ Th. G. CARVER, *Carriage by Sea*, 13. Izd, 2. Svezak, London 1982. – u dijelu “Proceedings of the Voyage” drugo poglavlje je nazvano “Deviation and Delay”. U njemu se govori o dužnosti vozara da obavi putovanje bez nepotrebnih skretanja koja mogu, između ostalog, produljiti trajanje puto-

nom postalo sporno jer je u njima izostavljeno, pa se u određenom razdoblju smatralo da pomorski vozar za zakašnjenje u prijevozu robe ne odgovara.

Usprkos tome što je potpuno ili djelomično oslobađanje pomorskog vozara od odgovornosti za zakašnjenje postalo općeprihvaćenom praksom i pravilom u pomorskom prijevozu robe, u novije se vrijeme sve češće čuju mišljenja da je pomorski prijevoz u tehničkom smislu sada toliko razvijen da pomorski vozar može predvidjeti njegovo trajanje i za njega biti odgovoran slično kao vozači u drugim granama prijevoza. Osnova te njegove odgovornosti trebala bi se nalaziti u članku III(2) Haaških pravila, prema kojemu je prijevoznik dužan uredno i brižljivo prevoziti robu, pa ako tako ne postupi, i on se može naći u zakašnjenju.⁵ Kad ne bi imao takvu obvezu, cijela njegova odgovornost iz ugovora o prijevozu bila bi dovedena u pitanje. Iz toga proizlazi da pojam zakašnjenja nije stran ni pomorskom pravu i da prijevoznik za njega odgovara ako nije postupao s dužnom pažnjom.⁶

Posljedice različite interpretacije ovog problema mogu biti također vrlo različite – da prijevoznik za čistu ekonomsku štetu nije dužan dati nikakvu naknadu jer ona tim Pravilima nije ni regulirana ni predviđena, da Pravila pitanje zakašnjenja doduše ne reguliraju, ali se naknada za štetu iz zakašnjenja može dobiti prema prijašnjim, općim pravnim načelima (što znači da se na naknadu ne primjenjuju ni ograničenja odgovornosti prema Pravilima) i da se naknada može dobiti upravo prema Pravilima.⁷

Odgovornost prijevoznika za zakašnjenje mogla bi se posredno izvesti i iz odredbe o njegovom oslobođenju od odgovornosti za skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru kao i za drugo razumno skretanje,⁸ jer to znači da će on odgovarati za zakašnjenje ako skretanje nije opravdano. S takvim se zaključkom ne bismo mogli složiti, jer kraj te iste odredbe kaže da će u ovom slučaju vozar biti oslobođen odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe koji odatle proizađu, a zakašnjenje se opet nigdje ne spominje.

Kao argument u prilog tvrdnji da se Haaška pravila ne odnose na zakašnjenje puno nam se mjerodavnijim čini njihov propust da u članku III, koji nabroja prijevoznikove dužnosti, spomenu njegovu dužnost da putovanje obavi u određenom roku.⁹

Neki pak idu dalje u analizi samog teksta Haaških pravila, pa u dokazivanju da se ona odnose i na zakašnjenje navode da Pravila propisuju da se odgovornost

vanja. Opširno o toj problematici i M. GANADO – H. M. KINDRED, *Marine Cargo Delays*, London 1990.

⁵ R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*. Tome II – *Les contrats de transport de marchandises*, Paris 1968, str. 248.

⁶ Ibid.

⁷ GANADO – KINDRED, op. cit, str. 21.

⁸ Čl. IV(4) Haaških pravila.

⁹ V. POLIĆ, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu*, Zagreb 1991, str. 72.

vozara ograničuje na određenu visinu u slučaju "gubitaka ili oštećenja koji su proizročeni na robi ili u vezi s robom".¹⁰ Gubitak i oštećenje "na robi" označuju fizički gubitak robe odnosno njezino fizičko oštećenje, a oni "u vezi s robom" očito se odnose na daljnje štete u koje ulaze i štete prouzročene zakašnjenjem, jer inače taj izraz ne bi imao nikakva smisla.¹¹

Premda se slažemo s činjenicom da je pomorski vozar dužan pažljivo prevoziti robu i da može doći u zakašnjenje, kao i s ovakvim tekstualnim tumačenjem izraza "u vezi s robom", ipak se s cijelim zaključkom da Haaška pravila reguliraju i odgovornost vozara za zakašnjenje ne bismo mogli složiti. Odredbe koje u Haaškim pravilima govore o odgovornosti vozara za transportne štete vrlo su jasne, što je i nužno s obzirom na njihovu mandatornu primjenu. Zakašnjenje se u tim odredbama nigdje ne spominje. To znači da se zaključak o odgovornosti vozara za zakašnjenje mora izvoditi iz tumačenja drugih odredaba o dužnostima vozara i o njegovu oslobođenju od odgovornosti. Smatramo da nijedna takva konstrukcije kojom bi se logički htjelo odgovornošću obuhvatiti i zakašnjenje nije dovoljno eksplicitna ni precizna da se na njoj utemelji mandatorna primjena Haaških pravila i na zakašnjenje.¹²

Haaška pravila dakle ne predviđaju svoju primjenu na odgovornost za zakašnjenje, pa tako ne predviđaju ni maksimume te odgovornosti.

Visbyjski protokol nije unio nikakvih promjena u osnovu vozarove odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu robe, čak nije donio ni pojašnjenje izraza "štete u vezi s robom" iako je o tome bilo govora.¹³ Protokol je promijenio visinu i način izražavanja vozarove odgovornosti, a propisao je i način na koji se naknada računa, tako da najveći iznos naknade koju ovlaštenik može dobiti jest vrijednost robe na mjestu i u vrijeme gdje je ona u skladu s ugovornom iskrcana ili je trebala biti iskrcana.¹⁴ Ta se vrijednost utvrđuje prema vrijednosti robe na burzi, a ako toga nema, prema trenutnoj cijeni na tržištu, a ako se ni ona ne može utvrditi, prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kakvoće.¹⁵

Ovakvo propisivanje načina određivanja najvećeg iznosa naknade očito ukazuje na to da se naknada može tražiti samo za štete na robi, pa ovaj Protokol time posredno eliminira sve zahtjeve za naknadu daljnje štete zbog zakašnjenja robe u prijevozu.¹⁶ Ne bi na primjer bilo logično naknadu za zakašnjenje računati prema

¹⁰ Na francuskom izvorniku "les pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant", a u engleskom prijevodu "loss or damage to or in connection with the goods".

¹¹ R. WÖHRN, *Die Verantwortlichkeit des Beförderers-Operators im internationalen kombinierten Transport für Schaden durch verspätete Auslieferung der Güter*, Hamburg 1980, str. 40.

¹² POLIĆ, *ibid.*, str. 73.

¹³ WÖHRN, *op. cit.*, str. 41.

¹⁴ Čl. 2. Visbyjskog protokola (novi čl. IV(5)(b)).

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ R. CLETON, *Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea (The Hague Rules and their Revision)*, u *Hague-Zagreb Essays* 3, str. 3-20, na str. 16. Pomorski zakonik u čl. 568. predviđa isti način računanja naknade i to izričito za gubitak odnosno oštećenje robe.

vrijednosti robe na mjestu i u vrijeme iskrcaja, ako se šteta sastoji upravo u tome da je vrijednost te robe pala između vremena kad je trebala biti iskrcana i vremena kad je stvarno bila iskrcana.

3. RAZLIČITA RECEPCIJA HAAŠKIH PRAVILA U NACIONALNA ZAKONODAVSTVA

Haaška pravila recipirana su u velik broj nacionalnih zakonodavstava, gdje je posebno došlo do izražaja nejedinstvo u pogledu njihove primjene na zakašnjenje.¹⁷

Neki su zakonodavci pošli od tumačenja da se Haaška pravila ne odnose na odgovornost za zakašnjenje pa ona ni u nacionalnom zakonodavstvu ne mora biti obvezatna. Ti zakoni dozvoljavaju da pomorski vozar isključi svoju odgovornost za zakašnjenje. Neki drugi pak takvo isključenje ne dozvoljavaju. Premda posve oprečna, iz razloga navedenih gore, smatramo da su oba načina recepcije ispravna.

U zakonima koji polaze od tumačenja da se odgovornost prema Haaškim pravilima odnosi i na zakašnjenje, ta je odgovornost kogentne prirode, ali je nedvojbeno da se na nju primjenjuje i ograničenje odgovornosti propisano tim Pravilima. Prema drugim zakonima koji, poput našeg, dozvoljavaju ugovorno isključenje ili ograničenje odgovornosti vozara za zakašnjenje, iznos ograničenja može se odrediti ugovorom, a ako se ne odredi, primjenjuje se zakonsko ograničenje. Može se dogoditi da odgovornost za zakašnjenje zakonski bude predviđena bez mogućnosti isključenja, ali da isti zakon ne donosi i njeno ograničenje. U takvom se slučaju može postaviti pitanje hoće li vozar odgovarati neograničeno. Smatramo da do takvog rješenja ne bi nikada smjelo doći. Ako zakon ne donosi iznos ograničenja, a ne dozvoljava ni njegovo ugovaranje, nikako ne bi smjele doći do primjene odredbe nacionalnog imovinskog prava prema kojima se za štetu odgovara do njenog punog iznosa. U takvom je slučaju ograničenje odgovornosti za zakašnjenje ispravnije određivati analogijom s odgovornošću za transportne štete ili na neki drugi način. Ne bi nikako bilo opravdano pomorskom vozaru nametnuti neograničenu odgovornost za štete iz zakašnjenja.

4. STAVOVI ENGLLESKE SUDSKE PRAKSE O ODGOVORNOSTI ZA ZAKAŠNJENJE

U pomorskoj sudskoj praksi ima relativno malo sporova zbog zakašnjenja u prijevozu robe. Prema jednom istraživanju provedenom u Kanadi,¹⁸ krcatelji-ovlašteni-

¹⁷ O tome općenito A. VON ZIEGLER, *Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht*, Zürich 1989, str. 50-63; u pogledu zakašnjenja POLIĆ, *ibid.*, str. 72 i tamo navedena literatura.

¹⁸ H. M. KINDRED – M. R. BROOKS, *The effects of marine cargo delays in law and commerce*, *Maritime policy and management*, 1990, Vol 17, No. 3, str. 189-197.

ci¹⁹ koji pretrpe štetu zbog zakašnjenja vrlo rijetko traže naknadu od vozara. Također, vrlo se rijetko osiguraju za štete od zakašnjenja. To može upućivati na zaključak da do zakašnjenja u prijevozu ne dolazi često, odnosno da njime prouzročene štete nisu značajne, pa se krcateljima više isplati da ih snose sami. Pored toga, sporove za naknadu štete na robu često pokreću osiguratelji koji su svojim osiguranicima štetu već nadoknadili, a kako se ovaj rizik u pravilu ne osigurava, i to može biti objašnjenje zašto zbog zakašnjenja u prijevozu robe ima tako malo sudskih sporova.

U pogledu naknade štete od zakašnjenja u pomorskom prijevozu robe, engleska sudska praksa daje najviše razjašnjenja pojedinih pitanja koja su se pojavljivala u vezi sa zakašnjenjem, kao npr. mogu li se na pomorski prijevoz primjenjivati opći principi trgovačkog ugovornog prava o naknadi izgubljene dobiti za slučaj zakašnjenja, treba li pomorske prijevoze izuzeti od općeg pravila zbog eventualne nemogućnosti da se točno predvidi dužina putovanja, koji utjecaj na obvezu naknade štete ima vozarovo znanje, odnosno svijest o eventualnom nastanku štete, u kojoj se visini šteta duguje i slično.²⁰

Već 1902. god. u sporu *Dunn v. Buckall Brothers*²¹ sud je zauzeo stajalište da se situacija u pomorskom prijevozu znatno promijenila u odnosu na 1877. godinu (kad je donesena presuda u slučaju *The Parana*) i da se sad završetak putovanja koje traje tri ili četiri tjedna može vrlo precizno predvidjeti, pa da u tom pogledu više nema nesigurnosti. Osim toga, da u trenutku zaključenja ugovora o prijevozu kod stranaka postoji svijest o značenju dolaska broda na vrijeme u odredišnu luku, a to posebno s obzirom na kretanje cijena na tržištu. Prema tome, nema zapreke da se i kod zakašnjenja u pomorskom prijevozu naknada za gubitak zbog pada tržišne cijene robe ne dosudi kao naknada štete koja proistekne iz zakašnjenja.

Ovakvo je stajalište potvrđeno i kasnije u vrlo poznatom slučaju *Czarnikow v. Koufos*²² u kojem Dom lordova nije prihvatio kriterij predvidljivosti posljedica i znana za njih, tj. subjektivni kriterij, nego se opredijelio za objektivni kriterij međusobne povezanosti štetnih radnji (tj. zakašnjenja) i štetnih posljedica do kojih te radnje normalno mogu dovesti. U tom je slučaju zbog neopravdanog skretanja nastalo zakašnjenje od devet dana, a za to je vrijeme cijena šećeru, koji je brod prevezio, u luci odredišta pala, pa je krcatelju nastala šteta od 4000 funti. Sud je dosudio naknadu te štete. Premda se ovaj prijevoz obavljao na temelju brodarskog ugovora, zauzeto stajalište je načelno, pa se može odnositi i na prijevoz na temelju teretnice.

¹⁹ Koristimo izraz *ovlaštenik* kao prijevod francuskog *ayant-droit* (doslovno imatelj prava). *Ovlaštenik* može biti krcatelj, ali i primatelj robe ili neka treća osoba. To nam se čini prikladniji izraz nego npr. tužitelj (što bi možda više odgovaralo prijevodu engleskog *claimant*) jer se od prijevoznika može tražiti naknada za štetu i prije odnosno neovisno o pokretanju sudskog postupka.

²⁰ B. IVOŠEVIĆ, *Odgovornost pomorskog brodarara za zakašnjenje*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Titogradu* 1976, str. 118

²¹ *Dunn v. Buckall Bros* [1902] 2 K.B.614 ("The Mashona").

²² *C. Czarnikow, Ltd. v. Koufos*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 457, na 488.

U sličnom slučaju *The Ardennes*²³ brodar je morao platiti štetu više plaćene carine koja se počela plaćati između vremena kad je roba trebala stići na odredište i kad je stvarno stigla. Brodar se bio obvezao prevesti mandarinke iz Španjolske u Englesku najkasnije do 30. studenog 1947. Krcatelju je to bilo važno jer su od 1. prosinca na uvoz te robe uvedene carine. Zbog dozvoljene devijacije brod je na odredište stigao tek 5. prosinca. Uvoznik/kupac platio je carinu koju mu je krcatelj/prodavatelj nadoknadio. Krcatelj je od prijevoznika tražio povrat te naknade, koju mu je sud i dosudio.²⁴

Izraz “gubitak ili oštećenje” protumačen je na primjer u presudi *Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. v. Adamastos Shipping Co. Ltd.*, gdje je sud zauzeo stajalište da se radi o obvezama i odgovornosti prema ugovoru o prijevozu robe morem, a ta ugovorna odgovornost nije ograničena samo na fizičku štetu. Prijevoznik može krcatelju odgovarati i za štetu iz zakašnjenja ili iz pogrešne predaje (*misdelivery*) iako je sama roba neoštećena. Nema razloga da se općeniti izraz “gubitak ili oštećenje” ograniči samo na fizički gubitak ili oštećenje.²⁵

Za razliku od ovih financijskih šteta kao posljedica devijacije, druge daljnje štete zbog zakašnjenja u prijevozu engleska sudska praksa ne priznaje, npr. štete zbog toga što neki uređaj nije radio jer su kasnili ili strojevi ili sirovine za proizvodnju.²⁶

5. ODGOVORNOST ZA ZAKAŠNENJE PREMA HAMBURŠKIM PRAVILIMA

Opravdano se može postaviti pitanje koliko je ovakva raznolikost u reguliranju jednog aspekta međunarodnog prijevoza u današnje vrijeme opravdana. Odgovor su zapravo već pred nekoliko desetljeća dali tvorci *Hamburških pravila*,²⁷ jer ona s jednakom pažnjom reguliraju i odgovornost za štete na robi i za štete iz zakašnjenja.²⁸ Takvo nam se rješenje čini boljim iz više razloga. Zbog već spomenute tehničke razvijenosti pomorskog prijevoza, što znači brodova, navigacijskih i meteoroloških pomagala i sl. pomorski vozar ne nalazi se više u bitno različitom položaju od prijevoznika u drugim granama prijevoza pa može snositi odgovornost prema istim na-

²³ *The “Ardennes”*, [1950] 84 L.L.Rep. 340, *The Ardennes* [1951] 1 K.B. 55.

²⁴ U ovom je slučaju zanimljivo i to da je o roku prijevoza postignut usmeni dogovor koji nije bio unesen u teretnicu. Sud je svejedno smatrao da je takav usmeni uglavak dio ugovora o prijevozu koji treba poštovati.

²⁵ [1957] 2 Q.B. 233 (C.A.), citirano prema GANADO – KINDRED, op. cit, str. 21, i druge tamo navedene presude.

²⁶ IVOŠEVIĆ, op. cit, str. 124.

²⁷ Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (*Hamburška pravila*), 1978.

²⁸ Opširnije o tome POLIĆ, op. cit, str. 95-105.

čelima kao i oni. Što se tiče vrsta šteta iz zakašnjenja, ni tu nema opravdanog razloga da pomorski vozar ne nadoknadi one vrste štete koje nadoknađuju i drugi vozaari.

Zakašnjenje može nastupiti u dva slučaja – kad u luci odredišta, predviđenoj ugovorom o pomorskom prijevozu, roba ne bude predana u roku koji je izričito ugovoren, ili, ako takvog sporazuma nema, u vremenu koje bi se razumno moglo zahtijevati od urednog vozara, uzevši u obzir sve okolnosti slučaja.²⁹ Stranke dakle vrijeme prijevoza mogu izričito ugovoriti, ali će prijevoznik za zakašnjenje odgovarati i ako se ugovorom nije obvezao robu prevesti u određenom vremenu, jer se taj rok može odrediti naknadno. Ako primatelj ne primi robu u roku od 60 dana od protoka ugovorenog ili razboritog roka, on robu može smatrati izgubljenom,³⁰ što za prijevoznika može značiti višu odgovornost nego za zakašnjenje u predaji robe. Prigovor u slučaju zakašnjenja prijevoznik mora primiti u roku od šezdeset dana od dana predaje.³¹

Svoje odgovornosti prijevoznik se može osloboditi ako dokaže da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.³²

Njegova odgovornost ograničena je na visinu vozarine prema prijevoznom ugovoru.³³ Ako je samo dio tereta predan sa zakašnjenjem, prijevoznikova odgovornost bit će ograničena na dvije i pol vozarine za taj dio.³⁴ Hamburška pravila ne propisuju da li je za oštećenje robe koje je nastalo zbog zakašnjenja naknada predviđena za oštećenje ili ona za zakašnjenje robe. Ona međutim sadrže odredbu o kumulaciji tih naknada, pa se iz toga vidi da se za oštećenje robe uvijek daje naknada za oštećenje bez obzira na uzrok, a da se štetama iz zakašnjenja smatraju daljnje štete. U slučaju kumulacije, ukupna prijevoznikova odgovornost ne smije prijeći visinu odgovornosti za potpuni gubitak robe u vezi s kojom je odgovornost nastala.³⁵

Hamburška se pravila, međutim, primjenjuju na vrlo mali dio međunarodnih pomorskih prijevoza pa u praksi nisu riješila problem odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje u prijevozu robe.

²⁹ Čl. 5(2) Hamburških pravila.

³⁰ Čl. 5(3) Hamburških pravila.

³¹ Čl. 19(5) Hamburških pravila.

³² Čl. 5(1) Hamburških pravila.

³³ Čl. 6(1)(b) Hamburških pravila.

³⁴ Ibid.

³⁵ Čl. 6(1)(c) Hamburških pravila.

6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ZAKAŠNjenje PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Pomorski zakonik³⁶ prilično iscrpno regulira odgovornost prijevoznika za štete zbog zakašnjenja.³⁷ Međutim, odredbe o tome dispozitivne su naravi i taj se dio odredaba o odgovornosti prijevoznika ugovorom smije mijenjati u njegovu korist.³⁸ To znači da stranke smiju u teretnicu unijeti odredbu prema kojoj prijevoznik ne odgovara za zakašnjenje, odnosno za njega odgovara samo kad i kako je izričito ugovoreno, ili kojom se visina njegove odgovornosti snizuje. Zakonik takve uglavke priznaje valjanima.

Prijevoznik je dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku, a ako vrijeme putovanja nije ugovoreno, u primjerenom roku.³⁹ Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku.⁴⁰

Ako nastupi zakašnjenje u predaji tereta, a stranke nisu ugovorom tu njegovu odgovornost isključile, prijevoznik je odgovoran za štetu koja nastane iz zakašnjenja. Zakonik izričito propisuje da šteta koja nastane iz zakašnjenja može biti i oštećenje robe i daljnja šteta.⁴¹ To znači da u slučaju zakašnjenja prijevoznik može kumulativno odgovarati za smanjenje vrijednosti oštećene stvari i za neku daljnju štetu prouzročenu zakašnjenjem.

Zakonik nije tako jasan kad se radi o tome za koje se štete iz zakašnjenja i na koji način daje naknada. Tumačeći tekst doslovno, nema razlike između daljnjih šteta i oštećenja robe zbog zakašnjenja. Ako dakle prijevoznik ugovorom isključi ili ograniči svoju odgovornost za zakašnjenje, to se isključenje odnosno ograničenje može odnositi na obje vrste štete. Prema tome, ako u pomorskom prijevozu dođe do oštećenja robe koje je posljedica zakašnjenja u prijevozu, može se dogoditi da prijevoznik za oštećenje ne odgovara jer je ugovorom isključio svoju odgovornost za štete iz zakašnjenja.

Nismo nigdje našli potvrdu da je zakonodavac imao namjeru pružiti brodaru tu mogućnost oslobođenja od odgovornosti, pa izgleda vjerojatnije da je imao u vidu

³⁶ Pomorski zakonik, Narodne novine broj 181 iz 2004. i 76 iz 2007, 146 iz 2008. i 61 iz 2011; www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik.

³⁷ O tome vidi I. GRABOVAC, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i međunarodnim konvencijama*, Split 2010, str. 89 i D. PAVIĆ, *Pomorsko pravo*, Knjiga druga, Split 2002, str. 224.

³⁸ Čl. 572(2) PZ.

³⁹ Čl. 520 PZ.

⁴⁰ Čl. 548 PZ.

⁴¹ Čl. 567(2) PZ. Time se ovaj stavak razlikuje od čl. 571(2) Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. koji kaže da za stvari predane sa zakašnjenjem brodar odgovara i za štetu uzrokovanu zakašnjenjem.

samo oslobađanje od odgovornosti za daljnje štete iz zakašnjenja, a da se oslobođenje za oštećenje robe zbog zakašnjenja u prijevozu provuklo nepažnjom.⁴²

Visina prijevoznikove odgovornosti jednaka je onoj iz Haaško-Visbyjskih pravila i iznosi 666,67 Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanoga sa zakašnjenjem, odnosno 2 Posebna prava vučenja po kilogramu bruto težine oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši.⁴³ Razlika je jedino u tome što Zakonik ovo ograničenje izričito primjenjuje i na štete iz zakašnjenja.

I odgovornost za štete iz zakašnjenja i odgovornosti za štete na robi temelje se na pretpostavljenoj krivnji.

Prijevoznik se svoje odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu robe, jednako kao i odgovornosti za njeno oštećenje, manjak ili gubitak, može osloboditi tako da dokaže da zakašnjenje potječe iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom.⁴⁴ Pod dužnom pažnjom, odnosno pažnjom urednog broдача, podrazumijeva se pažnja srednje sposobnog prijevoznika, bez obzira na njegovu stvarnu nemogućnost pružanja i takve pažnje ili mogućnost pružanja i veće pažnje.⁴⁵ Tako će prijevoznik dokazati da nije kriv ako uspješno dokaže da je upotrijebio dužnu pažnju da do zakašnjenja ne dođe, ili da je zakašnjenje prouzročeno uzrokom koji se nije mogao spriječiti, dakle za koji nije kriv.

Svoje odgovornosti prijevoznik će se također moći osloboditi ako je do štete, uključujući štetu zbog zakašnjenja u predaji robe, došlo zbog toga što je krcatelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna.⁴⁶ Tako će biti čak i u slučaju kada između netočnih podataka i štete nema uzročne veze.⁴⁷

Osim toga, prijevoznik neće biti kriv ako do zakašnjenja u prijevozu robe dođe zbog propusta zapovjednika ili posade koji spadaju u nautičku grešku ili u grešku u rukovanju brodom.⁴⁸

Prijevoznik će za štetu, pa tako i za onu iz zakašnjenja, odgovarati neograničeno ako se dokaže da je ona nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.⁴⁹

⁴² Isto tako proizlazi i iz komentara čl. 571 Zakona, gdje se i kaže da za štete na stvari broдача odgovara jednako kao da nisu prouzročene zakašnjenjem - S. TRIVA (ur.) *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Zagreb 1981, str. 238.

⁴³ Čl. 563(1) PZ.

⁴⁴ Čl. 549 PZ. Tako i PAVIĆ, op. cit, str. 224.

⁴⁵ Opširnije o dužnoj pažnji I. GRABOVAC, *Pojam dužne pažnje (Due Diligence) u prijevozu stvari morem*, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* 1983, br. 100, str. 103-113.

⁴⁶ Čl. 556 PZ.

⁴⁷ M. ŠPEHAR, *Odgovornost broдача osvrtnom i na Haška pravila*, Zagreb 1939, str. 187; TRIVA, op. cit, str. 233.

⁴⁸ Čl. 550(2) PZ.

⁴⁹ Čl. 566 PZ.

7. KLAUZULE O ZAKAŠNENJU U TERETNICAMA

Zbog različitog tumačenja postojanja odgovornosti za zakašnjenje nije bilo preke da prijevoznici u teretnice unesu klauzule kojima svoju odgovornost za zakašnjenje ili sasvim isključuju ili je na razne načine ograničavaju, na primjer samo na slučajeve kad je zakašnjenje prouzročeno vozarovom grubom nemarnošću, kad je odgovornost za zakašnjenje predviđena mandatornim nacionalnim zakonima, kad trajanje zakašnjenja prelazi određeni rok i sl., a često visinu odgovornosti unaprijed ograničuju na određenu svotu, na primjer na visinu vozarine za ugovoreni prijevoz.⁵⁰

Svoju odgovornost za štete iz zakašnjenja sasvim isključuju na primjer neki azijski vozaari:

(cosco) 6. LOSS OR DAMAGE⁵¹

... (2) The Carrier does not undertake that the Goods will be transported from or loaded at the place of receipt or loading or will arrive at the place of discharge, destination or transshipment aboard any particular vessel or other conveyance at any particular date or time or to meet any particular market or in time for any particular use. Scheduled or advertised departure and arrival times are only expected times and may be advanced or delayed if the Carrier shall find it necessary, prudent or convenient. The Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay.

(Hanjin) 15. DAMAGES⁵²

... (b) In no event shall the Carrier be responsible for consequential damages, for lost profits, for non-compensatory damages, for exemplary damages, or for damages of any kind arising from delay, loss of market, depreciation or damages payable by the Merchant to any third party.

Većina brodara svoju odgovornost u prvom redu isključuje, ali je za svaki slučaj i ograničava ako se ustanovi da odgovornost za zakašnjenje ipak postoji. Visine ograničenja su različite i vezane su za visinu vozarine.

(cma-cgm) 8. LIABILITY PROVISIONS⁵³

... (3) Delay

The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time or to meet any particular market

⁵⁰ K. GRÖNFORS, Exception Clauses on Delay in Ocean Bills of Lading, *Il Diritto marittimo* 1973, 230-242.

⁵¹ www.cosco.pl/files/Cosco-Terms-Warunki-konosamentowe.pdf

⁵² http://www.hanjin.com/hanjin/CUP_HOM_1625.do?sessLocale=en

⁵³ www.cma-cgm.com/images/contentmanagement/en-us/productsservices/containershipping/ship-pingguide/blclauses/bluk.pdf

or use and the Carrier shall in no circumstances whatsoever, and however arising be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. If notwithstanding the foregoing the Carrier is held responsible of any delay, it is hereby expressly agreed that the Carrier's liability shall be limited to the ocean freight paid under this Bill of Lading for the delayed Goods, exclusive of local charges and/or demurrage.

(Hamburg Süd) 3. CARRIER'S RESPONSIBILITY⁵⁴

... B. Miscellaneous Provisions on Carrier's Responsibility:

a) Unless expressly agreed in writing, the Carrier does not undertake that Goods will arrive at a particular time at the Port of Discharge or at the Place of Delivery. The Carrier is not liable for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. Should the Carrier contrary to the foregoing be responsible for delay, his liability is limited by the amount of three times the Freight unless any lower limits apply.

(Maersk) 8. General⁵⁵

8.1 The Carrier does not undertake that the Goods or any documents relating thereto shall arrive or be available at any point or place at any stage during the Carriage or at the Port of Discharge or the Place of Delivery at any particular time or to meet any particular requirement of any licence, permission, sale contract, or credit of the Merchant or any market or use of the Goods and the Carrier shall under no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. If the Carrier should nevertheless be held legally liable for any such direct or indirect or consequential loss or damage caused by such alleged delay, such liability shall in no event exceed the Freight paid for the Carriage.

8.2 Save as is otherwise provided herein, the Carrier shall under no circumstances be liable for direct or indirect or consequential loss or damage arising from any other cause whatsoever or for loss of profits.

(Safcomar) Delay, Consequential Loss, etc.

Arrival times are not guaranteed by the Carrier. If the Carrier is held liable in respect of undue delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to double the freight for the transport covered by this Bill of Lading, or the value of the goods as determined in clause 10, whichever is the less.

⁵⁴ http://www.hamburgsud-line.com/hsdg/media/sharedmedia/dokumente/nutzungsbedingungen/hamburgsdline/bl_1/hamburgsdblterms0111.pdf

⁵⁵ www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/general_business_terms/bill_of_lading_clauses

Budući da nema izričitog pravila o odgovornosti vozara za zakašnjenje u međunarodnom prijevozu, nema ni razloga da se ovakve klauzule iz teretnica ne priznaju valjanima.

Osim u tereticama, odredbe o odgovornosti broдача za zakašnjenje mogu se nalaziti i u servisnim ugovorima. To su ugovori koje krcatelji kao stalni partneri sklapaju s prijevoznicima i kojima ugovaraju međusobna prava i obveze. Takav ugovor može predviđati i odgovornost prijevoznika za zakašnjenje u prijevozu. Prijevoznik je najčešće iz ekonomskih razloga prisiljen prihvatiti takvu odgovornost prema svom stalnom poslovnom partneru.

8. REGULIRANJE ODGOVORNOSTI ZA ZAKAŠNENJE U POMORSKOM PRIJEVOZU PREMA ROTTERDAMSKIM PRAVILIMA

Budući da pomorski prijevoz u posljednje vrijeme nije bio reguliran na suvremen i zadovoljavajući način, pristupilo se donošenju jednog sveobuhvatnog dokumenta koji će regulirati sveukupne odnose krcatelja i prijevoznika u prijevozu koji sadrži i pomorski dio. Nakon dugogodišnjih priprema u tu su svrhu usvojena Rotterdamska pravila.⁵⁶

Pri donošenju Rotterdamskih pravila nije uopće bilo sumnje oko toga da prijevoznik, kao i druge osobe za koje on odgovara, moraju odgovarati i za zakašnjenje u prijevozu povjerene im robe.⁵⁷ Odredba s definicijom zakašnjenja nalazila se od početka u nacrtu Pravila.⁵⁸ Budući da se Pravila ne odnose samo na pomorski prijevoz nego i na prijevoz do luke ukrcaja i od luke iskrcaja do krajnjeg odredišta, kod kojih inače odgovornost za zakašnjenje u pravilu postoji, ne bi bilo logično da ju se ovdje izostavilo.

Pravila reguliraju samo nadoknađivanje financijske štete koja nastane ako se teret na odredištu ne preda na vrijeme. Ona ne reguliraju npr. zakašnjenje prijevoznika u preuzimanju robe na prijevoz ili u izdavanju prijevoznih isprava ili u obavljanju nekih drugih radnji.⁵⁹ Odredbe o zakašnjenju ne odnose se ni na prekestojnice,

⁵⁶ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html, usvojena na Općoj skupštini UN 11. prosinca 2008, potpisana 21. rujna 2009. u Rotterdamu.

⁵⁷ Izričita odreda o odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje ključna je novina Rotterdamskih pravila – V. SKORUPAN WOLFF, Poredbeno analiza Haških i Rotterdamskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparatime Maritime Law*, br. 164 (2010), str. 187.

⁵⁸ O raspravama o ovoj odredbi opširnije STURLEY – FUJITA – VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules*, Sweet+Maxwell, 2010, str. 122-123.

⁵⁹ A. VON ZIEGLER, Delay and the Rotterdam Rules, *Uniform Law Review* 2009-4, str. 999 i isti autor, Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay, u VON ZIEGLER – SCHELIN – ZUNARELLI (ed.): *The Rotterdam Rules 2008*, str. 122.

tj. na zakašnjenje koje krcatelj ili primatelj prouzroče brodu odnosno prijevozniku. Ta su pitanja regulirana u poglavlju o obvezama krcatelja prema prijevozniku.⁶⁰

9. KAD POSTOJI ZAKAŠNjenje - UGOVARANJE ROKA KAO UVJET ZA POSTOJANJE ODGOVORNOSTI

Zakašnjenje u predaji nastane kad u mjestu odredišta, predviđenom ugovorom o prijevozu, stvari ne budu predane u dogovoreno vrijeme.⁶¹

Da bi prijevoznik odgovarao za zakašnjenje prema Rotterdamskim pravilima potrebno je dakle da vrijeme prijevoza bude dogovoreno. U ranijim verzijama nacrt a ove odredbe u Rotterdamskim pravilima bila je predviđena mogućnost, koja postoji i u Hamburškim pravilima, da se u nedostatku izričitog sporazuma vrijeme prijevoza odredi kao vrijeme koje se razumno može očekivati od urednog vozara, uzevši u obzir ugovorne odredbe, karakteristike prijevoza i okolnosti putovanja.⁶² Međutim, u kasnijim diskusijama nije bilo suglasnosti oko toga treba li i kako određivati zakašnjenje ako se stranke nisu unaprijed dogovorile u kojem vremenu stvari treba prevesti. Rotterdamska pravila dakle ne predviđaju da se vrijeme potrebno za prijevoz odredi naknadno. Konačni tekst također ne zahtijeva da vrijeme prijevoza bude izričito ugovoreno. Dovoljan je dakle implicitan ili konkludentan dogovor.

U praksi bi vrijeme prijevoza bilo najlakše ugovoriti tako da se rok predaje unese u odgovarajuću rubriku u teretnici, kako se to čini s puno drugih podataka relevantnih za prijevoz. Nije nam međutim poznat nijedan formular teretnice koji bi sadržavao takvu rubriku. Teretnici se obično prilaže još jedan list u koji se unose podaci za koje inače na licu teretnice nema dovoljno mjesta, poput popisa oznaka tereta, bližeg opisa vrste, količine i načina pakiranja tereta, podataka o vozarini i sl. Uglavak o vremenu trajanja prijevoza nije uobičajeno stavljati ni u taj prilog teretnici.

Ako dakle nema izričitog pismenog dogovora o vremenu prijevoza, postojanje tog dogovora utvrđivat će se tumačenjem cijelog ugovora. Postojanje dogovora neće biti lako utvrditi ako ga se temelji samo na objavljenim voznim redovima, raširenom očekivanju, običajima ili praksi, prosječnom vremenu prijevoza na nekoj ruti ili vremenu koji nudi konkurencija i sl. Pri takvom tumačenju ugovora primjenjivat će se nacionalno pravo.⁶³ Ima međutim mišljenja da se vrijeme može odrediti jedino na osnovi objavljenih voznih redova i uobičajenih vremena prijevoza.⁶⁴

⁶⁰ Poglavlje 7 Rotterdamskih pravila.

⁶¹ Čl. 21 Rotterdamskih pravila.

⁶² Npr. čl. 22 Nacrta Rotterdamskih pravila iz 2005, dokument A/CN.9/WG.III/WP.56. O tome i: P. KRAGIĆ, *Zakašnjenje u predaji tereta u CMI-jevim pitanjima prijevoznog prava*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 2002, br. 156, str. 13-32; I. GRABOVAC, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split 2010, str. 89.

⁶³ VON ZIEGLER, *Delay.....*, str. 999, isti autor *Liability...*, str. 122.

⁶⁴ F. BERLINGIERI, *The Analysis of two recent commentaries on the Rotterdam rules*, *Il Diritto marittimo*, 2012, str. 22.

Ako se dokaže postojanje dogovora o vremenu prijevoza, nastat će i obveza prijevoznika da taj rok poštuje i da odgovara za štete koje proizađu iz njegova nepoštivanja. Dokazom o tom dogovoru derogira se eventualna odredba u prijevoznikovim općim uvjetima kojom se ta odgovornost isključuje.⁶⁵

Ako je jasno da stranke ugovora o prijevozu nisu ugovorile vrijeme prijevoza, prijevoznik neće odgovarati za zakašnjenje čak i ako je do njega očigledno došlo i ako ovlaštenik može dokazati da mu je time nastala šteta.

Ako vrijeme prijevoza nije dogovoreno prema Rotterdamskim pravilima, a zakašnjenje nastane npr. tokom cestovnog prijevoza do mjesta odredišta, može se dogoditi da pomorski prijevoznik ipak za zakašnjenje odgovara ako odredbe koje se primjenjuju na cestovni prijevoz ne zahtijevaju postojanje dogovora o vremenu za postojanje odgovornosti za zakašnjenje.

Nakon stupanja na snagu Rotterdamskih pravila, kod velike većine pomorskih prijevoza prijevoznik i dalje neće odgovarati za zakašnjenje, jer s krcateljem neće dogovoriti vrijeme predaje stvari na odredištu. Stalniji i ekonomski jači krcatelji sklopit će eventualno s prijevoznikom poseban, količinski ugovor. Takvi ugovori su upravo predviđeni Rotterdamskim pravilima. Njime stranke smiju svoje međusobne odnose urediti i mimo odredaba ovih Pravila. Vrlo je vjerojatno da će ovakvim ugovorima prijevoznicima biti nametnuta odgovornost za zakašnjenje.

10. ODGOVORNOST ZA ZAKAŠNJENJE

Osnovna odredba o prijevoznikovoju odgovornosti za povjerene mu stvari sastavljena je po uzoru na ekvivalentne odredbe u konvencijama koje reguliraju druge prijevozne grane.⁶⁶ Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenje robe kao i za zakašnjenje u predaji ako ovlaštenik dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili događaj ili okolnost koji su ih prouzročili ili im doprinijeli, nastali u vremenu prijevoznikove odgovornosti kako je definirana u 4. poglavlju.⁶⁷

Za razliku od dosadašnjih instrumenata koji su prijevoznikovu odgovornost predviđali u rasponu od ukrcaja do iskrcaja na brod odnosno od preuzimanja robe u luci ukrcaja do njene predaje u luci iskrcaja, trajanje prijevoznikove odgovornosti prema Rotterdamskim pravilima nešto je duže. Njegova odgovornost počinje kad on ili njegov izvršitelj preuzme robu i završavaju kad roba bude predana primatelju.

⁶⁵ VON ZIEGLER, *Delay.....*, str. 1000.

⁶⁶ Odredba o temelju prijevoznikove odgovornosti iz čl. 17(1) Rotterdamskih pravila vrlo je slična čl. 17(1) Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), čl. 16(1) Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnicima (CMNI) ili čl. 23(1) Jedinstvenih pravila vezanih uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM - Dodatak B Konvenciji), kao i čl. 5(1) Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila).

⁶⁷ Čl. 17(1) i čl. 21 Rotterdamskih pravila.

lju.⁶⁸ Mjesto preuzimanja odnosno predaje ne moraju biti u luci nego mogu biti u bilo kojem mjestu na kopnu, npr. u krcateljevom pogonu ili tvornici ili u najbližem kontejnerskom terminalu. Drugim riječima, prijevoznik će odgovarati za zakašnjenje u predaji i u slučaju da brod na vrijeme iskrca pošiljku u odredišnoj luci, a do zakašnjenja dođe u naknadnom prijevozu pošiljke od luke do ugovorenog krajnjeg mjesta odredišta. Posebno je međutim pitanje po kojim će pravilima on u tom slučaju odgovarati.

Osnova prijevoznikove odgovornosti je pretpostavljena krivnja, jednako kao i u dosadašnjim instrumentima koji reguliraju pomorski prijevoz. Ako do štete ili zakašnjenja dođe, prijevoznikova se odgovornost dakle predmnijeva, ali se on u određenim slučajevima te odgovornosti može osloboditi.

11. OSLOBOĐENJE OD ODGOVORNOSTI

Krcateljeva odnosno ovlaštenikova dužnost jest dakle dokazati da su šteta odnosno zakašnjenje ili događaj ili okolnost koji su ih prouzročili ili im doprinijeli nastali u razdoblju prijevoznikove odgovornosti. Kod zakašnjenja će se šteta koja uslijed njega nastane vrlo često pokazati tek kasnije. Za utvrđivanje postojanja prijevoznikove odgovornosti bitno je da ovlaštenik dokaže da je uzrok te štete nastao u vremenu za koje prijevoznik odgovara.

Ako se svoje odgovornosti želi osloboditi, na prijevozniku je tada da dokaže da se šteta odnosno zakašnjenje ne mogu pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osobe za koju on odgovara.⁶⁹ Uzme li se u obzir velik broj izvršitelja koji sudjeluju u jednom prijevozu i njihovu specijaliziranost, dokazivanje gdje točno leži uzrok zakašnjenju, tko ga je skrivio i zašto može biti vrlo zahtjevna i dugotrajna zadaća.

Pored dokazivanja nekrivnje, prijevoznik se može osloboditi i ako dokaže da su jedan ili više taksativno nabrojenih događaja ili okolnosti prouzročili štetu ili joj doprinijeli.⁷⁰ To su tzv. izuzeti slučajevi, velikim dijelom preuzeti iz Haaških odnosno Haaško-Visbyjskih pravila. Ti su slučajevi puno prikladniji za oslobođenje od odgovornosti za štete na robi nego za zakašnjenje. Neki će ipak prijevozniku dobro doći i kod zakašnjenja – npr. ako pošiljku zadrži državna vlast,⁷¹ ako krcatelj nije dovoljno označio teret⁷² ili u slučaju požara na brodu.⁷³

Ako dokaže da je zakašnjenje nastalo iz nekog od izuzetih slučajeva, prijevoznik se nije definitivno oslobodio svoje odgovornosti, nego je samo prebacio teret doka-

⁶⁸ Čl. 12(1) Rotterdamskih pravila.

⁶⁹ Čl. 17(2) u vezi s čl. 18 Rotterdamskih pravila.

⁷⁰ Čl. 17(3) Rotterdamskih pravila.

⁷¹ Čl. 17(3)(d) Rotterdamskih pravila.

⁷² Čl. 17(3)(k) Rotterdamskih pravila.

⁷³ Čl. 17(3)(f) Rotterdamskih pravila.

za na ovlaštenika. Ovome je tada dozvoljeno dokazati da su prijevoznik ili osoba za koju on odgovara prouzročili taj događaj ili okolnost ili mu doprinijeli odnosno da su nastanku štete ili zakašnjenja doprinijeli neki događaj ili okolnost koji nisu navedeni u stavku 3, a prijevoznik ili osoba za koju on odgovara su taj događaj ili okolnost skrivali.⁷⁴

Prijevoznik također odgovara ako ovlaštenik dokaže mogućnost da su šteta ili zakašnjenje nastali zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i snabdjevenosti broda i sl, a prijevoznik se ne može osloboditi dokazujući upotrebu dužne pažnje ili nepostojanje uzročne veze tih događaja i posljedice.⁷⁵

12. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA ZAKAŠNJENJE

Zakašnjenje u prijevozu robe može prouzročiti fizičku štetu na robi, dakle njen gubitak ili oštećenje, ili ekonomski gubitak, dakle daljnju štetu.

Do oštećenja robe kao posljedice zakašnjenja najčešće će doći ako se prevozi lako pokvarljiva roba.⁷⁶ Nešto je teže zamisliti da zakašnjenje prouzroči gubitak robe. Bez obzira radi li se o djelomičnom gubitku, npr. krađi jednog dijela pošiljke, ili o potpunom gubitku, čini nam se da će teško biti dokazati da uzrok leži u produljenom trajanju prijevoza. U svakom slučaju, prijevoznikova odgovornost za gubitak i oštećenje robe jednaka je bez obzira leži li uzrok u zakašnjenju ili ne.⁷⁷

Rotterdamska pravila ne prave razliku među raznim oblicima ekonomske štete koju zakašnjenje može prouzročiti.⁷⁸ Prijevoznik će za takvu štetu odgovarati do visine od dvije i pol vozarine za zakašnjelu robu.⁷⁹

Da bi dobio naknadu, ovlaštenik mora dokazati visinu štete koja mu je nastala. Nije dovoljno dokazati samo činjenicu zakašnjenja. Naknada dakle nema karakter ugovorne kazne.⁸⁰

Ograničenje odgovornosti za zakašnjenje računa se dakle prema vozarini za zakašnjelu robu. Ako zakasni cijela pošiljka, što je najčešće slučaj, jasno je da se radi o vozarini ugovorenoj za tu cjelinu. Moguće je međutim da se pošiljka sastoji od više jedinica, od kojih se recimo jedna zagubi u skladištu i ne bude ukrcana na vrijeme ili

⁷⁴ Čl. 17(4) Rotterdamskih pravila.

⁷⁵ Čl. 17(5) Rotterdamskih pravila.

⁷⁶ O tome opširnije POLIĆ, op. cit, str. 9.

⁷⁷ Čl. 60 Rotterdamskih pravila. Visina odgovornosti za štete na robi iznosi 875 posebnih prava vučenja po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 3 posebna prava vučenja po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, prema tome koji je iznos viši – čl. 59(1) i (3) Rotterdamskih pravila.

⁷⁸ Razlikovanje je bilo bitno npr. kad se je dosuđivala naknada za pad tržišne cijene ali ne i za druge posljedice zakašnjenja. Opširnije o daljnjim štetama iz zakašnjenja POLIĆ, op. cit, str. 9-10.

⁷⁹ Čl. 60 Rotterdamskih pravila.

⁸⁰ O pravnoj prirodi naknade štete iz zakašnjenja u prijevozu POLIĆ, op. cit, str 14 i tamo navedena literatura.

na brodu ne bude dovoljno prostora za cijelu pošiljku pa se jedan dio ostavi i preveze sljedećim brodom. Pitanje je treba li u takvom slučaju pod vozarinom smatrati samo dio vozarine koji se odnosi na zakašnjeli dio pošiljke. Smatramo da u takvom slučaju treba sagledati način upotrebe cijele pošiljke. Ako se dio koji stigne na vrijeme može staviti u upotrebu samostalno i ne čekajući dio koji kasni, dio vozarine za dio pošiljke predan na vrijeme sigurno ne treba uzeti u obzir pri računanju naknade za zakašnjenje onog drugog dijela. Ako je pak cijela pošiljka jedna cjelina, kao osnovu ipak treba uzeti cijelu vozarinu.

Naknada za zakašnjenje u prijevozu robe, čak ni ako se kombinira s naknadom za djelomičan gubitak ili oštećenje robe, ne smije u konačnom iznosu biti viša od naknade za gubitak cijele pošiljke, osim kad su ugovoreni viši iznosi.⁸¹

Ove odredbe Rotterdamskih pravila primjenjuju se na uobičajene prijevozne ugovore. Stranke ugovora mogu svoja prava i obveze i drukčije definirati ako pod određenim uvjetima prije početka prijevoza sklope količinski ugovor.⁸²

13. GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Kao što je uobičajeno, ako je šteta prouzročena grubom nemarnošću ili namjerno, prijevoznik gubi pravo ograničiti svoju odgovornost.⁸³ Upravo u ovakvoj situaciji može najviše doći do izražaja razlika između odgovornosti za gubitak i oštećenje robe od odgovornosti za njeno zakašnjenje. Naime, ako se radi o gubitku ili oštećenju, prijevoznik odgovara do pune vrijednosti izgubljene ili oštećene robe bez mogućnosti ograničenja te odgovornosti po kilogramu ili jedinici tereta, ali ipak ne odgovara za daljnje štete.⁸⁴ Na primjer, ako je u prijevozu izgubljen ili oštećen neki stroj, šteta se sastoji od vrijednosti tog stroja i od daljnje štete koju ovlaštenik pretrpi jer stroj određeno vrijeme, do nabave novoga ili do popravka oštećenoga, nije mogao proizvoditi. Prijevoznik će biti dužan nadoknaditi punu vrijednost tog stroja, ali ne i daljnju štetu. Ali ako je taj isti stroj predan primatelju sa zakašnjenjem, prijevoznik će biti dužan nadoknaditi svu dokazanu daljnju štetu jer se ograničenje odgovornosti računato prema vozarini ne primjenjuje. A ta daljnja šteta može višestruko premašivati vrijednost samog stroja.

Primjena ove odredbe može neopravdano kazniti prijevoznika u situacijama kad on od dva zla mora birati manje. On iz nekog razloga – sasvim opravdanog iz gledišta nekog drugog krcatelja – može odlučiti promijeniti rutu ili pristati u još neku luku zbog dodatnog tereta. Time je izvršio svoje obveze iz jednog ugovora o prijevozu, ali je neki drugi teret predao sa zakašnjenjem. Budući da je očito zakaš-

⁸¹ Čl. 60 u vezi s čl. 59(1) Rotterdamskih pravila.

⁸² Čl. 80 Rotterdamskih pravila.

⁸³ Čl. 61 Rotterdamskih pravila.

⁸⁴ O tome više KRAGIĆ, op. cit, str. 24 i dalje.

njenje prouzročio namjerno, ako je vrijeme prijevoza bilo dogovoreno za štetu iz zakašnjenja će odgovarati neograničeno.⁸⁵

14. OSTVARIVANJE PRAVA I ZASTARA

Ovlaštenik mora prijevoznika obavijestiti o zakašnjenju u roku od 21 uzastopnog dana od predaje robe.⁸⁶ Dovoljno je da ga obavijesti o tome da je došlo do prekoračenja dogovorenog roka i da mu je time prouzročena šteta. Nije potrebno da točno navede prirodu i opseg štete. Ako tu obavijest ne da na vrijeme, gubi pravo postaviti zahtjev za naknadu.⁸⁷

Iako Pravila izričito predviđaju da se prigovor zbog zakašnjenja preda najkasnije 21 dan nakon predaje tereta, neki autori smatraju da se on može predati i prije predaje tereta, čim dogovoreni rok bude prekoračen.⁸⁸ Smatramo da primatelj može prijevozniku uputiti prigovor i ranije, npr. kad ga kontaktira i zatraži informaciju kad će pošiljka stvarno stići. No da bi prigovor imao pravnu valjanost vjerojatno je sigurnije formalno ga predati nakon predaje tereta,

Tražbina iz zakašnjenja zastarijeva dvije godine od dana kad je roba predana odnosno od dana kad je trebala biti predana.⁸⁹

15. SLIČNOSTI I RAZLIKE IZMEĐU ODREĐABA O ZAKAŠNENJU U POMORSKOM ZAKONIKU I U ROTTERDAMSKIM PRAVILIMA

Hoće li pomorski prijevoznik odgovarati za zakašnjenje u prijevozu tereta ovisat će u velikoj mjeri o volji krcatelja, o važnosti koju za njega ima vrijeme u kojem pošiljka mora stići primatelju i o njegovoj ekonomskoj snazi kojom će prijevozniku nametnuti takvu vrstu odgovornosti. Sloboda ugovaranja u ovim je pitanjima dovedena na najviši stupanj. Neugovaranjem roka predaje ili unošenjem odgovarajuće odredbe u prijevoznu ispravu može se odgovornost prijevoznika sasvim isključiti. Ugovaranjem ili dogovaranjem roka nastat će pak prijevoznikova dužnost da taj rok poštuje i odgovornost za njegovo nepoštivanje. Sastavljanjem količinskog ugovora tu je odgovornost moguće definirati sasvim po volji stranaka.

Ako rok nije bio izričito i jasno ugovoren, prema Zakoniku se može procijeniti što je primjeren rok za određeni prijevoz. Rotterdamska pravila ne dopuštaju takvu naknadnu procjenu, ali dopuštaju da se dogovor o vremenu prijevoza tumači posredno, npr. da se vrijeme odredi prema objavljenim voznim redovima na osnovi kojih je

⁸⁵ Tako i VON ZIEGLER, *Delay...*, str. 1006.

⁸⁶ Čl. 23(4) Rotterdamskih pravila.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ VON ZIEGLER, *Delay...*, str. 1008. U svom kasnijem radu *Liability...* autor nije ponovio ovu tvrdnju.

⁸⁹ Čl. 62(1) i (2) Rotterdamskih pravila.

krcatelj mogao opravdano očekivati da njegova roba bude prevezena do određenog dana. U praksi se i primjereni rok prema Zakoniku određuje na sličan način.

I prema Zakoniku i prema Pravilima odgovornost za zakašnjenje smatrat će se isključenom ako postoji takva odredba u teretnici ili općim uvjetima, a stranke ju ugovaranjem odnosno dogovaranjem roka nisu derogirale.

Ni jedan ni drugi instrument ne spominju da je dogovaranje roka predaje povezano s višom cijenom prijevoza.⁹⁰

Ako prijevoznik odgovara za zakašnjenje, prema Zakoniku to će se odnositi na zakašnjenje u pomorskom prijevozu. Prema Pravilima, njegova se odgovornost proteže i na zakašnjenje u nastavku puta, ako je predviđen, do krajnjeg odredišta.

Prema oba instrumenta prijevoznik za zakašnjenje odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Prema Zakoniku, on se te odgovornosti može osloboditi ako dokaže da zakašnjenje potječe iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Prema Pravilima pak mora dokazati da se zakašnjenje ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osobe za koju on odgovara. Prema Pravilima, ali ne i prema Zakoniku, prijevozniku za oslobođenje od odgovornosti na raspolaganju stoje i određeni izuzeti slučajevi kojima mu se olakšava teret dokaza.

Za ekonomske štete prouzročene zakašnjenjem prijevoznik će prema Pravilima odgovarati do visine od dvije i pol vozarine za zakašnjelu robu. Prema Zakoniku pak visina prijevoznikove odgovornosti za zakašnjenje jednaka je onoj za štete na robi. Preuzeta je iz Haaško-Visbyjskih pravila i obračunava se po koletu ili jedinici tereta odnosno po kilogramu. Odšteta za štetu iz zakašnjenja prema Zakoniku nije dakle ograničena u odnosu na vozarinu.

Posebno je pitanje kako se tretira šteta na robi koja nastane kao posljedica zakašnjenja. Pravila izričito kažu da se naknada za gubitak ili oštećenje koji nastanu kao posljedica zakašnjenja obračunava kao za svaki drugi gubitak ili oštećenje. Dakle bez obzira na zakašnjenje kao uzrok. Zakonik pak izričito kaže da zakašnjenje može prouzročiti i oštećenje robe i daljnje štete, ali ne pravi razliku u isključenju odgovornosti ili u načinu obračunavanja naknade za oštećenje i daljnje štete uslijed zakašnjenja. Drugim riječima, prema Zakoniku prijevoznik može isključiti svoju odgovornost za oštećenje robe ako uzrok oštećenja leži u zakašnjenju.

Prijevoznik prema Zakoniku odnosno Pravilima gubi svoje pravo na ograničenje odgovornosti na sličan, ali ne i na isti način. Prema Zakoniku, on će to pravo izgubiti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. Prema Pravilima prijevoznik gubi to pravo ako je šteta prouzročena grubom nemarnošću ili namjerno.

⁹⁰ Takvu odredbu sadrže npr. Opći uvjeti (2005) švicarskih otpremnika i logističara (AB SPEDLO-GSWISS) u čl. 8 Rokovi predaje, prema kojemu garancije za rokove predaje treba ugovoriti pismeno, a one moraju sadržavati bar zadnji dan predaje i ugovoreno povišenje cijene.

16. ZAKLJUČAK

Vrijeme u kojem će se neki pomorski prijevoz obaviti može za stranke prijevoznog ugovora imati vrlo različitu važnost. Nekad je glavno da roba stigne potpuna i neoštećena na odredište, a hoće li to biti koji tjedan prije ili kasnije možda ne igra veliku ulogu. Kod drugih pak pošiljaka prijevoz smije trajati danima ili tjednima, ali se njegovo trajanje brižljivo računa jer je dan prispijeća na odredište od velike važnosti. Kod trećih znade biti najvažnija upravo brzina prijevoza.

Odgovornost pomorskog prijevoznika prema sada važećim, a i budućim odredbama, također može biti vrlo različita.

Ako stranke prijevoznog ugovora to žele, mogu odgovornost prijevoznika za zakašnjenje sasvim isključiti npr. odgovarajućom odredbom u teretnici. U praksi je to isključenje vrlo često. Takva klauzula je pravno valjana i prema Pomorskom zakoniku i prema Rotterdamskim pravilima.

Ako stranke ništa ne ugovore tj. odgovornost ne isključe, pomorski prijevoznik će za zakašnjenje odgovarati prema odredbama Zakonika odnosno Pravila, ovisno o kakvom prijevozu se radi.

Budući da su odredbe ovih instrumenata dispozitivne, stranke mogu neke aspekte odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje promijeniti, npr. povisiti njene granice, uvesti kauzalnu odgovornost i sl. Takve promjene najčešće su dio posebnog, sveobuhvatnog prijevoznog ugovora. Ako su inače u granicama dozvoljenog ugovaranja, npr. prema Zakonu o obveznim odnosima, takve su odredbe valjane.

Kad Rotterdamska pravila jednog dana stupe na snagu, u području odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje neće biti potrebno unositi nikakve izmjene u Pomorski zakonik. Kako je već rečeno, oba instrumenta dozvoljavaju veliku slobodu ugovaranja. Na taj su način oba već sada sasvim primjerena suvremenom poslovanju.

LITERATURA

1. F. BERLINGIERI, *The Analysis of two recent commentaries on the Rotterdam rules*, *Il Diritto marittimo*, 2012, str. 22.
2. Th. G. CARVER, *Carriage by Sea*, 13. Izd, 2. Svezak, London 1982.
3. R. CLETON, *Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea (The Hague Rules and their Revision)*, u *Hague-Zagreb Essays* 3, str. 3-20.
4. M. GANADO – H. M. KINDRED, *Marine Cargo Delays*, London 1990.
5. I. GRABOVAC, *Pojam dužne pažnje (Due Diligence) u prijevozu stvari morem*, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* 1983, br. 100.
6. I. GRABOVAC, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split 2010.
7. K. GRÖNFORS, *Exception Clauses on Delay in Ocean Bills of Lading*, *Il Diritto marittimo* 1973, 230-242.

8. B. IVOŠEVIĆ, *Odgovornost pomorskog broдача za zakašnjenje*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Titogradu*, 1976.
9. H. M. KINDRED – M. R. BROOKS, *The effects of marine cargo delays in law and commerce*, *Maritime policy and management*, 1990, Vol 17, No. 3.
10. P. KRAGIĆ, *Zakašnjenje u predaji tereta u CMI-jevim pitanjima prijevoznog prava*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 2002, br. 156, str. 13-32.
11. D. J. MARKIANOS, *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung*, Hamburg 1960.
12. D. PAVIĆ, *Pomorsko pravo*, Knjiga druga, Split 2002.
13. V. POLIĆ, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu*, Zagreb 1991.
14. R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*. Tome II – *Les contrats de transport de marchandises*, Paris 1968.
15. V. SKORUPAN WOLFF, *Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, br. 164 (2010), str. 187.
16. STURLEY – FUJITA – VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules*, Sweet+Maxwell, 2010.
17. M. ŠPEHAR, *Odgovornost broдача osvrtom i na Haška pravila*, Zagreb 1939.
18. S. TRIVA (ur.) *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Zagreb 1981.
19. A. VON ZIEGLER, *Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht*, Zürich 1989.
20. A. VON ZIEGLER, *Delay and the Rotterdam Rules*, *Uniform Law Review* 2009-4, str. 999.
21. A. VON ZIEGLER, *Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay*, u VON ZIEGLER – SCHELIN – ZUNARELLI (ed.): *The Rotterdam Rules 2008*, str. 122.
22. R. WÖHRN, *Die Verantwortlichkeit des Beförderers-Operators im internationalen kombinierten Transport für Schaden durch verspätete Auslieferung der Güter*, Hamburg 1980.

Summary:

**RESPONSIBILITY FOR THE DELAY IN THE CARRIAGE OF GOODS
IN THE CURRENT MARITIME PRACTICES AND ACCORDING
TO THE ROTTERDAM RULES**

Although time is an increasingly important factor in the international maritime transport of goods, the responsibility for the delay in this transport mode has not been regulated in an appropriate manner. Despite some opposing views, the Hague and the Hague-Visby Rules do not apply to the liability of the carrier for delay. National laws and clauses in the bills of lading vary considerably in this respect. The situation will be much clearer when the Rotterdam Rules come into force as they provide for an appropriate regulation of this matter. Under these Rules, the delay in delivery can occur only when the time for delivery has been agreed. That agreement, however, does not have to be explicit. The carrier's liability is based on presumed fault. In certain cases it can be relieved of this liability. There are some similarities in the way in which the Croatian Maritime Code and the Rotterdam Rules deal with the delay questions, but there are also some important differences, for example in the limitation of liability. According to the Rules, the liability for delay is limited to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The Code on the other hand provides for the same limitations of liability for delay as for the liability for damage to or the loss of the goods, i.e. 666.67 Special Drawing Rights per unit or package or 2 Special Drawing Rights per kilogram of delayed cargo. The responsibility for the delay is always dispositive and the contracting parties are free to exclude it or to make it heavier. When the Rotterdam Rules enter into force it will not be necessary to introduce any changes to the Maritime Code in respect of the liability for delay.

Keywords: Rotterdam Rules; delay in the transportation of goods; damages due to delay; carrier's liability for delay; comparison with the Croatian Maritime Code.

