

IVO GRABOVAC

Usporedna analiza odgovornosti brodara u prijevozu stvari u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u našem pravu

UDK 347.795

SAŽETAK:

Jugoslavenski Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi jedinstveni je zakon o plovidbi. Međutim, u određenim odnosima ispoljavaju se i neke razlike u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koje su prvenstveno rezultat ekonomskih faktora i različitih putova međunarodne unifikacije. U radu se uspoređuju specifična rješenja u pogledu odgovornosti brodara u prijevozu stvari. Analiziraju se razlike u reguliranju sposobnosti broda za plovidbu, odgovornosti brodara za djela zapovjednika, posade i drugih osoba koje rade za brodara u plovidbi i rukovanju brodom i na teretu u slučaju požara, te gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Umjesto instituta »izuzetnih slučajeva« u unutrašnjoj se plovidbi primjenjuju »slučajevi posebnih opasnosti« koji su karakteristični za reguliranje odgovornosti vozara u željezničkom i cestovnom prijevozu, a pored teretnice u unutrašnjoj plovidbi koristi se i tovarni list.

—◇—

UVOD

U Jugoslaviji se jedinstvenim zakonom regulira plovidba morem i unutrašnjim vodama (rijekama, jezerima, kanalima). Stoga je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ, br. 22/1977. i 13/1982. — u daljnjem tekstu Plovidbeni zakon) u pravom smislu plovidbeni zakonik. Shvatljivo je da se odnosi iz obje plovidbe rješavaju u zajedničkom zakonskom tekstu. Plovidba, pomorska i unutrašnja, odvija se brodovima, pa se ekonomski i pravni odnosi koji izviru iz te plovidbe gotovo ne razlikuju. Međutim, trebalo je uvažavati neke specifičnosti iz unutrašnje plovidbe kao rezultat specijalnih uvjeta plovnog puta, često različitih zakonskih rješenja (u nekim nacionalnim zakonodavstvima plovidba unutrašnjim vodama regulira se približno kao i u kopnenom prijevozu, a u drugima poput pomorske plovidbe), posebnih zakonskih sustava za unutrašnju plovidbu (Talijani su prvi put u svom Zakoniku o plovidbi, 1942, u jednom zakonu obuhvatili pomorsku i unutrašnju plovidbu, pa i zračnu plovidbu) te odvojene međunarodne unifikacije.

U našem Plovidbenom zakonu, kao iznimka, posebno se spominju one norme za unutrašnju plovidbu koje se izdvajaju iz cjeline reguliranja plovidbenog prava. Najviše se tih razlika pojav-

ljuje na području upravnopravnih odnosa. Ugovor o prijevozu stvari, koji će biti predmet naše analize u dijelu o odgovornosti brodara, regulira se u Plovidbenom zakonu jedinstveno za pomorsku i unutrašnju plovidbu. Međutim, mjestimice se ukazuje na razlike, odnosno naš Zakon izdvaja neka specifična rješenja za unutrašnju plovidbu. Cilj nam je da pobliže obradimo te uočene razlike. Valja napomenuti da Plovidbeni zakon pomorsku plovidbu smatra plovidbu koja se obavlja na moru, rijekama Jadranskog sliva do granice do koje su one plovne s morske strane (npr. plovidba Neretvom do Metkovića) i na Skadarskom jezeru s Rijekom Crnojevića. Prema tome, specifične norme za unutrašnju plovidbu odnose se na plovidbu koja se obavlja na rijekama, kanalima i jezerima, osim na rijekama Jadranskog sliva i na Skadarskom jezeru s Rijekom Crnojevića. Što se konkretno tiče ugovora o iskorištavanju brodova, odredbe koje reguliraju odnose u unutrašnjoj plovidbi primjenjuju se na ugovore koji se izvršuju (ili dok se izvršuju) na području unutrašnje plovidbe, ali i na području pomorske plovidbe do kojeg redovno plove brodovi unutrašnje plovidbe ako ugovor, koji se inače izvršava na području unutrašnje plovidbe, samo započinje ili se završava na području pomorske plovidbe (osim u slučaju odgovornosti brodara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, što nas i zanima, kada se posebne norme o odgovornosti brodara unutrašnje plovidbe primjenjuju za takve štete koje nastanu samo na području unutrašnje plovidbe).

Do Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi nije kod nas bilo posebnih zakonskih vrela koja bi vrijedila kao norme za prijevoz stvari u unutrašnjoj plovidbi, ali je takvih propisa bilo u pomorskoj plovidbi (Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova iz 1959, s dopunama i izmjenama iz 1969. — taj Zakon je u ovom dijelu gotovo u cjelini uklopljen u naš novi Plovidbeni zakon).

ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETE NA STVARIMA I ZA ZAKAŠNENJE — OPĆE NAPOMENE I TEMELJ ODGOVORNOSTI

Brodar je dužan pravovaljano izvršiti ugovor o prijevozu, a to znači u roku predati stvari (teret) bez oštećenja, manjka ili gubitka primocu. Ako u razdoblju od preuzimanja do predaje tereta dođe do oštećenja, manjka ili gubitka tereta koji je brodar primio na prijevoz,

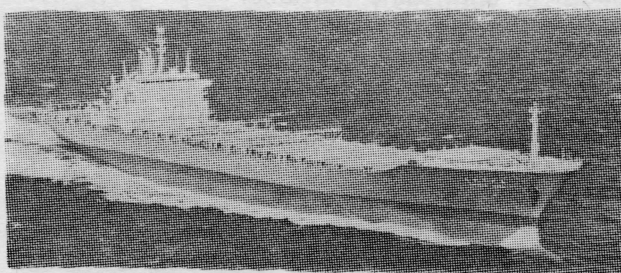
ili do zakašnjenja u predaji stvari,¹ raspraviti će se pitanje odgovornosti brodarara.

U kompleksu problematike odgovornosti brodarara u prijevozu stvari utvrđuje se osnova, opseg i visina odgovornosti. Odredbe o odgovornosti u našem pravu u privilu su kogentne.

Plovidbeni Zakon, prije nego što se upustio u reguliranje odgovornosti brodarara, odredio je granice primjene za pomorsku i unutrašnju plovidbu, jer će se, kako ćemo moći konstatirati, u nekoliko navrata pojavljivati razlike u nekim aspektima odgovornosti u jednoj ili drugoj plovidbi.

Naime, odredbe Zakona, kako smo već istakli, koje se odnose na odgovornost brodarara unutrašnje plovidbe primjenjuju se na oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji nastanu na području unutrašnje plovidbe. U slučaju sumnje je li oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastao na području pomorske ili unutrašnje plovidbe pretpostavlja se, dok brodar ne dokaže suprotno, da su nastali na području one plovidbe čija je primjena propisa nepovoljnija za brodarara (v. čl. 551. st. 2). Prema tome, zaštićuje se u takvim situacijama korisnik prijevoza, a normalno je da su potrebni dokazi o tome gdje je nastala šteta dostupniji brodararu. Ako se radi o zakašnjenju u predaji tereta, te se prijevoz obavlja dijelom u pomorskoj a dijelom u unutrašnjoj plovidbi (mješoviti prijevoz), brodar odgovara prema propisima one plovidbe na čijem se području nalazi luka (pristanište) u kojem, na temelju ugovora, mora predati teret (usp. čl. 551. st. 3). To znači da nije važno gdje je teret stvarno predan. Vodi se računa o ugovorenoj obvezi brodarara da preda teret u određenoj luci (pristaništu).

Brodar odgovara u svakoj plovidbi na osnovi pretpostavljene krivnje. Prema tome, brodar neće odgovarati za oštećenje, manjak ili gubitak tereta i za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog brodarara.



USPOREDNI PRIKAZ ODGOVORNOSTI BRODARA ZA SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU

U okviru zajedničke osnove odgovornosti brodarara u prijevozu stvari, neka se pitanja različito tretiraju, ovisno o području plovidbe. Među njima je i problematika sposobnosti broda za plovidbu.

Jedna od temeljnih obveza brodarara jest osposobljavanje broda za plovidbu. Brodar je du-

žan pažnjom urednog brodarara osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako ga je primio na prijevoz. Brodar dokazuje da je upotrijebio dužnu pažnju nakon što korisnik prijevoza dokaže činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu i činjenicu nesposobnosti broda da primi i sačuva određeni teret. Postoji mišljenje da je brodar, za svoje oslobođenje, dužan dokazati — osim činjenice da je upotrijebio dužnu pažnju (pažnju urednog brodarara) — i okolnost da je šteta na stvarima nastala nesposobnošću broda za plovidbu.² Međutim, nedvojbeno je da brodar za ulaganje dužne pažnje odgovara na principu pretpostavljene krivnje. U ovom dijelu odredbe za pomorsku i unutrašnju plovidbu su jednake. Razlika se pojavljuje u odnosu na vrijeme do kada je brodar obavezan ulagati dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Brodar pomorskog broda, prema našem Plovidbenom zakonu (v. čl. 458. st. 1) „dužan je ulagati dužnu pažnju »pravovremeno do početka putovanja«. Nakon toga oslobađa se te dužnosti i neće odgovarati za štetu ako bi nesposobnost broda za plovidbu nastala za vrijeme putovanja, a nije posljedica propuštanja dužne pažnje do početka putovanja. Brodaru unutrašnje plovidbe, međutim, nameće se obveza ulaganja dužne pažnje za čitavo vrijeme putovanja (v. čl. 458. st. 2). Dva različita izvora su inspirirala zakonodavca, pa se razlika u ovom modalitetu morala ispoljiti. Za pomorsku plovidbu vodilo se računa o odredbama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924 (Haška pravila),³ a za unutrašnju plovidbu kao uzor poslužio je Nacrt Konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi iz 1959. Smatramo da je principijelnije rješenje za unutrašnju plovidbu. Osim toga, ako postoji dužnost pravovremenog osposobljavanja samo do početka putovanja, pojavljuju se dileme kada putovanje počinje i da li se neki propust u vezi s brodom može smatrati nederogabilna povreda obveze osposobljavanja, ili je to nautička greška. Stoga je i razumljivo da u novoj Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. (Hamburška pravila), koja još nije stupila na snagu, i pomorskog brodarara tereti dokaz da je tokom čitavog putovanja poduzeo sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati da bi brod osposobio za plovidbu.⁴

RAZLIČITA RJEŠENJA U POGLEDU ODGOVORNOSTI BRODARA ZA ČLANOVE POSADE I OSTALE OSOBE KOJE ZA NJEGA RADE

Osnovno je načelo da za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za brodarara u okviru obavljanja svojih radnih zadataka i poslova brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuste. U prijevozu stvari morem postoji specifična iznimka, zasnovana na Haškim pravilima, da bro-

dar ne odgovara za tzv. nautičke greške (radnje i propuste u plovidbi i rukovanju brodom) osoba kojima se služi u svom poslovanju (npr. za zapovjednika broda). Prema tome, odgovara za radnje i propuste svojih radnika kao i za svoje radnje u slučaju tzv. komercijalne djelatnosti (čuvanje tereta, kontrola i održavanje u ispravnom stanju rashladnih uređaja, ventilatora itd.).

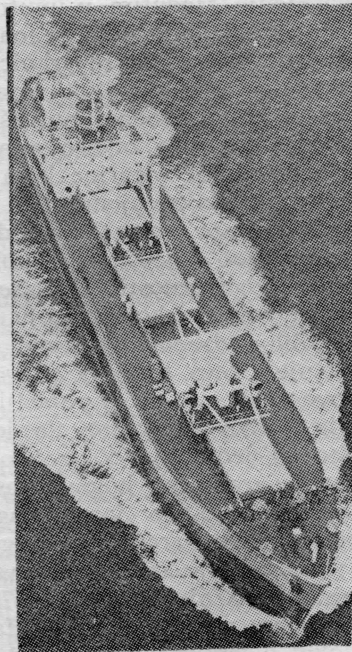
U nutrašnjoj plovidbi već u diskusiji prilikom izrade Nacrta Konvencije o ugovoru o prijevozu u unutrašnjoj plovidbi ispoljila su se oprečna mišljenja: da li slijediti norme pomorskog prava ili napustiti povlasticu koja je pružena pomorskom brodaru (vozaru). Ova enigma bila je osnovna zapreka u konačnom prihvaćanju konvencije od strane država. Naš Plovidbeni zakon odlučio je da brodaru unutrašnje plovidbe ne prizna beneficij oslobođenja od odgovornosti za tzv. nautičke greške zapovjednika i posade (usp. čl. 554. st. 2). U posljednje vrijeme i u pomorskom prijevozu diskutira se o potrebi da se zadrži ova tradicionalna osebnost razlikovanja nautičke i komercijalne greške (s katkada graničnim slučajevima), o čemu ovisi i odgovornost brodarka. Kao osnovni argument protivnika nautičke ekskulpacije brodarka jest činjenica da u drugim granama prometa — a pomorski promet u današnjim uvjetima nema razloga posebno izdvojiti bitno specifičnim obilježjima — nema razlikovanja i djelima i propustima osoba kojima se vozaari služe s obzirom na djelatnosti u okviru djelokruga radnih zadataka i poslova. U nastojanju da se eliminiraju određene povlastice u režimu odgovornosti brodarka, Hamburška pravila više ne isključuju odgovornost brodarka za česte slučajeve krivnje zapovjednika i posade u plovidbi i rukovanju brodom.

Haška pravila sadrže još jedno specifično pravilo koje pogoduje pomorskom brodaru. Brodar odgovara za štetu koja je teretu uzrokovana požarom samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. To znači da u ovom slučaju ne odgovara za skrivljena djela svojih radnika, a to je jednaka situacija kao i za nautičku krivnju.⁵ Ovaj princip ugrađen je u naš Plovidbeni zakon (čl. 555) dosljednim prihvaćanjem Haških pravila. U pogledu unutrašnje plovidbe nije bilo »opterećenja« nekim međunarodnim izvorom. Nacrt Konvencije o ugovoru o prijevozu u unutrašnjoj plovidbi nema posebnih odredaba o požaru, pa brodar unutrašnje plovidbe odgovara za štetu od požara prema općim načelima svoje odgovornosti. Nova Konvencija o prijevozu robe morem, tj. Hamburška pravila usvajaju načelo dokazane krivnje brodarka, ali je pri tome irelevantno da li se radi o vlastitoj krivnji brodarka ili o krivnji osoba kojima se brodar služi u svom poslovanju.⁶

POSEBNI SLUČAJEVI KAO RAZLOZI ZA OSLOBOĐENJE BRODARA OD ODGOVORNOSTI

Posebno su značajni za oslobođenje vozaara od odgovornosti tzv. »izuzeti slučajevi« (excepted

perils), odnosno »posebne opasnosti«. »Izuzeti slučajevi« su specifičan institut pomorskog prijevoza stvari (zasniva se također na primjeni Haških pravila), a »posebnim opasnostima« se koriste vozaari u željezničkom i cestovnom prometu. U primjeni obaju instituta taksativno se navode slučajevi koji mogu uzrokovati štetu. To su tipični uzroci, tipični rizici u pojedinim granama prometa, a nastupaju u takvim okolnostima koje opravdavaju pretpostavku, ako se dokaže uzročna veza ili mogućnost, vjerojatnost uzročne veze između konkretnog slučaja i štete, da vozar ne odgovara.⁷ I ovom prilikom naš je Plovidbeni zakon morao voditi računa o prihvaćenim uzorima. Za pomorski prijevoz, naravno, usvojio je institut »izuzetih slučajeva« (usp. čl. 556) kako je reguliran u Haškim pravilima, a pod utjecajem anglosaksonske prakse. Nacrt Konvencije o ugovoru o prijevozu u unutrašnjoj plovidbi smatrao je pak da je bolje rješenje za unutrašnju plovidbu odgovarajući institut koji se primjenjuje u konvencijama o prijevozu robe kopnom.



Oba instituta (i »izuzetih slučajeva« i »slučajeva posebnih opasnosti«) predstavljaju iznimku od brodarkove odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje.

Kod »izuzetih slučajeva« brodar ja svoje oslobođenje od odgovornosti mora dokazati uzročnu vezu između tog slučaja i štete. Korisnik prijevoza može tada dokazivati da je, usprkos tog slučaja, brodar osobno kriv za štetu ili da postoji komercijalna krivnja osoba kojima se brodar služi u svom poslovanju (načelo dokazane krivnje).

Kod »slučajeva posebnih opasnosti« u unutrašnjoj plovidbi brodar neće odgovarati za štetu na teretu ako učini vjerojatnim da je šteta mogla nastati zbog jednog od navedenih slučajeva. Korisnik prijevoza može tužbom pobijati tu mogućnost uzročne veze dokazom uzroka šte-

te ili da šteta nije mogla nastati iz uzroka na koje se brodar poziva.

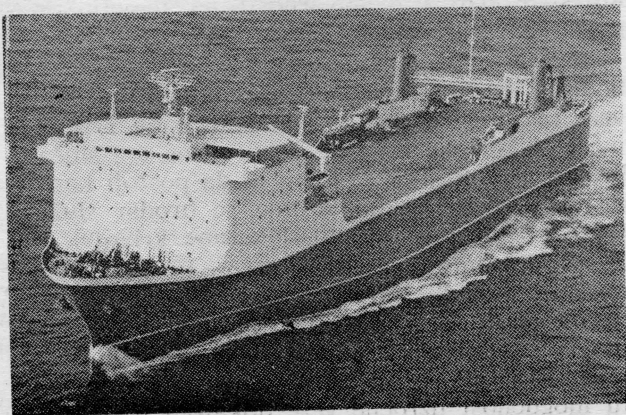
Plovidbeni zakon taksativno navodi »izuzete slučajeve« (čl. 556. st. 1) i »slučajeve posebnih opasnosti« (čl. 557. st. 1).

OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA U POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI

Načelo o ograničenju odgovornosti vozaara primjenjuje se u prijevozu stvari u svim granama prometa. U našem pravu, prema Plovidbenom zakonu, u objema plovidbama jedinstveno je regulirano ograničenje odgovornosti brodara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta. Naime, brodar ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta u svoti većoj od 8.000 dinara po jedinici oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta,⁸ bez obzira na visinu stvarne štete (v. čl. 567. st. 1, a u vezi s Odlukom Saveznog izvršnog vijeća o novčanim iznosima ograničenja brodareve odgovornosti, Službeni list SFRJ, br. 10/1983). U pomorskom prijevozu ovaj limit odgovornosti primjenjuje se i kod odgovornosti za zakašnjenje. Međutim, u unutrašnjoj plovidbi prihvaća se varijanta koja je inače poznata u kopnenim prijevozima, da se granica odgovornosti za zakašnjenje zasniva na vozarini. Konkretno, u našem pravu brodar unutrašnje plovidbe odgovara za štetu zbog zakašnjenja u predaji tereta najviše do visine vozarine koja se odnosi na teret predan sa zakašnjenjem (v. čl. 567. st. 2).⁹

Pored propisivanja ograničenja odgovornosti valjalo je predvidjeti i slučajeve gubitka prava na ograničenje odgovornosti. U našem bivšem Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova nije bilo odredaba o tome da li kvalificirana krivnja lišava brodara prava na ograničenje odgovornosti, pa su se pojavljivala i razna tumačenja,¹⁰ iako smatramo da je ispravno bilo stajalište da jedino je dolus brodara imao za posljedicu neograničenu odgovornost.

Naš Plovidbeni zakon jasno naglašava da brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti¹¹ ako mu se dokaže da je štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom (usp. čl. 570). Ovakva stilizacija formalno nema oslonca u Haškim pravilima. Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije o teretnici (Visbyjska pravila) iz 1968. predviđa situacije kada brodar gubi pravo pozivati



se na povlasticu ograničenja riječima: »Ni vozar ni brod ne mogu se koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti. . . ako se dokaže da je šteta uzrokovana djelom ili propustom vozaara počinjenim s namjerom da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa sviješću (znanjem) da bi iz toga vjerovatno mogla nastupiti šteta«.¹² Ovakvu formulaciju imaju i Hamburška pravila. Naš Plovidbeni zakon je pored nesporne namjere (dolus) uveo i krajnju nepažnju (culpa lata) kao sankciju. Ako je naš Zakon imao na umu formulaciju iz Visbyjskih pravila, te želio racipirati rješenje iz jednog međunarodnog instrumenta, trebalo je onda kvalificiranu krivnju, koja nije namjera, opisati otprilike riječima iz tog izvora. Naime, sporni izraz (» . . . recklessly and with knowledge that damage would probably result«) ima anglosaksonsko porijeklo. U nacionalnim pravima izvan tog kruga nije ga lako razumijeti i primijeniti. Ipak, ako se želi pridonijeti unifikaciji, a u pretpostavci da države prihvaćaju odredbe nekog međunarodnog instrumenta, pa konkretno, i sve implikacije spomenutog izraza, valja nastojati da određeni pojam nacionalno pravo tako shvati i protumači kako bi ga interpretirao sud pravnog sustava gdje je nastao i formirao se. Konkretno, u okviru primjene common law-a raspravlja se o pojmu »recklessness«.¹³ Konstatira se da »recklessness« nije dolus, ali je po opisu ponašanja štetnika teži stupanj krivnje od krajnje nepažnje kako se npr. shvaća u našem pravu. Prema tome, sama krajnja nepažnja u klasičnom smislu ne bi bila dovoljna da se isključi ograničenje odgovornosti. Pomorski vozar, u pokušaju tumačenja spornog izraza, gubio bi pravo da se poziva na privilegij ograničenja odgovornosti samo u slučaju ako se radi o ponašanju koje je krajnji propust dužne pažnje a pri tome postoji i svijest da bi šteta mogla nastati. To znači da bi bio potreban uz krajnju nepažnju i dalji elemenat svijesti, svjesne nepažnje, kao uvjet gubitka prava na ograničenje. Stoga bi u nacionalnim pravima, koja prihvaćaju Visbyjska pravila, trebalo takvo ponašanje opisati riječima koje odgovaraju pojmu »recklessness« u anglosaksonskom pravu. Stoga nam se čini, posebice ako bi jednom trebalo usklađivati naš Plovidbeni Zakon s odredbama Hamburških pravila, da bi kvalificiranu krivnju, koja nije dolus (namjera), trebalo opisati riječima kojima se rado koristio naš Zakon u dijelu koji regulira prijevoz putnika i prtljage, a po uzoru na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. Naime, u čl. 629. se ističe da brodar gubi pravo na ograničenje »ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerovatno mogla nastupiti«. Formulacija iz »krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerovatno mogla nastupiti« čini se da je najbliža pravom smislu pojma »recklessness« u common law.

Kvalificirana krivnja izražena kao namjera i krajnja nepažnja ima za posljedicu gubitak prava na ograničenje jednako za brodara pomor-

ske i unutrašnje plovidbe. Konstatirali smo da međunarodno značenje plovidbe ne dopušta da se zanemare rješenja u međunarodnim konvencijama. Problematiku neograničene odgovornosti broдача već smo raspravili za pomorsku plovidbu. U reguliranju prijevoza stvari u unutrašnjoj plovidbi naš se Plovidbeni zakon, kako smo više puta istakli, koristio odredbama Nacrta Konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi. U tom Nacrtu se može zapaziti da je pored namjere, kao kvalificirana krivnja i vozarev postupak iz kojega slijedi da je svjesno (svojevoljno) preuzeo štetne posljedice koje mogu nastati iz njegova ponašanja, ili nije neoprostivo (neispričivo) znao za te posljedice.¹⁴ Ova formulacija — koja se razlikuje od one u Visbyjskim i Hamburškim pravilima — mogla bi također izazvati dileme o dosegu. Najjednostavnije je bilo proglasiti je krajnjom nepažnjom, a to je pojam koji je svojstven našem pravnom izražavanju.

Iako za obje plovidbe naš Plovidbeni zakon predviđa iste slučajeve gubitka prava na ograničenje odgovornosti broдача, razlika je ipak u jednom značajnom elementu. Naime, pomorski broдар gubi pravo na ograničenje odgovornosti samo ako se radi o osobnoj kvalificiranoj krivnji, dok ta nepovoljna posljedica pogađa broдача unutrašnje plovidbe i u slučaju kada su kvalificirano krive i osobe koje rade za broдача. Razloge za tu razliku ponovno pronalazimo u različitim izvorima. Naš Plovidbeni zakon za pomorsku plovidbu jednostavno je preuzeo stajalište Haških i Visbyjskih pravila, a za unutrašnju plovidbu Nacrta Konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi. Rješenje za broдача unutrašnje plovidbe više odgovara općim načelima obveznog prava. Osim toga, ako broдар gubi pravo na ograničenje samo za vlastitu krivnju, mogu u praksi nastati poteškoće u utvrđivanju vlastite krivnje broдача — pravne osobe, o čemu se u teoriji dosta raspravljalo.¹⁵

KOGENTNOST I DISPOZITIVNOST NORMI PLOVIDBENOG ZAKONA

Konačno, razlika u položaju broдача pomorske i unutrašnje plovidbe ispoljava se u tekstu našeg Zakona i u slučajevima dispozitivnosti propisa o odgovornosti. U načelu norme o odgovornosti broдача u prijevozu stvari su relativno kogentne (prisilne). To znači da se ne dopuštaju ugovorne dispozicije na štetu korisnika prijevoza, koji se tako štiti. Samo iznimno dopušta se ugovorna sloboda i u korist broдача (blaža odgovornost od zakonske i sl.). Naš je Plovidbeni zakon još jednom i u ovom pitanju konzultirao citirane međunarodne instrumente. U tim dokumentima nema identičnog pristupa. Prihvaćen je za pomorsku plovidbu sustav bivšeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, pa se dopušta ugovaranje u korist broдача u slijedećim slučajevima: 1. ako je oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastao prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja, 2. za štete zbog zakašnjenja,

3. u prijevozu živih životinja i 4. u prijevozu tereta koji je na temelju pismenog pristanka krcatelja smješten na palubi (v. čl. 576).¹⁶ Za unutrašnju plovidbu spominju se samo dva slučaja kada se ugovorom mogu derogirati zakonske norme u korist broдача: 1. ako je oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastao prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja (nije spomenuto u Nacrtu Konvencije o ugovoru prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi) i 2. štete zbog zakašnjenja (v. čl. 575. st. 1. i 2). Slučajevi prijevoza živih životinja i prijevoza na palubi s pristankom krcatelja u unutrašnjoj plovidbi spadaju u »slučajeve posebnih opasnosti«, pa se broдар može koristiti tim institutom.

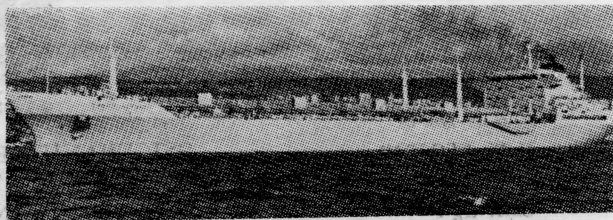
ZAKLJUČAK

Jugoslavenski Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi jest jedinstveni zakon o plovidbi. Nije bilo potrebe da se donosi poseban zakon za pomorsku a poseban zakon za unutrašnju plovidbu. Zajedničke norme za pomorsku i unutrašnju plovidbu rezultat su jednakih ili sličnih tehničko-ekonomskih uvjeta plovidbe. Međutim, konkretni ekonomsko-pravni odnosi mogu ispoljavati neke specifičnosti u jednoj ili drugoj grani plovidbe, pa je neophodno registrirati te razlike u zakonodavnom aktu. Valjalo je, također, voditi računa i o različitim putovima međunarodne unifikacije.

U okviru prijevoza stvari imali smo prilike usporediti norme i analizirati razlike u reguliranju plovidbe na moru i unutrašnjim vodama a u odnosu na odgovornost broдача.

Na pomorskopravne odnose mnogo više utječu tradicionalne zasade. Neka rješenja, pak, u unutrašnjoj plovidbi više odgovaraju suvremenim potrebama (sposobnost broda za plovidbu, odgovornost broдача za djela zapovjednika, posade i drugih osoba koje rade za broдача u plovidbi i rukovanju brodom, odgovornost za štete na teretu od požara) ili općim načelima obveznog prava (neograničena odgovornost broдача i za kvalificiranu krivnju osoba kojima se služi u svom poslovanju).

Pravni sustav unutrašnje plovidbe otvoreniji je za prihvatanje rješenja iz drugih grana prometa. Stoga se primjenjuje i institut tzv. »slučajeva posebnih opasnosti«, koji je karakterističan za reguliranje odgovornosti vozara u željezničkom i cestovnom prijevozu, a pored teretnice, broдар unutrašnje plovidbe koristi i tovarni list, ispravu koja se izdaje u svim granama prometa osim u pomorskom prijevozu.



Bilješke:

¹ Čl. 552. našeg Plovidbenog zakona glasi: »Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primaocu u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primaocu u primjenom roku«.

² Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova, 1. svezak, Zagreb, 1980. str. 138.

³ Haška pravila u čl. 3. toč. 1. ističu da je vozar dužan osposobiti brod za plovidbu dužnom pažnjom »prije i na početku putovanja«.

⁴ Poblize Velimir Filipović i Emilio Pallua, Komentar Hamburških pravila, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb, br. 78/1978, str. 74; Ivo Grabovac, Konvencija o prijevozu robe morem, Hamburg 1978, s komentarom, Split, 1978, str. 15.

⁵ Poblize o razlozima takvog rješenja uz analizu odgovarajućih odredaba Ivo Grabovac, Komparativni prikaz odgovornosti brodara za požar na teretu uz poseban osvrt na stav našeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Pomorski zbornik, Zadar, knjiga 4, 1966, str. 215 — 226.

⁶ Poblize Ivo Grabovac, Konvencija o prijevozu... o. c., str. 16 — 17.

⁷ Poblize Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova, 2. svezak, Čakovec 1983, str. 64 — 106; Ivo Grabovac, Prijevoz stvari s više prijevoznika, Split, 1976, str. 30 — 31, 36 — 37. i 41.

⁸ Pod jedinicom tereta, prema našem Plovidbenom zakonu, razumijeva se koleto ili komad, a kod tereta u rasutom stanju — metarska tona ili kubični metar, ili druga mjera ovisno o tome po kojoj je jedinici mjere ugovorena vozarina. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja. Posebne odredbe postoje u slučaju prijevoza kontejnerima, paletama i drugim sličnim napravama za grupiranje robe (v. čl. 567. st. 4).

⁹ Nova Konvencija o prijevozu robe morem iz

1978. primjenjuje također jednu varijantu vezanu uz visinu vozarine.

¹⁰ Poblize Ivo Grabovac, Neograničena odgovornost brodara u slučaju kvalificirane krivnje u prijevozu stvari, Pomorski zbornik, knjiga 14, Rijeka, 1976, str. 178.

U jednoj presudi Višeg privrednog suda SR Hrvatske istaknuto je da prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova brodar odgovara ograničeno i kada je štetu uzrokovao kvalificiranom krivnjom (v. Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb, br. 63/1974, str. 72).

¹¹ Odgovara za cjelokupnu (»svaku«) štetu.

¹² U originalu na engleskom jeziku ova formulacija glasi: »Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability... if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result«.

¹³ O pojmu »recklessness« (kao i o srodnim pojmovima »wantonness« i »wilful misconduct«) v. Giorgia M. Boi, »Recklessness e previsione del danno nell'art. 2 (e) del Protocollo del 1968 alla Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, il diritto marittimo, I, 1978, pp. 155 — 167; David G. Powles, The Carriage of Goods by Sea Act 1971, The Journal of Business Law, April 1978, p. 145.

¹⁴ U originalu na francuskom jeziku ova formulacija glasi: »... faute commise avec l'intention de provoquer le dommage ou d'une façon impliquant soit mépris délibéré des conséquences dommageables pouvant résulter de la conduite tenue, soit ignorance inexcusable de ces conséquences«.

¹⁵ Poblize Grabovac, Neograničena odgovornost... o. c., str. 182 — 183 (i tamo navedena literatura); Francesco Berlingieri, La nuova Convenzione sul trasporto di merci per mare, Il diritto marittimo, II, 1978, pp. 196 — 197.

¹⁶ Potanja analiza slučajeva Ivo Grabovac, Analiza klauzula u tereticama jugoslavenskih brodara, Beograd, 1970, str. 44 — 46, 50 — 53.

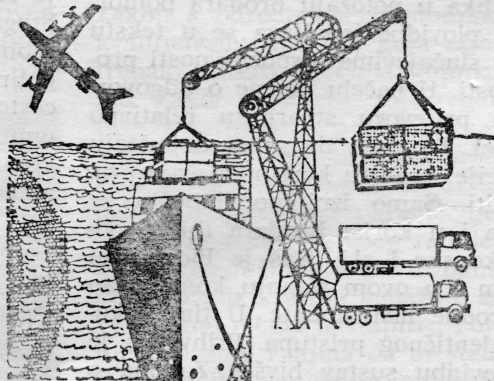


CROATIA
MARINE ASSOCIATION LTD.

**ZAJEDNICA
RIZIKA OSIGURANJA
TRANSPORTA I KREDITA**

**SPECIJALIZED FOR INSURANCE OF SEA, LAND, AIR AND
RIVER TRANSPORTATION OF GOODS, SHIP INSURANCE
AND SERVICES TO FOREIGN INSURANCE COMPANIES.**

41 000 ZAGREB
Miramarska 22
66 000 KOPER
Ljubljanska 3
52 000 PULA
Laginjina 7
51 000 RIJEKA
Korzo Narodne revolucije 39
57 000 ZADAR
Branimirova obala 20
58 000 SPLIT
Šibenskih žrtava 1
50 000 DUBROVNIK
Maršala Tita 69
11 000 BEOGRAD
Terazije 14
54 000 OSIJEK
Gajev trg 1



**OSIGURANJE ROBE U PREKOMORSKOM, KOPNENOM I
AVIONSKOM TRANSPORTU. OSIGURANJE BRODOVA I
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUCIM DRUŠTVIMA.**