

# SPAŠAVANJE LJUDI I IMOVINE NA MORU I DEVIJACIJA KAO »IZUZETI SLUČAJEVI« U PRIJEVOZU STVARI MOREM

Dragan Bolanča,  
znanstveni asistent  
Pravnog fakulteta u Splitu

UDK 347.799.2  
stručni rad  
Primljeno (received):  
travanj 1991.

*Sukladno s Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924 — Haška pravila (i Zaključnim protokolom te Konvencije), naš zakonodavac je inartikulirao u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi institut od 17 grupiranih »izuzetih slučajeva« (»excepted perils«), 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.*

*Od 9 taksativno nabrojenih zakonskih slučajeva, autor izdvaja i analizira dva i to spašavanje ljudi i imovine na moru, te devijaciju, uspoređujući zakonska rješenja sa međunarodnim unifikacijskim instrumentima (Haška i Hamburška pravila — ova druga još nisu stupila na snagu), uz osvrt na neke primjere strane legislacije.*

## 1. UVOD

U prijevozu stvari morem brodar odgovara temeljem pretpostavljene (presumirane) krivnje za oštećenje, manjak ili gubitak stvari i za zakašnjenje u predaji stvari, jer mu pozitivni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (»Službeni list SFRJ«, br. 22/77, 13/82, 30/85 i 80/89 — u daljem tekstu Plovidbeni zakon) nameće dužnost postupanja s »pažnjom urednog broдача« (čl. 553).<sup>1</sup> Tom istom pažnjom, koju mora dokazati, brodar je dužan osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti

---

<sup>1</sup> Zakonski izraz »pažnja urednog broдача« bazira se na pojmu »dužna pažnja« (engl. due diligence, fran. diligence raisonnable) iz Međunarodne konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici (Haška pravila) donesenoj u Bruxellesu 1924. god. (vidi čl. 3 st. 1, čl. 4 st. 1 i čl. 4 st. 2 p). »Due diligence« je opći pojam angloameričkog prava i znači dužnost pažnje, koja se može očekivati od razborite osobe, jer razumna i pažljiva osoba to redovito čini — vidi Grabovac: Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split 1991, str. 45. Iako ga spominju, Haška pravila ne opisuju taj pojam, a ni sudska praksa nije bila sklona da ga tumači, dok se u teoriji ističe, da obveza postupanja due diligence odgovara pravilu common

potrebnim zalihama i pripremiti tako, da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju u kojem ga je primio na prijevoz (čl. 458 st. 1) Pomorski brodar ne odgovara za tzv. nautičke greške (radnje ili propusti u plovidbi i rukovanju brodom), te za štete od požara, kada je u pitanju samo djelovanje zapovjednika broda, članova posade i drugih osoba koje rade za njega u okviru obavljanja svojih dužnosti (čl. 554 st. 2 i čl. 555).

Brodarova pozicija je znatno olakšana i tzv. institutom »izuzetih slučajeva« (zovu se i »iznimne opasnosti« ili »iznimni slučajevi«, engl. *excepted perils*, franc. *cas exceptés*, tal. *pericoli eccettuati*), koji za njega predstavlja povlaštenu mogućnost oslobađanja od odgovornosti u taksativno nabrojanim situacijama.<sup>2</sup>

Brodaru 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 brodara (da nije postupao s pažnjom urednog brodara) ili komercijalnu krivnju osoba, kojima se brodar 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.<sup>3</sup>

U ovom radu analiziramo pojam i pravni doseg izuzetih slučajeva iz čl. 556 st. 1, t. 6 (spašavanje ili pokušaji spašavanja ljudi i imovine na moru) i t. 7 (skretanje broda u slučajevima iz t. 6 ili zbog drugih opravdanih razloga) Plovidbenog zakona.

---

law-a o dužnoj brižljivosti (engl. *duty of care*), te da se smatra da je jednaka razumnoj pažnji uzimajući u obzir poznate ili očekivane okolnosti, kao i prirodu putovanja i tereta koji se prevozi — detaljnije Carver-Colinvaux: *Carriage by Sea*, sv. I, London 1963, str. 218 i Scrutton: *On Charterparties and Bills of Lading*, London 1964, str. 412. U jugoslavenskom pravu mjerilo dužne pažnje jest objektivni kriterij jednog srednje sposobnog brodara — tako Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, Split 1989, str. 12 i 15, te Jakaša: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, 3. knjiga, sv. II, Čakovec 1983, str. 36—42.

<sup>2</sup> Po uzoru na Haška pravila, koja uglavnom navodi iste uzroke šteta u čl. 4 st. 2 a)—q), Plovidbeni zakon nabroja u čl. 556 st. 1 te »izuzete slučajeve«: 1. skrivene mane broda ili njegove nesposobnosti za plovidbu, ako je brodar na vrijeme pažnjom urednog brodara nastojao osposobiti brod za plovidbu, 2. viša sila, pomorske nezgode, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune, 3. sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih organa, 4. radnje i propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom ili osoba koje za njih rade, 5. obustava rada odnosno štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koje druge smetnje, koje potpuno ili djelomično sprečavaju rad, 6. spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru, 7. skretanje broda (devijacija) u slučajevima spašavanja ili pokušaja spašavanja ili zbog drugih opravdanih razloga, 8. prirodni gubitak u masi ili obujmu tereta, te oštećenje ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta i 9. nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu.

<sup>3</sup> Vidi čl. 556 st. 2 Plovidbenog zakona, čime je naš zakonodavac inartikulirao Zaključni protokol Konvencije o teretnici, u kojem se između ostalog, daje državama potpisnicama pravo precizirati u svojim zakonskim odredbama da u slučajevima predviđenim u čl. 4 st. 2 c)—p) imalac prava može dokazivati osobnu krivnju brodara ili komercijalnu krivnju njegovih ljudi. Inače, Jugoslavija je ratificirala Haška pravila i Protokol o potpisivanju 29. listopada 1958. god.

## 2. SPAŠAVANJE ILI POKUŠAJI SPAŠAVANJA LJUDI I IMOVINE NA MORU

Odredba čl. 556 st. 1, t. 6 Plovidbenog zakona temelji se na odredbi čl. 4 st. 2 l) Haških pravila, u kojoj se navodi da ni vozar ni brod nisu odgovorni za... koje nastane ili proizađe iz »saving or attempting to save life or property at sea«.<sup>4</sup>

Spašavanje bismo najšire mogli definirati kao akciju poduzetu u cilju otklanjanja opasnosti, koja prijeti osobama i stvarima na moru, a temeljno obilježje spašavanja kao stvarne akcije i kao pravnog instituta je opasnost za objekt spašavanja, koja mora biti ozbiljna, neposredna i stvarna.<sup>5</sup>

Potpuno je jasno da se pod spašavanjem podrazumijeva i pomaganje (pružanje pomoći), budući se ova dva pojma u svojim pravnim posljedicama potpuno izjednačuju. Razlika između spašavanja i pomaganja najčešće se temelji na pitanju da li i sam spašavani brod (uz »pomoć« spasioca) poduzima kakve akcije radi otklanjanja opasnosti za vlastitu imovinu i ljude, ili je njegova sudbina potpuno prepuštena i ovisna o intervenciji spasioca.

Plovidbeni zakon govori o spašavanju ili pokušaju spašavanja ljudi i imovine na moru.

U pomorskoj plovidbi je od davnine usvojen običaj, koji je do danas i pravna obveza, da se obvezno spašavaju ljudski životi na moru, jer je to imperativno nametnuto zapovjednicima brodova u međunarodnim i nacionalnim okvirima.<sup>6</sup> Nasuprot tome, ne postoji dužnost spašavanja imovine, ali je uvriježena svijest o potrebi takvog spašavanja, pa pod spašavanjem imovine na moru Plovidbeni zakon ne podrazumijeva samo spašavanje, koje je obvezatno prema našim internim propisima.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Konvencija o prijevozu robe morem iz 1978. god. (Hamburška pravila) više ne poznaje institut »izuzetih opasnosti«, ali aplikabilnost tog instituta je moguća odredbom čl. 5 st. 6, jer brodar neće biti odgovoran za štetu koja nastane »zbog mjera poduzetih za spašavanje života ili razboritih mjera za spašavanje imovine na moru« (vidi bilješku br. 18).

<sup>5</sup> Stanković: Spašavanje u plovidbenom pravu Jugoslavije, Rijeka 1976, str. 75. Plovidbeni zakon ne daje definiciju pojma spašavanja (vidi čl. 767).

<sup>6</sup> Usporedi čl. 8, st. 1 Međunarodne konvencije o unifikaciji nekih pravila o sudaru brodova (Bruxelles, 1910), i čl. 11, st. 1 Međunarodne konvencije o unifikaciji nekih pravila o spašavanju i pružanju pomoći na moru (Bruxelles, 1910.) sa čl. 145, st. 1 i čl. 147, st. 1 Plovidbenog zakona.

<sup>7</sup> U našem pravu zapovjedniku broda se nameće dužnost spašavanja jugoslavenske imovine (čl. 148 st. 1 Plovidbenog zakona). Jakaša smatra da je propis čl. 556, st. 1, t. 6 odraz Haških pravila, koja su donesena u vrijeme kada dužnost spašavanja imovine nije uopće bila diskutirana, niti predviđena u bilo kojem internom zakonodavstvu, te da su redaktorj Konvencije o teretnici stali na stajalište opravdane ekskulpacije brodar pri spašavanju imovine, jer se radi, ako ne o pravnoj, a ono o moralnoj obvezi svakog pomorca (Jakaša, o. c., str. 83 i Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb 1979, str. 255). Suprotnog je mišljenja Grabovac, po kojemu su Haška pravila imala u vidu kao excepted peril samo spašavanje života, iako formulacija u tekstu (life or property) i nedostatak bilo kakvog specijalnog komentara o ovom problemu, otežava definitivno rješenje spornog pitanja (Pravni problemi devijacije kod ugovora o pomorskom prijevozu, Zbornik radova, knjiga 2, Split 1964, str. 143—144. U istom smislu Stanković, o. c., str. 56—57.

Spašavanje kao razlog koji brodar oslobađa odgovornosti za štetu postoji samo dok se pružene usluge mogu stvarno ubrojiti u spašavanje, naimedok za spašavani brod postoji neposredno prijeteca opasnost. Poslije tog trenutka, između spašavatelja i spašavanog broda nastupa potpuno lukrativni moment. Brodar će, prema pravilnom tumačenju razloga, koji ga oslobađaju odgovornosti za štete na teretu nastale povodom spašavanja imovine, biti oslobođen odgovornosti samo u granicama nužnog spašavanja. Izvan ovih granica će nastupiti odgovornost brodaraprema općim načelima, premda se usluga koju pruža brod još može ubrojiti u djelatnost spašavanja.<sup>8</sup>

I samom pojmu spašavanja s tog stajališta, mora se dati značenje uže no što ga taj pojam inače ima. Oslobođanje odgovornosti brodaraprema ovlašteniku tereta doći će do izražaja samo u onim slučajevima, kada je pružena pomoć brodu koji se stvarno nalazi u neposredno prijetecoj opasnosti.<sup>9</sup>

Plovidbeni zakon predviđa mogućnost brodarove dužnosti naknade štete, koja se teretu dogodi u povodu spašavanja odnosno štete koja može nastati direktno u samim operacijama spašavanja, pri čemu se mora dokazati krivnja brodaraili osoba, za koje je on odgovoran bez obzira da li je u pitanju dobrovoljno ili obvezatno spašavanje.<sup>10</sup>

Brodar će biti osobno odgovoran ako je šteta nastupila zbog takvih njegovih dispozicija, odnosno naređenja koja su morala dovesti do oštećenja tereta. Ako brodar osobno upravlja operacijom spašavanja, bit će dužan nadoknaditi štetu uzrokovanu njegovom krajnjom nepažnjom ili namjerom (obična nepažnja neće biti dovoljan razlog za stvaranje obveze za naknadu štete, jer su okolnosti spašavanja zaista više nego iznimne, a brodaru spašavanje nije profesionalna djelatnost).<sup>11</sup> Međutim, brodar može biti kriv za

<sup>8</sup> Tako Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 3. knjiga, sv. II, Čakovec 1983, str. 84. Npr. ako je pružena pomoć brodu koji se nalazio u nevolji na otvorenom moru, pa isti treba biti dotegljen u jednu luku kako bi bio doveden u stanje izvan opasnosti, nesumnjivo je da tegljenje pod ovim uvjetima spada u spašavanje. Između broda u opasnosti i broda koji pruža pomoć slobodno je ugovoriti bilo koju luku u koju će brod u opasnosti biti dotegljen. Međutim, za ovlaštenika tereta ovaj sporazum nije mjerodavan, jer on ima pravo zahtijevati, da brod u opasnosti bude dotegljen u najbližu sigurnu luku. Prema tome, za svu onu relaciju tegljenja, koja prelazi najbližu sigurnu luku, brodar snosi punu odgovornost.

<sup>9</sup> Ibidem, str. 85. Npr. svako pružanje pomoći brodu na otvorenom moru bit će opravdano, jer se brod u pogibelji zaista nalazi u neposrednoj prijetecoj opasnosti, ali to neće svaki put biti slučaj kod nasukanih brodova. Nasukani se brod ne nalazi redovito u neposrednoj prijetecoj opasnosti, osim ako ne postoje izvanredne okolnosti. Stoga odsukivanje takvog broda neće spadati u pojam spašavanja u citiranom smislu.

<sup>10</sup> Manca ističe da čl. 4, st. 2 1) Haških pravila obuhvaća obvezno i dobrovoljno spašavanje ljudskih života i imovine (Commento alle convenzioni internazionali marittime, vol. II, Milano 1975, str. 259), premda spašavanje i pokušaji spašavanja nisu precizno distingvirani u čl. 422, st. 2 talijanskog Zakonika o plovidbi, niti je označeno da li obuhvaća samo obvezno spašavanje, ili i dobrovoljno (Studi di diritto della navigazione, vol. II, Milano 1961, str. 184).

<sup>11</sup> Jakaša: Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb 1979, str. 336.

štetu i kada ne upravlja spašavanjem pa i kada se ne nalazi na brodu, ako je naredio takvo spašavanje, za koje je, na temelju konkretnih okolnosti, vrlo vjerojatno da mora dovesti do oštećenja tereta.

Što se tiče zapovjednika broda, kod njega moramo lučiti spašavanje imovine od spašavanja ljudskih života. U pogledu ljudskih života, ni jedan pokušaj spašavanja ne može kao takav biti pripisan zapovjednikovoj krivnji i to bez obzira na bilo kakvu opasnost, pod kojom je spašavanje pokušano odnosno obavljeno, osim ako mu se može prigovoriti dolus ili culpa lata (ova ista načela vrijede i za brodaru ako je on zapovjednik broda).

Zapovjednikovo djelovanje kod spašavanja imovine sadrži elemente i nautičke i komercijalne djelatnosti. Sama operacija spašavanja kao takva spada bez dvojbe u nautičku djelatnost, budući da je posrijedi djelatnost isključivo maritimne prirode. Načelna odluka zapovjednika o spašavanju imovine mora se ubrojiti u njegove komercijalne funkcije, jer je glavni razlog takve odluke komercijalne prirode (eventualna mogućnost dobivanja nagrade za spašavanje).<sup>12</sup>

Kao načelno pravilo u praksi se može zauzeti stajalište, da je šteta nastala komercijalnom krivnjom zapovjednika, ako je bilo notorno da će teret sigurno ili vrlo vjerojatno pretrpiti štetu, bez obzira kako pažljivo i stručno spašavanje bude izvedeno. Postojat će krivnja i kada spašavanje prema propisima i pomoračkom umijeću nije opravdano, odnosno potrebno. Krivnja se u ovim slučajevima sastoji u okolnosti da je spašavatelj nepotrebno izložio teret riziku.<sup>13</sup>

U tim slučajevima brodar će biti odgovoran za nadoknadu štete bez obzira na činjenicu, da li se zapovjedniku može u samim operacijama spašavanja prigovoriti krivnja, jer je on kriv i samim tim što je odlučio da se pod takvim uvjetima poduzme spašavanje. Jedino u slučaju da je šteta na teretu nastala neovisno o operaciji spašavanja, a zbog uzroka radi kojih brodar ne odgovara, brodar ne bi bio dužan nadoknaditi štetu.

Premda operacije spašavanja kao takve spadaju u zapovjednikovu nautičku djelatnost, ipak treba napomenuti, da se ovo odnosi samo na one operacije koje se direktno tiču samog spašavanja, jer ostale, premda eventualno služe istoj svrsi, treba prosuđivati na temelju općih načela o brodarovoj odgovornosti.<sup>14</sup>

Što se tiče komparativnog prava, talijanski Codice della navigazione iz 1942. god. u čl. 422 st. 2 nabrajajući »pericoli eccettuati«, spominje između ostalih i »... atti o tentavi di assistenza o salvagio...«, izričito ističući da

<sup>12</sup> Vidi Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 3. knjiga, sv. II, Čakovec 1983, str. 85—86.

<sup>13</sup> Detaljnije Grabovac: Analiza klauzula u tereticama jugoslavenskih brodara, Beograd 1970, str. 62—63.

<sup>14</sup> Jakaša, o.c., str. 86. Npr. zapovjednik, da bi na brodu stvorio mjesta za smještaj spašenog tereta, naredi preslaganje tereta, koji se nalazi na brodu. Ako ovo preslaganje bude nestručno izvršeno i teret pretrpi štetu, brodar će biti odgovoran, jer se radi o komercijalnoj djelatnosti posade.

presumpcija neodgovornosti može biti oborena dokazom krivnje broдача ili komercijalne krivnje njegovih ljudi (... da colpa del vettore o colpa commerciale dei propositi o dipendenti del vettore medesimo). Sovjetski Zakon o trgovačkoj plovidbi iz 1968. god. u čl. 160 st. 1 t. 3, u okviru dulje liste ekskulpacionih razloga, koje broдар može upotrijebiti, navodi »saving human lives, vessels or goods«. <sup>15</sup> Carriage by Sea Act (COGSA) Ujedinjenog Kraljevstva 1924. god. i Carriage by Sea Act Sjedinjenih Američkih Država 1936. god. (U.S. COGSA), sadrže identičnu odredbu iz čl. 4 st. 2 l) Haških pravila. U engleskoj doktrini, tumačenjem upotrebljenih izraza, smatra se da Haška pravila nisu izmijenila pravilo common law-a iz precedenta »The Glendaroch« (1894), po kojem broдарев dokaz o postojanju izuzetog slučaja prisiljava vlasnika tereta, koji želi oboriti ovu tvrdnju, da bi dokazao broдарovu krivnju (engl. negligence) ili nesposobnost broда za plovidbu (engl. unseaworthiness). <sup>16</sup> U američkom pravu zauzima se sljedeće stajalište: kada broдар dokaže da postoji izuzeti slučaj, koji ga ne bi oslobodio odgovornosti ako bi bio kriv, dokaz broдареве krivnje snosi korisnik prijevoza. <sup>17</sup>

### 3. SKRETANJE BRODA U SLUČAJEVIMA SPAŠAVANJA ILI POKUŠAJA SPAŠAVANJA LJUDI I IMOVINE NA MORU, ILI ZBOG DRUGIH OPRAVDANIH RAZLOGA

Navedeni izuzeti slučaj iz čl. 556 st. 1 t. 7 Plovidbenog zakona, preuzet je iz čl. 4 st. 4 Haških pravila (»any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom«). <sup>18</sup>

<sup>15</sup> Prema odredbi čl. 160 st. 1 sovjetskog zakona, broдар će biti odgovoran... »unless he proves that loss, shortage or injury occurred other than through his fault...«. Dakle, onus probandi je na broдарu, koji mora dokazati pomanjkanje svoje krivnje, pri čemu nije ograničen samo na one razloge taksativno nabrojane u tom članu — vidi detaljnije Bulter-Quigley: The Merchant Shipping Code of the USSR (1968), Baltimore-London 1970, str. 16—17.

<sup>16</sup> Tako Carver, o.c., str. 226—227 i Scrutton, o.c., str. 424. Autori kritiziraju stajalište suca Wrighta u sporu Gosse Millard v. Canadian Mercantile Marine, (1927) iz kojeg proizlazi da se teret dokaza, koji se zahtijeva od broдача na temelju čl. 4 st. 2 q) Haških pravila (omnibus klauzula), zahtijeva i za ostale excepted perils. Njegovu nepravilnost potkrepljuju mišljenjem istog suca kao članom Kuće lordova u sporu Constantine SS Co. v. Imperial Smelting Corporation (1942), gdje je isti istaknuo dužnost vlasnika tereta, da dokazuje broдаревu krivnju, ako se broдар pozvao na izuzeti slučaj.

<sup>17</sup> Gilmore-Black: The Law of Admiralty, second edition, New York 1975, str. 184 — slučaj Lekas and Drivas Inc. v. Goulandris (1962).

<sup>18</sup> Hamburška pravila ne spominju klasičnu devijaciju, pa će ostali slučajevi skretanja izvan mogućih situacija spašavanja (vidi bilješku br. 4), biti podvrgnuti općim normama o odgovornosti broдача za robu. Hamburška pravila i dalje zadržavaju načelo pretpostavljene krivnje broдача, jer on neće biti odgovoran ako dokaže »... da je poduzeo sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica« (engl. all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences) čl. 5, st. 1. Broдар

Osnovna dužnost broдача sastoji se u prevoženju tereta do određene luke u ugovorenom, odnosno uobičajenom vremenu, bez skretanja zbog događaja, koji služe isključivo njegovim interesima. Brodar mora postupati s dužnom diligencijom za svo vrijeme prevoženja tereta, jer je odgovoran za uredan i pažljiv prijevoz tereta (engl. »properly and carefully«) — čl. 3 st. 2 Haških pravila. Putovanje treba biti izvršeno bez nepotrebnog zakašnjavanja ili skretanja s plovidbenog pravca tj. devijacije (engl. deviation, fran. derolement, tal. deviazione). Ako je pravac putovanja ugovoren, »brodar je dužan obaviti putovanje ugovorenim putom« (čl. 523 st. 1 Plovidbenog zakona), ali ako put nije ugovoren, »brodar je dužan obaviti putovanje uobičajenim putom« (čl. 523 st. 2).

Uobičajeni pomorski put služi kao jedan od elemenata za određivanje trajanja putovanja, obično je i najkraći, ali to nipošto uvijek ne mora i biti. Najkraći put nije općenito najbolji niti najbrži, već onaj navigacionom praksom zacrtan kao najprikladniji i najsigurniji. Put ustanovljen običajem implicitni je dio ugovornog odnosa, osim ako izričitim sporazumom stranke nisu fiksirale drukčiji slijed obavljanja prijevoznog zadatka (expressum facit cessare tacitum). Uobičajen put nije samo onaj, koji je prokušán u dugotrajnoj i stalnoj praksi, već takvim može biti proglašen i onaj iz tek stvorenog običaja, jer u ovom problemu težište leži na razumnosti djelovanja, a razuman može biti i onaj put, koji do tada zbog nepoznavanja faktičkih okolnosti nije bio korišten.<sup>19</sup>

Dakle, o pojmu devijacije možemo govoriti samo ako brod u plovidbi skrene s uobičajenog puta ili onog, koji mu je indiciran u ugovoru, a da pri tome ne izgubi iz vida mjesto odredišta, odnosno krajnji cilj putovanja.

Fundamentalni problem pojave devijacije, o kojoj ovise značajne pravne posljedice, temelji se na činjenici opunomoćenog ili neopunomoćenog korištenja ovog instituta.

Revijacija zbog spašavanja ili pokušaja spašavanja ljudi i imovine na moru — Plovidbeni zakon od svih mogućih slučajeva skretanja expressis verbis navodi samo skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja osoba, odnosno imovine na moru. Unatoč tome i kod ovih razloga skretanja može se dokazivati brođareva krivnja odnosno krivnja njegovih ljudi, pa se i u pogledu opunomoćenosti skretanja mogu navesti svi oni elementi kao i za krivnju kod spašavanja (vidi supra 2).

---

mora dokazati da nije kriv tj. da su on i osobe kojima se služi u svom poslovanju poduzeli sve mjere, koje su se razborito mogle zahtijevati, radi izbjegavanja skretanja i njegovih posljedica. Time se, u korelaciji sa Haškim pravilima, u režimu odgovornosti brođara nije ništa bitno promijenilo, osim promjene tereta dokaza, jer sada brodar mora odmah dokazivati da nije kriv — pobjliže Lukšić: Odgovornost brođara prema Konvenciji o prijevozu robe morem, »Privreda i pravo« br. 12/1978, str. 66 i Grabovac: Osnova odgovornosti brođara u Konvenciji o prijevozu robe morem 1978, Pomorski zbornik, knjiga 17, Rijeka 1979, str. 232—234.

<sup>19</sup> Tako Grabovac: Pravni problemi devijacije kod ugovora o pomorskom prijevozu, Zbornik radova, knjiga 2, Split 1964, str. 140. Također vidi Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 3. knjiga, sv. I, Zagreb 1980, str. 257 i Badovinac: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brođova, Zagreb 1961, str. 91.

I ovdje se pojavljuje problem, koji potječe iz činjenice da Haška pravila oslobađaju brođara od odgovornosti izrazom, koji dovodi do kontroverznih tumačenja: da li je devijacija opravdana samo kod spašavanja života, ili i spašavanje imovine tvori razlog oslobođenja? Po jednom mišljenju<sup>20</sup> spašavanje imovine u svrhu postizavanja ekonomske koristi neće oslobađati brođara od odgovornosti štetnih posljedica devijacije, pri čemu se ne misli a priori uopće isključiti mogućnost da bi i eventualno spašavanje imovine u nekim situacijama moglo sadržavati sve one elemente koji opravdavaju nepohodnost i razumnost takve akcije, a osobito ako komercijalna strana nije bila spiritus moves djelovanja. Po drugom mišljenju<sup>21</sup> samim gramatičkim tumačenjem Haških pravila (any deviation... or property at sea...) eksplicitno je da se brođar može ekskulpirati i u slučaju devijacije zbog spašavanja imovine, ali se ipak postavlja pitanje, uz svu načelnu opravdanost ovog načela sa stajališta čovječnosti, da li je ovakvo rješenje opravdano.

Devijacija zbog drugih opravdanih razloga — Dok Konvencija o teretnici u čl. 4 st. 4, kao drugi razlog oslobođenja od odgovornosti, navodi »razumno skretanje« (engl. reasonable deviation), naš Plovidbeni zakon veli »zbog drugih opravdanih razloga«.

Ta zakonska formulacija obuhvaća ostale slućajeve opravdanog skretanja s puta za koje je teško dati jedno općenito pravilo, pa stvar treba prosuđivati od slućaja do slućaja s obzirom na razlog, svrhu i moguće posljedice skretanja.<sup>22</sup> Ipak, kao opće pravilo može se uzeti tvrdnja, da se ni u jednom slućaju ne može smatrati opravdanim skretanje s puta, koje je napravljeno radi komercijalnih ili sličnih brođarevih razloga, kao npr. ukrcaj tereta, gdje to nije bilo predviđeno ugovorom ili voznim redom.<sup>23</sup>

Sama činjenica da je skretanje s puta štetno za teret ipso facto još ne znači da devijacija nije bila opravdana. Isto tako nije nužna neposredna prijetea opasnost, no okolnosti moraju upućivati na izvjesnu, i to realnu, opasnost. Opravdano skretanje implicira svrhu poduzimanja u korist tereta ili brođa (potrebe, da se dovrši započeto putovanje), te radi spasa osoba na brodu. Također, sama svrha skretanja s puta nije dovoljna za atribut opravdanosti, jer je uz ovo potrebno da okolnosti konkretnog slućaja budu takve, da su mogle opravdano stvoriti odluku o potrebi skretanja. Devijacija ne treba biti i stvarno nužna, jer je dovoljno da je zapovjedniku upotrebom dužne pažnje izgledala potrebna.<sup>24</sup>

Pojam »opravdano« u ovom smislu in extenso sastoji se od dvije podvrste. Jedno je nužno, a drugo razumno skretanje.<sup>25</sup> Ako bismo željeli povu-

<sup>20</sup> Grabovac, o.c., str. 144.

<sup>21</sup> Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 3. knjiga, sv. II, Čakovec 1983, str. 83, Špehar: Odgovornost brođara s osvrtom na Haška pravila, Zagreb 1939, str. 181—182.

<sup>22</sup> Vidi Jakaša, o.c., str. 87, Špehar, o.c., str. 182, Badovinac, o.c., str. 107.

<sup>23</sup> Jakaša, o.c., str. 87.

<sup>24</sup> Ibidem, str. 87.

<sup>25</sup> Ibidem, str. 87, o tipičnim primjerima razumne i nerazumne devijacije detaljnije vidi Grabovac: Analiza klauzula u teretnicama jugoslavenskih brođara, Beograd 1970, str. 64—65.



ći granicu između nužnog i razumnog skretanja, mogli bismo kazati da je to razlika u intenzitetu potrebe skretanja. Zajednička im je karakteristika da se skretanje poduzima radi sigurnosti broda ili tereta, odnosno potrebe dovršenja putovanja, ali kod razumnog skretanja ta potreba nije jako ispoljena.

Klauzule o skretanju s puta — U ugovore o prijevozu i u teretnice obično se inkorporira klauzula o devijaciji (engl. deviation clause), koja brodaru pruža pravo slobodnog skretanja s brodom s određenog ili uobičajenog puta plovidbe. Osim »klasične« klauzule o devijaciji, postoje i razne varijante klauzula, kojima je svrha skretanja s plovidbenog puta. Te klauzule se mogu podijeliti na tri glavne grupe:<sup>26</sup>

- the clause granting the ship the right to call at a port for bunkers (engl., klauzula, koja pruža pravo pristajanja za opskrbu gorivom i zalihama),
- the clause granting the vessel the right to drydock with cargo on board (engl., klauzula, koja pruža brodu pravo na suho dokovanje s teretom na brodu),
- the clause entitling the carrier to carry goods beyond the port of destination (engl., klauzula, koja ovlašćuje prijevoznika da prevozi robu dalje od luke odredišta).

Eksplicitnom ugovaranju stanovitog prava (npr. prava na bunkeriranje u nekoj luci), a u okviru sadržaja konkretne klauzule, priznat će se efekt jednak onome, koji se pridaje svakom ugovornom utanačenju prijevoznog puta. Brodaru uvijek treba biti pred očima, da će ga jedino razborito izvršavanje stanovitog prava ekskulpirati od mogućih posljedica štetnih događaja. Interes svih sudionika u pomorskom pothvatu mora, posredstvom brodarove akcije, biti zaštićen i on ne smije povrijediti bilo kakvu kogentnu normu u cilju diskriminacije prava korisnika prijevoza.<sup>27</sup>

Ni jedna klauzula o zabrani skretanja s puta ne može biti djelotvorna, ako je u pitanju spašavanje ljudskih života ili obvezno spašavanje imovine, ali može doći do primjene kod neobveznog spašavanja imovine, jer brodar ne bi bio ovlašten na devijaciju, jer se je ugovorom toga odrekao.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Tako Grabovac: Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split 1991, str. 39 i Jakaša, o.c., 89. Detaljnu analizu tih klauzula vidi Grabovac: Pravni problemi devijacije kod ugovora o pomorskom prijevozu, Zbornik radova, knjiga 2, Split 1964, str. 148—155.

<sup>27</sup> Grabovac, o.c., str. 163.

<sup>28</sup> Jakaša, o.c., str. 89. Sukontrahenti u pogledu devijacije mogu ugovarati na dva načina i to bilo da se brodar obveže slijediti točno određeni put odnosno da se odrekne bilo kojeg prava devijiranja, ili pak da pravo skretanja s puta pridrži izričito za sebe. Inače, deviation clause se ipak može primijeniti u obliku neograničene slobode skretanja, kao valjana ugovorna uglava samo onda ako za reguliranje odnosa iz pomorskog prijevoza nije mjerodavna Konvencija o teretnici odnosno zakonski propisi, u koje su pretočeni principi Haških pravila, već se primjenjuje pravni poredak temeljen na sistemu favoriziranja broдача dozvolom unošenja cijelog niza klauzula neodgovornosti. Te situacije će biti dosta rijetke s obzirom da su Haška pravila doživjela gotovo univerzalnu primjenu — vidi Pallua: Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975, str. 145.

Pravne posljedice neopravdane devijacije — I skretanje s puta može biti posljedicom direktne odluke brodar ili samostalne volje zapovjednika. Ako je sam brodar osobno dao naređenje za skretanje, pitanje njegove odgovornosti uopće ne dolazi u sumnju. Problem će se kretati samo oko toga da li je devijacija bila opravdana, odnosno da li se, unatoč opravdanosti skretanja, ista može pripisati brodarovoj krivnji.

Situacija je drukčija, kad sam zapovjednik naredi skretanje, jer ta odluka može biti odraz njegove nautičke ili komercijalne djelatnosti. O zapovjednikovoj nautičkoj djelatnosti raditi će se u onim slučajevima, kada su ga razlozi maritime sigurnosti broda naveli da skrene s puta (npr. kada naredi skretanje, jer je brod počeo propuštati vodu). Tada se smatra, da je do skretanja došlo uslijed nautičke greške zapovjednika ili članova posade (brodar nije ni neposredno, ni posredno svojom voljom utjecao na nautičku djelatnost zapovjednika), pa brodar neće odgovarati za štetne posljedice takvog skretanja.<sup>29</sup> To je bitna karakteristika kontinentalne koncepcije pravnog značenja devijacije, jer u kontinentalnom pravu neopravdana devijacija u načelu je propust zapovjednika i prijevozni ugovor je po tom kriteriju i dalje na snazi. Pravo odustajanja od ugovora moguće je samo primjenom općih principa.<sup>30</sup>

Ako se neopravdana devijacija može pripisati brodarovoj odgovornosti, on će odgovarati za svaku štetu, koja nastane tijekom putovanja neuobičajenim ili nedozvoljenim smjerom. On mora snositi i štetne posljedice događaja više sile, ili slučajne nautičke greške zapovjednika. Dakle, brodar će biti odgovoran bez obzira da li se radi o šteti, koja je nastala iz razloga, za koji inače ne bi snosio odgovornost (*casus culpa determinatus*).<sup>31</sup> Brodar se može ekskulpirati samo ako uspije dokazati da bi šteta bila nastala i u slučaju da se držao uobičajenog ili određenog smjera putovanja. Međutim, dokaz ove okolnosti je vrlo težak, jer postoji veoma jaka pretpostavka da je šteta nastala upravo radi nedozvoljenog skretanja.

Ako je skretanje učinjeno zbog neophodno potrebnih popravaka, izbjegavanja opasnosti, ili zbog nestašice goriva (nužno skretanje), koje je posljedica propusta dužne pažnje, da se brod osposobi za plovidbu prije početka putovanja, brodar će biti odgovoran, jer nije ispunio osnovnu dužnost o osposobljavanju broda za plovidbu nametnutu mu kogentnim propisom čl. 3 st. 1 Bruxelleske konvencije.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Vidi čl. 554 st. 2 Plovidbenog zakona. Haška pravila propisuju da brodar nije odgovoran za štetu, koja nastane ili proizađe iz »act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship« (čl. 4, st. 2 a). Napominjemo da je jedna od najznačajnijih izmjena Hamburških pravila, izostavljanje nautičke greške osoba kojima se brodar služi u svom poslovanju, kao ekskulpacijom razloga.

<sup>30</sup> U obzir bi mogla doći odredba čl. 450 st. 3 i 4 Plovidbenog zakona, ako se steknu predviđeni uvjeti kao npr. devijacija većeg opsega, čije bi djelovanje trajalo predugo, ili se pretpostavlja da će trajati predugo, a sigurnost tereta bi mogla biti ugrožena.

<sup>31</sup> Grabovac, o. c., str. 160, Jakaša, o. c., str. 88, Badovinac, o. c., str. 93.

<sup>32</sup> Brajković: Međunarodno transportno pravo, Zagreb 1957, str. 40, Smokvina: Skretanje s plovidbenog pravca, Pomorska enciklopedija, sv. VII, Zagreb 1985, str. 367–368, Šephar, o. c., str. 182.

U slučaju neopravdane devijacije brodar će biti obavezan na naknadu svih posljedica njegove ugovorne krivnje.<sup>33</sup>

Plovidbeni zakon dozvoljava derogiranje prinudnih propisa o odgovornosti brodara u slučaju šteta zbog zakašnjenja (čl. 576 st. 2), pa bi se prima facie, doslovnom interpretacijom, moglo zaključiti da se derogabilnost odnosi na sve vidove šteta, koje temelje svoj izvor na činjenici zakašnjenja, pa i na ono koje je posljedica devijacije (ukoliko je ugovorena deviation clause). Međutim, zakašnjenje zbog skretanja ne može se supsumirati pod navedenu zakonsku odredbu, jer odgovornost zbog nerazborite devijacije eksplicite proizlazi iz Haških pravila (čl. 4 st. 4) i našeg Plovidbenog zakona (čl. 556 st. 1, t. 6 i 7). Derogabilne odredbe, koje se tiču šteta zbog zakašnjenja, odnose se samo na slučajeve onih šteta nastalih općenito zbog diferencije cijena između ugovorenog datuma izručenja tereta i datuma stvarno izvršene predaje tereta.

Komparativni pregled zakonodavnih rješenja — Interesantno je napomenuti, da talijanski Codice della navigazione iz 1942. god. u čl. 422 st. 2 uključuje kao zakonski razlog oslobađanja brodara samo skretanje zbog pomoći i spašavanja, jer ispušta razlog razumnog skretanja (... atti o tentativi di assistenza o salvaggio overro deviazione dell viaggio fatta a tale scopo...).

Sovjetski Zakon o trgovačkoj plovidbi iz 1968. god. u čl. 150 ekspulpira brodara zbog devijacije izvršene u cilju »saving persons, vessels, or goods at sea«, a također i za »any other reasonable deviation«, osim ako je devijacija rezultat nepravilnog djelovanja brodara (engl. »... unless it resulted from the improper actions of the carrier«).

Anglo-američko pravo tu pokazuje stanovite specifične karakteristike. Dak engleski COGSA iz 1924. god. doslovce unosi odredbu čl. 4 st. 4 Haških pravila, U.S. COGSA iz 1936. god. ima još i posebni dodatak: »... if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, prima facie, be regarded as unreasonable«. <sup>34</sup> Ta činjenica ide u prilog onih autora, koji smatraju da Konvencija o teretnici nije utvrdila slučaj egzoneracije i za čisto spašavanje imovine (vidi bilješke br. 7, 20 i 21). Inače, po common law-u devijacija u cilju spašavanja imovine, koja pripada trećim osobama, nije opravdana.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Brodar će biti odgovoran svom ugovornom partneru za cijeli iznos izgubljene dobiti zbog zakašnjenja tereta, zatim će snositi štetu zbog pada cijene robi, zbog troškova čekanja vagona, povećanja premija osiguranja, povećanja uvoznih tarifa i troškova čuvanja. On odgovara također i za štetu na teretu radi dužeg trajanja putovanja (kvarljiva roba, zagrijavanje i sl.).

<sup>34</sup> »... kada je skretanje izvršeno u cilju ukrcaja ili iskrcaja robe ili putnika, biti će do protivnog dokaza smatrano nerazumnim«. Raison d'être tog dodatka je u tome što se smatra da je brodar devirao isključivo zbog lukrativnih motiva (povećanje svojih prihoda), pa mora suprotnim dokazom oboriti pretpostavku nerazumne devijacije. To ne implicira da je svaka druga devijacija razumna, osim onih navedenih, jer je brodar uvijek dužan izvršavati svoje prestacije u skladu sa čl. 3 st. 2 Haških pravila — detaljnije Gilmore-Black, o.c., str. 179, spor Haroco Co. v. The Tai Shan (1953).

<sup>35</sup> Vidi klasični spor Scaramanga v. Stamp (1880) — Carver-Colinvaux: Carriage by Sea, sv. II, London 1963, str. 597 i 601—602.

Pobliža definicija razumnog skretanja (engl. any reasonable deviation) zadaje prilično poteškoća, ali se pri prosuđivanju quaestio facti tog problema, može zaključiti da razumnost devijacije ovisi o faktičnoj procjeni jednog razumnog i iskusnog čovjeka, koji će u konkretnom slučaju uzeti u obzir sve okolnosti i interese svih stranaka angažiranih u pomorskoj ekspediciji.<sup>36</sup>

U pogledu pravnih posljedica neopravdane devijacije, po anglo-američkoj koncepciji, brodareva obveza da ne skreće s puta smatra se, u skladu sa starom tradicijom stvorenom prije Konvencije o teretnici, temeljnim, bitnim uvjetom ugovora o prijevozu (engl. condition precedent). Nerazumna devijacija daje ovlaštenje korisniku prijevoza, da koristi pruženo pravo raskidanja ugovora, jer je skretanjem s plovidbenog pravca, brodgar odstupio od ugovorenog putovanja tj. od preuzetog djela.<sup>37</sup> Ukoliko se naručitelj poslužio pravom da usprkos neovlaštene devijacije održi u važnosti prijevozni ugovor, svi stipulirani uvjeti ostaju i dalje na snazi. Korisnik prijevoza ima pravo na naknadu štete, a brodgar je u mogućnosti pozvati se na sve ekscepcije, ako dokaže da štetni događaj nije posljedica devijacije.

Zanimljivo je i stajalište anglo-američke judikature, koja opravdava devijaciju i u slučaju nesposobnosti broda za plovidbu radi propusta dužne pažnje, ali ne i onda ako je ta inavigabilnost već bila poznata brodaru i on se usprkos svog znanja odlučio na vožnju. No, neovisno o ovoj konstrukciji, aplicirati će se sve odredbe o odgovornosti brodara za propust dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Budući se radi o jednom od niza u Konvenciji upotrebljenih izraza iz engleske sudske prakse, navodimo zanimljivo i prihvatljivo mišljenje Lorda Atkina o pojmu razumnog skretanja izraženo u sporu *Stag Line v. Foscolo Mango* (1932): »The true test seems to be what departure from the contract voyage might a prudent person controlling the voyage at the time make and maintain, having in mind all the relevant circumstances existing at the time, including the terms of the contract and the interest of all parties concerned, but without obligation to consider the interests of any one as conclusive« — vidi *Scrutton, o.c.*, str. 426.

<sup>37</sup> Detaljnije *Carver-Colinvaux, o.c.*, str. 610–611 o odluci Kuće lordova u sporu *Hain S.S. Co. v. Tate and Lyle* (1936). Kada je raskidni uvjet ostvaren, brodgar dolazi u teži položaj »common carrier« vozara. Sve blagodati zakonskih i ugovornih oslobađanja od odgovornosti ustupaju svoje mjesto ograničenim razlozima ekscepcija po common law-u. U svojstvu common carriera on odgovara poput osiguratelja za svu pretrpljenu štetu na transportiranom teretu, osim iz razloga »act of God, King's enemies and inherent vice«, i ako usto uspije dokazati da bi ovi događaji neminovno prouzrokovali štetu, da devijacija i nije uslijedila. Vidi također *Scrutton, o.c.*, str. 80–81, *Brajković, o.c.*, str. 39, *Grabovac, o.c.*, str. 156 i *Smokvina, o.c.*, str. 368.

<sup>38</sup> Ovlaštenje za devijaciju prosuđuje se na osnovu postojanja opasnosti, a ne na osnovu uzroka (kauze) opasnosti (spor *Monarchu S.S. Co. v. Karlshamns*, 1949) — tako *Carver-Colinvaux, o. c.*, str. 601 i *Scrutton, o. c.*, str. 262–263.

## Zaključak

Pozitivni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi konsekventno slijedi konvencijski tekst Haških pravila pri reguliranju povlaštene mogućnosti ekskulpacije broдача pri spašavanju ljudi i imovine na moru kao »izuzetog slučaja«. Međutim, bez obzira na eksplicitno gramatičko tumačenje tog teksta, postoje kontroverzna tumačenja o lukrativnom neobveznom spašavanju imovine kao egzoneracionom razlogu. Kod neovlaštene devijacije kao »excepted peril« zakonodavac ne recepira konvencijski izraz »any reasonable deviation«, već aplicira sintagmu »zbog drugih opravdanih razloga«. Iako ni taj zakonski pojam nije precizan, smatramo da je prihvatljiviji od unifikacijskog, jer dozvoljava ekstenzivnija tumačenja. Ni eventualna buduća primjena Hamburgskih pravila (koja ukidaju institut »izuzetih slučajeva«), de facto neće dovesti do bitnijih izmjena u analiziranim slučajevima, jer ekskulpiranje broдача dokazivanjem poduzimanja razboritih mjera predstavlja quaestio facti konkretnog slučaja a to ukazuje na određenu nesigurnost u konačno rješenje.

*Summary*

**SALVAGE LIFE OR PROPERTY AT SEA AND DEVIATION AS »EXCEPTED PERILS« IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA**

*Following the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, the 1924 Hague Rules (and Protocol of Signature of that Convention), the Yugoslav Maritime and Inland Navigation Law accepts the institute of 17 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.*

*Among 9 enumerated excepted perils, the author analyses 2 perils (salvage life or property at sea and deviation), comparing legislative solutions with international conventions (the Hague and Hamburg Rules, the latter have not yet come into effect) and discussing some examples of comparative law.*