

# ZAKONODAVNE I TEORIJSKE OSNOVE TUMAČENJA POJMA POMORSKE NEZGODE KAO "IZNIMNOG SLUČAJA" U POMORSKOM PRIJEVOZU STVARI

Ivo Grabovac,  
redoviti profesor Pravnog  
fakulteta u Splitu

UDK 347.799.2:347.795.3  
pregledni članak  
primljeno (received): 2.03.1992.

*U radu se raspravlja o pomorskoj nezgodi koja se općenito pod nazivom "pogibelji mora" tretira kao jedan od najospornijih slučajeva u sklopu instituta "iznimnih (izuzetih) slučajeva". Uspoređuju se u raznim pravnim sustavima terminološke razlike u zakonodavstvu. Osobiti je naglasak na teorijsku analizu pravnog učinka pomorske nezgode ili pogibelji mora, pa se prikazuju stajališta iz mnogobrojne domaće i inozemne literature. U zaključku pisac ističe da se pomorska nezgoda, kao inherentna pomorskoj plovidbi, osobitost morske stihije, može prihvatiti kao ekscepcija ako je izvanredna i neodoljiva pogibelj mora koja ugrožava brod i teret.*

## UVOD

Prema našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi<sup>1</sup> (u daljem tekstu Plovidbeni zakon) brodar za oštećenje, manjak ili gubitak tereta tereta odgovara na osnovi pretpostavljene krivnje. Poznatim institutom "iznimnih slučajeva"

<sup>1</sup> Zakonom o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni (Narodne novine RH, br.53/1991), Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ, br.22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989 i 29/1990), među ostalim, preuzet je i primjenjuje se u Republici Hrvatskoj kao republički zakon.

("izuzetih slučajeva", engl."excepted perils"), a u skladu s Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924 - Haška pravila (sa Zaključnim protokolom te konvencije), ako brodar dokaže uzročnu vezu između taksativno nabrojenog slučaja i štete, teret dokazivanja o krivnji brodarka prebacuje se na korisnika prijevoza (načelo dokazane krivnje), što je za brodarka nesumnjivo povlaštena okolnost.

Jedan od "iznimnih slučajeva" (Plovidbeni zakon ih nabroja u čl.556.) je i p o m o r s k a n e z g o d a u Haškim pravilima (engl. "Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters", fran. "Des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigable").

U ovom radu usporedno zakonski i teorijski analiziramo upravo kontroverzno pravno djelovanje pomorske nezgode u prijevozu stvari morem.

## **PRIKLADNI IZBOR NAZIVA - USPOREDNA ANALIZA ZAKONODAVNIH RJEŠENJA**

"Pomorska nezgoda" kao iznimni slučaj čini se da je pravno najsporniji od svih taksativno spomenutih. Nejasnoće nastupaju već u tumačenju same izvorne sintagme (engl. "perils, dangers and accidents of the sea...") u Haškim pravilima, koja je anglosaksonskog porijekla. Nameće se dilema u upotrebi riječi "peril" i "danger", što bi bili sinonimi za opasnost ili pogibelj (s tim da je hrvatskom jeziku primjereniji izraz "pogibelj"). Iz literature se može saznati da se u engleskoj pravnoj praksi prije koristio izraz "dangers of the sea" ili (a to znači u istom smislu) "perils of the sea", ali je u povodu jedne sudske presude<sup>2</sup> formulacija proširena sa suvremeno izvornom sintagmom (iz Haških pravila) "perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters", što bi u prijevodu značilo "opasnosti pogibelji ili nezgoda mora ili drugih plovnih voda". Znači li to da bi u sklopu jednog taksativnog slučaja "excepted perils" ("iznimnih slučajeva") bilo razlike u tumačenju i pravnom dosegu "danger" i "peril" s jedne strane (s pretpostavkom da se radi o sinonimnim izrazima) i "accident of the sea" (nezgode mora) s druge strane? S obzirom na anglosaksonski sustav nabrojanja u sklopu instituta "excepted perils" iz Haških pravila, gdje je očividno da je svako slovo jedan poseban izdvojen slučaj, svaki sa svojim

2 Carver - Colinvaux, Carriage by Sea, I, London 1963, str.134 (par.157).

jednakim ili vrlo sličnim konkretnim pravnim osobinama i djelovanjima (osim omnibus klauzule), možemo sa sigurnošću tvrditi da se ovakva proširena formulacija odnosi na slučaj s jednakim određenim pravnim učincima, zaokruženog identičnog pravnog dometa i tumačenja. Smatramo da bi čak i pokušaj definiranja raznih izraza, s pronalaženjem eventualnih razlika u pravnom učinku, mogao dovesti do nepotrebnih zabuna u tumačenju. Šira formulacija, po načelu *abundantia non nocet*, mogla bi imati (opravdani) cilj da pridonese jasnijoj i potpunijoj interpretaciji pravnog značenja svih mogućih posljedica raznorodnih i prirodnih pogibelji mora i u vezi s morem, što katkada nužno dovodi do pomorskih nezgoda s odgovarajućim pravnim posljedicama, a u slučaju koji analiziramo do oštećenja ili gubitka tereta u prijevozu.

Države koje doslovno prihvaćaju Haška pravila, preuzimaju spomenutu sintagmu. Drugim državama, makar i bile države ugovornice Konvencije o teretnici, mora se dopustiti da tu sofisticiranu formulaciju prilagode domaćem zakonodavstvu, uporabljajući riječi primjerenije njihovu pravnom sustavu. Tako su Talijani u svom *Codice della navigazione* (čl.422), smatramo potpuno opravdano, uprotrijebili (jednostavnije) izraze "fortuna o pericoli di mare", a to znači nevrijeme, oluju i sl. ili pogibelji mora. (Tako su izbjegli sinonimnu kombinaciju, jer su mogli u doslovnom reproduciranju Haških pravila koristiti npr. i riječ "rischio"). Mi smo u našem Plovidbenom zakonu (čl.556. toč.2) jednostavno prihvatili naziv *p o m o r s k e n e z g o d e* što je, po našem mišljenju, logično i dobro rješenje. I prof. Jakaša, uspoređujući formulaciju raznih izraza u Haškim pravilima i našem Plovidbenom zakonu, ističe da "različito nabranje nema nikakav sadržajni efekt, jer su to u stvari sinonimi jednog te istog pojma - pomorske nezgode", te također smatra da je "naš Zakon dobro učinio što nije tekstualno reproducirao konvenciju"<sup>3</sup>. Jedino bi moglo biti zanimljivo što je naš Plovidbeni zakon pod toč.2, zajedno pored pomorske nezgode, nabrojio i višu silu, ratne događaje, međunarodne zločine na moru, nemire i pobune, a svi ti događaji i nezgode ipak su različitog ishodišta. Možda bi se moglo tvrditi da sve te nabrojene "iznimne (izuzete) slučajeve" veže događaj *više sile*, ali upravo pomorska nezgoda, kao što ćemo imati prilike konstantirati, ne mora imati osobine više sile da bi djelovala kao ekscepcija. Uostalom i pojam više sile ima različito tumačenje u pravnim sustavima, u

---

3 Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova*, 2.sv., Čakovec 1983, str.71.

usporednom pravu (v. npr. talijansko ili francusko pravo<sup>4</sup>), te je naš Plovidbeni zakon, koristeći se pojmom više sile, zapravo želio uklopiti u svoj sadržaj izraz "Act of God" angloameričke provenijencije iz Haških pravila, pored toga što se pod pojmom opće formulacije više sile pokrivaju svi oni slučajevi koji nisu izričekom spomenuti u sklopu instituta "iznimnih slučajeva".

Francuzi u svom Zakonu o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966, u čl.27. preuzimaju ustanovu "cas exceptés", ali među nabrojenim slučajevima (od a) do i), ne spominju uopće (u francuskom izvorniku) "des périls, dangers ou accidents de mer ou d'autres eaux navigable", kao što ispuštaju još neke slučajeve iz Haških pravila, ali imaju jednu opću sintagmu pod d), "činjenice koje proizlaze iz događaja koji se ne mogu pripisati prijevozniku" (fran. "Des faits constituant un événement non imputable au transporteur"). Takav izričaj može poslužiti ako je u pitanju pomorska nezgoda.<sup>5</sup>

Zakon o trgovačkoj mornarici SSSR-a, 1968. u osnovi prihvaća institut "iznimnih slučajeva", te doslovno spominje "pogibelji i nezgode mora ili drugih plovnih voda" (čl.160.t.2), što odgovara formulaciji Haških pravila, ali bez sinonimskih izričaja "opasnosti i pogibelji"...(što smatramo da je nepotrebni pleonazam u pravnim sustavima izvan angloameričkog kruga). Istu formulaciju kao i spomenuti zakon bivšeg SSSR-a, ima i poljski Pomorski zakonik iz 1961, u čl.156. st.2. toč.3, osim što se zamjećuje da je u Zakonu SSSR-a između riječi "pogibelji" i "nezgoda" veznik "i", a u Poljskom zakonu "ili" (barem tako proizlazi iz prijevoda na engleskom odnosno francuskom jeziku)<sup>6</sup>, što mislimo da nema nikakvo praktično značenje u tumačenju smisla tih odredaba.

Bugarski Zakon o pomorskoj plovidbi, 1970. nakon riječi "événements" (nezgode) ubacuje i izraz "fortuits"<sup>7</sup>, što bi se moglo tumačiti kao pokušaj

- 4 Npr. bivši francuski Zakon od 2.04.1936. o prijevozu robe morem (kojim se prihvaćaju načela Haških pravila) oslobađao je prijevoznika od odgovornosti ako dokaže oštećenje zbog činjenice slučaja ili više sile ("un fait constituant un cas fortuit ou force majeure" - čl.4-3). Znači spominju se slučaj i viša sila kao identični pojmovi.
- 5 Kao što smo istakli, Zakon iz 1936. još je lapidarniji - prijevoznik za svoje oslobodenje mora dokazati "slučaj ili višu silu".
- 6 Code maritime polonais (Loi du 1er décembre 1961), uvod René Rodière, Paris 1970. The Merchant Shipping code of the USSR (1968), prijevod i redakcija W.E.Butler i J.B. Quigley, London 1970.
- 7 Code de navigation maritime bulgare (Loi du 24 juin 1970), francuski prijevod, uvod René Rodière, Paris 1973.

zakonodavca da naglasi da su te nezgode slučajne ili rezultat više sile (ako se polazi od stajališta, kao npr. u Francuskoj, da nema razlikovanja između "cas fortuit" i "force majeure"<sup>8</sup>). Inače, samo se po sebi razumije da nezgoda ne smije biti skrivljena od brodarar (ako bismo riječ "fortuit" shvatili kao pravni pojam slučaja), jer se na nju brodarar neće moći pozvati poradi oslobodenja od odgovornosti.

Čl.1063.st.1. turskog Trgovačkog zakona ističe da prijevoznik ne odgovara za štetu koja je posljedica rizika ili događaja plovidbe na moru ili drugim plovnim vodama, što u osnovi odgovara čl.4 c) Haških pravila. Pod "drugim plovnim vodama" podrazumijevaju se sve vode u koje brodovi mogu uploviti, čak i onda ako su te vode podložne režimu riječne plovidbe, i to pod uvjetom da brod odgovara definiciji iz čl.1 d) Haških pravila.<sup>9</sup>

## STAJALIŠTA U LITERATURI - TEORIJSKE RASPRAVE O PRAKTIČNOM DOSEGU POJMA "PERILS OF THE SEA"

Još je Antonio *Brunetti*<sup>10</sup> istakao da su izričaji "fortuna di mare" (nezgode mora) sinonimi za "perils, dangers and accidents of the sea" iz Haških pravila, jer se sve svodi na nezgode (nedaće, nesreće) plovidbe (vjetar, nevrijeme, magla, hridi, sante leda, pješčani sprudovi, fiksne i promjenjive zapreke itd.). Naravno, potrebno je da su takvi događaji izravno uzrokovali štetu, doveli do neizbježnosti oštećenja tereta. Ipak, svi slučajevi nezgoda ne smatraju se "nezgodama mora" na koje bi se brodarar mogao pozvati u cilju oslobodenja od odgovornosti. Potrebna je izvanredna pogibelj, a to znači, ako je i predvidiva, mora biti barem apsolutno neizbježiva (nije se mogla izbjeći). Stoga, ako je brod doživio katastrofu uslijed brodoloma, moguće je da je događaj nastao krivnjom brodarar ili njegovih službenika. Međutim, pojava iznenadne oluje, koja je npr. otrgla

- 8 V. René Rodière-Georges Ripert, Précis de droit maritime, Paris 1967, str.283 (No 367). Usp. René Rodière, Traité général de droit maritime, Affrètements et transports, tome II, Les contrats de transport de marchandises, Paris 1968, str.271 (No 630). Tako je u sudskoj praksi Libanona, v. Claude Chaiban, Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises, Paris 1965, str.190.
- 9 V. Yildirim Keskin, La responsabilité de l'armateur et du transporteur maritime, Etude de droit turc, Lausanne 1961, str.108.
- 10 Antonio Brunetti, Diritto marittimo privato italiano, vol. terzo, Le obbligazioni, parte prima, Dei trasporti marittimi, Torino 1935, str.339-340.

pokrivače grotala, u pravilu se uklapa u koncept opisane pogibelji, uz uvjet da se radi o višoj sili (pisac, kako se čini, upotrebljuje taj izraz u širem značenju) koja nadmašuje sve ljudske mogućnosti opreza i zaštite.

Pogibelji i nezgode mora čine klasične "iznimne opasnosti" koje oslobađaju prijevoznika od odgovornosti. Teško je, gotovo nemoguće, a priori reći koje su to nezgode. Sve ovisi o činjeničnom stanju te se utvrđuje od slučaja do slučaja. Sudska praksa bogata je precedentima koji možda otkrivaju i stanovitu pretjeranu strogost u prihvatu ovog iznimnog slučaja. Stoga značajnu važnost u dokazivanju nezgode ili pogibelji mora u talijanskom pravu ima izvještaj o pomorskoj nezgodi koji podnosi zapovjednik broda na osnovi čl.304, a koji je ovjeren u smislu čl.584. Plovidbenog zakonika.<sup>11</sup>

Pogibelj može proizvesti učinke izravno bez uplitanja drugih konkurirajućih čimbenika, kao u slučaju kad je roba oštećena morskim vodom koja zbog neke napukline ulazi u skladište u kojem se roba prevozi. U nekim situacijama upliče se, međutim, neki čimbenik koji se umeće između iznimne opasnosti i štete, kao što se zbiva kada nastupi oštećenje tijekom iskrcaja i ukrcaja tereta poradi rasterećenja nasukanog broda kako bi se odsukao. Ako se međudogađaj ne može imputirati prijevozniku, zapovjedniku ili posadi, brodar ne odgovara; u suprotnom će slučaju odgovarati. Svakako, neizbježivi događaj mora imati osobine izvanrednosti i takve siline koja se ne može ukloniti ljudskom brižljivošću i razumnošću. Ako nema ni jednog elementa slučaja ili neočekivane (iznenadne) nezgode ili nesreće, ne primjenjuje se iznimka o pogibeljima mora, pa oštećenje proizlazi od redovitih i predvidivih događaja na putovanju.<sup>12</sup>

*Ripert* ističe da se mora raditi o iznimnom slučaju koji proizlazi iz njegove naravi. U trenutku kada je utvrđen uzrok takve štete, a nije razlog u nesposobnosti broda za plovidbu, nema ni krivnje prijevoznika. Imajući na umu stari Zakon iz 1936. godine pisac naglašava da je u francuskom pravu prijevoznik dužan dokazati činjenicu da je takav događaj viša sila.<sup>13</sup> U praksi i nema velike razlike u tekstovima (usp. s Zakonom iz 1966). Ako, zapravo, pogibelj mora samostalno postojati, skoro uvijek ima osobine više sile.<sup>14</sup>

11 Plinio Manca, Studi di diritto della navigazione, vol.II, Milano 1961, str.176-177.

12 Plinio Manca, Comento alle convenzioni internazionali marittime, vol. secondo, Milano 1975, str. 251-253.

13 Georges Ripert, Droit maritime, II tome, Paris 1952, str.703 (No 1812-4).

*De Smet* u sklopu belgijskog prava tumači riječi "périls, dangers ou accidents..." kao neotklonjive događaje, bilo zbog njihovih osobina ili zbog nepredvidivosti, a koji presretnu brod u plovidbi na moru. Taj pojam ima različiti smisao od "fortune de mer" u pomorskom osiguranju. Ti bi se događaji mogli uklopiti u slučajeve više sile, ali je izraz "viša sila" uklonjen iz čl.91. Trgovačkog zakona Belgije.<sup>15</sup> Naime, čl.91. gotovo u cijelosti reproducira tekst Haških pravila, pa je uveden pojam "Acte de Dieu" kao prijevod engleskog pojma "Act of God", koji se ne može izjednačiti s kontinentalnim značenjem više sile.<sup>16</sup> Iz brojnih primjera sudske prakse proizlazi da takvi događaji moraju biti neotklonjivi (neodoljivi), te u uzročnoj vezi sa štetom, ali ne moraju biti nepredvidivi.<sup>17</sup> "Pogibelji mora" moraju biti inherentni svakom pomorskom prijevozu, te su rezultat plovidbenih nezgoda koje nisu nužno nepredvidive ali su, želi li se brodar osloboditi odgovornosti, takve naravi da je prijevoznik bio u nemogućnosti sačuvati robu koju prevozi od štetnih posljedica ovog događaja.<sup>18</sup> Pozivajući se i na jurisprudenciju pisac zaključuje da se "perils..." itd. ne izjednačuju s višom silom. Ipak, prijevoznik se neće uspjeti osloniti na ovaj razlog svoje eksculpacije ako samo dokaže da je brod naišao na nevrijeme koje je (često) tek normalna pojava kao i lijepo vrijeme.<sup>19</sup>

Izraz "perils of the sea" (pogibelji mora) upravo pokriva, kaže *Carver*, dužu izvornu sintagmu "dangers and accidents of the sea, rivers and navigation of whatsoever nature and kind" (opasnosti i nezgode mora, rijeka i plovidbe bilo kakve naravi i vrste) ili formulaciju u Carriage of Goods by Sea Actu, 1924, 1971 (čl. IV 2c) "perils, dangers and accidents of the sea and other navigable

---

14 Usp. Ripert, supra nota 13.

15 Haška pravila (Konvencija o teretnici 1924) recipirana su u Belgiji Zakonom od 20.11.1928. Ta su pravila uključena u Zakon od 28.11.1928, a postala su čl.91, poglavlje II, knjiga II. belgijskog Trgovačkog zakona.

16 Robert De Smet, *Droit maritime et droit fluvial belges*, tome 1, Bruxelles 1971, str.486 (No 389).

17 U mjesecu studenome može se očekivati burno more, ali kada se takvo nevrijeme ostvari tijekom putovanja, ova okolnost može pri svemu tome ipak tvoriti element nezgode mora ako se vodilo računa o pravilima (uspješne) stručne navigacije (jedna presuda Bruxelleskog suda 1959, v. De Smet, op.cit., str.484 (No 388).

18 Kasacioni sud Belgije 1956, De Smet, op. cit., str.485 (No 388).

19 De Smet, supra nota 18.

waters". Radi se zapravo o skupini nezgoda mora koje je teško definirati. Oslanjajući se na mnoge sudske presude, Carver izvlači određene osobine ovog eksculpacijskog razloga. "Pogibelj mora" označava neočekivani događaj, osobito ovisan o plovidbi na moru, iako ti događaji ne nastaju uvijek samo u plovidbi. Nastaju kao posljedica osobitih fizičkih uvjeta pod kojima se odvija plovidba na moru. Riječ je o pogibeljima mora, a ne o pogibeljima samog putovanja. Dvojbeno je da li su pokrivenе štete na teretu nastale kao posljedica pogibelji ili događaja u stroju ili u pogonu (npr. eksplozija kotla, prsnuće brodskih ventila). Ističe se da ekscepcija "perils of the sea" djelomice pokriva područje Acts of God (uglavnom više sile).<sup>20</sup> Međutim, pogibelji mora ograničavaju se samo na određene slučajeve prirodnih događaja, a katkada obuhvaćaju i štete posljedice od ljudskih djela ili propusta. Pisac naglašava da za priznanje ekscepcije "pogibelji mora" valja ustanoviti ishodište pogibelji, zatim element slučajnosti, te druge događaje koji bi u konkurenciji s pogibeljima mora mogli pridonijeti šteti. Glede fizičkog ishodišta te ekscepcije zahtijeva se da se radi o prirodnom događaju svojstvenom elementu mora, ovisnom o moru ili plovidbi. "Djelovanjem samog mora nastaje oštećenje na teretu, bez obzira da li izravno (more je prodrlo u brod) ili neizravno (valjanje broda, nasukanje i sl.), s posljedicama da se teret oštetiо pomicanjem ili na drugi način. I vjetar može biti jedno od ishodišta obuhvaćeno pogibeljima. U tu skupinu spadaju i hridi, pličine, te druge prirodne zapreke u moru, ali i ledene sante koje plivaju morem, sa štetnim posljedicama koje brod pretrpi zbog tih prepreka. Ovom slučaju ne pripadaju pogibelji koje nisu svojstvene, prirodne moru (npr. štete na teretu od glodavaca). Nisu pokrivenе ni štete piratskih djela, iako su se nekada i ti čini smatrali "dangers of the sea". Ovamo ne spadaju ni štete posljedice na brodu i teretu nastale od zadržavanja ili zaustavljanja broda.

Kao slijedeći uvjet, Carver traži da oštećenja budu slučajna (loss must be accidental), a to znači bez krivnje. Moraju biti izvanredne naravi ili proizlaziti iz neizbježnog događaja ili neodoljive snage kojoj se ne može suprostaviti naporima ljudske vještine i razuma. Oštećenja trebaju biti izvanredna, ali se u

20 Act of God (engl.), doslovno "Božje djelo", izraz je engleskog prava za događaj koji bi se u ostalim pravima (i u našem) mogao svrstati pod pojam viša sila ili pod pojam slučaja. Događaj koji se nije mogao predvidjeti ili spriječiti, nije pod utjecajem ljudske moći niti je kontroliran ljudskim radom, ne može se nikakvom razumnom pomnjom izbjeći ni spriječiti, npr. neotklonjivi prirodni događaj (grom, pomorska nepogoda, potres itd.). Koristi se u sklopu odgovornosti u prijevozu i kod osiguranja. Inače, u teoriji i sudskoj praksi pojam nije strogo definiran (v. Ivo Grabovac, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split 1991, str.7). Usp. Scrutton, On Charterparties and Bills of Lading, London 1964, str.266.



engleskom pravu ta izvanrednost ne shvaća u smislu neuobičajenosti. Valovito (burno) more, što je osobitost pogibelji mora, uobičajen je događaj na putovanjima. Međutim, oštećenja koja proizlaze iz uzburkanosti mora odnosno valova, bez obzira da li udaraju o brod ili ga nanose na hridi (stijenje), uklapaju se u ekscipiju ako nije bilo propusta dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu. U svakom slučaju, ako postoji krivnja brodarka (npr. u sudaru), nema pozivanja na konkretni "excepted perils".

Carver se poziva i na pravilo neposrednosti uzroka (proximity rule), ali raspravlja i o situaciji kada su događajima svojstvenim pogibeljima mora pridonijeli i drugi uzroci. Tipičan primjer jest slučaj oštećenja tereta od morske vode koja je ušla kroz pukotinu koju su izazvali štakori na brodu. Važan je stvarni uzrok - *causa causans* - a nije toliko bitna dosljedna primjena načela *causa proxima*. Brodarka će se osloboditi odgovornosti kada je neposredni uzrok oštećenja bio neki "excepted perils", mada su šteti mogli pridonijeti i drugi događaji koji inače ne spadaju u kategoriju iznimnih (izuzetih) slučajeva. U tom se smislu primjenjuje pravilo o najbližem uzroku.<sup>21</sup>

*Scrutton* ističe da izraz "perils of the sea" (i u dužoj verziji), bez obzira je li u policama osiguranja,<sup>22</sup> u charter parties ili u teretnicama, uključuje svaku štetu na prevezenoj robi uzrokovanu morskom vodom, olujom, sudarom, nasukavanjem ili drugim pogibeljima svojstvenim moru ili brodu na moru, ako se oštećenje nije moglo predvidjeti i spriječiti od strane brodarka odnosno njegovih namještenika, kao nužni ili vjerojatni događaj u pothvatu. Ako se radi o slučajnom ulasku mora u brod, što je uzrokovalo štetu, a to se nije očekivalo u redovitom tijeku zbivanja, postoji prima facie dokaz (oboriva predmnijeva) o oštećenju zbog pogibelji mora. Šteta koja nije nastala zbog prodora mora u brod, nego zbog djelovanja s ciljem da se spriječi takav ulazak morske vode, priznat će se također kao posljedica perils of the sea. Korisnik prijevoza uvijek ima pravo dokazivati krivnju (nemarnost) brodarka koja bi ga lišila prava pozivati se na ekscipiju. Oštećenja uključuju sve prirodne i nužne posljedice "pogibelji mora". To znači da se u sklopu ovog "iznimnog slučaja" ne prihvaćaju posljedice koje, niti nužno niti neposredno, ne proizlaze iz događaja pogibelji mora, kao npr. kvar robe zbog zakašnjenja uzrokovanog pogibeljima mora.<sup>23</sup>

21 Carver - Colinvaux, op. cit., str. 134-143 (par.157-166).

22 Za osiguranje v. Drago Pavić, Osigurani rizici prema "Institute time clauses - hulls", Osiguranje i privreda, Zagreb, br.8-9, 1991, str.36.

Tetley ističe da se brodar najčešće poziva na "perils of the sea", koji su - iz izreke jedne presude - "prijevoznikov najbolji, mada najmanje pouzdan pomagač".<sup>24</sup> Je li, konkretno, olujno nevrijeme "pogibelj mora" ovisi o zemljopisnom području, o dobi godine i intenzitetu oluje. Pisac apostrofira različita stroža i blaža stajališta u sudskoj praksi raznih država (npr. sudovi SAD stroži su od sudova Engleske, a najblaži su izgleda kanadski sudovi). Pokušava na osnovama praktičnih iskustava definirati "perils of the sea" kao veliku, tešku nesreću (izvanrednu, katastrofalnu nezgodu) koja se nije mogla očekivati u području plovidbe u određenom vremenskom razdoblju i protiv koje se nije razumno moglo zaštititi.<sup>25</sup> Prijevoznik mora najprije dokazati uzrok oštećenja, tj. ulazak morske vode u brod, što znači da je konkretna pogibelj uzrokovala oštećenje; mora isto tako dokazati da je postupao s dužnom pažnjom da osposobi brod za plovidbu prije i na početku putovanja.<sup>26</sup> Korisnik prijevoza, u pokušaju da se suprostavi tvrdnji o dokazima brodarka o postojanju "pogibelji mora", mogao bi, na primjer, podastrijeti službeno meteorološko izvješće ili meteorološko izvješće drugih brodova ili nalaze vještaka o slabijem intenzitetu vjetra i sl. (usp. slučajeve sudske prakse).<sup>27</sup> Da li su neke situacije pogibelj mora, činjenično je pitanje (v. sudsku praksu).<sup>28</sup> Pisac se bavi veličinom i osobitostima broda s obzirom na sposobnosti za plovidbu, te slučajevima kada brod nije izbjegavao susret s pogibeljnim situacijama.<sup>29</sup>

"Périls de mer" označuje sve rizike koje nameće pomorska plovidba, vjetar, nevrijeme, sprudovi, magla, hridi, podrtine brodova itd. Međutim, svi spomenuti slučajevi, kaže *Keskin*, neće ipso facto predstavljati "pogibelji mora". Potrebno je da su ti događaji nesavladivi, ali se ne traži nepredvidivost. Dapače, "périls

---

23 Scrutton, op. cit., str.224-225.

24 William Tetley, *Marine Cargo Claims*, second edition, Toronto 1978, str.195.

25 Tetley, op. cit., str.196.

26 Tetley, op. cit., str.197-198.

27 Tetley, op. cit., str.198.

28 Tetley, op. cit., str.198-202.

29 Tetley, op. cit., str.205-206.

de mer" u mnogo su slučajeva baš predvidivi, pa se stoga moraju izbjegavati pravovremenim mjerama. Ako pogibelj mora dostigne takav stupanj da se ne može izbjeći, postoje uvjeti za oslobodenje prijevoznika od odgovornosti. To će npr. biti slučaj nagle plime koja je inače predvidiva, ali ponekad se ne može svladati. Kada nema krivnje broдача, a imanentna je plovidbi, pogibelj (peril) je osnova za oslobodenje broдача od odgovornosti. Prijevoznika tereti dokaz da je pogibelj predstavljala zapreku svojom snagom i silinom, a koja je bila nesavladiva u ispunjavanju njegovih obveza. Ako se pogibelj pojavi tijekom nerazborite (neopravdane) devijacije (skretanja broда s plovidbenog puta), broдар se ne može se pozivati na ekskulpaciju.<sup>30</sup>

*Chaiban* podržava elastičnije stajalište koje odstupa od krutog poimanja više sile (uz naglasak izjednačavanja pojmova slučaja i više sile u sudskoj praksi Libanona i Francuske), na osnovi kojeg nije odlučujuće da li je događaj bio predvidiv, pod uvjetom da je neotklonjiv, te da broдар nije nerazumno postupao odnosno da nije propustio dužnju pomnju.<sup>31</sup>

Zanimljivu analizu dala je Hassania *Cherkaoui*, profesor prava na Sveučilištu u Casablanci. Na brojnim primjerima iz sudske prakse francuskih, engleskih, američkih i marokanskih sudova nastojala je i pravno-teorijski objasniti pojam pogibelji mora. Zalaže se za koncepciju o stvarnoj predvidivosti, a protiv apstraktnog shvaćanja tog pojma. Analizira osobine nesavladivosti uzroka oštećenja u odnosu na broд i teret. Za teret posebice naglašava kako prijevoznik prethodno ne smije propustiti svoju obvezu da uredno ukrca i složi teret. Na kraju ističe da nije pouzdano služiti se samo pojmom više sile u sklopu tumačenja pogibelji mora, jer je i sam pojam više sile dvojbен, a elementi (posebice nepredvidivost) nisu konzistentni ambijentu u kojem se odvija plovidba.<sup>32</sup>

Čl.4.t.2c Carriage of Goods by Sea Acta Sjedinjenih Američkih država (1936) propisuje da prijevoznik neće odgovarati za štetu zbog pogibelji mora (perils of the sea). *Gilmore and Black* definiraju izraz kao "slučajni čin" (fortuitous action)

30 Keskin, op. cit., str.108-109.

31 Chaiban, op. cit., str.192, 195-196.

32 Hassania Cherkaoui, Le péril de mer, notion maritime de la force majeure (Etude comparative des jurisprudences de droit écrit et de la Common Law), Le droit maritime français, 504, 1991, str. 211-227.

morske stihije takve snage koja se nije mogla razumno očekivati te koja nadvladava otpornost dobro građenog i opremljenog broda, tj. broda koji je sposoban za plovidbu (u smislu "sea-worthiness"-a). Pretpostavlja se da je brod bio nesposoban za plovidbu ako je npr. more ulazilo u skladište (kada se mora uvijek odgovarati za takvu nesposobnost ukoliko nije bilo propusta dužne pažnje pri osposobljavanju), ili je nastupila pojava "znojenja" (sweat).<sup>33</sup> Pretpostavka se uvijek može pobijati tvrdnjom i dokazom da je uzrok oštećenja bio "peril of the sea", događaj neuobičajene snage.<sup>34</sup>

*Jakaša* smatra da je naš Plovidbeni zakon dobro postupio što nije tekstualno reproducirao Haška pravila, nego se koristi samo riječima "pomorska nezgoda". Pomorska nezgoda ne mora uvijek imati osobine više sile. Pretpostavlja se da je šteta nastala nautičkom djelatnošću osobe brodske posade, za koju brodar inače ne odgovara, ako dokaže uzročnu vezu između štete i pomorske nezgode. Pod pomorskom nezgodom podrazumijevamo samo one štete koje su nastale iz specifičnih plovidbenih rizika. Ovamo prvenstveno spadaju štete uzrokovane djelovanjem valova, zatim vjetrova, oluje, magle, grebena itd. Isključeni su, naprotiv, svi "oni događaji koji se dogode za vrijeme putovanja, a nisu posljedica specifičnih pomorskih rizika, premda su eventualno povezani sa samom plovidbom. Ovamo npr. spadaju štete od miševa, zagrijavanja tereta itd. Međutim, ako je šteta zagrijavanja nastala radi toga što se teret nije mogao provjetravati zbog vremenskih nepogoda, radit će se o pomorskoj nezgodi". Za pojam pomorske nezgode ne mora brod biti u plovidbi. Premda za pojam pomorske nezgode nije bitno da se radi o višoj sili, ipak je potrebno da brodar dokaže da se radilo o izvanrednom događaju, naravno, ako prema naravi događaja nije očito da je riječ o pomorskoj nezgodi (npr. nasukanje). Međutim, ako se npr. radi o npr. šteti koja je nastala prodorom morske vode u brod, brodar na osnovi ove činjenice mora dokazati i to da je prodor nastupio jednim izvanrednim događajem, jer se "samo izvanredni događaji mogu obuhvatiti pojmom nezgode, a prodor vode je mogao nastati i iz nekih drugih razloga"<sup>35</sup>

---

33 Poblje "Sweat Clause", Grabovac, op. cit., str.215-216.

34 Grant Gilmore - Charles L. Black, *The Law of Admiralty*, New York 1975, str.162-163.

35 Jakaša, op. cit., str.70-72.

## ZAKLJUČNE OCJENE

*Pomorska nezgoda* (nezgoda mora, pogibelji mora, "perils of the sea", "perils, dangers and accidents of the sea...") mora biti *i n h e r e n t n a*, čvrsto ovisna, prirodna, svojstvena, pekulijarna, prirodna pomorskoj plovidbi, a o s o b i t o s t je morske stihije. Pogibelj koja nije imanentna plovidbi, nije svojom osobitošću vezana uz more, ne spada u ekscepciju. Na primjer, neće se pomorskom nezgodom smatrati štete od glodavaca ili žohara, štete od zapaljenja ili znojenja tereta (tomu nije prethodilo nevrijeme koje bi moglo biti kvalificirano kao "pogibelj mora", a spriječilo je provjetranje skladišta), od mirisa drugog tereta itd.

Ako nezgoda pogodi brod, i zbog nje brod pretrpi štetu (npr. u nevremenu), a bio je *sposoban za plovidbu* (što dokazuje brodar), znači da se nije mogao othrvati pogibeljima morske stihije sa štetnim posljedicama za teret, to je pouzdan dokaz da imamo posla s pomorskom nezgodom kao jednim od iznimnih slučajeva. Brodar bi morao dokazati uzročnu vezu između pomorske nezgode koja udovoljava uvjetima za "excepted perils" (npr. oluja je bila takve snage da se brod nije mogao oduprijeti štetnim posljedicama) i nastale štete (npr. morska voda je prodrla u brod i oštetila teret). Međutim, u tom lancu uzroka šteta ne bi smjelo biti *krivnje* brodar, koju bi dokazivao korisnik prijevoza. Naravno, ako se neki događaj uklapa u slučajeve za koje inače ne odgovara brodar, irelevantno je da li su se ostvarili uvjeti pomorske nezgode. Pri tom se misli osobito na nautičke greške ili propuste osoba čijim uslugama se brodar u svom poslovanju služi. Uz pojam pomorske nezgode vezuju se elementi *n e p r e d v i d i v o s t i* i *n e o t k l o n j i v o s t i* (nesavladivosti, neodoljivosti), odnosno *i z v a n r e d n o s t i*.

Nepredvidivost ipak nije uvijek *condicio sine qua non* za postojanje ekscepcije "pogibelji mora" (pomorske nezgode). Naime, predvidivost u apsolutnom, apstraktnom smislu uvijek postoji (npr. u zimskom razdoblju u nekom morskim područjima mogla bi se predvidjeti i najveća nevremena, a ipak brodovi kreću na putovanje); međutim, to još ne znači da će takva predvidivost anulirati mogućnost poziva na pomorsku nezgodu. Prijevoznik je, može biti, svjestan pogibelji od eventualno nepovoljnih atmosferskih prilika na koje će naići tijekom putovanja (s obzirom na godišnje doba općenito je predvidiva moguća snaga vjetera); ali, isto tako nije uvijek u stanju, - imajući na umu i kratkoročnu vjerodostojnost vremenskih prognoza, - predvidjeti posljedice što će ih nevrijeme imati na teret koji se prevozi. Valja stoga voditi računa o svim kombinacijama uzroka koji su omeli izvršenje prestacije, ne samo o snazi vjetera, nego i o brzinama promjena njegovih pravaca, a posebice o stanju mora, visini

valova, te o veličini štete koju je pretrpio brod sposoban za plovidbu. Znači ipak da događaj mora biti neotklonjiv, nesavladiv, neodoljiv u okolnostima slučaja, rezultat iznimnih, izvanrednih atmosferskih uvjeta, odnosno snažnih, silovitih i neizbježivih učinaka tih uvjeta što utječe na izvršenje prestacije. Te izvanredne okolnosti morske stihije, u svom elementu prirodne silovitosti i snage, u sklopu svih relevantnih uzroka i događaja, kada nema krivnje brodarka, ugrozile su sigurnost broda, izazivajući materijalna oštećenja broda, ulazak mora u brod i sl., ali su isto tako izravno pridonijele oštećenju ili gubitku tereta. Izvanrednosti nema ako šteta proizlazi iz redovitih, očekivanih događaja na putovanju (npr. nasukanje, zapravo nasijedanje u lukama s pojavom plime i oseke). Pomorska se nezgoda stoga može prihvatiti isključivo kao *i z v a n r e d n a i n e o d o l j i v a* pogibelj mora koja ugrožava i brod i teret, a nikako kao obična nezgoda.

## Summary

### LEGISLATIVE AND THEORETICAL PRINCIPLES IN INTERPRETING ACCIDENTS OF THE SEA AS "EXCEPTED PERILS" IN THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

*This paper deals with accidents of the sea, generally termed "perils of the sea" and considered to be among the most controversial cases within the framework of the institute of "excepted perils". A comparison is made between different legislative terminologies in various legal systems. A special emphasis is put on theoretical analysis of legal effects of accidents or perils of the sea, and some points of view are presented as expressed in numerous works in domestic and foreign literature. In conclusion, the author points out that accidents of the sea, since they are peculiar to the sea and its elemental violence and therefore inherent in maritime navigation, can be accepted as exceptions if they represent extraordinary and insurmountable perils of the sea endangering vessels and their cargoes.*