

RADNJE ILI PROPUSTI KRCATELJA KAO IZUZETI SLUČAJ U POMORSKOM PRIJEVOZU STVARI

Dr. sc. Dragan Bolanča,
docent Pravnog fakulteta u Splitu

UDK 347.792
347.795.3
izvorni znanstveni rad
Primljeno: travanj, 1997.

Sukladno s Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924 i Zaključnim protokolom te konvencije, naš je zakonodavac inartikulirao u Pomorski zakonik institut od 16 grupiranih "izuzetih slučajeva", poznate rizike plovidbenog pothvata, za koje se može pretpostaviti da ih brodar nije skrivio, pa brodar za uzrokovanu štetu u tim slučajevima odgovara po načelu dokazane krivnje.

U ovom radu autor analizira pravne učinke jednog od izuzetih slučajeva - radnje ili propusti krcatelja, uspoređujući konvencijski tekst, hrvatski Pomorski zakonik, te mnogobrojna inozemna rješenja.

1. UVOD

Ugovorom o prijevozu stvari morem brodar se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu (čl. 465 *Pomorskog zakonika Republike Hrvatske*, u daljem tekstu - PZ).¹ Brodar mora predati teret u odredišnoj luci u stanju, vrsti i količini kako ga je primio na prijevoz. Brodar neće odgovarati za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da šteta potječe od "uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog broдача" (čl. 561 PZ). Dakle, brođareva je odgovornost postavljena na principu pretpostavljene krivnje, jer on neće odgovarati ako dokaže da za štetu nije kriv. Isto načelo odgovornosti predviđeno je i kod brođareve obveze osposobljavanja broda za plovidbu, jer je on "dužan pravodobno, do početka putovanja, uložiti pažnju urednog broдача kako bi brod osposobio za plovidbu" (čl. 479, st. 1 PZ), pa neće odgovarati za štetu na teretu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu "ako dokaže da je uložio

1 Vidi "Narodne novine", br. 17/94, 74/94 i 43/96.

pažnju urednog broдача” (čl. 564 PZ).² U hrvatskom je pravu odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje normirana u odredbi čl. 154, st. 1 *Zakona o obveznim odnosima Republike Hrvatske* (u daljem tekstu - ZOO)³ prema kojoj “tko drugome uzrokuje štetu dužan je nadoknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje”.⁴

Zakonski izraz “pažnja urednog broдача” temelji se na pojmu “dužna pažnja” (engl. *due diligence*, fran. *diligence raisonable*, tal. *diligenza ragionevole*, njem. *Sorgfaltschaftung*) iz *Međunarodne konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici* donesenoj u Bruxellesu godine 1924. (u daljem tekstu - *Konvencija o teretnici*).⁵ Mjerilo dužne pažnje jest objektivni kriterij jednoga srednje sposobnog broдача koji se danas može zahtijevati od savjesnog broдача kao profesionalnog stručnjaka. U pitanju je pažnja posebnog intenziteta, i to baš pažnja dobrog stručnjaka iz čl. 18, st. 2 ZOO-a.

Od općeg načela odgovornosti broдача na temelju pretpostavljene krivnje bitno odstupa njegova odgovornost kod tzv. instituta “izuzetih slučajeva” (zovu se i “iznimne opasnosti”, “iznimni slučajevi” engl. *excepted perils*, fran. *cas exceptes*, tal. *pericoli eccettuati*), koji za njega predstavlja povlaštenu mogućnost oslobađanja od odgovornosti u taksativno nabrojanim situacijama.⁶

Brođaru je dovoljno dokazati uzročnu vezu između nekog izuzetog slučaja i štete, što dovodi do pretpostavke da on nije odgovoran. Korisniku prijevoza preostaje jedino pravo da dokazuje (osobnu) krivnju

2 Poblize Dragan Bolanča : *Sposobnost broda za plovidbu u pomorskom prijevozu stvari*, “Pravo u gospodarstvu”, Zagreb, br. 1-2, 1995, str. 268-276.

3 Vidi “Narodne novine”, br. 53/91, 73/91 i 3/94.

4 Generalna klauzula čl. 154, st. 1 ZOO-a vrijedi kao osnovno načelo našeg odštetnog prava za sve štete (ugovorne i izvanugovorne), osim za one za koje vrijede pravila objektivne odgovornosti - tako Petar Klarić : *Odštetno pravo*, Zagreb, 1996, str. 66.

5 Tekst konvencije vidi Ivo Grabovac : *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995, str. 250 - 256. Konvencija je stupila na snagu 2. lipnja 1931. godine, a bivša Jugoslavija je ratificirala tu konvenciju (vidi “Službeni list FNRJ - Međunarodni ugovori”, br.7/59), dok u Republici Hrvatskoj važi na temelju notifikacije o sukcesiji od 8. listopada 1991. godine (“Narodne novine - Međunarodni ugovori”, br. 1/92).

6 PZ u čl. 565, st. 1 nabroja izuzete slučajeve : 1. viša sila, pomorske nezgode, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune; 2. sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih tijela; 3. radnje ili propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolazu teretom ili osoba koje za njih rade; 4. obustava rada odnosno štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koje druge smetnje koje potpuno ili djelomično sprečavaju rad; 5. spašavanje ili pokušaji spašavanja ljudi i imovine na moru; 6. skretanje broda u slučajevima iz toč. 5 ili zbog drugih opravdanih razloga; 7. prirodni gubitak u težini ili obujmu tereta ili oštećenje, ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta; 8. nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu; 9. skrivene mane koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti. Iz zakonskog teksta je vidljivo da je naš zakonodavac preuzeo izuzete slučaje iz čl. 4, st. 2 c - p *Konvencije o teretnici*.

brodara (da nije postupao s pažnjom urednog brodara) ili komercijalnu krivnju osoba⁷, kojima se brodaru služi u svom poslovanju u odnosu prema štetnim posljedicama izuzetog slučaja. Zapravo, preko instituta izuzetih slučajeva prihvaća se načelo dokazane krivnje brodara, koje je za njega mnogo povoljnije u odnosu na opći koncept pretpostavljene krivnje.⁸

U ovom radu analiziramo pojam i pravni doseg izuzetog slučaja iz čl. 565, st. 1, toč. 3 PZ. Naime, brodaru ne odgovara za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala zbog "radnji ili propusta krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom ili osoba koje za njih rade". U konvencijskom se tekstu (čl. 4, st. 2 i) kaže da brodaru ne odgovara za štete nastale iz "djela ili propusta krcatelja, vlasnika robe, njegovog agenta ili predstavnika" (engl. *act or omission of the shipper or owner of the goods his agents or representative*). Kao što je odmah vidljivo, formulacija našeg zakona mnogo je šira od konvencijskog pravila u pogledu osoba na čije se radnje (djela) ili propuste brodaru može pozvati radi oslobođenja od odgovornosti.

2. POJAM RADNJE (DJELA) ILI PROPUSTA KRCATELJA I DRUGIH OSOBA

Ovaj izuzeti slučaj spada u onu skupinu uzroka štete koja je izvan opsega znanja brodara i očekivanih situacija tijekom prijevoza, jer ako je brodaru uredno i pažljivo manipulirao teretom, a šteta je ipak nastala, onda posljedice snosi krcatelj, jer njemu mora biti poznato kakvim se sve rizicima izlaže teret koji se prevozi.⁹ Takva je šteta u praksi većinom posljedica neizravnih djela krcatelja, kao što je npr. kriva deklaracija tere-

7 Brodaru ne odgovara za tzv. nautičke greške (radnje ili propusti u plovidbi i rukovanju brodom), te za štete od požara na teretu, kada je u pitanju samo djelovanje zapovjednika broda, članova posade i drugih osoba koje rade za njega u okviru obavljanja svojih dužnosti (čl. 562, st. 2 i čl. 563 PZ). Ta dva štetna događaja *Konvencija o teretnici* nabraja među ostalim izuzetim slučajevima (čl. 4, st. 2 a-b). Kao što vidimo, naš ih je zakonodavac uredio izdvojeno od izuzetih slučajeva iz čl. 565 PZ. To odstupanje od konvencijskog teksta smatramo opravdanim, jer se tako naglašava njihova razlika u odnosu na ostale tipične izuzete slučajeve. Naime, kod neodgovornosti brodara za nautičku djelatnost svojih ljudi komercijalna krivnja ne može doći u obzir, dok je kod požara isključena odgovornost brodara, osim ako se radi o njegovoj osobnoj krivnji - detaljnije Dragan Bolanča : *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Split, 1996, str. 48.

8 Vidi čl. 565, st. 2 PZ čime je u naš zakonik preuzet *Zaključni protokol Konvencije o teretnici*.

9 Tako Thomas J. Schoenbaum : *Admiralty and Maritime Law*, Minnesota, 1987, str. 356. Navodeći sudsku praksu u sporu "Aunt Mid Inc. v. Fjell-Orange Lines" 1972. I "Jefferson Chemical Co. v. M/T Grenada" 1969., autor ističe da "the effect of this exemption is to place the risk upon the shipper if he cuts corners on the method of shipment".

ta,¹⁰ davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu,¹¹ slabo pakiranje i označavanje tereta i sl. Formulacija konvencijskog izraza "*act or omission*.." općenite je prirode, stoga uključuje sve moguće situacije djelovanja (propuštanja) krcatelja, pa i one iz čl. 4, st. 2 m, n, te o *Konvencije o teretnici*.¹² Dakle, brodar neće biti odgovoran za štetu koja proizađe iz djela krcatelja koji ima pravo na naknadu štete, jer prema općim načelima prava nitko ne može u svoju korist štetne posljedice svoga djelovanja prebacivati na drugoga.¹³

Kao što je već navedeno, u praksi su rijetki slučajevi da će krcatelj odnosno neka druga osoba ovlaštena za raspolaganje teretom, izravnim djelovanjem prouzročiti štetu, jer dok se teret nalazi kod brodaru, te osobe nisu redovito ni u materijalnoj mogućnosti da to učine. Sporno je pitanje je li za njihova neizravna djela (radnje) i propuste neophodna i njihova krivnja. Naime, mnogi autori smatraju da se *in concreto* mora raditi o "krivnji" (engl. *fault*) ili "nepažnji" (engl. *neglect*) krcatelja.¹⁴ Oni, naime, povezuju čl. 4, st. 2 i Konvencije o teretnici s tzv. "shipper's exemption clause" iz čl. 4, st. 3, prema kojemu krcatelj ne odgovara za gubitak ili oštećenje koje brodar ili brod pretrpe iz bilo kojeg uzroka bez djelovanja krivnje ili nemarnosti krcatelja, njegovih agenata ili službenika. Ako se ova odredba promotri sa strane njezina pozitivna

10 Vidi Ivo Grabovac : *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku*, Split, 1996, str. 78, Branko Jakaša : *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga - Ugovori o iskoristavanju brodova, sv. 2*, Čakovec, 1983, str. 78. Napominjemo da PZ u čl. 568 propisuje da brodar nije odgovoran za štetu na teretu ako je krcatelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna. Okolnost da je krcatelj znajući naveo krivu deklaraciju pada na brodaru, pa je u pitanju odgovornost na temelju dokazane krivnje. Ova je odredba recipirana iz čl. 3, st. 5 *Konvencije o teretnici*, prema kojoj se smatra da je krcatelj u času ukrcaja zajamčio brodaru točnost oznake, broja, količine i težine, kako ih je saopćio, pa je dužan brodaru nadoknaditi svu štetu koja nastane ili proizađe iz netočnosti tih podataka (detaljnije o tome Dragan Bolanča : *Odgovornost naručitelja (krcatelja) prema brodaru kod prijevoza stvari morem*, "Pomorski zbornik", Rijeka, knjiga 31, 1993, str. 131. Ističemo da je brodar u povoljnijoj situaciji ako se pozove na krivu deklaraciju u okviru instituta izuzetih slučajeva, jer tada dokazuje samo uzročnu vezu između štete i krive deklaracije, ali ne mora dokazivati i krivnju krcatelja.

11 Grabovac, o. c., str. 78. I u ovoj se situaciji brodar može pozvati i na čl. 569 PZ, koji predviđa objektivnu odgovornost krcatelja za davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu, jer on odgovara bez obzira na svoju krivnju (nije relevantno jesu li netočni podaci dani svjesno ili nesvjesno). Međutim, krcatelj uvijek može dokazati da je brodar upotrebom dužne pažnje mogao ustanoviti stvarno stanje tereta i poduzeti odgovarajuće mjere sigurnosti radi izbjegavanja štete (vidi Bolanča, o. c., str. 132). Dakle, i po čl. 565, st. 1, toč 3 i po čl. 569 PZ, brodar se ne smatra odgovornim za davanje netočnih podataka o teretu, već krcatelj mora dokazivati njegovu eventualnu krivnju.

12 Vidi čl. 565, st. 1 toč. 7 i 8 PZ.

13 Jakaša, o. c., str. 78.

14 Tako William Tetley : *Marine Cargo Claims*, Toronto, 1978, str. 215, Gilmore Grant - Charles Black : *The Law of Admiralty*, New York, 1975, str. 166, Edward F. Stevens : *Shipping Practice*, London, 1963, str. 35.

sadržaja, onda se mora zaključiti da ako postoji krivnja ili nemarnost krcatelja..., on odgovara za štete koje odatle potječu ili proizlaze.¹⁵ Smatramo da su u ovom slučaju opravdana ona mišljenja koja ne zahtijevaju krivnju navedenih osoba, jer su zakonski i konvencijski tekst vrlo jasni. U njima se govori o radnjama (djelima) ili propustima krcatelja i drugih osoba, a ne o njihovoj "fault" ili "neglect".¹⁶

Unatoč takvim djelima ili propustima tih osoba, učinjenih s krivnjom ili bez nje, brodar je obavezan uporabiti dužnu pažnju da do štete ne dođe, odnosno da se njezine štetne posljedice umanje, jer i kod ovoga izuzetog slučaja brodareva protustranka ima pravo dokazivati njegovu krivnju ili krivnju osoba kojima se on služi.¹⁷ Inače, u čl. 3, st. 2 *Konvencije o teretnici* navodi se da će brodar "uredno i pažljivo" (engl. *properly and carefully*) krcati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu koja se prevozi, starati se za nju kao i vršiti njezin iskrcaj. Stoga su česta mišljenja, da brodar mora, ukoliko se poziva na radnje i propuste krcatelja kao eskulpacijski razlog, prethodno dokazati da je uredno i pažljivo poduzeo sve potrebne mjere u vezi s teretom u smislu čl. 3, st. 2 *Konvencije o teretnici*.¹⁸ Takva mišljenja ne smatramo točnima, jer bitno odstupaju od prirode instituta izuzetih slučajeva po kojoj krivnju brodara (tj. nepostupanje po čl. 3, st. 2) mora dokazati brodarev sukontrahtent. Brodareva je općenita obveza u cjelokupnom sadržaju prestacije prijevoza tereta da u razumnim granicama sve učini kako bi očuvao teret. Što se tiče granica do kojih brodar mora ulagati dužnu pažnju, može se zaključiti da bi brodareva odgovornost bila opravdana jedino u slučaju da se brodaru odnosno njegovim ljudima može prigovoriti zla namjera ili krajnja nepažnja.¹⁹

15 Carver - Colinvaux : *Carriage by Sea*, sv. I, London, 1963, str. 240, Guy Fraikin: *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Paris, 1957, str. 226.

16 Jakaša, o. c., str. 78.

17 *Ibidem*, str. 78-79, Ivo Grabovac : *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995, str. 114. "Brodar ne odgovara za štete koje su posljedica radnji ili propusta krcatelja ili drugih osoba ovlaštenih da raspolažu teretom, odnosno osoba kojima se oni u svom poslovanju služe. Prema tome, tužitelj kao otpremnik robe i njegov špediter kao krcatelj, bili su dužni voditi računa na koji se način i kako odnosna roba može otpremiti bez opasnosti za robu i bez opasnosti da li će roba tako ukrcana moći biti iskrcana na odredištu" - presuda Višeg privrednog suda Hrvatske od 18. 11. 1964. god. (vidi "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", Zagreb, br. 29, 1966, str. 43).

18 F. J. J. Cadwallader : *Care cargo under the Hague Rules*, "Rivista del Diritto della Navigazione", Milano, br. 1-2, 1967, str. 23, Keskin Yildirim : *La responsabilité de l'armateur et du transporteur maritime*, Lausanne, 1961, str. 112, Schoenbaum, o. c., str. 356.

19 Npr. kada krcatelj samovoljno na brodu stavlja u pogon razne brodske naprave i zbog toga teret pretrpi štetu, brodar neće biti odgovoran bez obzira na eventualnu činjenicu da je tu štetu mogao spriječiti kontroliranjem njegova djelovanja, jer je krcatelj morao biti svjestan da ne smije samovoljno stavljati u pogon brodske uređaje. Ali ako član posade gleda da krcatelj rukuje brodskim napravama, a ne upozori ga na štetnost njegova djelovanja, onda će brodar biti kriv (tako Jakaša, o. c., str. 79).

Za radnje ili propuste krcatelja brodar će biti oslobođen samo dotle dok nastupa u svojstvu krcatelja (dok ne preda teret brodaru i dok brodar ne izda teretnicu). Nakon izdavanja teretnice brodar odgovara za djela krcatelja na temelju općih načela o odgovornosti za djela trećih osoba.²⁰ Prema osobama ovlaštenim da raspolažu teretom, brodar će uvijek biti oslobođen odgovornosti za štetu prouzročenu njihovim djelovanjem ili propustom i pod pretpostavkom da je šteta nastala u vrijeme kada te osobe još nisu bile ovlaštene za raspolaganje teretom. Konačno, naš PZ spominje da brodar ne odgovara ni za djela osoba s kojima se krcatelj odnosno ovlaštenici na raspolaganje s teretom u svom poslovanju služe. To su najčešće osobe koje u ime krcatelja ili primatelja krcaju odnosno iskrcavaju teret. Za njihov rad odgovornost preuzima onaj u čije ime rade.²¹ Za djelovanje tih osoba izvan okvira njihove funkcije brodar će ipak odgovarati, i to prema općim načelima.

3. USPOREDNA LEGISLATIVA I JUDIKATURA

Velika Britanija donijela je svoj Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act - COGSA*) 1924. godine, koji je u osnovi identičan s *Konvencijom o teretnici*. U Sjedinjenim Američkim Državama još je uvijek na snazi neizmijenjeni *Carriage of Goods by Sea Act* iz 1936. Oba zakona sadrže "*act or omission...*" kao izuzeti slučaj, a pretpostavka neodgovornosti brodarima može se oboriti dokazom suprotne strane o "*carrier negligence*".²²

Uređujući pomorskopravnu materiju, Njemačka je 1937. novelirala 4. knjigu, 4. dio svojega Trgovačkog zakona (*Handelsgesetzbuch*) iz 1896. godine i prihvatila *Konvenciju o teretu*. U njemačkom se pravu brodar može ekskulpirati ako je šteta mogla biti prouzročena zbog "ponašanja ili nepažnje krcatelja ili vlasnika robe, njegova agenta ili predstavnika" (čl. 608, st. 1 toč. 5) pod uvjetom da se ne dokaže da je šteta prouzročena zbog neke okolnosti za koju brodar odgovara (čl. 608, st. 2 i st. 3).²³

20 *Ibidem*, str. 79.

21 Ako slaganje tereta obavlja sam krcatelj putem slugača koje je angažirao, onda brodar neće biti odgovoran, osim ako nije u pitanju sigurnost slaganja (Plinio Manca : *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, sv. II, Milano, 1961).

22 U sporu "Empire Distributors v. U. S. Lines" 1986, sud je utvrdio da brodar nije odgovoran za propust krcatelja koji zbog neplaćanja veće vozarine nije zatražio uskladištenje tereta vina u hladnjake, pa se teret tokom puta pokvario zbog visoke temperature zraka (Pierre Bonassies : *Chronique de jurisprudence maritime américain (1985-1991)*, 2. Dio, "Droit maritime français", Paris, br. 459, 1987, str. 721).

23 Nikolaus Schon : *L'exonération de responsabilité du transporteur maritime au cas d'établissement d'un connaissance irrégulier*, "Droit maritime français", Paris, br. 237, 1968, str. 563-564.

Francuski Zakon o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima iz 1966. godine, dopušta egzoneraciju brodarka ako šteta potječe od "krcateljevih pogrešaka posebno u pakiranju, opremanju ili označavanju robe" (čl. 27, st. 1 g). Ipak, krcatelj može dokazati da se radi o krivnji brodarka ili komercijalnoj krivnji njegovih namještenika (čl. 27, st. 2).²⁴

Belgijski zakonodavac ozakonio je *Konvenciju o teretnici* unoseći je u svoj Trgovački zakon iz 1928. godine (knjiga II, poglavlje II), a posebno je zanimljivo da je to jedini kontinentalni zakon koji je doslovno preuzeo konvencijski tekst uvrstivši u jedan članak (čl. 91) Trgovačkog zakona čitavu konvenciju. "Act or omission." iz čl. 91, st. 4 toč. 2 ima uobičajeno djelovanje izuzetog slučaja.²⁵

Prema ruskom Zakonu o trgovačkoj plovidbi iz 1968. godine na brodaru je *onus probandi* da nije kriv za štetu na teretu, a kao jedan od oslobađajućih razloga predviđena su i "djela ili propusti pošiljatelja ili primatelja" (čl. 160, st. 1, toč. 7).²⁶

Talijanski Zakon o plovidbi (*Codice della Navigazione*) iz 1942. godine, regulira institut izuzetih slučajeva u čl. 422, st. 2. Iz te je odredbe vidljivo da krcatelj mora dokazati krivnju brodarka ako je šteta prouzročena zbog "djela ili propusta krcatelja ili njegovih ljudi", dakle situacija je ista kao i u našem pravu.²⁷

4. ZAKLJUČAK

Radnje ili propusti krcatelja kao izuzeti slučaj, dosljedno su preuzeti iz čl. 4, st. 2 i *Konvencije o teretnici* u većini analizirane legislative. Uočljivo je da je naš zakonodavac u čl. 565, st. 1, toč. 3 *Pomorskog zakonika* proširio konvencijsku formulaciju, ali samo u svrhu bolje

²⁴ Rene Rodière (*Traité general de droit maritime, Affrètements et transports*, sv. II, Paris, 1968, str. 282) smatra da se u čl. 27, st. 1 g francuskog zakona, radi o jednoj generalnoj formulaciji ("krcateljevih grešaka") s nekim primjerima ("posebno u."), koja obuhvaća sve moguće situacije krcateljeve krivnje za štetu. "Na temelju iznesenoga sud je zaključio da je šteta prouzročena slabim stanjem i nedovoljnim učvršćivanjem strojeva za pranje u kontejneru, dakle propustom krcatelja" - presuda Apelacijskog suda u Rouenu od 4. 6. 1971. god. (vidi "Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", Zagreb, br. 42, 1969, str. 58).

²⁵ Robert De Smet : *Droit maritime et droit fluvial belges*, sv. I, Bruxelles, 1971, str. 482.

²⁶ Napominjemo da je Rusija preuzela bivši istoimeni sovjetski pomorski zakon iz 1968. Rezolucijom vrhovnog savjeta Ruske federacije od 12. 12. 1991. po kojoj svi zakoni bivšeg SSSR-a koji nisu u suprotnosti s Ustavom Rusije, važe i na području Rusije - tako Francesco Berlingieri : *The Liability of the Owner for Loss or Damage to the Goods*, "Diritto marittimo", Genova, br. IV, 1992, str. 1128.

²⁷ Vidi Fausto Nunziata : *Osservazioni in tema di consegna e di riconsegna nel trasporto marittimo*, "Rivista del Diritto della Navigazione", Milano, br. 1, 1966, str. 134.

jasnoće. Judikatura nam ukazuje da je ovaj izuzeti slučaj po svojoj prirodi, jednostavan i u praksi lako razumljiv.²⁸

²⁸ Detaljnije Dragan Bolanča : *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Split, 1996, str. 93-97.

Summary

ACT OR OMISSION OF THE SHIPPER AS EXCEPTED PERIL IN THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Following the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, 1924 and Protocol of Signature of that Convention, the Croatian Maritime Code accepts the institute of 16 groups of excepted perils, the well known risks of marine adventure, for which the carrier is presumed not to be liable and in these cases he would be responsible for damage on the basis of proved fault. In this paper the author analyses the legal effects of "act or omission of the shipper", one of the "excepted perils" cited in mentioned convention. He compares the convention's text, Croatian Maritime Code and various international legislations.