

Dr Ive KISIĆ
Rijeka

Izmjena Haških pravila

U okviru specijaliziranih tijela Ujedinjenih naroda obavlja se opsežan rad na izmjeni sustava pomorske trgovine i u vezi s tim pravila vladanja onih činilaca koji u njoj sudjeluju i na izmjeni pomorskog prava. Sve se to čini uglavnom na zahtjev zemalja u razvoju. One, naime, smatraju da današnji sustav pomorske trgovine i pravila vladanja koja u njoj postoje, posebno pravila vladanja pomorskih konferencija, štet-

no djeluje na njihov razvoj; da i taj faktor pridonosi da su one svaki dan siromašnije, a razvijene industrijske zemlje sve bogatije. Zato traže izmjenu ne samo pravila vladanja pomorskih brodskih konferencija, nego i izmjenu propisa koje su razvijene pomorske zemlje svojedobno usvojile. Prvenstveno se radi na području pomorskog javnog prava o izmjeni propisa o širini teritorijalnog mora i o širini pomorja,

i prava na njemu, a na području privrednog prava radi se na izmjeni Međunarodne konvencije o teretnici od 1924. i Protokola na tu Konvenciju od 1968. (Ovaj posljednji još nije stupio na snagu). U ovom prikazu osvrnut ćemo se na rad na izmjeni Haških pravila. Ona, poznato je, reguliraju prava i obveze iz ugovora o prijevozu za koji je izdana teretnica ili sličan dokumenat.

U čemu se sastoje predložene promjene? Prelazilo bi granice ovog članka kad bih navodio sve predložene promjene. Ograničujem se da kažem da su one prilične i po opsegu i po značenju. Nisam daleko od istine ako kažem da stumbokom izmjenjuju današnju konvenciju o teretnici. Izmjene su takve da se još ne zna hoće li današnja konvencija biti izmijenjena ili će na njeno mjesto doći nova. Bilo da se usvoji jedan ili drugi način izmjena današnje konvencije, sigurno je da će po novom sustavu teretnica zadržati značenje vrijednosnog papira. To njezino temeljno svojstvo i druga koja iz tog proizlaze (predstavljanje robe) ostaje ne-taknuto.

Brodar je zainteresiran za sve predložene mjere konvencije. Posebno je zainteresiran za one koje se odnose na njegovu odgovornost za teret. Poznato je da je današnja konvencija o teretnici rezultat kompromisa između broдача i naručitelja. Više je rezultat antagonizma nego li njihova mirnog sporazuma. Konvencija nameće brođaru minimum obveza, ali mu zato daje i neka oslobođenja od odgovornosti. Brodar se ne može osloboditi od minimuma svoje odgovornosti utvrđenih odredbama konvencije. Svaki sporazum brođara i krcatelja protivan tom minimumu ne vrijedi. I oslobođenje od odgovornosti ima učinika samo onda ako je brodar udovoljio svojoj temeljnoj dužnosti, a ta je da je upotrijebio dužnu pomnju (due diligence) u opremanju broda i izvršavanju ugovora o prijevozu. Izraz dužna pomnja (due diligence) ušao je u konvenciju iz američkog Harter akta od 1893. Tim izrazom je brođareva odgovornost smanjena, olakšana u odnosu na ranije propise po kojima je bila gotovo objektivna. U pogledu broda brodar je dužan upotrijebiti dužnu pomnju prije i na početku putovanja, a u pogledu robe tijekom cijelog putovanja. Sto je to početak putovanja? Obuhvaća li taj izraz i odlaske iz međuluka na istom putovanju? Pomorska praksa u tom pogledu nije ujednačena. Ima, naime, presuda koje stoje na stajalištu da je brodar dužan upotrijebiti dužnu pomnju i prilikom odlaska broda iz međuluka u koje je pristao na jednom putovanju. Brodar se ne može osloboditi svoje dužnosti da urednom pomnjom opremi brod. Za greške u tom pogledu koje učini nezavisan ugovarač (npr. brodogradilište slabo popravi brod) odgovara brodar.

Međutim, ako je brodar upotrijebio dužnu pomnju na opremi broda, pa usprkos tome je brod nesposoban i zbog toga je nastala šteta, brodar je oslobođen odgo-

vornosti. Osim toga u konvenciji se navode tzv. *excepted cases* — slučajevi oslobođenja od odgovornosti. Taj sistem normiranja u konvenciju je ušao iz engleske pravne prakse. Pravnici izvan anglosaksonskih područja smatraju da on ne odgovara njihovim zakonodavstvima. Njima je bliža jedna generalna zakonska odredba koja bi normirala brođarevu odgovornost.

Posebno je sa strane zemalja u razvoju bila podvrgnuta kritici odredba Konvencije da brodar ne odgovara za nautičku grešku zapovjednika i drugih osoba čijim se uslugama služi u prijevozu. To vrijedi i za grešku u upravljanju broda. Po novom prijedlogu brođareva odgovornost bila bi regulirana jednom odredbom koja bi po jednom prijedlogu glasila ovako:

»Brodar je odgovoran za svaki gubitak i oštećenje prevežene robe ako događaj koji je prouzročio gubitak i oštećenje nastane dok je roba bila na čuvanju brođarevu u smislu člana...osim ako brodar ne dokaže da su on i njegovi ljudi ili agent poduzeli sve mjere koje se mogu razborito zahtijevati da se izbjegne događaj i njegove posljedice«. I takva formulacija brođareve odgovornosti postavlja i postavlja č razna pitanja na koja će tek odgovoriti sudska praksa pojedinih zemalja, i od sudske prakse zavisit će dobrim dijelom hoće li brođareva odgovornost biti veća i koliko ili pak manja. Može se očekivati da će biti veća.

S obzirom na značenje požara u morskom brođarstvu i nova konvencija o njemu posebno govori, odnosno ako bude konvencija. Po prijedlogu izmjena brodar bi odgovarao za požar jedino ako onaj koji zahtjeva naknadu dokaže da je požar rezultat greške ili nemara brođareva. Dakle, brođareva se odgovornost pretpostavlja. Ne samo za požar, nego općenito. Kad je to tako, onda je razumljivo da je iz predloženih izmjena ispušteno da se govori posebno o brođarevoj obvezi (dužnosti) da dužom pomnjom opremi brod. Po predloženim izmjenama brodar bi odgovarao i za za-kašnjenje.

Ograničenje brođareve odgovornosti postojalo bi i po predloženim izmjenama konvencije. Međutim, granice odgovornosti bile bi veće. Odgovarao bi u iznosima kako je to normirano u Protokolu od 1968.

Protokol isključuje pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju zlonamjerne greške (dolusa) ili grube greške (culpa lata). Međutim, po predloženim izmjenama brodar ne bi imao pravo na ograničenje samo u slučaju zle namjere (dolusa).

Opseg brođareve odgovornosti znat ćemo tek onda kad se usvoji definitivni tekst izmjena.

Dok ove retke pišem, jedna radna grupa u okviru specijaliziranog tijela Ujedinjenih naroda (UNCTAD) radi u Geneve na ovom problemu. Zato je ovome članku svrha da obavijesti čitaoce »Našeg mora« da se radi o izmjenama vrlo važnog instrumenta u pomorskom pravu.