

# POMORSKA I UNUTARNJA PLOVIDBA – POVEZANI SUSTAV ODGOVORNOSTI U PRIJEVOZU STVARI U EUROPSKIM OKVIRIMA

Professor emeritus IVO GRABOVAC\*

UDK 347.79:656.045  
656.6.025.4(4EU)  
Pregledni znanstveni članak  
Primljeno: 13.10.2014.  
Prihvaćeno za tisak: 15.4.2015.

*U prošlosti je bilo više pokušaja konvencijskog uređenja prijevoza stvari u unutarnjoj plovidbi, dok konačno nije izglasana Konvencija o ugovoru o prijevozu stvari unutarnjim plovnim putovima (Budimpeštanska konvencija), 2000., koja je u skladu s načelima Europske unije inkorporirana u hrvatski pravni sustav. U usporedbi s odnosnim pomorskopравnim odredbama, Budimpeštanska konvencija je osebujna i u mnogočemu neovisna, iako za mnoga druga područja i dalje vrijedi mutatis mutandis načelo našeg Pomorskog zakonika. Upravo ta vezanost s pomorskopравnim odredbama intrigantna je usporedba Budimpeštanske konvencije s odgovarajućim konvencijama pomorskog prijevoza (a i drugih grana prijevoza), uz neizbježnu dvojbu: može li Budimpeštanska konvencija svojim kompromisnim sadržajem utjecati na međunarodnu pomorsku regulativu?*

**Ključne riječi:** prijevoz stvari; pomorska plovidba; unutarnja plovidba; odgovornost; usporedba.

## 1. UVOD

Unutarnja plovidba (plovidba rijekama, jezerima) nužno se uspoređuje s pomorskom. To je i shvatljivo, jer se plovidba, pomorska i unutarnja, odvija brodovima, pa se tehnički uvjeti, gospodarski i pravni odnosi koji izvire iz te plovidbe gotovo ne razlikuju. Ipak, uvijek treba uzimati u obzir neke osobitosti iz unutarnje plovidbe kao rezultat posebnih uvjeta plovnog puta (to se osobito iskazuje na području sigurnosti plovidbe), te često različitih zakonskih rješenja (u nekim nacionalnim zakonodavstvima do sada plovidba unutarnjim vodama uređuje se približno kao i u kopnenom prijevozu, a u drugima poput pomorske plovidbe), te odvojenog međunarodnog ujednačavanja putem međunarodnih konvencija.

Tema je rada odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari – usporedna raščlamba u europskim okvirima, a na temelju odgovarajućih konvencija. To konkretno znači da je nužno aktualnu Konvenciju o ugovoru o prijevozu stvari unutarnjim plovnim putovima (Budimpeštanska konvencija), 2000. godine usporediti s rješe-

---

\* Dr. sc. Ivo Grabovac, professor emeritus Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu; član suradnik Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb; e-mail: igrabovac@pravst.hr

njima u odgovarajućim konvencijama pomorskog prijevoza stvari. Bez obzira na shvatljivu podudarnost odnosno bliskost u sustavu odgovornosti u objema plovidbama, imamo u Budimpeštanskoj konvenciji i originalna, osebujna rješenja kao intrigantni pokušaj učinkovitijeg uređenja međusobnih odnosa ugovornih strana.

## 2. BUDIMPEŠTANSKA KONVENCIJA – OPĆE NAPOMENE

Od 1. studenoga 2007. godine na snazi je novi *Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda*<sup>1</sup> i time je derogiran Zakon o plovidbi unutarnjim vodama. I novi Zakon sadrži odredbe da se na pitanja koja nisu uređena Zakonom na odgovarajući način (*mutatis mutandis*) primjenjuje Pomorski zakonik Republike Hrvatske. Taj Zakon regulira samo neke specifične odnose, pa je Pomorski zakonik prevladavajući pravni akt i za unutarnju plovidbu (čak je npr. novi Zakon, za razliku od derogiranog, prepustio Pomorskom zakoniku regulirati i spašavanje i pružanje pomoći, izvanugovornu odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret). Međutim, u području ugovora, to je podvrgavanje normama Pomorskog zakonika znatno umanjeno novim Zakonom posebnim, izdvojenim odredbama čl. 181. u kojem se doslovno ističe da se na ugovore u domaćem prijevozu odgovarajuće primjenjuju odredbe Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu stvari (robe) u unutarnjim plovim putovima (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland waterways – CMNI, 2000). To znači da su te odredbe pozitivno pravo u Republici Hrvatskoj. To je shvatljiva i očekivana odluka jer je Hrvatska ratificirala (potvrdila) tu Konvenciju,<sup>2</sup> a sama Budimpeštanska konvencija stupila je na snagu 1. travnja 2005. godine.

Budimpeštanska konvencija sadržava opće odredbe, definicije pojmova, polje primjene, prava i obveze ugovaratelja, prijevoznika (i stvarnog prijevoznika), krcatelja zajedno s njegovom odgovornošću, prijevoz opasnih i štetnih tvari. Posebna je glava posvećena prijevoznim ispravama, odgovornosti prijevoznika, prigovorima primatelja i tužbama, kogentnosti propisa o odgovornosti prijevoznika i završnim odredbama. Budimpeštanska konvencija, kao unifikacijska, veoma je značajna u situaciji kada se u državama pravni odnosi iz prijevoza stvari u unutarnjim vodama različito uređuju. Naime, iako je riječ o brodovima koji plove, razlike koje se ipak javljaju u stvarnim i pravnim obilježjima pomorske i unutarnje plovidbe<sup>3</sup> bile su razlogom da je u Budimpeštanskoj konvenciji – osobito se to iskazuje na području odgovornosti prijevoznika – kombinirani utjecaj među-

---

<sup>1</sup> Narodne novine, br. 109/07, 132/07 i 51A/2013, 152/14.

<sup>2</sup> Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 10/04.

<sup>3</sup> Poblizhe Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 399.

narodne reglementacije kopnenog (osobito cestovnog) i pomorskog prijevoza. Izdvajamo odgovornost prijevoznika kao temu, jer su upravo na ovom području zanimljive promjene koje zahtijevaju usporedbu s odgovarajućim rješenjima međunarodnog pomorskog prijevoza i našeg Pomorskog zakonika koji slijedi međunarodnu regulativu.

### 3. NEMA PROMJENA U TEMELJU ODOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA

U čl. 16. Budimpeštanske konvencije propisuje se da će prijevoznik odgovarati za gubitak ili oštećenje stvari (robe) u vremenu njihova preuzimanja na prijevoz do predaje, kao i za zakašnjenje u predaji, osim ako može dokazati da je gubitak prouzročen okolnostima koje brižljivi (koji postupaju s pomnjom) prijevoznik nije mogao spriječiti i okolnostima koje nije mogao otkloniti. Ovakav izričaj rabi se u kopnenim konvencijama (usp. Konvenciju o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR, 1956. i Konvenciju, odnosno Jedinostvena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe u redakciji Protokola iz 1999.– CIM). Te konvencije inače propisuju *objektivnu* (kauzalnu, na temelju uzročnosti) odgovornost. Međutim, te konvencije nabrajaju i druge razloge za oslobođenje od odgovornosti u sklopu klasične objektivne odgovornosti, a što je osobito značajno u odgovoru na pitanje o temelju odgovornosti. Budimpeštanska konvencija, međutim, spominje "brižljivog", pažljivog prijevoznika (*diligent carrier*), što se uklapa u širi pojam *dužne pažnje* (*due diligence*).<sup>4</sup> Dakle, primjenjuje se dužna pažnja drugim izričajem, ali istovjetnog smisla, svjesno izmičući koncepciji angloameričkog prava, kojom je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaško/Visbyjska pravila, 1924., 1968.) inače inspirirana, a i uporabom *due diligence*. Stoga se može tvrditi da je i u Budimpeštanskoj konvenciji temelj *pretpostavljena krivnja* prijevoznika, odnosno subjektivna odgovornost, kao što je i u pomorskom prijevozu u Haaško/Visbyjskim pravilima, ali i kasnije, odgovarajućim izričajima, u Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburškim pravilima), 1978. te u novoj Konvenciji UN-a o ugovoru o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamskim pravila), 2009. a i u našem Pomorskom zakoniku ipak izvornim prevedenim izričajem dužne pažnje. Može se jedino tvrditi da je takva subjektivna odgovornost pooštrena utoliko što se danas traže veoma stroga stručna mjerila u procjeni je li bilo propusta u djelovanju prijevoznika.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Inače se dužna pažnja u Budimpeštanskoj konvenciji izričito spominje u čl. 3., st. 3. (sposobnost broda za plovidbu) i u čl. 25. st. 2.c (mogućnost ugovorne dispozicije za mane koje su postojale prije početka putovanja broda).

<sup>5</sup> Poblježe Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji o ugovoru o prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi – usporedna raščlamba*, *Hrvatska pravna revija*, Zagreb, veljača 2001., str. 35.–36.

#### 4. DUŽNOST OSPOSOBLJAVANJA BRODA ZA PLOVIDBU – JEDNAKO ZA OBJE PLOVIDBE

Glede osposobljavanja broda za plovidbu, Budimpeštanska konvencija slijedi pomorski uzor iz Haaško/Visbyjskih pravila, tj. dužnost prijevoznika dužnom pažnjom (*due diligence*, iznimno se rabi taj pojam) osposobiti brod za plovidbu prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir stvari koje treba prevesti, osigurao da brod bude u stanju primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te, ipak značajna praktična nadopuna, da posjeduje domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotičnih stvari. Mislim da je pri redigiranju Budimpeštanske konvencije bila prilika za promjenu u pravednijoj i pravno utemeljivoj obvezi da se ova dužnost prijevoznika protegne za cijelo vrijeme prijevoza, kao što je uostalom i u Hamburškim i Rotterdamskim pravilima.

#### 5. KONTROVERZA NAUTIČKE KRIVNJE

Što je s kontroverznom nautičkom krivnjom (*krivnjom u plovidbi i rukovanju brodom*) za koju pomorski prijevoznik ne odgovara ako su oštećenja, manjak ili zakašnjenje u predaji tereta prouzročeni radnjama ili propustima zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba koje rade za prijevoznika (Haaško/Visbyjska pravila, naš Pomorski zakonik, v. čl. 550. st. 2.). Hamburška i Rotterdamska pravila nemaju tu ekscipiju. Kakvo rješenje ima Budimpeštanska konvencija, čije su odredbe naše pozitivno pravo, u suvremenim proturječnim međunarodnopravnim stajalištima? Čini se da je Budimpeštanska konvencija našla kompromisno rješenje. Iako ona sadrži tradicionalne odredbe o ništavosti bilo koje ugovorne klauzule kojima se isključuje ili ograničava odgovornost prijevoznika u smislu konvencije, ili se prebacuje teret dokazivanja, ili se skraćuju rokovi tužbi, kada je riječ o nautičkoj krivnji dopušta se *dispozitivnost*, sloboda ugovaranja, ako je prijevoznik ispunio svoje obveze prema posadi u osposobljavanju broda za plovidbu dužnom pažnjom (*due diligence*) prije i na početku putovanja, osim ako je čin ili propust rezultat *kvalificirane krivnje* koja se izražava poznatom sintagmom.<sup>6</sup> Prema tome, valja kao preduvjet posebice ugovoriti oslobođenje od odgovornosti za tzv. nautičku krivnju. Bez obzira, međutim, na spomenute odredbe, Budimpeštanska je konvencija osjetljiva, "opterećena" problematikom nautičke krivnje (a poznato je da jedan od davnih nacrti konvencije za unutarnju plovidbu nije imao odredaba o toj krivnji, što je bio kamen spoticanja prihvaćanju tog nacrti kao konvencije), omogućila da načelo o oslobođenju od nautičke pogriješke bude čak i

---

<sup>6</sup> Čin ili propust u namjeri da se prouzroči šteta ili bezobzirno postupanje sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno nastupila (v. čl. 25. st. 2.a).

sastavni dio konvencijskih odredaba. Naime, prema čl. 32. ("Regionalne odredbe o odgovornosti" svaka država ugovarateljica može u trenutku potpisivanja konvencije, ili pri ratifikaciji (pristupanju i sl.) ili kasnije izjaviti u odnosu na prijevoz stvari između luka ukrajca i luka iskrcaja, od kojih su obje na vlastitom području ili je jedna na vlastitom području a druga na području države koja je isto izjavila, da prijevoznik neće odgovarati za gubitak prouzročen djelovanjem ili propustom zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača u vrijeme plovidbe ili u vrijeme kada se formira sastav potiskivanih ili tegljenih brodova. Uvjet je da je prijevoznik ispunio svoje obveze prema posadi u osposobljavanju broda za plovidbu dužnom pažnjom prije i na početku putovanja (što je u skladu s Haaško/Visbyjskim pravilima, ali različito od Hamburških i Rotterdamskih pravila koja propisuju takvu obvezu prijevoznika za cijelo vrijeme putovanja). Ipak, nema oslobođenja od odgovornosti za prijevoznika i u takvim okolnostima ako mu se dokaže već prije opisana kvalificirana krivnja.<sup>7</sup> Republika Hrvatska nije dala takvu izjavu, pa nas ni u domaćem pravu ne obvezuju spomenute "regionalne odredbe", ali u svakom slučaju primjenjuje se načelo *dispozicije* (uz ispunjenje spomenutih uvjeta) za nautičku krivnju.

U svezi sa spomenutim odredbama Budimpeštanske konvencije moglo bi se upitati: znaju li kompromisna rješenja biti i dvosjekli mač? Konačno, dugovječna dvojba ostaje: je li sazrelo vrijeme da i za pomorski prijevoz stvari, kao i u drugim granama prijevoza, prijevoznik uvijek odgovara za sve radnje i propuste svih osoba kojima se služi u svom poslovanju kao i za svoje radnje i propuste?

## 6. ODGOVORNOST ZA POŽAR – DISPOZITIVNOST

Valja napomenuti da je u Budimpeštanskoj konvenciji dopuštena *dispozitivnost* glede ugovaranja odgovornosti za požar ili eksploziju na brodu u smislu *dokazane krivnje* prijevoznika i njegovih radnika (kao što ista dokazana krivnja postoji izričitim propisom u Hamburškim pravilima i institutom izuzetih slučajeva u Rotterdamskim pravilima). U Haaško/Visbyjskim pravilima, kao i za nautičku krivnju, odgovara prijevoznik samo ako se dokaže njegova osobna krivnja ili propust. Tada, prema Budimpeštanskoj konvenciji, na temelju odgovarajućeg ugovora, krcatelj mora dokazati krivnju prijevoznika (ili stvarnog prijevoznika) te njegovih osoba ili manu broda (*defect of the vessel*). Konačno, dopušteno je ugovoriti da za nedostatke, mane broda koje postoje prije početka putovanja ili kada je riječ o brodarskom (*charter*) ugovoru o brodskom prostoru, prijevoznik neće odgovarati ako može dokazati da se takvi nedostaci nisu mogli otkriti prije početka putovanja iako je primijenjena dužna pažnja, pozornost (*due diligence*).

<sup>7</sup> U Budimpeštanskoj konvenciji precizira se kada će ove specifične odredbe stupiti na snagu za države ugovarateljice i kada se može otkazati spomenuta izjava (usp. čl. 32. st. 2. i 3.).

Glede spomenute mogućnosti da se dispozitivnim propisima urede štetne posljedice na stvarima, zanimljivo je istaknuti da Budimpeštanska konvencija (v. čl. 16. st. 2.) odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje na stvarima, koje je nastalo za vrijeme prije nego su se stvari ukrcale na brod ili u vrijeme nakon što su se iskrcale s broda, uređuje pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. U našem slučaju za unutarnju plovidbu primjenjuje se Pomorski zakonik koji je usklađen s Haaško/Visbyjskim pravilima.

## 7. OSLOBOĐENJE PRIJEVOZNIKA OD ODGOVORNOSTI – "IZUZETI SLUČAJEVI" ILI "POSEBNE OPASNOSTI"

U čl. 18. Budimpeštanske konvencije propisuje se da se prijevoznik (ili stvarni prijevoznik) *oslobađa odgovornosti* kada gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastupi zbog jedne od sljedećih okolnosti ili rizika: a) djela ili propusta krcatelja ili primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati stvarima (robom), b) rukovanja robom, ukrcaja, slaganja ili iskrcaja robe kad to obavlja krcatelj, primatelj ili treće osobe koje rade u ime i za račun krcatelja ili primatelja, c) ukrcaja robe na palubi ili na otvorene prostore broda kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s praksom specijalizirane trgovine ili to traže pozitivni propisi, d) naravi robe koja je kao takva izložena potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, osobito zbog loma, hrđanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rasipanja (u zapremini ili masi) ili od djelovanja crva ili glodavaca, e) nedostatka ili oštećenja ambalaže na robi koja po svojoj naravi podliježe gubitku ili oštećenju ako nije pakirana ili je nedostatno pakirana, f) nepotpunosti ili nedostatnosti (nedovoljnosti) oznaka za identifikaciju robe, g) pomaganja ili spašavanja, ili pokušaja pomaganja ili spašavanja, u unutarnjim vodama i h) prijevoza živih životinja, osim u slučaju kada prijevoznik nije poduzeo mjere ili izvršavao naputke iz ugovora o prijevozu.

Ako bi se u okolnostima slučaja gubitak ili oštećenje mogli pripisati jednom ili više nabrojanih okolnosti ili rizika (opasnosti), *pretpostavlja se* da je šteta nastala od tih okolnosti ili rizika, tj. opasnosti, zapravo uzroka. Ta se pretpostavka ne primjenjuje ako ugovorna oštećena strana *dokaže* da pretrpljeni gubitak nije nastao ili nije isključivo nastao od barem jedne od nabrojanih opasnosti.

Dakle, Budimpeštanska se konvencija (a time i naše pozitivno pravo) nije opredijelila za poznatu pomorskopravnu ustanovu "izuzetih slučajeva" (*excepted perils*) iz Haaško/Visbyjskih pravila, s dokazivanjem baš *uzročne veze*, nego za *posebne opasnosti* s dokazivanjem *mogućnosti* uzročne veze,<sup>8</sup> pojam koji se primjenjuje u sustavu odgovornosti prijevoznika u kopnenim konvencijama i u nacionalnim pravima koji se priklanjaju tim konvencijama.

---

<sup>8</sup> Potanje Ivo Grabovac, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Split, 1999., str. 138., 155.

To je, također, kompromisni izbor iz poznatih pravnih instituta u sklopu odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari. Međutim, bez obzira na pravnoteorijske razlike, koje zapravo i nisu bitne, u tumačenju obaju instituta praksi je cilj olakšati prijevozniku položaj u pokušaju oslobođenja od odgovornosti u prijevozu stvari.

Međutim posebno valja naglasiti, što je novo rješenje u prometnom pravu, da se u Budimpeštanskoj konvenciji i odgovornost za *zakašnjenje* spominje u kontekstu primjene posebnih opasnosti (jednako se i izuzeti slučajevi odnose samo na štete na stvarima od gubitka ili oštećenja). Naime, u međunarodnome pomorskom prijevozu stvari, a na temelju Haaško/Visbyjskih pravila, izuzeti se slučajevi nisu ni mogli odnositi na štete zbog zakašnjenja jer ta pravila, po svemu sudeći, nisu ni uređivala odgovornost prijevoznika za zakašnjenje,<sup>9</sup> premda su neki od slučajeva mogli biti uzrokom i zakašnjenja u prijevozu (npr. sanitarna, karantenska ograničenja, štrajk, opće otpuštanje radnika s posla – *lock out*, spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi ili imovine na moru, odnosno skretanje, devijacija s plovidbenog puta u slučajevima spomenutih spašavanja ili iz drugih opravdanih razloga. Međutim, nedvojbeno da Hamburška pravila reguliraju i odgovornost za zakašnjenje, ali više ne poznaju institut izuzetih slučajeva. Rotterdamska pravila vraćaju institut izuzetih slučajeva uključujući, što je posebice značajno, i štete zbog zakašnjenja.

U međunarodnom prijevozu stvari kopnom (CMR, CIM) nabrojene "posebne opasnost" faktički i praktički mogle su prouzročiti samo materijalne štete na stvarima. Ima li onda smisla, ako se slijedi numeracija "posebnih opasnosti", uključiti i odgovornost za zakašnjenje (u predaji stvari) u pravni mehanizam razloga za oslobođenje od odgovornosti? Mislim da je prihvatljivo obuhvatiti ekscepcijama i odgovornost zbog zakašnjenja (npr. u CIM-u se spominje kao posebna opasnost i izvršenje od strane pošiljatelja, primatelja ili njihovih punomoćnika formalnosti koje zahtijevaju carinska ili druga upravna tijela). Posebno opravdanje da se i zakašnjenje obuhvati tim institutom u unutarnjoj plovidbi, prema Budimpeštanskoj konvenciji, jest činjenica da je u popisu "posebnih opasnosti" i pomaganje ili spašavanje, odnosno pokušaj pomaganja ili spašavanja, sa svim posljedicama, pa i mogućnost zakašnjenja u prijevozu stvari, koje iz takvih djelovanja mogu nastati. Svi spomenuti razlozi nesumnjivo opravdavaju da se u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi u oba instituta jednako primjenjuje povlastica odgovornosti za prijevoznika i u slučaju zakašnjenja!

## 8. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Od ostalih rješenja iz Budimpeštanske konvencije, mjerodavne i u hrvatskom unutarnjem prijevozu stvari, valja spomenuti *ograničenje odgovornosti* koje je usklađeno s Haaško/Visbyjskim pravilima kad je riječ o gubitku ili oštećenju stvari. Jedna-

---

<sup>9</sup> Potanje Ivo Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 164.–70.

ke su svote kao i u našem Pomorskom zakoniku (usp. čl. 563. st. 1.), tj. propisuju se 666,67 obračunskih jedinica Posebnog prava vučenja po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 2 obračunske jedinice po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe kako je označeno u prijevoznj ispravi, prema tome koji je iznos viši. Tendencija je povišenja granica odgovornosti, pa je u Rotterdamskim pravilima propisano 875 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 3 obračunske jedinice po kilogramu bruto mase robe, računajući iznos koji je viši. Glede visine prava na ograničenje odgovornosti za štete zbog zakašnjenja u predaji stvari uzori su kopnene konvencije, Hamburška pravila i Rotterdamska pravila (iznos vozarine). Gubitak prava na ograničenje odgovornosti već je standardiziran spomenutim opisom kvalificirane krivnje.

Zanimljivo je spomenuti posebne odredbe u konvenciji za *kontejnere*; naglasak je na okolnosti je li kontejner deklariran kao jedinica tereta ili je riječ o kontejneru, spremniku u kojem su stvari, pa će visina odgovornosti, kao i do sada, ovisiti o tome jesu li stvari označene u prijevoznj ispravi.<sup>10</sup>

## 9. PRAVNI UČINCI PRIGOVORA PRIMATELJA

Poznati pravni učinci *pisanog prigovora* od strane primatelja kada je posrijedi oštećenje ili manjak ostali su nepromijenjeni prema standardima Haaško/Visbyjskih pravila (*prima facie* dokaz da je prijevoznik uredno ispunio obvezu predaje stvari ako nema prigovora o roku, odmah prilikom isporuke ako su gubitak, zapravo manjak ili oštećenje stvari vidljivi). Međutim za razliku od Haaško/Visbyjskih pravila rok u slučaju da gubitak (zapravo manjak) ili oštećenje nisu vidljivi u Budimpeštanskoj konvenciji nije tri dana nego je sedam uzastopnih dana od dana isporuke (jednako je i u Rotterdamskim pravilima), što je povoljnije za korisnika prijevoza.

## 10. ZAKLJUČAK

Već sam upozorio na obvezu naše države da ratificiranu Budimpeštansku konvenciju ugradi u zakonodavna rješenja i u domaćoj unutarnjoj plovidbi,<sup>11</sup> što se i ostvarilo. Usuglašavanje međunarodnih normi s nacionalnim pravom već je davna praksa u pomorskoj plovidbi. Odredbe Budimpeštanske konvencije pravno teorijski su zanimljive i u načelu prihvatljive kao određeni korektiv za pomorsku plovidbu. Naime, osobina je Konvencije da nastoji kompromisno iznalaziti rješenja, osobito glede odgovornosti prijevoznika. Taj se kompromis očituje u zamisli da se

---

<sup>10</sup> Poblize o konkretnim najvišim iznosima odgovornosti za kontejnere u čl. 20. st. 1. i 2. Budimpeštanske konvencije.

<sup>11</sup> Usp. Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj – de lege lata i de lege ferenda*, Split, 2007., str. 7, 103.–104.



iz međunarodnog pomorskog i kopnenog sustava odgovornosti u prijevozu stvari uzajamnim ustupcima propišu suvremeni postulati odgovornosti. Budimpeštanska konvencija stoga obiluje zanimljivim i osebujnim rješenjima koje sam isticao i raščlanjivao, a u budućoj primjeni bit će zadatak i naše sudske prakse tumačiti ih.

**Summary:**

**MARITIME AND INLAND NAVIGATION – AN INTERRELATED SYSTEM  
OF RESPONSIBILITY AND THE CARRIAGE OF GOODS WITHIN  
THE EUROPEAN FRAMEWORK**

*There have been many attempts in the past to regulate the carriage of goods by inland navigation through conventions, even before the final Convention on the contract for the carriage of goods by inland waterways was finally voted in 2000 (Budapest Convention). This Convention, which is in line with the European Union principles, has been incorporated into the Croatian legal system. Compared to maritime provisions, the convention is distinctive, to a large extent independent, even though in other areas the mutatis mutandis principle is still valid for the Croatian Maritime Code. It is precisely this connection with maritime law principles that offers the comparison of the Budapest Convention with appropriate conventions on maritime transport (as well as other branches of transportation) intriguing. There is also the unavoidable question of whether the Budapest Convention with its compromises can influence the international maritime regulation.*

**Keywords:** carriage of goods; maritime navigation; inland navigation; liability; comparison.

