

## PRIJEVOZ STVARI U UNUTARNJOJ PLOVIDBI U HRVATSKOJ - DE LEGE FERENDA

Dr.sc. IVO GRABOVAC  
Professor emeritus Sveučilišta u Splitu,  
Član suradnik Hrvatske akademije znanosti  
i umjetnosti

UDK 347.795.3 (497.5)  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 27.10.2006.  
Prihvaćeno za tisak: 11.04.2007.

*U Republici Hrvatskoj postoji Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (1998.). U tom se Zakonu ističe da se “na odgovarajući način” primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika RH sadržane, među ostalim, i u onom dijelu koji se odnosi na “Ugovore”. To znači da su u Republici Hrvatskoj mutatis mutandis izjednačene norme i u prijevozu stvari u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi. Međutim, Hrvatska je ratificirala Budimpeštansku konvenciju o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovničkim putovima (2000.), koja je stupila na snagu 1. travnja 2005., te nas tako obvezuje u području njene primjene. U skladu s ustaljenom praksom moglo bi se očekivati da se načela ove Konvencije prihvate i u našem zakonodavstvu što bi dovelo do znatnijih promjena u uređenju odnosa u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi u odnosu na sadašnje pozitivno pravo. U radu se prikazuju i raščlanjaju glavne značajke Budimpeštanske konvencije.*

**Ključne riječi:** prijevoz stvari, unutarnja plovidba, Republika Hrvatska, Konvencija.

### 1. UVOD

Od 21. veljače 1998. godine primjenjuje se u Hrvatskoj za unutarnju plovidbu (plovidba rijekama, jezerima, prokopima) Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (Narodne novine, br. 19/1998.). Taj Zakon, koji ima 246 članaka, sadrži posebne norme za unutarnju plovidbu. Međutim, glavna je osobina Zakona što recipira *mutatis mutandis* odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, i to u dijelovima stvarnih prava, broдача, svih ugovora, zajedničke havarije, odgovornosti poduzetnika nuklearnog broда, postupka izvršenja i osiguranja na brodu (odnosno ovrhe i osiguranja na brodu i teretu) i o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova Republike Hrvatske. To znači da je za sve spomenute odnose predviđena, putem upućivanja ili tzv. horizontalnim nadovezivanjem normi, supsidijarna primjena i za unutarnju plovidbu Pomorskog zakonika, i to u većemu njegovom dijelu. Konkretno, ako se zadržimo samo na “Ugovorima”, Pomorski se zakonik na odgovarajući način primjenjuje na sve ugovore, od ugovora o gradnji broда, na sve ugovore o iskorištavanju brođova, na ugovore o pomorskoj agenciji

do ugovora o pomorskom osiguranju (u novom Pomorskom zakoniku RH iz 2004. godine od čl. 430 do čl. 747). Za naznačene dijelove (Zakon o plovidbi unutarnjim vodama kaže “poglavlja”) istovjetnost je normi u objema plovidbama, a izričaj “na odgovarajući način” upućuje samo na moguće terminološke razlike (“plovidbeni” – “pomorski”, “vode” – “more” itd.). U vrijeme donošenja Zakona o plovidbi unutarnjim vodama vrijedio je Pomorski zakonik iz 1994. godine, ali se sada odgovarajuće odredbe protežu naravno na novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 181/2004.).

Od ugovora u ovom radu obrađujem prijevoz stvari (tereta, robe) a to je materija koja je u nas također jednako uređena u objema plovidbama.

## **2. BUDIMPEŠTANSKA KONVENCIJA O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA – UVODNE NAPOMENE**

U Budimpešti je u listopadu 2000. godine na Diplomatskoj konferenciji jednoglasno prihvaćena Konvencija o ugovoru o prijevozu robe u unutarnjoj plovidbi, poznata kao Budimpeštanska konvencija (*Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways* - kratica CMNI, u daljnjem tekstu Budimpeštanska konvencija). Na Konferenciji su bile zastupljene sljedeće države: Austrija, Belgija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Francuska, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Nizozemska, Rumunjska, Ruska Federacija, Slovačka i Švicarska. Pod zajedničkim okriljem i u organizaciji Središnjega povjerenstva za plovidbu Rajnom (CCNR), Dunavskog povjerenstva (DC) i Gospodarskog povjerenstva Ujedinjenih naroda za Europu konačno je, nakon desetljeća rasprave i pripremljenih nacrti, donesena konvencija koja uređuje međunarodni prijevoz stvari (robe) u unutarnjoj plovidbi.

Budimpeštanska (CMNI) konvencija sadržava opće odredbe, definicije pojmova, područje (polje) primjene, prava i obveze ugovaratelja, prijevoznika (i stvarnog prijevoznika), krcatelja zajedno s njegovom odgovornošću, prijevoz opasnih i štetnih stvari. Posebna je glava posvećena prijevoznim ispravama, odgovornosti prijevoznika, prigovorima primatelja i tužbama, kognitivnosti propisa o odgovornosti prijevoznika, posebnim prijevozima i završnim odredbama.

Republika Hrvatska ratificirala je Budimpeštansku konvenciju 17. rujna 2004. godine (Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 10/2004.). Budimpeštanska konvencija stupila je na snagu 1. travnja 2005. godine, tj. po isteku tri mjeseca nakon dana kada ju je pet država prihvatilo (u međuvremenu su još neke države pristupile konvenciji ili se spremaju ratificirati je).

Budimpeštanska je konvencija kao unifikacijska veoma značajna, u situaciji kada se u državama pravni odnosi iz prijevoza stvari u unutarnjim vodama različito uređuju.

Budimpeštanska konvencija obvezuje i Republiku Hrvatsku u području njene primjene. U skladu s ustaljenom praksom moglo bi se očekivati da se načela Budimpeštanske konvencije prihvate i u našem zakonodavstvu što bi dovelo do znatnijih promjena u uređenju odnosa u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi u odnosu na sadašnje pozitivno pravo.

Razlike koje se ipak javljaju u stvarnim i pravnim obilježjima jedne i druge plovidbe<sup>1</sup> bile su razlogom da je u Budimpeštanskoj konvenciji, osobito se to iskazuje na području odgovornosti prijevoznika, kombinirani utjecaj međunarodne reglementacije kopnenog, osobito cestovnog, i pomorskog prijevoza. U nekim se rješenjima (kao npr. u posebnom izričaju o temelju odgovornosti ili u primjeni instituta posebnih opasnosti) prihvaćaju *mutatis mutandis* formulacije Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR), 1956., kao i Konvencije odnosno Jedinostvenih pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe u redakciji Protokola iz 1999. (CIM). Naravno, u raščlambi Budimpeštanske konvencije nezaobilazna je usporedba s odgovarajućim međunarodnim instrumentima pomorskog prava.

Zbog mogućeg utjecaja Budimpeštanske konvencije na hrvatsko pravo valja prikazati i raščlaniti glavne značajke te konvencije.

### 3. GLAVNE ZNAČAJKE BUDIMPEŠTANSKE KONVENCIJE

Počnimo od *temelja* odgovornosti. U čl. 16. Budimpeštanske konvencije propisuje se da će prijevoznik odgovarati za gubitak ili oštećenje robe (stvari) u vremenu njihova preuzimanja na prijevoz do predaje, kao i za zakašnjenje u predaji, osim ako može dokazati da je gubitak prouzročen okolnostima koje brižljiv (s pomnjom) prijevoznik nije mogao spriječiti i okolnostima koje nije mogao otkloniti. Ovakav se izričaj rabi i u kopnenim konvencijama (CMR, CIM) koje 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 Budimpeštanska konvencija spominje “brižljivog” prijevoznika (*diligent carrier*) što se uklapa u širi pojam dužne pažnje (*due diligence*). Stoga se može tvrditi da je riječ o *pretpostavljenoj (predmnijevanoj) krivnji, odnosno o subjektivnoj odgovornosti* koja je pooštrena utoliko što se traže veoma strogi stručni kriteriji u procjeni je li bilo propusta u djelovanju prijevoznika.<sup>2</sup>

Glede *osposobljavanja broda za plovidbu* Budimpeštanska konvencija slijedi pomorski uzor iz Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici s

<sup>1</sup> Poblize Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 399.

<sup>2</sup> Poblize Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji o ugovoru za prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi - usporedna raščlamba*, *Hrvatska pravna revija br. 2*, Zagreb, veljača 2001., str. 35-36.

Protokolom (Haaško-Visbyjska pravila, 1924., 1968.), tj. dužnost prijevoznika osposobiti brod za plovidbu prije i na početku putovanja. Možda je pri redigiranju Budimpeštanske konvencije bila prilika za promjenu u pravednijoj i pravno utemeljivoj obvezi da se ova dužnost prijevoznika protegne na cijelo vrijeme prijevoza (kao što je to u Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978., Hamburška pravila).

Što je s kontroverznom *nautičkom krivnjom* (krivnjom u plovidbi i rukovanju brodom), za koju pomorski prijevoznik ne odgovara ako su oštećenje, 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 pravila nemaju tu ekscepciju. Kakvo rješenje ima Budimpeštanska konvencija 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* 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>3</sup> Prema tome, valja kao preduvjet posebice ugovoriti oslobođenje od odgovornosti za tzv. nautičku krivnju. Bez obzira na spomenute odredbe, Budimpeštanska je konvencija, osjetljiva i "opterećena" na problematiku tzv. 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 u prihvaćanju tog nacrti kao konvencije), omogućila da načelo o oslobođenju od nautičke pogreške bude čak i sastavni dio konvencijskih odredaba. Naime, prema čl. 32. ("Regionalne odredbe o odgovornosti") svaka država ugovarateljica može u trenutku potpisivanje Konvencije, ili pri ratifikaciji (pristupanju i sl.), ili kasnije, izjaviti u odnosu na prijevoz stvari (robe) između luka ukrcaja 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 i tegljača za 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 (*due diligence*) prije i na početku putovanja (što je u skladu s Haaško-Visbyjskim pravilima, ali različito od Hamburških pravila koja propisuju takvu obvezu prijevoznika za cijelo vrijeme putovanja). Ipak, nema oslobođenja od odgovornosti za

<sup>3</sup> Čin ili propust u namjeri da se prouzroči šteta ili bezobzirno postupanje sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno nastupila ("...act or omission result from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result", čl. 25. st. 2.a).

prijevoznika i u takvim okolnostima ako mu se dokaže kvalificirana krivnja, što sam već spominjao.<sup>4</sup>

Valja napomenuti da je dopuštena *dispozicija* i glede ugovaranja odgovornosti za požar ili eksploziju na brodu u smislu *dokazane krivnje* prijevoznika (kao što to postoji i u Hamburškim pravilima). Tada bi, na temelju ugovora, krcatelj morao dokazivati krivnju prijevoznika (stvarnog prijevoznika), te njegovih osoba ili manu broda (*a 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, prijevoznik neće odgovarati ako može *dokazati* da se takvi nedostaci nisu mogli otkriti prije početka putovanja iako je primijenjena dužna pažnja, pozornost (*due diligence*).

Glede već spomenute mogućnosti dispozitivnim propisima urediti štetne posljedice na robi, zanimljivo je istaći 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. To znači, kao i u Haaško-Visbyjskim pravilima, *ne primjenjuje* se Konvencija za razdoblje prije ukrcavanja ni nakon iskrcaja robe, nego nacionalno pravo koje je mjerodavno za ugovor o prijevozu (odgovore će na pitanje dati kolizijske norme međunarodnog privatnog prava).

U čl. 18. Budimpeštanske konvencije propisuje se da se prijevoznik (i stvarni prijevoznik) oslobađa odgovornosti kada gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastupi zbog jedne od sljedećih okolnosti ili rizika: a) djela ili propusta krcatelja, 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 palubu 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, ili 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 nedostavno 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 ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili izvršavao napatke 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 (predmnijeva se)* da je šteta nastala od tih okolnosti ili rizika, zapravo uzroka. Ta se predmnijeva ne primjenjuje ako oštećena osoba, oštećena ugovorna strana *dokaže* da pretrpljeni gubitak nije nastao ili nije isključivo nastao od barem jednog od nabrojanih okolnosti ili rizika (opasnosti).

<sup>4</sup> U Budimpeštanskoj konvenciji precizira se kada će ove specifične odredbe stupiti na snagu za države ugovarateljice i kako se može otkazati spomenuta izjava (usp. čl. 32. st. 2. i 3.).

Dakle, Budimpeštanska se konvencija nije opredijelila za poznati pomorskopravni institut “izuzetih slučajeva” (*excepted perils*) iz Haaško-Visbyjskih pravila, s dokazivanjem baš uzročne veze,<sup>5</sup> nego za *posebne opasnosti*, s dokazivanjem *moćnosti* uzročne veze,<sup>6</sup> institut koji se primjenjuje u sustavu odgovornosti prijevoznika u kopnenim konvencijama (CIM, CMR) i nacionalnim pravima koje se priklanjaju tim konvencijama, kao što je i hrvatsko pravo. To je također kompromisni izbor poznatog pravnog instituta u sklopu odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari. Međutim, bez obzira na pravnoteorijske razlike 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 i odgovornost za *zakašnjenje* spominje u kontekstu primjene posebnih opasnosti (jednako se i izuzetni 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>7</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 i imovine na moru, odnosno skretanje, devijacija s plovidbenog puta u slučajevima spomenutih spašavanja ili iz drugih opravdanih, razumnih razloga). Međutim, nedvojbeno je da Hamburška pravila reguliraju i odgovornost za zakašnjenje, ali više ne poznaju institut izuzetih slučajeva. ipak, i u Hamburškim pravilima, kao poseban propis, postoji odredba da prijevoznik ne odgovara kada gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastanu zbog poduzetih mjera za spašavanje života ili zbog razboritih mjera za spašavanje imovine na moru (a u Haaško-Visbyjskim pravilima spominje se kao jedan izuzeti slučaj).

U međunarodnom prijevozu stvari kopnom (CMR, CIM) nabrojene “posebne opasnosti” su faktički i praktički mogle prouzročiti samo materijalne štete na stvarima (robi). Ima li onda smisla, ako se slijedi enumeracija “posebnih opasnosti”, uključiti i odgovornost za zakašnjenje (u predaji stvari) u pravni mehanizam razloga za oslobođenje od odgovornosti prijevoznika? Mislim da je za svaki slučaj, za svaku eventualnost, preporučljivo (a svaka isključivost ne bi bila poželjna) ipak 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

<sup>5</sup> Potanje Dragan Bolanča, *Odgovornost brodarica za izuzete slučajeve*, Split, 1996.

<sup>6</sup> Potanje Ivo Grabovac, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Split, 1999., str. 138. i 155.

<sup>7</sup> Potanje Ivo Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 164-170.

i 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.

Od ostalih rješenja iz Budimpeštanske konvencije valja ukratko spomenuti ograničenje odgovornosti, i gubitak prava na ograničenje odgovornosti, koje je usklađeno s Haaško-Visbyjskim pravilima kada je riječ o gubitku ili oštećenju stvari (svote po koletu ili drugoj jedinici tereta), a glede visine za štete zbog zakašnjenja u predaji po uzoru je na kopnene konvencije i na Hamburška pravila (iznos vozarine). Samo spominjem osebujne odredbe za kontejnere; naglasak je na okolnosti je li kontejner deklariran kao jedinica tereta ili je riječ o kontejneru, spremniku u kojemu su stvari, pa će visina odgovornosti, kao i do sada, ovisiti o tome je su li stvari označene u prijevoznj ispravi. Bilo bi zanimljivo istaći i posebne odredbe o prijevozu opasne robe i robe koja može izazvati onečišćenje. Osebujnost je, ne ulazeći u potankosti, što prijevoznik može poduzeti odgovarajuće mjere s tom robom (i uništiti je) bez obzira na to je li bio obaviješten, a krcatelj je bio dužan to učiniti, o opasnostima i rizicima svojstvenima toj robi (pobliže čl. 7.). Odredbe o prijevoznim ispravama, i teretnici (usp. čl. 11.-13.), standardne su, a valjalo bi naglasiti da se spominje institut prava raspolaganja robom što je normativna osobina kopnenih prijevoza (čl. 14.-15.). Do sada priznati pravni učinci pisanog prigovora od strane primatelja ostali su nepromijenjeni (*prima facie* dokaz da je prijevoznik uredno ispunio obvezu predaje stvari ako nema prigovora u roku). U odnosu na Haaško-Visbyjska pravila rok u slučaju da gubitak ili oštećenje nisu vidljivi nije tri dana, nego je sedam uzastopnih dana od dana isporuke (v. čl. 23.).

#### **4. BUDIMPEŠTANSKA KONVEC IJA I HRVATSKO PRAVO DE LEGE FERENDA**

Može li se očekivati da će Budimpeštanska konvencija izmijeniti neka pravila iz ugovora o prijevozu stvari u Hrvatskoj kako su sada formulirana na temelju Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, a zapravo jednaka pomorskom prijevozu? Ako bismo pronikli u prošlost, pozivajući se na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji je do 21. veljače 1998. godine bio pozitivno pravo u Republici Hrvatskoj za unutarnju plovidbu i koji je imao pozitivni odjek (oslanjao se na poznati Nacrt konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutarnjoj plovidbi iz 1959.), ta Konvencija, kao normativna osnova, koja nas jednim dijelom podsjeća na sadržaj spomenutog bivšeg zakona, bila bi realna opcija.

Koja bi se rješenja Budimpeštanske konvencije mogla preporučiti u nekom budućem uređenju pravnih odnosa iz prijevoza stvari u unutarnjoj plovidbi? Valjalo bi zadržati pretpostavljenu krivnju kao temelj odgovornosti prijevoznika, ali s izričajima u Budimpeštanskoj konvenciji koji kao pozitivna novost upućuju na obvezu da se, u

skladu sa suvremenim stremljenjima i boljom zaštitom korisnika prijevoza, pooštri ta odgovornost strožom stručnom procjenom u djelovanju prijevoznika. Ako već ne postoji konsenzus da se raskine s tradicijom o neodgovornosti prijevoznika za tzv. nautičku krivnju, možda bio kao kompromis bilo prikladno i rješenje o načelnoj odgovornosti za takvu krivnju uz mogućnost dispozicije. Međutim, smatram da je u Budimpeštanskoj konvenciji propuštena prilika da se odgovornost prijevoznika za osposobljavanje broda za plovidbu protegne za cijelo vrijeme putovanja što je nesumnjivo pravno utemeljeno. Dispozicija glede odgovornosti za požar ili eksploziju na brodu iz Budimpeštanske konvencije mogla bi biti dobra zamjena za nepostojanje odgovornosti prijevoznika, osim za osobne radnje ili propuste, u Haaško-Visbyjskim pravilima i u našem Pomorskom zakoniku. Moglo bi se raspraviti je li bolje rješenje institut "izuzetih slučajeva" ili "posebnih opasnosti". Pozitivna je novost što se institut "posebnih opasnosti" primjenjuje i na štete zbog zakašnjenja. Možda bi bolje rješenje bilo da se iznos ograničenja odgovornosti u slučaju šteta zbog zakašnjenja u predaji, a zbog naravi same štete, izražava vozarinom. U sklopu instituta prigovora primatelja bilo bi prikladnije a i pravednije, rok za podnošenje pisanog prigovora za štete koje nisu vidljive produljiti do sedam dana.

## 5. UMJESTO ZAKLJUČKA

Zakon o plovidbi unutarnjim vodama u Republici Hrvatskoj u cijelosti bez iznimke prihvaća (izričaj "na odgovarajući način" ima samo "kozmetičko" značenje) odredbe Pomorskog zakonika RH i na sve *ugovore*, pa i za prijevoz stvari koji je bio tema ovoga rada. Takvo ujednačavanje pomorske i unutarnje plovidbe u zakonodavnoj tehnici veoma je jednostavno i praktično, ali je u najmanju ruku dvojbeno koliko to odgovara stvarnim i pravnim osobitostima u unutarnjoj plovidbi.

Osnovna osobina Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, 2000., koja je stupila na snagu 1. travnja 2005. godine, a koju je prije toga i Hrvatska ratificirala, u pokušaju je da se kompromisno iznalaze rješenja osobito glede odgovornosti prijevoznika. Taj se kompromis očituje u nastojanju da se iz međunarodnog pomorskog i kopnenog sustava odgovornosti u prijevozu stvari uzajamnim ustupcima propišu suvremeni postulati odgovornosti. Budimpeštanska konvencija stoga obiluje zanimljivim i osebnim rješenjima, što sam u radu naglašavao. Sigurno je da bi neka od tih rješenja bila prikladna i za naše zakonodavstvo u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi, a bio bi i red da se usuglase međunarodne norme s nacionalnim pravom kao što se radi u pomorskom pravu, ali se ipak mogu očekivati i otpori takvim promjenama zbog već konstatirane činjenice da je najjednostavnije bilo pozvati se na razrađeni i afirmirani Pomorski zakonik, uz opravdanje da se u objema granama prijevoz jednako odvija brodovima i na plovnim putovima.



*Summary:*

**CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS IN CROATIA –  
DE LEGE FERENDA**

*In the Republic of Croatia the Inland Waterways Navigation Act, 1998 is in force. The rules concerning the carriage of goods by inland waterways are mutatis mutandis equalized to the carriage of goods in maritime navigation. However, on 1<sup>st</sup> September 2004 Croatia ratified the Budapest Convention on the Contracts for the Carriage of Goods by Inland Waterways (entered into force 1<sup>st</sup> April 2005). That Convention with many new regulations obligates the Republic of Croatia. In expectation of the changes in our legislation the author analyzes the main characteristics of the Budapest Convention.*

**Key words:** carriage of goods, inland waterways, Croatia, Convention.

