

ODGOVORNOST NARUČITELJA (KRCATELJA) PREMA PRIJEVOZNIKU KOD PRIJEVOZA STVARI MOREM¹

Prof. dr. sc. DRAGAN BOLANČA*

UDK 347.795.3:347.447.5
DOI 10.21857/m3v76tedpy
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 15. 2. 2021.
Prihvaćeno za tisak: 28. 4. 2021.

U ovom radu autor analizira odgovornost naručitelja (krcatelja) prema prijevozniku kod prijevoza stvari morem. Uspoređuje hrvatska zakonska rješenja (Pomorski zakonik iz 2004.) s međunarodnim unifikacijskim instrumentima (Haška pravila iz 1924., Hamburška pravila iz 1978. i Roterdamska pravila iz 2009.). Autor zaključuje da je kao opće načelo odgovornosti naručitelja (krcatelja) predviđena pretpostavljena krivnja, dok se u nekim slučajevima nailazi na dokazanu krivnju ili objektivnu odgovornost.

Ključne riječi: naručitelj; krcatelj; prijevoznik; odgovornost; ugovor o prijevozu stvari morem.

1. UVOD

Pomorski zakonik Republike Hrvatske (dalje: PZ '04.)² u Dijelu sedmom (Ugovori), Glavi II. (Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova), točki 1. (Zajedničke odredbe) u odredbi članka 445. opisuje značenja izraza uporabljenih u navedenoj glavi PZ-a. Ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje (potiskivanje) i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla naziva se "naručitelj" (čl. 445., toč. 1.). Naručitelj (engl. *charterer*) služi se onim uslugama prijevoznika koje su ugovorom predviđene, plaćajući

* Dr. sc. Dragan Bolanča, redoviti profesor u trajnom zvanju Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split, Hrvatska, e-mail: dragan.bolanca@pravst.hr.

¹ Radi se o izmijenjenom i osuvremenjenom radu koji je pod naslovom "Odgovornost naručitelja (krcatelja) prema brodaru kod prijevoza stvari morem" objavljen u *Pomorskom zborniku*, Rijeka, knjiga 31, 1993., str.127-137.

² Vidi *Narodne novine RH*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19.

za to prijevozniku određenu naknadu (vozarinu, prevozninu, tegljarinu). On je prijevoznikov osnovni obveznik kao ugovorna protustranka i nositelj je svih prava i obveza iz ugovora o pomorskom plovidbenom poslu.³ Naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza, naziva se “krcatelj” (čl. 445., toč. 2.). Krcatelj (engl. *shipper*) se javlja samo kod prijevoza stvari morem; on prijevozniku predaje stvari određene za prijevoz u vrijeme i na mjestu predviđenom u ugovoru o prijevozu. Njegova je funkcija isključivo pravne naravi (krcatelj poduzima određene pravne radnje), za razliku od djelatnosti lučkih sлагаča koji fizički obavljaju operacije ukrcaja i koji se ne smatraju krcateljima.⁴ Zajednički naziv za naručitelja i krcatelja jest “korisnik prijevoza” (čl. 445., toč. 4.), jer se taj zakonski pojam primjenjuje na osobe koje imaju određena prava prema ugovoru o prijevozu stvari. Nasuprot njima stoji “prijevoznik”, a prema PZ-u, to je vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (čl. 5., toč. 37.). U funkciji prijevoznika (engl. *carrier*) najčešće se javlja brodar.⁵ Brodar je pomorsko-pravni pojam i označava osobu koja je nositelj brodarske djelatnosti u najširem smislu, dok je prijevoznik gospodarsko-pravni pojam i označava isključivo stranku iz ugovora o prijevozu stvari.⁶ Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stvari stječe svojstvo prijevoznika.

³ Detaljnije o krcatelju Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 110-111; Grabovac, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., str. 156.

⁴ Lučki sлагаči sklapaju ugovor o sлагаčkom poslu s naručiteljem, a njime se obvezuju da će obaviti jednu ili više sлагаčkih operacija (npr. ukrcaj i iskrcaj tereta, slaganje ili prekrcaj tereta), a naručitelj je dužan isplatiti nagradu. Navedeni ugovor u nas nije zakonski reguliran i spada u ugovore o djelu obveznog prava. Opširnije Rukavina, Biserka, *Ugovor o sлагаčkom poslu – pravni položaj i odgovornost lučkog sлагаča*, doktorska disertacija, Pravni fakultet, Split, 2010., str. 1-209.

⁵ Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s time što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda (čl. 5., toč. 32. PZ-a). Opširnije o brodaru Skorupan, Vesna, *Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004.*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 56, br. 5, 2006., str. 1329-1343; Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo...*, *op. cit.*, str. 51-52.

⁶ O prijevozniku vidi Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo...*, *op. cit.*, str. 107-109; Skorupan, *Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004....*, *op. cit.*, str. 1343-1347.

2. SHIPPER'S EXEMPTION CLAUSE

S obzirom na stvarnu prostornu vezu između broda i ukrcanog tereta, kao i uopće na činjenicu da prijevoznik, odnosno njegovi ljudi, manipulira teretom koji treba prevesti, u praksi se može postaviti pitanje odgovornosti naručitelja (krcatelja) za štete koje pretrpi brod, osobe i stvari na brodu ili izvan njega, a za koje prijevoznik odgovara. Dakle, u fokusu će biti samo naručiteljeva (krcateljeva) odgovornost prema prijevozniku.⁷

Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (engl. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*) iz 1924. godine (dalje: Haška pravila '24.)⁸ u odredbi čl. 4., st. 3. postavlja opće načelo odgovornosti krcatelja,⁹ prema kojemu krcatelj ne odgovara za gubitak ili oštećenje koje prijevoznik ili brod pretrpe "iz bilo kojeg uzroka bez djelovanja krivnje ili nemarnosti" (engl. *from any cause without the act, fault or neglect*) "krcatelja, njegovih agenata ili službenika". To je načelo poznato pod izrazom *shipper's exemption clause*.

⁷ Odgovornost naručitelja (krcatelja) za ostale štete normiraju se posebnim propisima ili se rješavaju na temelju građanskog prava. Tako Jakaša, Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 270.

⁸ Kod ugovora o prijevozu stvari morem, hrvatski zakonodavac slijedi rješenja Haških pravila '24., jer je Republika Hrvatska stranka te konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji i za našu državu konvencija je na snazi od 8. listopada 1991. god. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, *Narodne novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 1/92). Ta je konvencija promijenjena Protokolom iz 1968. o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. (engl. *Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924*, tzv. *Visby Rules '68*) i Protokolom iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. (engl. *Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924*, tzv. *SDR Protocol '79*). Vidi Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. god. (*Narodne novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 3/95). Oba su protokola za Republiku Hrvatsku stupila na snagu dana 28. siječnja 1999. god. Vidi Objavu o stupanju na snagu, (*Narodne novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 3/99). Tako Ćorić, Dorotea; Debeljak Rukavina, Sandra, *Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava*, *Pomorski glasnik*, Zagreb, 2007., str. 27-28.

⁹ Haška pravila '24. uporabljaju pojam krcatelja jer im je pojam naručitelja stran. Međutim, ona ne sadrže pojam krcatelja, nego se to indirektno iščitava iz definicije prijevoznika koji je definiran kao "vlasnik broda ili naručitelj prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem" (čl. 1.a). Dakle, krcatelj je osoba koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu. Tako Skorupan Wolff, Vesna, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 49, br. 164, 2010., str. 195.

Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (engl. *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) iz 1978. godine (dalje: Hamburška pravila '78.)¹⁰ u odredbi čl. 12. predviđa da krcatelj¹¹ i njegovi ljudi (službenik ili punomoćnik) ne odgovaraju za gubitak ili štetu koju su pretrpjeli prijevoznik, odnosno brod, osim u slučaju njihove krivnje ili nemarnosti.

Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (engl. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*) iz 2009. godine (dalje: Roterdamska pravila '09.)¹² također propisuje da krcatelj¹³ odgovara za gubitak ili oštećenje stvari koje pretrpi prijevoznik ako dokaže da su takav gubitak ili oštećenje prouzročeni povredom krcateljevih obveza na temelju ove Konvencije (čl. 30., st. 1.).

Iz opisane međunarodne reglementacije vidljivo je da je opće pravilo odgovornosti krcatelja dokazana krivnja, jer je prijevoznik dužan dokazati da je krcatelj kriv.¹⁴

¹⁰ Hamburška pravila '78. stupila su na snagu 1. studenoga 1992. god. (vidi *CMI Yearbook 2015*, str. 557), ali ih Republika Hrvatska nije ratificirala.

¹¹ Ni ova konvencija ne sadrži pojam naručitelja, a krcatelj je svaka osoba koja je zaključila ili u čije ime i za čiji račun je zaključen ugovor o prijevozu robe morem s prijevoznikom ili svaka osoba koja je predala ili u čije ime ili za čiji račun je roba predana prijevozniku u vezi s ugovorom o prijevozu morem (čl. 1., toč. 3.). Definicija krcatelja iz Hamburških pravila '78. ostavlja određenu sumnju u to koje su osobe ovlaštene koristiti prava krcatelja iz Konvencije. Intencija redaktora Konvencije bila je definicijom obuhvatiti osobu koja zaključuje s prijevoznikom ugovor o prijevozu, kao i osobu koja stvarno na temelju takvog ugovora predaje prijevozniku robu na prijevoz. Tako Skorupan Wolff, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila...*, *op. cit.*, str. 195.

¹² Roterdamska pravila '09. još nisu stupila na snagu (vidi: Fujita, Tomotaka, *A report on the Activities of the IWG*, *CMI Yearbook 2015*, str. 436. Vidi također *CMI Yearbook 2017-2018*, str. 505). Republika Hrvatska nije ih ni potpisala ni ratificirala. Više o tim pravilima Grabovac, Ivo, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split, 2010., str. 149-156; Ivošević, Borislav; Pejović, Časlav, *Pomorsko pravo (Uporednopravna studija)*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd, 2019., str. 308-312.

¹³ Definicije naručitelja nema u Roterdamskim pravilima '09., dok je krcatelj osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s prijevoznikom (čl. 1., toč. 8.). Ova je definicija jasna i nedvosmislena pa su njome eliminirane moguće dvojbe koje su postojale uvođenjem pojma krcatelja u Hamburškim pravilima '78. Poblizje Skorupan Wolff, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila...*, *op. cit.*, str. 195.

¹⁴ Jakaša, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Treća knjiga *Ugovori o iskorištavanju brodova*, 2. svezak *Prijevoz stvari: odgovornost broдача, odgovornost naručitelja, prijevozne isprave, vozarina*, Zrinski, Čakovec, 1983., str. 81; Ivković, Đorđe, *Hamburška pravila*, Piran, 1994., str. 91, http://www.dpps-mlas.si/ivkovic/hamburska_pravila.pdf; Skorupan Wolff, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila...*, *op. cit.*, str. 197.

PZ '04. nije reproducirao opće načelo iz *shipper's exemption clause*, jer to nije potrebno, budući da to načelo odgovara općim principima hrvatskog obveznog prava prema kojemu svatko odgovara u granicama vlastite krivnje. Naime, u nedostatku izričite odredbe o odgovornosti krcatelja u PZ-u '04. kao posebnom zakonu, supsidijarno se primjenjuje Zakon o obveznim odnosima (dalje: ZOO).¹⁵ Odredba čl. 1045. toga zakona propisuje da "tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje" (st. 1.), pri čemu se "predmnijeva obična nepažnja" (st. 2.). Nadalje, "krivnja postoji kad je štetnik prouzročio štetu namjerno ili nepažnjom" (čl. 1049. ZOO-a). Dakle, opći je princip odgovornosti subjektivna odgovornost, pri čemu se krivnja štetnika predmnijeva (pretpostavlja, presumira).¹⁶ To znači da štetnik, ako se želi osloboditi odgovornosti, mora dokazati da je šteta nastala bez njegove krivnje (slučajno). Predmnijeva se najblaži oblik krivnje, a to je obična nepažnja (*culpa levis*).¹⁷ Teži stupnjevi krivnje (krajnja nepažnja i namjera) presumiraju se samo ako je takva presumpcija zakonskim pravilom izričito utvrđena ili ako iz smisla odnosnog zakonskog pravila to nedvojbeno proizlazi.¹⁸ Izvan tih slučajeva stupanj kvalificirane krivnje dokazuje se prema općim pravilima parničnog postupka pa štetnik odgovara na temelju dokazane krivnje.¹⁹ Oštećenik je tada dužan dokazati opće pretpostavke odgovornosti za štetu i subjektivni element protupravnosti (krivnju štetnika, tj. njegovu namjeru ili krajnju nepažnju). Naravno, ZOO poznaje i situacije kad se odgovara bez obzira na krivnju, jer tada postoji objektivna odgovornost (čl. 1045., st. 3. i st. 4.).²⁰

¹⁵ Vidi *Narodne novine RH*, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.

¹⁶ Tako Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima (napomene, komentari, sudska praksa i prilozi)*, Organizator, Zagreb, 2006., str. 702-706.; Gorenc, Vilim; Belanić, Loris; Momčinić, Hrvoje; Perkušić, Ante; Pešutić, Andrea; Slakoper, Zvonimir; Vukelić, Mario; Vukmir, Branko, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 1697-1710.

¹⁷ O običnoj nepažnji (*culpa levis*) govorimo kad je riječ o štetniku koji u svome radu nije upotrijebio onu pažnju koju bi upotrijebio osobito pažljiv čovjek (pažnja dobroga gospodarstvenika, odnosno pažnja dobrog domaćina iz čl. 10., st. 1. ZOO-a). Crnić, *Zakon o obveznim odnosima (napomene, komentari, sudska praksa i prilozi)...*, op. cit., str. 706.

¹⁸ Krajnjom nepažnjom (*culpa lata*) postupa onaj štetnik koji u svom ponašanju nije upotrijebio ni onu pažnju koju bi upotrijebio svaki prosječan čovjek. Namjera (*dolus*) je najteža vrsta krivnje jer štetnik postupa tako da želi uzrok (štetnu radnju), ali i posljedicu (štetu uzrokovanu drugoj osobi). Detaljnije *ibid*, str. 732-733.

¹⁹ Crnić, Ivica, *Parnični postupak i naknada štete*, Organizator, Zagreb, 2008.

²⁰ Objektivna odgovornost propisana je za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost (čl. 1045., st. 3.) i u drugim slučajevima predviđenim zakonom (čl. 1045., st. 3.). Opširnije Gorenc i dr., *Komentar Zakona o obveznim odnosima...*, op. cit., str. 1749-1768.

Kao što je već navedeno, naš zakonodavac (PZ '04.) usmjerava pažnju prvenstveno na naručitelja kao osnovnog prijevoznikovog sukontrahtenta iz ugovora, jer krcatelj radi samo u njegovoj pravnoj sferi. Naručitelj odgovara za krcateljeve radnje i propuste u okviru ugovora o prijevozu stvari, kao za svoje vlastite radnje i propuste. Krcatelj predaje stvari na prijevoz u ime naručitelja i za njegov račun te u odnosu prema prijevozniku nema samostalni pravni položaj. Stoga, prema naprijed navedenim propisima ZOO-a, naručitelj odgovara subjektivno, u pravilu na temelju pretpostavljene (presumirane) krivnje, a u određenim slučajevima na osnovi dokazane krivnje. Premda to PZ '04. *expressis verbis* ne govori, u pogledu naručiteljeve odgovornosti (što se tiče njegove krivnje), treba primijeniti isti princip kao i kod prijevoznika,²¹ pa on u svojem radu mora ulagati dužnu pažnju srednje sposobnog naručitelja.²² Naime, naručitelj se ne može pozivati na okolnost da on po svojoj struci ili predmetu poslovanja nije znao uložiti dužnu pažnju, jer se zahtijeva pažnja srednje sposobnog (prosječnog) stručnjaka iz odredbe čl. 10., st. 2. ZOO-a.²³

3. POJEDINI SLUČAJEVI ODGOVORNOSTI NARUČITELJA (KRCATELJA) U PZ-U '04.

3.1. Manjkavo stanje ambalaže (čl. 483.)

Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene manjkavim stanjem ambalaže²⁴ (čl. 483.). Manjkavo stanje ambalaže razlog je odgovornosti naruči-

²¹ Kod osposobljavanja broda za plovidbu (čl. 460., st. 1. PZ-a '04.) i kod štete nastale na teretu (čl. 547. PZ-a '04.), prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, jer mora dokazati da je šteta nastala iako je on uložio dužnu pažnju (pažnju srednje sposobnog prijevoznika). O tome vidi Bolanča, Dragan, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split, 2016., str. 197-199. Dužna pažnja (engl. *due diligence*) opći je pojam angloameričkog prava, spominje se u Haškim pravilima '24. (čl. 3., st. 1.), a znači dužnost pažnje koja se može očekivati od razborite osobe, jer razumna i pažljiva osoba to redovito čini. Detaljnije Grabovac, Ivo, *Enciklopedija pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991., str. 45.

²² Tako Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije...*, op. cit., str. 150.

²³ "Sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka)" (čl. 10., st. 2. ZOO-a). Potanje o tome Jakaša, Branko, *Nekoliko pitanja temelja vanugovorne odgovornosti u Zakonu o obveznim odnosima*, *Naša zakonitost*, god. 33, br. 6, 1979., str. 59-90.

²⁴ Pojam manjkavog stanja ambalaže, odnosno nedostatnog (nedovoljnog) pakiranja tereta, obuhvaća način pakiranja tereta što ne odgovara standardima propisanim ili uobičajenima za pojedine vrste tereta u pojedinim vrstama prijevoza. Taj se pojam može odnositi

telja prema prijevozniku za svu nastalu štetu osobama, brodu, teretu i okolišu. Naručitelj je odgovoran i za sve druge štete i troškove prouzročene opisanim stanjem ambalaže. Doslovnim tumačenjem odredbe čl. 483. (a posebno u vezi čl. 484.), proizlazi da će naručitelj biti odgovoran i ako je manjkavo stanje ambalaže prijevozniku bilo poznato. Njegova je odgovornost objektivna, ali naručitelj neće biti odgovoran ako dokaže da je prijevoznik mogao izbjeći štetu primjenom dužne pažnje.²⁵ Odredba je ovog članka dispozitivna pa se prijevoznik može ugovorom odreći prava zahtijevanja naknade štete od naručitelja.²⁶

3.2. Prirodno svojstvo i stanje tereta (čl. 484.)

Naručitelj je odgovoran prijevozniku za naneseu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene prirodnim svojstvima i stanjem tereta ako prijevozniku ta svojstva i stanje tereta nisu bili niti morali biti poznati (čl. 484.). U ovom se članku radi o šteti koju je iz navedenih uzroka (opasna prirodna svojstva tereta i stanje tereta) prijevoznik sam pretrpio ili je zbog toga morao drugima nadoknaditi pretrpljenu štetu. Budući da naručitelj odgovara za svojstvo (obilježje) i stanje tereta (bez obzira na to može li mu se imputirati neki propust ili krivnja), on će biti objektivno odgovoran samo ako prijevozniku navedena svojstva i stanje tereta nisu bili niti morali biti poznati. Dakle, naručitelj uvijek odgovara, osim kad dokaže da je prijevoznik znao ili morao znati za prirodna svojstva i stanje tereta u vrijeme sklapanja ugovora.²⁷ Odredba je ovog članka dispozitivna, pa se prijevoznik može ugovorom odreći prava zahtijevanja naknade štete od naručitelja.

na čvrstoću ambalaže ili njenu nedostatnost da zaštititi sadržaj od ispadanja, prosipanja, curenja, loma, oštećenja od glodavaca, obijanja i sl. Zbog manjkavog stanja ambalaže teret nije pogodan za čuvanje i obavljanje svih uobičajenih manipulacija koje se vrše s teretom tijekom prijevoza. (Opširnije Predojević, Ljubomir, *Pomorski poslovni rječnik*, Otokar Keršovani, Opatija, 1988., str. 392-393; Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, International Shipping Publications Blais, Toronto, 1998., str. 227). Inače, nedostatno (nedovoljno) pakiranje predstavlja izuzeti slučaj kao mogući ekskulpacijski razlog prijevoznika kod odgovornosti za štetu na teretu (čl. 553., st. 1., toč. 8. PZ-a '04., čl. 4., st. 2.n Haških pravila '24.) O tome detaljno Bolanča, Dragan, Nedostatno pakiranje ili nejasne ili nedostatno trajne oznake na teretu kao izuzeti slučaj u pomorskom prijevozu stvari, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 34, br. 1-2, 1997., str. 60-61.

²⁵ Vidi Brajković, Vladislav; Čolović, Ilija; Filipović, Velimir; Jakaša, Branko; Katičić, Natko; Pallua, Emilio; Tomašić, Veljko; Triva, Siniša, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (s napomenama i komentarskim bilješkama)*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 197.

²⁶ U pogledu dužnosti primanja tereta u ovakvoj ambalaži vidi čl. 482., st. 3. PZ-a '04. Naime, takav teret predstavlja opasnost za osobe, brod i okoliš te drugi teret s kojim tijekom prijevoza dolazi ili može doći u dodir pa ga prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz.

²⁷ Tako *ibid*, str. 197; Grabovac, Ivo, *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989., str. 99.

3.3. Kriva deklaracija tereta (čl. 556.)

Prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta ili zakašnjenja u predaji tereta ako je krcatelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna (čl. 556.) Svrha ove odredbe jest da se krcatelja prisili na davanje točnih podataka o teretu. Kako krcatelj nastupa kao ovlaštenik naručitelja, ovaj će članak doći do primjene i kad je naručitelj znao da krcatelj daje pogrešne podatke. Premda se u PZ-u '04. navodi samo krcatelj, ta situacija obuhvaća i naručitelja, jer je za prijevoznikovu poziciju potpuno svejedno tko je dao krivu izjavu. O netočnoj deklaraciji vrste tereta radit će se kad je deklaracija stvarno drukčija od tereta koji je predan na prijevoz, dok je neispravno naznačena vrijednost tereta u situaciji kad je krcatelj (naručitelj) naznačio previsoku ili prenisku vrijednost tereta, jer zakon u tom pogledu ne čini nikakvu razliku.²⁸ Na strani krcatelja (naručitelja) dovoljna je sama svijest da su podaci dani netočno, ali nisu relevantni motivi zbog kojih je to učinjeno. Ta svijest o krivoj deklaraciji ne obuhvaća zlu namjeru krcatelja (naručitelja), ali supsumira prilično jak stupanj krivnje – krajnju nepažnju.²⁹ Ta se nepažnja mora prosuđivati prema profesiji krcatelja (naručitelja) i drugim relevantnim elementima *in concreto*. Između netočnih podataka i štete ne mora postojati uzročna veza. Okolnost da je krcatelj (naručitelj) znajući naveo pogrešne podatke pada na prijevoznika, jer on mora dokazati krivnju krcatelja odnosno naručitelja. *Ipsa facto* u pitanju je odgovornost naručitelja na temelju dokazane krivnje, ali egzoneracija prijevoznika nije moguća u slučaju ako je šteta prouzrokovana njegovim fraudoloznim postupkom, ni kada se teret s krivim podacima ukrca na brod s prijevoznikovim znanjem.³⁰

Odredba čl. 556. PZ-a '04. recipirana je iz čl. 3., st. 5. Haških pravila '24. čija je svrha obvezati krcatelja na davanje točnih podataka o teretu, jer se smatra da je krcatelj u času ukrcaja tereta zajamčio prijevozniku točnost oznake, broja, količine i težine kako ih je priopćio, pa je dužan prijevozniku nadoknaditi sve gubitke, štete i troškove koji nastanu ili proizađu iz netočnosti tih podataka.³¹ Sličnu odredbu imaju i Hamburška pravila '78., koja u čl. 17., st. 1. reguliraju

²⁸ Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije...*, op. cit., str. 81.

²⁹ *Ibid*, str. 82; Brajković i dr., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (s napomenama i komentarskim bilješkama)*..., op. cit., str. 233.

³⁰ Tako Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije...*, op. cit., str. 82.

³¹ Vidi Manca, Plinio, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, vol. II, Giuffrè Editore, Milano, 1975, str. 233. Ni u jednom slučaju ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje u vezi s teretom ako je krcatelj prirodu ili vrijednost tereta u teretnici svjesno krivo očitovao (čl. 4., st. 5., al. 4.).

jamstva krcatelja u pogledu točnosti podataka o teretu.³² Donekle korespondirajuća odredba može se pronaći i u Roterdamskim pravilima '09., jer je krcatelj dužan prijevozniku nadoknaditi štetu za gubitak ili oštećenje prouzročeno netočnošću obavijesti (čl. 31., st. 2.).³³

3.4. Davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu (čl. 557.)

Naručitelj odgovara prijevozniku za naknadu štete koja mu je prouzročena zato što su naručitelj, odnosno krcatelj, dali netočne ili nepotpune podatke o količini, vrsti i oznakama tereta (čl. 557.). Podaci iz ovog članka odnose se na količinu, vrstu i oznake tereta. Podaci su netočni kad ne odgovaraju stvarnom stanju. Podaci su nepotpuni kad odgovaraju činjeničnom stanju, ali prijevoznik na temelju njih nije bio u mogućnosti procijeniti treba li poduzeti posebne mjere zaštite, a one su bile nužne.³⁴ Bez obzira na to tko je dao navedene podatke (krcatelj ili naručitelj), prijevozniku uvijek odgovara naručitelj. Između netočnih ili nepotpunih podataka i štete na teretu mora postojati uzročna veza jer je prijevoznik postupao s teretom na način na koji mora postupati na temelju podataka koje mu je dao naručitelj ili krcatelj. Odgovornost je naručitelja objektivna jer on za te slučajeve odgovara bez obzira na svoju krivnju ili krivnju svojih ljudi.³⁵ Međutim, naručitelj neće odgovarati prijevozniku ako dokaže da je prijevozniku odnosno svojstvo bilo poznato ili mu je trebalo biti poznato da je upotrijebio dužnu pažnju.³⁶ Prijevoznik se ne može osloboditi odgovornosti prema trećima pozivajući se u tom pogledu na naručiteljevu krivnju.

³² Poblize Grabovac, Ivo, *Konvencija o prijevozu robe morem – Hamburg 1978.*, Pravni fakultet, Split, 1978., str. 50.

³³ Tako Skorupan Wolff, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila...*, *op. cit.*, str. 197.

³⁴ Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije...*, *op. cit.*, str. 150, Brajković i dr., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (s napomenama i komentarskim bilješkama)...*, *op. cit.*, str. 234. *Nota bene*, u netočne ili nepotpune podatke o oznakama tereta, spadaju "nejasne ili nedovoljne trajne oznake na teretu", a to je izuzeti slučaj kod odgovornosti prijevoznika za teret (čl. 553., st. 1., toč. 8. PZ-a '04., čl. 4., st. 2.o Haških pravila '24.). O tome vidi Bolanča, *Nedostatno pakiranje ili nejasne ili nedostatno trajne oznake na teretu kao izuzeti slučaj u pomorskom prijevozu stvari...*, *op. cit.*, str. 62–63. Nejasnim ili nedovoljno trajnim oznakama na teretu smatraju se one oznake koje, bilo izravno ili neizravno, nedostatno ili netočno upozoravaju na potrebu specijalne manipulacije, odnosno čuvanja tereta (Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije...*, *op. cit.*, str. 94).

³⁵ Grabovac, Ivo, *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku*, Književni krug, Split, 1996., str. 83.

³⁶ Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo...*, *op. cit.*, str. 260.

3.5. Opasan teret

Kao što je poznato, opasan teret treba prevoziti s najvećim oprezom i pažnjom kako bi se izbjegle štetne posljedice te specifične robe. Kad se na prijevoz predaje opasan teret (engl. *dangerous goods*), naručitelj (krcatelj) je dužan obavijestiti prijevoznika (i bez njegova zahtjeva) o naravi opasnosti i naznačiti koje zaštitne mjere treba poduzeti (čl. 481., st. 1.). Prijevoznik mora znati za opasna svojstva pojedinih stvari (opasan teret) ako je ta stvar propisom izričito proglašena opasnom, ako se nalazi u redovnom prometu te ako se prijevoznik proglašuje stručnjakom za prijevoz određenih stvari.³⁷ Prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz teret koji je po svojoj naravi opasan, ako mu opasno svojstvo tereta u vrijeme sklapanja ugovora nije bilo niti moralo biti poznato (čl. 482., st. 2.). Ako prijevoznik nije bio obaviješten prije ukrcavanja da je teret opasan, zapovjednik broda može taj teret u svako doba i bilo gdje iskrcati, učiniti bezopasnim ili ga baciti (čl. 554, st. 1.).³⁸ Kod poduzimanja ovih mjera, prijevoznik nije dužan voditi računa o interesima korisnika prijevoza, ne odgovara za štetu i zadržava pravo na punu vozarinu (čl. 554., st. 2.).³⁹ Prijevoznik ima pravo tražiti od naručitelja naknadu ukupne pretrpljene štete i podnesenih troškova, iako PZ '04. ne sadrži izričitu odredbu o toj dužnosti naručitelja. Naime, u konkretnom slučaju primjenjuje se *mutatis mutandis* odredba čl. 484.,⁴⁰ što znači da naručitelj odgovara objektivno,⁴¹ čak i za nepredviđene slučajeve opasnosti, tj. za opasnosti koje su posljedica nekih skrivenih ili vlastitih mana opasnog tereta. Naručitelj se može ekskulpirati samo ako dokaže da je prijevoznik znao ili morao znati za prirodna (opasna) svojstva i stanje tereta u vrijeme sklapanja ugovora.

Kad je prijevoznik primio na prijevoz teret znajući za njegova opasna svojstva, on ga može iskrcati ili učiniti bezopasnim samo ako bude ugrožena sigurnost broda, osoba ili drugog tereta na brodu te okoliša (čl. 555, st. 1.). U ovom slučaju bitna pretpostavka za poduzimanje odnosnih mjera jest da se mora raditi o konkretnoj opasnosti. Prijevoznik s opasnim teretom mora postupati u skladu s propisima i dužan je voditi računa o interesima korisnika prijevoza. Stoga kod ukrcavanja tereta prije dolaska broda u odredišnu luku, ima pravo na vozarinu

³⁷ Ako u pisanoj ispravi ugovora o prijevozu ili u teretnici nije naznačena obavijest o opasnom teretu, korisnik prijevoza mora dokazati da je prijevoznik znao za opasnost povezanu s prijevozom tog tereta (čl. 481., st. 2.).

³⁸ Nije potrebno da nastane konkretna opasnost, već je dovoljna činjenica da prijevoznik nije bio obaviješten o opasnom teretu prije početka ukrcavanja.

³⁹ Poblize Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo...*, op. cit., str. 240.

⁴⁰ Vidi *supra* 3.2.

⁴¹ Tako Grabovac, *Odgovornost prijevoznika...*, op. cit., str. 98.

prema prevaljenom putu, a ostale štete nastale postupkom prijevoznika snosi svaka stranka za sebe (čl. 555, st. 2.). Dakle, u slučaju da se opasni teret prevozi s pristankom prijevoznika, ugovorne strane uzajamno snose rizik, pa naručitelj i prijevoznik snose svoju štetu (*casum sentit dominus*).⁴²

Pri razradi problematike prijevoza opasnih tereta, PZ '04. se inspirirao načelima iz čl. 4., st. 6. Haških pravila '24. koja predviđaju objektivnu odgovornost krcatelja kad nema znanja prijevoznika o opasnoj naravi tereta.⁴³ Hamburška pravila '78. također donose posebna pravila o opasnom teretu (čl. 13.) određujući dužnosti krcatelja u vezi s takvim teretom. Pri tome se također razlikuju dvije situacije: prevozi li se teret bez prijevoznikova znanja o opasnom obilježju ili s njegovim znanjem. Dužnosti se krcatelja ne razlikuju načelno od onih u Haškim pravilima '24., ali su te dužnosti znatno detaljnije i njihovo je težište na rasporedu odgovornosti za davanje uputa u pogledu manipulacije s takvim teretom.⁴⁴ Posebna pravila o opasnim stvarima sadrže i Roterdamska pravila '09., prema kojima je krcatelj objektivno odgovoran ako je propustio informirati prijevoznika o opasnoj prirodi ili karakteru tereta (čl. 32.).⁴⁵

3.6. Zabranjen ili krijumčaren teret (čl. 558.)

Prijevoznik ne smije primiti na prijevoz teret čiji je uvoz, provoz ili izvoz zabranjen ili se krijumčari (čl. 482., st. 1.). Zabrana primanja na prijevoz navedenog tereta može se zasnivati na hrvatskim internim propisima, na međunarodnim konvencijama koje obvezuju RH, te pravnoj stečevini EU. Radi li se o zabranjenom ili krijumčarenom teretu, prvenstveno ovisi o carinskim propisima.⁴⁶ Naručitelj odgovara prijevozniku za štetu koja mu je prouzročena ukrcajem ili prijevozom stvari čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen ili se krijumčare ako u vrijeme ukrcavanja ta svojstva prijevozniku nisu bila niti su morala biti poznata (čl. 558.). Dakle, da bi prijevoznik imao pravo na naknadu štete, moraju se ispu-

⁴² Tako Grabovac, Ivo, *Prijevoz opasnih stvari morem*, Pravni fakultet, Split, 1982., str. 97; Luttenberger, Axel, *Odgovornost za onečišćenje u prijevozu opasnih tereta pomorskim brodovima*, doktorska disertacija, Pravni fakultet, Split, 1992., str. 108.

⁴³ Vidi Badovinac, Gavro, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Narodne novine, Zagreb, 1961., str. 116; Ivošević, Borislav, *Odgovornost pomorskog broдача*, Savremena administracija, Beograd, 1974., str. 162.

⁴⁴ Detaljnije Filipović, Velimir; Pallua, Emilio, Komentar Hamburških pravila, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, god. 20, br. 78, 1978., str. 84; Grabovac, Ivo, *Konvencija o prijevozu robe morem – Hamburg 1978.*, Pravni fakultet, Split, 1978., str. 40.

⁴⁵ Isto Skorupan Wolff, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila...*, *op. cit.*, str. 198.

⁴⁶ Vidi *Narodne novine RH*, br. 68/13, 30/14, 115/16, 39/19 i 98/19.

nit i dva uvjeta: a) svojstva tereta mu nisu bila niti su morala biti poznata u vrijeme ukrcaja, b) šteta mora biti u uzročnoj vezi s odnosnim zabranama. PZ '04. ne traži da su odnosna svojstva tereta bila, odnosno da su morala biti poznata naručitelju. Odgovornost je naručitelja objektivna,⁴⁷ jer se ni u tim slučajevima ne traži krivnja na strani naručitelja. *Argumento a contrario* slijedi da naručitelj ni u kojem slučaju neće biti odgovoran ako su prijevozniku odnosna svojstva tereta bila ili morala biti poznata, a to je stvar prosuđivanja svih okolnosti konkretnog slučaja. Napominjemo da prijevoznik s ovim teretom u pogledu njegova očuvanja od oštećenja mora postupati kao i sa svakim drugim teretom, jer će inače biti odgovoran.

3.7. Ukrcaj tereta bez znanja prijevoznika (čl. 559.)

Osoba koja bez znanja prijevoznika ukrca stvari odgovara prijevozniku za štetu koja mu je ukrcajem tih stvari prouzročena (čl. 559.). Osoba koja bez znanja prijevoznika ukrca stvari može biti naručitelj ili krcatelj. Zakonska formulacija *in extenso* obuhvaća ovlaštenu i neovlaštenu ukrcaj. Da bi se prijevoznik mogao pozivati na navedenu odredbu, on mora dokazati da je teret ukrčan bez njegova znanja i da je šteta uzrokovana odnosnom stvari. *Ipsa facto* naručitelj (krcatelj) odgovara na temelju dokazane krivnje.⁴⁸ Nije potrebno da prijevoznik dokazuje kako je upotrebljavao dužnu pažnju da se šteta izbjegne, jer *causa proxima* štete je krivnja naručitelja (krcatelja), pa on snosi i odgovornost za štetu koja je uzrokovana bilo kojim neposrednim uzrokom. Međutim, prijevoznik i sa stvarima ukrčanim bez njegova znanja, kad ih otkrije, mora postupati s dužnom pažnjom, inače će biti odgovoran za štetu.⁴⁹

ZAKLJUČAK

Analiziranjem instituta odgovornosti naručitelja (krcatelja) prema prijevozniku kod prijevoza stvari morem, *in prima linea* uočavamo da međunarodna reglementacija (Haška pravila '24., Hamburška pravila '78. i Roterdamska pravila '09.) sadržava *shipper's exemption clause* tj. opće načelo o odgovornosti krcatelja na temelju dokazane krivnje. PZ '04. kao *lex specialis* ne regulira opću odgovor-

⁴⁷ Tako Grabovac, *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku...*, *op. cit.*, str. 83; Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava...*, *op. cit.* str. 270; Luttenberger, *Odgovornost za onečišćenje u prijevozu opasnih tereta pomorskim brodovima...*, *op. cit.*, str. 110.

⁴⁸ Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije...*, *op. cit.*, str. 81.

⁴⁹ *Ibid.*, str. 82, Brajković i dr. *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (s napomenama i komentarskim bilješkama)...*, *op. cit.*, str. 234.

nost naručitelja (krcatelja) pa bi se supsidijarno trebao primjenjivati subjektivni princip predmnijevane (pretpostavljane, presumirane) krivnje iz čl. 1054. ZOO-a. Međutim, PZ '04. u nekim izdvojenim slučajevima, ovisno o stupnju dužne pažnje koja se mora uložiti pri manipulaciji tereta, predviđa subjektivnu odgovornost na temelju dokazane krivnje ili objektivnu odgovornost naručitelja (krcatelja). Načelo dokazane krivnje vrijedi u dva slučaja (kod krive deklaracije tereta i ukrcaja tereta bez znanja prijevoznika), dok naručitelj (krcatelj) strogo (kauzalno) odgovara u pet različitih situacija, a to su: manjkavo stanje ambalaže, prirodno svojstvo i stanje tereta, davanje netočnih ili nepotpunih podataka o teretu, opasan teret i zabranjen ili krijumčaren teret. *Raison d'être* takvog postupanja hrvatskog zakonodavca jest u činjenici što danas opće usvojeni egzoneracijski razlozi kod objektivne odgovornosti (viša sila, prirodno svojstvo ili mane robe, krivnja imaoca prava) čine minimalnu razliku između objektivne odgovornosti i subjektivne krivnje. Ta se razlika sastoji u tome što se kod kauzaliteta odgovara za slučaj za koji se kod krivnje ne odgovara.⁵⁰

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Badovinac, Gavro, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Narodne novine, Zagreb, 1961.
2. Bolanča, Dragan, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split, 2016.
3. Brajković, Vladislav; Čolović, Ilija; Filipović, Velimir; Jakaša, Branko; Katičić, Natko; Pallua, Emilio; Tomašić, Veljko; Triva, Siniša, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (s napomenama i komentarskim bilješkama)*, Narodne novine, Zagreb, 1981.
4. Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima (napomene, komentari, sudska praksa i prilozi)*, Organizator, Zagreb, 2006.
5. Crnić, Ivica, *Parnični postupak i naknada štete*, Organizator, Zagreb, 2008.
6. Gorenc, Vilim; Belanić, Loris; Momčinović, Hrvoje; Perkušić, Ante; Pešutić, Andrea; Slakoper, Zvonimir; Vukelić, Mario; Vukmir, Branko, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
7. Grabovac, Ivo, *Konvencija o prijevozu robe morem – Hamburg 1978.*, Pravni fakultet, Split, 1978.
8. Grabovac, Ivo, *Prijevoz opasnih stvari morem*, Pravni fakultet, Split, 1982.
9. Grabovac, Ivo, *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989.

⁵⁰ Detaljno o tome Jakaša, Branko, Nekoliko pogleda na temelj imovinsko-pravne odgovornosti, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, br. 2-3, 1977., str. 109-143.

10. Grabovac, Ivo, *Enciklopedija pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991.
11. Grabovac, Ivo, *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku*, Književni krug, Split, 1996.
12. Grabovac, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
13. Grabovac, Ivo, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split, 2010.
14. Ivković, Đorđe, *Hamburška pravila*, Piran, 1994., http://www.dpps-mlas.si/ivkovic/hamburška_pravila.pdf
15. Ivošević, Borislav, *Odgovornost pomorskog broдача*, Savremena administracija, Beograd, 1974.
16. Ivošević, Borislav; Pejović, Časlav, *Pomorsko pravo (Uporednopravna studija)*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd, 2019.
17. Jakaša, Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979.
18. Jakaša, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Treća knjiga *Ugovori o iskorištavanju brodova*, 2. svezak *Prijevoz stvari: odgovornost broдача, odgovornost naručitelja, prijevozne isprave, vozarina*, Zrinski, Čakovec, 1983.
19. Manca, Plinio, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, volume II, Giuffrè Editore, Milano, 1975.
20. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
21. Predojević, Ljubomir, *Pomorski poslovni rječnik*, Otokar Keršovani, Opatija, 1988.
22. Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, International Shipping Publications Blais, Toronto, 1998.

Članci i doktorske disertacije:

1. Bolanča, Dragan, Nedostatno pakiranje ili nejasne ili nedostatno trajne oznake na teretu kao izuzeti slučaj u pomorskom prijevozu stvari, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 34, br. 1-2, 1997., str. 59-64.
2. Ćorić, Dorotea; Debeljak Rukavina, Sandra, Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava, *Pomorski glasnik*, 2007., 78. str.
3. Filipović, Velimir; Pallua, Emilio, Komentar Hamburških pravila, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, god. 20, br. 78, 1978., str. 67-96.
4. Fujita, Tomotaka, A report on the activities of the IWG, *CMI Yearbook 2015*, str. 436-438.
5. Jakaša, Branko, Nekoliko pogleda na temelj imovinsko-pravne odgovornosti, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 27, br. 2-3, 1977., str. 109-144.
6. Jakaša, Branko, Nekoliko pitanja temelja vanugovorne odgovornosti u Zakonu o obveznim odnosima, *Naša zakonitost*, god. 33, br. 6, 1979., str. 59-90.
7. Luttenberger, Axel, *Odgovornost za onečišćenje u prijevozu opasnih tereta pomorskim brodovima*, doktorska disertacija, Pravni fakultet, Split, 1992.

8. Rukavina, Biserka, *Ugovor o slagačkom poslu – pravni položaj i odgovornost lučkog slagača*, doktorska disertacija, Pravni fakultet, Split, 2010.
9. Skorupan, Vesna, *Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004.*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 56, br. 5, 2006., str. 1325-1368.
10. Skorupan Wolff, Vesna, *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 49, br. 164, 2010., str. 169-210.

Propisi:

1. Pomorski zakonik, *Narodne novine RH*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19.
2. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine RH*, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.
3. Zakon o carinskoj službi, *Narodne novine RH*, br. 68/13, 30/14, 115/16, 39/19 i 98/19.

Summary:

THE LIABILITY OF THE CHARTERER (SHIPPER) TOWARDS THE CARRIER IN THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

In this paper, the author analyses the liability of the charterer (shipper) towards the carrier in the carriage of goods by sea. He compares the Croatian legislative solutions (the Maritime Code 2004) with international conventions (the Hague Rules 1924, the Hamburg Rules 1978 and the Rotterdam Rules 2009). The author considers that the charterer (shipper) is presumed not to be liable as a basic principle, but would in some cases be responsible for damage on the basis of proven fault or strict liability.

Keywords: charterer; shipper; carrier; liability; contract of carriage of goods by sea.