

(NE)ODGOVORNOST POMORSKOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU USLIJED NAUTIČKE POGREŠKE

IVANA ORŠULIĆ, dipl.iur.

UDK 347.796 : 347.799.1

347.79 : 347.42

344.6 : 347.447.54

Stručni članak

Primljeno: 17.4.2008.

Prihvaćeno za tisak: 21.5.2008.

U radu se obrađuje uloga nautičke pogreške kao specifičnog korektiva odgovornosti prijevoznika za štete na teretu koje su nastale djelovanjem zapovjednika, posade i ostalih osoba kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi. Uz povijesne okolnosti koje su uvjetovale nastanak i razvoj načela o neodgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku, analizira se pravno uređenje ove važne egzoneracije prijevoznika kroz aktualne međunarodne konvencije s posebnim osvrtom na poteškoće u utvrđivanju granica odgovornosti. Iznose se suprotstavljeni stavovi koji su se pojavili u procesu preispitivanja opravdanosti ekskulpacije prijevoznika za nautičku pogrešku, osobito u radu na novoj međunarodnoj konvenciji. Naglašava se važnost što skorijeg usuglašavanja o ovom pitanju, koje se priželjkuje ne samo zbog postizanja pravne sigurnosti već i zbog usklađivanja prijevoza stvari morem s drugim granama prometa te nesmetanog daljnjeg razvoja pomorske plovidbe i trgovine.

Ključne riječi: *nautička pogreška; odgovornost pomorskog prijevoznika; prijevoz stvari morem; ugovorno isključenje odgovornosti; međunarodne konvencije.*

1. UVOD

Morem se godišnje preveze više milijardi tona različitih tereta, a prijevoznik i njegova posada dužni su sa svakim teretom u prijevozu brižljivo postupati, kako bi ga mogli predati na odredištu u istoj količini, izgledu i stanju u kojem su ga preuzeli. Statističke podatke za sve štete na brodskim teretima koje nastaju u određenom razdoblju gotovo je nemoguće prikupiti, no često se ističe da golem dio šteta na teretu

uzrokuje posada svojim postupcima.¹ U pomorskom prijevozu za takve se slučajeve predviđa mogućnost primjene specifičnog pravila temeljem kojeg za pojedine štete koje nastanu djelovanjem zapovjednika broda, posade i osoba u službi broda uslijed nautičke pogreške prijevoznik ne odgovara, osim ako postoji njegova osobna krivnja.²

Načelo o neodgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku tradicionalna je osobitost pomorskog prijevoza stvari o kojoj se posljednjih desetljeća vodi intenzivna rasprava. Debata o potrebi zadržavanja ekskulpacije za nautičku pogrešku više puta je podijelila šire međunarodne pomorskopravne krugove u nastojanju da se pronađe rješenje koje će podjednako zadovoljiti i interese prijevoznika i interese korisnika prijevoznčkih usluga, a u posljednje vrijeme je posebno zaokupljalo kreatore nove međunarodne konvencije o prijevozu stvari morem čije se usvajanje očekuje u skorije vrijeme.³

Problem odbacivanja ili zagovaranja koncepta neodgovornosti za nautičku pogrešku valja prije svega promotriti kroz različita rješenja aktualnih pomorskopravnih konvencija. Naime, međunarodni pomorski prijevoz stvari danas uređuju četiri međunarodna sporazuma. Davne 1924. godine u Bruxellesu je usvojena Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, poznatija kao Haška pravila⁴, koja je kao prvi međunarodni instrument te vrste doživjela neočekivani uspjeh i gotovo univerzalnu primjenu. Haška pravila izražavaju opće usvojeni princip odgovornosti prijevoznika na temelju pretpostavljene krivnje te na međunarodnoj razini uvode mogućnost ekskulpacije prijevoznika za nautičku pogrešku i druge specifične rizike kojima je teret izložen u tijeku prijevoza, zajedničkim imenom obuhvaćene u pojmu "izuzeti slučajevi" (eng. *excepted perils*).⁵ Kada je nakon niza godina primjene uočeno da Haška pravila nekim svojim formulacijama pokazuju izvjesne manjkavosti, a i da neka u njima sadržana rješenja ne odgovaraju novonastalim prilikama, trebalo ih je osuvremeniti pa su 1968. godine pretrpjela izmjene donošenjem Protokola o

- 1 U praksi osiguranja u prosjeku oko 25 - 40% uzroka štete na teretu uzrokovano je nautičkom pogreškom, vidi W. Tetley, *Error in navigation or management*, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/ch16.pdf>, stranica posjećena 11.01.2008.
- 2 Osim u pomorskom, ekskulpacija za nautičku pogrešku primjenjivala se i u zračnom prijevozu, ali je ukinuta 1955. godine Haškim protokolom o izmjeni Konvencije za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. godine.
- 3 Vidi *infra* t. 2.5.
- 4 Konvencija se, iako je donesena u Bruxellesu, kolokvijalno naziva Haškim pravilima jer se temelji na pravilima koja su kao jedinstveni model teretnice usvojena na konferenciji Udruženja za međunarodno pravo (International Law Association - ILA) održanoj 1921. godine u Haagu; Republika Hrvatska obvezana je Haškim pravilima koje je ratificirala bivša Jugoslavija (Službeni list FNRJ – Međunarodni ugovori br. 7/59), i to na temelju članka III. Ustavne odluke o suverenosti i samostalnosti Republike Hrvatske (NN br. 31/91) i čl. 33. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (NN br. 53/91); Posebno o Haškim pravilima vidi *infra* t. 2.3.
- 5 Detaljno o institutu izuzetih slučajeva: D. Bolanča, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996.

izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (tzv. Visbyski protokol ili Visbyska pravila). Spomenuti Protokol revidirao je granice visine odgovornosti prijevoznika, ali je u pogledu osnove odgovornosti i specifičnih mogućnosti ekskulpacije prijevoznika ostao na temeljima svojeg predloška. Radnici i zastupnici prijevoznika ovim Protokolom također su stekli pravo da se u slučaju podizanja tužbe za naknadu štete pozivaju na razloge za oslobođenje ili ograničenje odgovornosti jednako kao i prijevoznik. Naposljetku, 1979. godine potpisan je i Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. (tzv. SDR Protokol), a koji se uglavnom bavio uvođenjem nove obračunske jedinice za izračunavanje granice odgovornosti prijevoznika.⁶ S druge strane, pozicija prijevoznika promatrana u kontekstu beneficiranih slučajeva oslobođenja od odgovornosti značajno je promijenjena u Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem koja je kao posljednja međunarodna konvencija o prijevozu stvari morem zaključena 1978. godine u Hamburgu (tzv. Hamburška pravila). Naime, usvajanjem Hamburških pravila napušten je institut izuzetih slučajeva, u sklopu čega je kao najodlučnija promjena u sustavu odgovornosti prijevoznika u cijelosti ukinuta odredba o neodgovornosti prijevoznika za nautičku djelatnost posade.⁷ Stoga, obzirom na ovako suprotstavljena rješenja trenutno važećih konvencija valja postaviti pitanje uloge načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku u današnjem trenutku unifikacije pomorskog prijevoza stvari jer će usuglašavanje suprotstavljenih interesa o ovom, vrlo bitnom elementu u sustavu odgovornosti prijevoznika nesumnjivo značiti važan korak naprijed u postizanju zadovoljavajućeg stupnja jednoobraznosti pomorskopravne regulative.

Osnovni prigovor protivnika ukidanja tradicionalne primjene načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku (uglavnom razvijene, pomorsko-prijevozničke zemlje) jesu ekonomske posljedice koje će biti izazvane pooštavanjem odgovornosti prijevoznika. Prije svega, ističe se da će zbog promjene u raspodjeli rizika među ugovornim stranama prijevoznici biti prisiljeni proširiti osiguranje odgovornosti na rizike za koje se prijevoznik ranije u slučaju štete mogao ekskulpirati pozivanjem na nautičku pogrešku. Zanimljivost je ove činjenice u tome što bi mogla utjecati na porast premija P&I osiguranja budući da će se osiguravatelji tereta moći često regresirati za isplaćene osigurnine. Međutim, ovdje valja naglasiti da bi u tom slučaju

6 Republika Hrvatska obvezana je Visbyskim protokolom i SDR protokolom temeljem Zakona o potvrđivanju navedenih protokola (NN - Međunarodni ugovori br. 3/95); Haška pravila i Protokoli iz 1968. i 1979. godine uobičajeno se nazivaju zajedničkim imenom Haško - Visbyska pravila.

7 Za napomenuti je da je neodgovornost za nautičku djelatnost posade jedini *de facto* ukinuti izuzeti slučaj. Ostali izuzeti slučajevi (ukupno njih 15) zapravo nisu eliminirani u potpunosti – u malo drukčijem obliku zadržani su požar i spašavanje života i imovine na moru, a 13 ih je modificirano u okviru opće ekskulpacijske norme iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila - D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str. 177.

povećanje premija za osiguranje odgovornosti eventualno utjecalo i na povećanje vozarina zbog čega bi posljedice nastale prvenstveno za krcatelje (uglavnom zemlje u razvoju, tzv. zemlje tereta), a ne za prijevoznike. Na istom tragu je i zaključak da je jedini pozitivni učinak koji se može očekivati u ekonomskom smislu smanjenje premija kargo-osiguranja s tim da će se takav učinak vjerojatno eliminirati povećanjem troškova vođenja regresnih postupaka na strani osiguravatelja tereta. Osim toga, unatoč činjenici što će se rizik za štete uslijed nautičke pogreške pokriti osiguranjem odgovornosti, moguće je da će osiguranje tereta i dalje uključivati pokriće i protiv tih rizika pa ovo tzv. preklapanje osiguranja (eng. *overlapping insurance*) također nepotrebno uvećava ionako visoke troškove osiguranja. Općenito, odgovarajuća analiza iz perspektive onih koji žele zadržati neodgovornost za nautičku pogrešku u pogledu reperkusija na nacionalne ekonomije zapravo ukazuje na sveukupni porast troškova pomorskog prijevoza stvari, što ne ide u prilog niti razvijenim pomorskim zemljama niti zemljama u razvoju.

Uz prigovor ekonomskih posljedica, zadržavanje neodgovornosti za nautičku pogrešku često se opravdava prirodom pomorskog prijevoza i specifičnim navigacijskim rizicima kojima je izložen prijevoznik kao nositelj plovidbenog pothvata. Ova je okolnost uvelike utjecala na razvoj načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku, ali se njome danas teško opravdava. Naime, nekoć u povijesti brod je u cijelosti bio prepušten namještenicima prijevoznika koji su zbog nemogućnosti kontrole s kopna djelovali samoinicijativno, često samostalno donoseći odluke u iznenadnim i specifičnim situacijama. Zagovornici ukidanja ekskulpacije za nautičku pogrešku ističu da u današnje vrijeme izmijenjeni tehničko-tehnološki i gospodarski uvjeti pomorske plovidbe ukazuju na nužnost modificiranja specifičnog položaja prijevoznika u pogledu odgovornosti za svoje namještenike. Navigacijski rizik značajno je smanjen zahvaljujući suvremenoj brodogradnji te visoko razvijenim telekomunikacijskim uređajima i naprednoj navigacijskoj opremi pomoću kojih se opasnosti lakše mogu predvidjeti i izbjeći, a kojima se posada nije mogla služiti u vremenima u kojima je ovo pravilo zaživjelo u praksi. Također, ističe se da je prijevoznik stvarno u jednakoj poziciji prema zapovjedniku i ostalim članovima posade, kako u pogledu njihove nautičke tako i komercijalne djelatnosti pa bi za obje djelatnosti trebalo zauzeti isto stajalište, osobito obzirom na činjenicu da takve razlike nema ni u jednoj drugoj grani prometa.⁸ Ipak, bez obzira na značajan tehnološki napredak neke opasnosti na moru ne mogu se u potpunosti predvidjeti pa je unatoč znanju i iskustvu ljudska pogreška najčešći uzrok pomorskih nezgoda.⁹

8 Tako A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. III/1, Torino, 1935., prema D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str. 36.

9 M. Jansson, *The consequences of a deletion of the nautical fault*, Göteborg University, 2007., str. 29.

2. NASTANAK I RAZVOJ KONCEPTA NEODGOVORNOSTI ZA NAUTIČKU POGREŠKU

2.1. Ugovorne klauzule o isključenju odgovornosti

U ugovorima o prijevozu stvari morem odnos ugovornih strana povodom transportnih šteta na teretu u prošlosti je dugo vremena počivao na sustavu koji je strani broda omogućavao samo uski i ograničeni temelj oslobođenja od odgovornosti. Prijevoznici su odgovarali za svako oštećenje povjerenih im stvari bez obzira na svoju krivnju, a mogli su se osloboditi odgovornosti jedino ako je šteta nastala djelovanjem više sile.

Kao reakcija na strogo normiranu odgovornost prijevoznika tijekom 19. st. pod okriljem organiziranih i jakih brodarskih poduzeća javljaju se razne stereotipne klauzule ugovornog isključenja odgovornosti. U periodu liberalizma gdje je sloboda ugovaranja temeljno načelo obveznog prava, financijski jaki prijevoznici koristeći svoj monopolistički položaj na tržištu započinju sve više diktirati uvjete prijevoza pomoću široko formuliranih, na *legi contracti* zasnovanih klauzula neodgovornosti kojima se postupno prebacuju rizici i opasnosti plovidbene djelatnosti na korisnike prijevoza. Proces ugovorne ekskulpacije prijevoznika naposljetku doseže takve dimenzije da već u drugoj polovici 19. st. oni praktički ne odgovaraju ni za kakve štete iz prijevoza tereta. Nesmetana i neograničena primjena ovakvih ugovornih klauzula stvorila je tada u praksi čak 55 uobičajenih ekskulpacijskih razloga¹⁰, a veliki dio njih zapravo su činile klauzule kojima se prijevoznik oslobađa odgovornosti za djela zapovjednika, posade i ostalih osoba zaposlenih na brodu (eng. *negligence clauses*).¹¹

Važnu ulogu tada je odigrala sudska praksa vodećih pomorskih zemalja koja je svojim rješenjima posebno doprinijela uspostavljanju stanja potpune neodgovornosti prijevoznika. Naime, kako su judikature pojedinih zemalja pri ocjeni sadržaja klauzula neodgovornosti zauzimale stajališta koja će odgovarati primarno nacionalnim interesima, tako je u priznavanju njihove valjanosti prednjačilo englesko pravo kao pravo bitno prijevozničke zemlje, poglavito u vremenu prije prvog svjetskog rata kada je Velika Britanija raspolagala velikim dijelom svjetske brodske tonaže. S druge strane, najjači otpor uspostavljenoj praksi neodgovornosti prijevoznika pružale su, razumljivo, zemlje-korisnici prijevozničkih usluga koje nisu raspolagale odgovarajućim brodskim prostorom, čiji su krcatelji i primatelji stoga zavisili od engleskih brodovlasnika. Prvenstveno se tu izdvaja SAD koji upravo u nastojanju da se eliminiira jednostrani diktat prijevoznika i posljedice njihove eklatantne neodgovornosti 1893. godine

10 S. Zamora, *Carrier Liability for damage or Loss to Cargo in International Transport*, AJCL, br. 3, 1975, prema D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str. 8.

11 Ugovorno isključenje za nautičku djelatnost posade prvi put se navodi 1885. godine u tipskoj polici Liverpool Steam Ship Owner's Association i New York Produce Exchange.

donosi novi pomorski zakon, tzv. Harter Act.¹² No, dok su zemlje common law-a (koje načelno ne poznaje stupnjevanje krivnje) ovo pitanje tretirale kazuistično i polazile od klauzule do klauzule, europska kontinentalna prava (koja po načelima prinudnog prava nisu dopuštala da se dužnik oslobodi svoje obveze iz skrivljenih protuugovornih postupaka) polazila su od razlikovanja namjere, grube nepažnje i obične nepažnje te od razlikovanja krivnje prijevoznika i njegovih ljudi.¹³

U kontinentalnim europskim područjima klauzule neodgovornosti nisu mogle obuhvaćati kako namjeru (*dolus*) tako ni grubu nepažnju (*culpa lata*) prijevoznika, a klauzule koje su supsumirale običnu nepažnju (*culpa levis*) judikatura je načelno prihvaćala kao klauzule koje prijevoznika oslobađaju tereta dokazivanja i prebacuju ga na protivnu stranu. Međutim, kao središnje pitanje postavilo se pitanje klauzula o neodgovornosti za skrivljena djela osoba kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi. Francuska je judikatura, primjerice, nakon niza različitih presuda dopustila klauzule o neodgovornosti za djela pomorskih, ali ne i kopnenih namještenika prijevoznika, dok ih je talijanska judikatura dopuštala i za kopnene namještenike iako je kasnije ograničila njihovo djelovanje samo na *culpa levis* te slijedila strože kriterije u pogledu klauzula koje su se odnosile na osobnu odgovornost prijevoznika.¹⁴ Na našem području o ovom pitanju se formirala praksa austrougarskih sudova koja je u potpunosti priznavala učinak klauzulama neodgovornosti kako za svaku krivnju zapovjednika i posade, odnosno drugih namještenika, tako i za *culpa levis* prijevoznika.

Općenito, u europskim kontinentalnim pravima (izuzevši naše područje) ugovorna pozicija prijevoznika je bila znatno teža¹⁵ negoli u zemljama common law-a gdje je englesku neograničenu slobodu ugovaranja neodgovornosti slijedilo i američko pravo, sve do 1893. godine. Američki zakonodavac tada je reformirao postojeće pravo Harter Act-om koji je minimalnu odgovornost prijevoznika fiksirao na prinudan način i tako ograničio slobodu ugovaranja klauzula.¹⁶

2.2. Harter Act

Harter Act zabranjuje niz klauzula kojima je svrha isključivanje ili umanjivanje odgovornosti prijevoznika za propuste u vezi s obvezom čuvanja tereta u tijeku prijevoza.

¹² Vidi *infra* t. 2.2.

¹³ E. Pallua, *Pomorsko uporedno pravo*, Rijeka, 1975., str. 143.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ I u kontinentalnim pravnim porecima je opseg klauzula koje su se odnosile na neodgovornost za nautičku, za razliku od komercijalne krivnje, trebalo rješavati u sporovima. Rješenja europske sudske prakse, međutim, u tom pogledu postaju zanimljiva tek nakon prihvaćanja Haških pravila kada taj kriterij postaje mjerodavan za razgraničenje između prinudne odgovornosti prijevoznika za njegove ljude i njegove neodgovornosti – *Ibid.*

¹⁶ E. Pallua, *o.c.* bilj. 13, str. 140.

Međutim, ovaj zakon taksativno nabraja i niz oslobađajućih okolnosti stipuliranih u korist prijevoznika te tako postaje i prvi zakon koji regulira pitanje oslobođenja prijevoznika od odgovornosti za posljedice nautičkog djelovanja predviđajući u čl. 3. da prijevoznik nije odgovoran za štetu ili gubitak proizašlu "from faults or errors in navigation or in the management of said vessel".

Uspostavljajući razliku između nautičke i komercijalne djelatnosti posade Harter Act određuje da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti za komercijalnu djelatnost, a za nautičke pogreške ne odgovara ako je uložio dužnu pažnju da je brod u svakom pogledu sposoban za plovidbu i opremljen - u suprotnom prijevoznik se neće moći osloboditi odgovornosti, čak i onda kada u konkretnom slučaju nema nikakve uzročne veze između sposobnosti broda i štete na teretu.

Ovim zakonom reglementirana neodgovornost prijevoznika za nautičku pogrešku dobiva sasvim novu dimenziju - iako po prvi puta ulazi u okvire jednog, doduše nacionalnog zakona, ujedno pokreće i cijeli niz rasprava u pogledu shvaćanja slobode ugovornih klauzula u ugovorima o pomorskom prijevozu stvari.

2.3. Haška pravila

Nakon jače izražene podjele interesa između prijevoznika i suprotne strane, nakon mnogih sporova o naknadi štete i nakon donošenja nekih specifičnih nacionalnih propisa¹⁷ zahvaljujući naporima Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International* - CMI) u Bruxellesu su 1924. godine usvojena Haška pravila, ponajprije radi sprječavanja samovolje prijevoznika da se klauzulama o neodgovornosti u teretnici riješe svojih ugovornih obveza. Naime, unatoč dugogodišnjem naporu da se u upotrebu uspješno uvede model teretnice koji će klauzulama stipuliranim i u interesu krcatelja dovesti do redukcije klauzula neodgovornosti¹⁸, engleski su prijevoznici u svoje teretnice i dalje unosili klauzule o isključenju i ograničenju odgovornosti uključujući tu i *negligence clauses* koje su isključivale odgovornost prijevoznika kako za nautičke, tako i za komercijalne pogreške njegovih ljudi. Međutim, nakon što je Engleska počela gubiti primat u brodskoj tonaži, a njeni najvažniji dominioni (Australija, Kanada, Novi Zeland) zauzeli oprečna stajališta o dopustivosti klauzula o isključenju i ograničenju odgovornosti, u Engleskoj se smatralo da je znatno korisnije prihvatiti kompromisno rješenje pa je upravo ona preuzela inicijativu za rješenje

17 Nakon legislativne intervencije SAD-a o dopustivosti ugovornih klauzula isključenja odgovornosti uslijedili su zakoni engleskih dominiona kojima su prihvaćena pravila analogna Harter Act-u i to u: Australiji (Act Relating to the Sea Carriage of Goods, 1904), Kanadi (Act Relating to the Water Carriage of Goods, 1910) i Novom Zelandu (Sea Carriage of Goods, 1922).

18 Poznatije takve teretnice su: "Conferece Form" teretnica iz 1882. godine, "Hanseatic Bill of Lading" iz 1885. godine te "Haška pravila" iz 1921. godine.

tog problema na međunarodnoj razini. Zbog svih spomenutih okolnosti, problem se mogao riješiti jedino donošenjem međunarodne konvencije koju će potpisati i ratificirati zainteresirane države, čiji uspjeh stoga neće ovisiti isključivo o samovolji prijevoznika.

Haška pravila u čl. 3. st. 8. proglašavaju ništavim i bez učinka sve ugovorne klauzule kojima je svrha oslobođenje od odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s teretom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem obveza koje su Haškim pravilima propisane ili kojima se odgovornost umanjuje na drugi način nego je to Haškim pravilima propisano. Nautička pogreška i drugi specifični rizici plovidbenog pothvata za koje prijevoznik neće odgovarati ako prouzroče gubitak ili oštećenje tereta uređeni su člankom 4. st. 2 (a. - q.) kao specifični uzroci štete izuzeti od općeg principa odgovornosti prijevoznika na temelju pretpostavljene krivnje. Za sve slučajeve taksativno utvrđene navedenim člankom prihvaća se suprotno načelo - načelo dokazane krivnje prijevoznika kao odgovorne osobe kada prijevoznik dokazivanjem kauzalnog nekusa između jednog od slučajeva i štete prebacuje na korisnika prijevoza kao tužitelja *onus probandi* o njegovoj krivnji za štetu. Prema čl. 4. st. 2. alineja a. prijevoznik se može ekskulpirati pozitivnim dokazom i.e. dokazom da je šteta nastala zbog nautičke krivnje njegovih namještenika što odstupa od općeg pravila negativnog dokazivanja. Ovom odredbom Haška pravila, baš kao i zakoni koji se na ta Pravila oslanjaju, unose iznimku od općeg načela odgovornosti za osobe kojima se poduzetnik u svom poslovanju služi te isključuje odgovornost *dominusa negotii* za radnje i propuste svojih osoba u nautičkoj djelatnosti propisujući neodgovornost prijevoznika “za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz djela, nepažnje ili propusta zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi prijevoznika, u plovidbi i rukovanju brodom”.¹⁹

Kako je već rečeno, po općem načelu građanskog prava osoba koja odgovara za rad svojih pomoćnika odgovara za sve njihove djelatnosti koje oni u okviru obavljanja svojih dužnosti izvrše. U pomorskom prijevozu stvari, temeljem odredbe čl. 4 st. 2 a. Haških pravila primjenjuje se specifična iznimka - prijevoznik ne odgovara za nautičke pogreške osoba kojima se u svom poslovanju služi. Međutim, Haška pravila oslobađaju prijevoznika od odgovornosti samo za nautičku djelatnost njegova osoblja. U komercijalnoj djelatnosti prijevoznika odnosno za radnje i propuste njegovih djelatnika u okviru izvršavanja obveza iz čl. 3. st. 2., koji propisuje da će prijevoznik uredno i pažljivo “krcati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu koja se

19 U originalu na francuskom jeziku čl. 4. st. 2 a. glasi: “Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant: a) des actes, négligence ou défaut du capitaine marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l’administration du navire”. Iako je autentični tekst na francuskom jeziku, Haška pravila izradena su u stilu engleskog prava i izražavanja pa se uz francuski redovito koristi i engleski tekst. U originalu na engleskom jeziku ova odredba glasi: “Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: a) 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”.

prevozi, starati se za nju kao i vršiti iskrcaj”²⁰, prijevoznik će odgovarati kao i za svoje radnje i propuste. Dakle, ključ odgovornosti prijevoznika nalazi se u razgraničenju između nautičke i komercijalne djelatnosti, a kriteriji za razgraničenje prepušteni su diskrecionoj odluci suda. *Ipsa facto*, pravna pozicija ugovornih strana postaje nejasna pa raznolika tumačenja sudske prakse pogoduju povećanju pravne nesigurnosti.

Unatoč svojim nedostacima i raznim prigovorima u pogledu njihove vrijednosti²¹, Haška pravila inartikulirana su u pravne sustave velikog broja zemalja. Čl. 4. st. 2. izazvao je mnoge rasprave, a najžešće kritike upućene su od zemalja u razvoju koje nemaju vlastite trgovačke flote pa su prisiljene na odljev kapitala angažiranjem brodarskih poduzeća razvijenih zemalja. Ove su zemlje iz navedenog razloga zauzele stav da su Haška pravila strani broda u odnosu na stranu tereta osigurala povlašteni položaj utvrđujući s jedne strane minimum odgovornosti prijevoznika i, s druge, maksimum njegova oslobođenja od odgovornosti za teret koji je primio na prijevoz. Zbog tako uspostavljenih odnosa nejednakog snošenja rizika između ugovornih strana, osobito potrebe krcatelja da sami osiguraju svoje rizike, ova je grupa zemalja opravdano postavila pitanje uređenja pravednijeg ekonomskog poretka.

2.4. Hamburška pravila

Već je u samim počecima radova na novoj međunarodnoj konvenciji u sklopu Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo (*United Nations Commission on International Trade Law - UNCTAD*) i Konferencije Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCITRAL*) postojao zahtjev zemalja u razvoju da se pooštri odgovornost na strani broda i tako pomogne strani tereta. Kako su odredbe o odgovornosti predstavljale središnji i ujedno najkontroverzniji dio konvencije, tijekom pripremnih radova brojne delegacije često su se sukobljavale u iznesenim stajalištima, a problem zadržavanja odnosno odbacivanja nautičke pogreške podijelio je mišljenja i unutar pojedinih skupina zemalja koje su zastupale iste interese.²² Raznolikost stavova o ekskulpaciji prijevoznika za nautičku krivnju posade bila je uočljiva i na samoj konferenciji kada je velik broj pomorski razvijenih zemalja zagovarao zadržavanje pravila o nautičkoj pogrešci, ali je bilo i onih koje su vrlo odlučno podržavale njezino ukidanje (SAD,

20 eng. “...the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.”

21 Vidi *supra* t. 1.

22 Podrobnije: V. Filipović – E. Pallua, Nova međunarodna konvencija o prijevozu robe morem, UPPK br. 78, Zagreb, 1978.

Kanada, Francuska i skandinavske države). Nautička pogreška je kao temelj za oslobođenje prijevoznika od odgovornosti naposljetku napuštena u cijelosti i to kao rezultat kompromisnog prijedloga kroz tzv. *package deal* koji je uz čl. 4. obuhvatio i čl. 5., 6. i 11. Haških pravila. U suštini, navedena rješenja prihvaćena su kao rezultat političkog dogovora postignutog bez odgovarajuće analize komercijalnog učinka novih rješenja na ekonomije država sudionica pa se posebice u ovoj činjenici često traži razlog promašenosti Hamburških pravila kao međunarodnog pravnog akta.

Izostavljanje nautičke pogreške u Hamburškim pravilima ključni je razlog nepovjerenja koje je prema ovoj međunarodnoj konvenciji pokazao velik broj država. Uz pomorske zemlje sa snažnom trgovačkom mornaricom koje su oduvijek bile sumnjičave i kritične prema tom sporazumu, i zemlje u razvoju su u postupku prihvaćanja nove konvencije dobrim dijelom izgubile interes za ratificiranjem ovog međunarodnog sporazuma.²³ Tome u prilog govori i činjenica da su Hamburška pravila stupila na snagu 1992. godine, punih 14 godina nakon usvajanja na diplomatskoj konferenciji u Hamburgu.

Danas je Hamburškim pravilima obvezano samo tridesetak država (uglavnom zemlje tereta)²⁴ pri čemu statistički podaci ukazuju na to da ova konvencija regulira tek oko 2% svjetske pomorske trgovine²⁵ te se stoga nikako ne može nazvati uspješnim međunarodnim sporazumom.

2.5. Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)

Koegzistencija više različitih konvencija i sustava odgovornosti u prijevozu stvari morem posljednjih je desetak godina u okvirima suvremenog načina obavljanja međunarodnog prijevoza stvari dovela do nezadovoljavajuće situacije sa stajališta unifikacijskih ciljeva. K tome je tijekom vremena rasla i svijest o potrebi ujednačavanja regulacije pomorskog prijevoza koji ne bi smio biti uređen odvojeno od drugih grana prometa. Štoviše, zbog nekoliko neuspjelih pokušaja uređenja međunarodne regulative

23 D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str.170.

24 Države koje su ratificirale Hamburška pravila: Albanija, Austrija, Barbados, Bocvana, Burkina Faso, Burundi, Češka, Čile, Dominikanska Republika, Egipat, Gambija, Gruzija, Gvineja, Jordan, Kamerun, Kenija, Libanon, Lesoto, Liberija, Mađarska, Malavi, Maroko, Nigerija, Paragvaj, Rumunjska, Senegal, Sierra Leone, Sirija, Sv. Vincent i Grenadini, Tanzanija, Tunis, Uganda, Zambija, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html, stranica posjećena 14.02.2006.

25 M. Jansson, *op.cit.* bilj. 9, str. 28.

multimodalnog (kombiniranog) prijevoza tijekom prošlog stoljeća²⁶, devedesetih je godina ponovno aktualizirano pitanje proširivanja režima odgovornosti na razdoblje izvan pomorskog prijevoza. Pokazalo se da harmonizacija i modernizacija pravnih odnosa u prijevoznim poslovima postaje nužna pa je suradnjom UNCITRAL-a i CMI-a 1998. godine započeo rad na izradi opsežnog preliminarnog nacrtu međunarodnog instrumenta.²⁷

O potrebi zadržavanja načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku u novom unifikacijskom instrumentu raspravljalo se u nekoliko navrata pri čemu su se sučeljavali mnogi argumenti *pro et contra*.²⁸ Protivnici ekskulpacije prijevoznika za nautičku pogrešku dugo su isticali da razlikovanje nautičke i komercijalne pogreške, o čemu izravno ovisi odgovornost prijevoznika, ne postoji u drugim granama prometa pa se ni pomorski promet u tom smislu ne bi trebao posebno izdvajati. Uostalom, takvo bi rješenje predstavljalo doprinos naporima koji se ulažu u harmonizaciju prijevoznog prava. Slijedeći ova razmišljanja u Nacrtu konvencije izrađenom 2005. godine u Beču, suprotno ranijim verzijama, nije predviđena mogućnost ekskulpacije za štete prouzročene nautičkom pogreškom te je tako još jednom otvoreno pitanje usuglašavanja o ovom iznimno važnom poglavlju u uređenju režima odgovornosti prijevoznika u međunarodnom prijevozu. Ipak, nakon usvajanja navedenog Nacrta nije se mnogo raspravljalo o odgovornosti prijevoznika u odnosu na nautičku pogrešku, stoga je u ovom trenutku izgledno da će odredbe konačnog teksta nove konvencije slijediti isto rješenje.

26 Iako je 1980. godine u Ženevi usvojena Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, ista niti nakon 28 godina nije stupila na snagu.

27 Unatoč snažnoj potpori za multimodalno polje primjene, pri izradi novog međunarodnog instrumenta naglasak je ipak stavljen na uređenje pomorskih prijevoznih ugovora. O svemu detaljnije: V. Skorupan Wolff, *Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, PPP god. 46 (2007), 161, str. 145-189.

28 Tako International Groups of P&I Clubs u jednom UNCITRAL-ovom preliminarnom dokumentu, žestoko se protiveći predloženom ukidanju nautičke pogreške, navodi: "It has been suggested by a number of delegates that the nautical fault defence is out of step with modern thought and international carriage conventions relating to other modes of transport and does not reflect the technological advances and administrative developments that have taken place in relation to ships and their equipment. We believe that it is misleading to compare sea transport with other forms of transport. Cargo quantities and values (and therefore frequently claims) are much greater, transit times are longer, and the carriage is subject to many more factors over which the carrier has no control. Furthermore even though sophisticated navigational aids are now in place on most ships, the master and other senior officers are faced with a greatly increased workload, partly resulting from increased legislation and inspections. Further, a master is often called upon to make immediate and difficult decisions with limited information quite possibly in the face of competing interests, which if loss or damage occur are likely to be closely scrutinised with the benefit of hindsight." - *The UNCITRAL preparation of a draft instrument on the carriage of goods by sea – Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument – Doc. A/CN.9/WG.III/WP.28, January 31, 2003, p. 39, http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html, stranica posjećena 14.02.2008.*

3. GRANICE ODGOVORNOSTI ZA NAUTIČKU POGREŠKU

Ekskulpacija prijevoznika za nautičku pogrešku u Haškim pravilima, kao i u međunarodnim i nacionalnim propisima koji se na tim Pravilima temelje²⁹, odnosi se isključivo na štete koje su počinjene u okvirima nautičke djelatnosti, pri čemu ova djelatnost obuhvaća radnje i propuste osoba za koje prijevoznik odgovara u plovidbi (engl. *navigation*) i rukovanju brodom (engl. *management of the ship*).³⁰ Vrlo je važno ponajprije odgovoriti na pitanje što zapravo supsumiraju izrazi “plovidba” i “rukovanje brodom” jer o tome izravno ovisi odgovornost prijevoznika.

Djelatnost koja je obuhvaćena pojmom plovidbe u našoj teoriji podrazumijeva tehničko upravljanje brodom, nautičko vođenje broda kojim samostalno rukovodi zapovjednik uz pomoć ostalih stručnih osoba na brodu. Za ovaj pojam karakteristično je da u sebi sadrži dinamički element – činjenicu micanja broda, kao npr. kormilarenje, određivanje plovidbene rute, sidrenje, manevriranje, izbjegavanje sudara, meteoroloških nepravilnosti, leda i plovidbe kroz područje s ledom, izbor sidrišta i zakloništa, manevriranje pri uplovljavanju i isplovljavanju iz luke, pristajanje ili sidrenje broda u usputnim lukama ili mjestima iz maritimnih razloga (ograničena vidljivost, nevrjeme i sl.), pa se kao pogreške u plovidbi smatraju oni postupci koji su suprotni pravilima navigacije tj. vještine u plovljenju. S druge strane, ekskulpacija prijevoznika za radnje ili propuste pri rukovanju brodom obuhvaća djelatnosti poduzete u odnosu na brod sa stajališta njegove sigurnosti i učinkovitosti u plovidbenoj funkciji. Ovom pojmu, suprotno ranije opisanom pojmu plovidbe, svojstven je statički element - tehničko održavanje broda i njegovih uređaja u svrhu očuvanja njegove plovidbene sposobnosti pri čemu se podrazumijeva održavanje trupa, strojeva i drugih dijelova broda u ispravnom stanju, sigurno privezivanje broda i sl.³¹ Valja naglasiti da terminološko razlikovanje ove dvije grupe nautičkih djelatnosti ipak nema praktičnog značenja budući su pravne posljedice i u jednom i u drugom slučaju istovjetne. U tom smislu mnogo veća važnost pridaje se jasnom definiranju nautičke i komercijalne djelatnosti (engl. *management of the cargo*) jer se oslobođenje od odgovornosti za nautičku djelatnost ne odnosi i na komercijalnu djelatnost prijevoznika - za radnje

29 U Pomorskom je zakoniku rješenje Haških pravila o isključenju prijevoznikove odgovornosti za štete na teretu nastale zbog nautičke pogreške recipirano uz manje, nebitne izmjene. Odredba čl. 550. st. 2. propisuje da prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika, u okviru obavljanja njihovih dužnosti u plovidbi ili pri rukovanju brodom.

30 O opsegu nautičke djelatnosti kroz nacionalna zakonodavstva važnijih pomorskih zemalja detaljnije: D. Bolanča, *o.c.* bilj. 5, str. 29-32.

31 Usp. D. Bolanča, *o.c.* bilj. 5, str. 27-28., D. Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006., str. 219-220.

i propuste osoba s kojima se u svom poslovanju služi, u komercijalnoj djelatnosti prijevoznik odgovara prema općim načelima, dakle kao i za svoje radnje i propuste.³²

Sama činjenica da je briga o teretu često vezana s brigom o brodu stvara velik broj slučajeva kada nije jasno radi li se o nautičkoj ili komercijalnoj djelatnosti, o čemu ovisi odgovornost prijevoznika. Kada se postavlja pitanje kriterija za rješavanje dvojbena slučajeva doktrina prihvatljivim ističe onaj “po kojemu bi imali rukovanje brodom i dosljedno tome neodgovornost prijevoznika, kada uslijed čina ili propusta upravljenih isključivo ili prvenstveno u pogledu broda ili njegovih pripadnosti, teret bude *posredno ili slučajno* oštećen, a ako je naprotiv takvim djelovanjem teret *neposredno i nužno pretrpio štetu* radi će se o “*management of the cargo*”, pa će dosljedno tome prijevoznik odgovarati za naknadu štete.”³³ Dakle, ako se oštećenje tereta u odnosu na djelovanje štetnika ne javlja kao neposredna i nužna posljedica radi se o nautičkoj djelatnosti za koju prijevoznik neće odgovarati, ali ako se štetno djelovanje tiče izravno tereta ili se radi njega poduzima radi se o komercijalnoj djelatnosti na koju se ekscepcija ne primjenjuje.³⁴

U sudskoj je praksi pri razgraničavanju pojmova nautička i komercijalna djelatnost često jedva moguće te dvije aktivnosti sasvim razlučiti. Kod graničnih slučajeva kada su istom pogreškom obuhvaćeni i brod i teret od odlučne je važnosti stajalište suda da li u odnosnoj aktivnosti preteže briga za brod ili briga za teret – judikatura pokazuje tendenciju da ovakve pogreške kvalificira kao nautičke kada je od njih više u opasnosti sigurnost broda, a kao komercijalne u slučajevima kada preteže šteta na teretu.³⁵

32 Prijevoznik će i za nautičku djelatnost odgovarati prema općim načelima: ako je prijevoznik svojom radnjom ili propustom prouzročio štetu, ako nije uložio dužnu pažnju u osposobljavanju broda za plovidbu, kada je preuzeo posebno jamstvo za uspjeh prijevoza, kada je od radnje imao koristi te kada je zapovjednik odnosno član posade radio po nalogu prijevoznika. - D.Bolanča, *o.c.* bilj. 5, str. 36.

33 B. Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Ugovori o iskorištavanju brodova, III/2, 1983., str. 50.

34 Usp. D. Bolanča, *o.c.* bilj. 5, str. 32-33.

35 U common law-u, kolijevci ovog načela, temelji razlikovanja nautičke i komercijalne pogreške postavljeni su u predmetu *Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine*. U ovom je slučaju šteta nastala kada je jedan od radnika ulazeći u skladište radi popravka osovine vijka pomaknuo pokrivače tereta te je uslijed kiše teret oštećen. Presuda utvrđuje da odgovornost postoji ako je uzrok štete nastao isključivo ili prvenstveno prilikom brige za teret odnosno ne postoji ako je uzrok štete nastao uslijed brige za brod ili njegovih pojedinih djelova. Međutim, ako je šteta nastala uslijed radnje ili propusta u rukovanju brodom usmjernih prije svega na zaštitu tereta, radi se o komercijalnoj djelatnosti sukladno čemu prijevoznik snosi odgovornost za štetu. Opisano je stajalište kasnije potvrđeno i od Doma lordova. Za druge presude koje slijede ovaj kriterij vidi *International Packers London, Ltd. v. Ocean Steam Ship Company, Ltd.* [1955] 2 Lloyd's Rep. 218., p. 234, *The Washington* [1976] 2 Lloyd's Rep. 453, p. 460, *Carling O'Keefe Breweries of Canada Limited v. CN Marine Inc.* [1990] 1 F.C. 483., p. 503 - vidi W. Tetley, *o.c.* bilj. 1, str. 5 -6. S druge strane, u francuskoj je judikaturi nakon niza nekonzistentnih rješenja utvrđeno više različitih kriterija razgraničenja: 1. priroda događaja, 2. svrha radi koje je čin, koji joj je bio povod, izvršen ili vrsta djelatnosti u koju se čin uvrštava te 3. nautički karakter posljedica koje su nastale iz mješovitih pogrešaka – G.H.Lafage, *Faute commerciale et faute nautique*, u Prikazu E. Pallua, UPPK br. 18, Zagreb, str. 61.

Pored utvrđivanja granice između nautičke i komercijalne djelatnosti, primjena načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku dodatno je otežana zbog obveze prijevoznika u odnosu na plovidbenu sposobnost broda (eng. *seaworthiness*). Kako bi brod doveo u stanje koje omogućuje da se njime obavi ugovoreni prijevoz, prema Haško-Visbyskim pravilima i prema Pomorskom zakoniku, ova obveza od prijevoznika zahtjeva ulaganje dužne pažnje *prije i na početku putovanja*.³⁶ Zbog toga se javljaju dileme u tumačenju kada putovanje počinje te je li neki propust u vezi s brodom povreda obveze osposobljavanja ili nautička pogreška. Načelno, posljedica neispunjenja obveze ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovidbu jest da se prijevoznik ne može pozivati na razloge koji bi ga oslobodili od odgovornosti.³⁷ Ovo stoga što je osnovno obilježje obveze osposobljavanja broda za plovidbu hijerarhijska nadređenost u odnosu na druge prijevoznikove obveze. Međutim, odgovor na pitanje je li riječ o propustu ulaganja dužne pažnje u sposobnost broda za plovidbu ili o nautičkoj pogrešci, morat će se uvijek utvrđivati prema konkretnim okolnostima slučaja. Zanimljivo je da je u interesu ostvarivanja suvremenih standarda sigurnosti plovidbe, pri izradi nacрта nove konvencije predloženo protezanje obveze prijevoznika glede plovidbene sposobnosti i *za vrijeme trajanja putovanja*. Eventualnim uvođenjem norme o kontinuiranom trajanju odgovornosti, djelovanje odredbe o ekskulpaciji prijevoznika za nautičku pogrešku (ukoliko ne bude ukinuta) postaje upitno.³⁸ Budući da u slučaju nautičke pogreške brod u pravilu postaje nesposoban za plovidbu, pitanje je hoće li se prijevoznik uopće moći koristiti odredbom o ekskulpaciji. Teoretski gledano, načelo o plovidbenoj sposobnosti broda i načelo o neodgovornosti za nautičku pogrešku, ne bi se nužno isključivali. Ako bi prijevoznik uložio dužnu pažnju da brod osposobi za plovidbu i da ga takvim održava i za vrijeme putovanja pa šteta nastane i unatoč toj okolnosti, prijevoznik će se moći pozvati na pogrešku svog osoblja u nautičkoj djelatnosti, ali ako je propustio ispuniti tu obvezu neće moći koristiti sredstva obrane.

Uočavamo da su poteškoće u primjeni pravila o nautičkoj pogrešci u uskoj vezi sa zahtjevom za sposobnošću broda za plovidbu i brigom za teret, jer sud u postupku mora razlučiti nautičku pogrešku od komercijalne pogreške, ali i od pogreške pri osposobljavanju broda za plovidbu. Usprkos toj činjenici, valja imati na umu da su u sudskoj praksi zbog desetljeća primjene istovjetnih pravila nesumnjivo rješavane mnogobrojne proturječnosti dok bi, s druge strane, nova regulativa mogla izazvati nove sporove, barem u početnoj fazi radi iznalaženja novih rješenja judikature.

³⁶ Vidi čl. 3. st. 1 Haško-Visbyskih pravila te čl. 460. st. 1. Pomorskog zakonika.

³⁷ Vidi čl. 4. st. 1 Haško-Visbyskih pravila te čl. 552. Pomorskog zakonika.

³⁸ Podrobnije: J. Marin, Odgovornost prijevoznika za plovidbenu sposobnost broda, Zbornik PFZ, 58, (1-2), 489-507 (2008), str. 501-503.

4. ZAKLJUČAK

Nautička pogreška jedan je od najvažnijih ekskulpacijskih razloga u sustavu odgovornosti prijevoznika, danas potpuno jedinstven u prijevoznom pravu. Obzirom na velike vrijednosti tereta i njegovu izloženost opasnostima na moru tijekom prijevoza u kojem prijevoznik nema mogućnost neposrednog nadzora nad radom svoje posade, još uvijek se uvažava stajalište da rizik pomorskog prijevoznika po svom intenzitetu prelazi visinu rizika koji se smatra uobičajenim u transportu. Ovdje, međutim, valja istaknuti da je koncept neodgovornosti za nautičku pogrešku nastao kroz praksu ugovornih klauzula prije gotovo dvjesto godina, kada je rizik pomorskog prijevoza bio daleko veći. U današnje vrijeme, uslijed ubrzanog razvoja tehnologije, visoko razvijeni telekomunikacijski uređaji i navigacijska oprema ukazuju na arhaičnost sustava odgovornosti za štetu koji bi trebao biti izmijenjen u skladu sa suvremenim razvojem pomorskog prometa i broderske industrije općenito. Ipak, u nastojanju da se eliminiraju povlastice u režimu odgovornosti prijevoznika svakako treba voditi računa da se ne dovede u pitanje ekonomska učinkovitost cjelokupnog sustava koju bi moglo izazvati potpuno napuštanje nautičke pogreške, naročito obzirom na dalekosežne posljedice na polju osiguranja.

Problem uravnotežene raspodjele rizika između strane tereta i strane broda u postojećim međunarodnim konvencijama nije naišao na konačno rješenje. Ova je činjenica posljednjih godina, uz sve važniju ulogu multimodalnog prijevoza, u velikoj mjeri intenzivirala potrebu postizanja zadovoljavajućeg stupnja međunarodnog izjednačenja prava u prijevozu stvari morem. Jednoobraznost pomorskopravne regulative u tom se smislu ističe kao jamstvo pojednostavljenja i ubrzavanja posla, što će u pomorskom prijevozu zasigurno rezultirati povećanim prihodima i smanjenjem troškova te osigurati jasniju pravnu poziciju ugovornih strana.

Sve navedeno navodi nas na zaključak da nautička pogreška ima posebnu važnost kao egzoneracija pomorskog prijevoznika o kojoj bi se, obzirom na svrhu postojanja i posljedice njene primjene u praksi, konačan sud trebao donijeti uvažavajući interese obje ugovorne strane. Pred novu međunarodnu konvenciju o prijevozu stvari postavljeni su visoki ciljevi, pri čemu će na području sustava odgovornosti pomirenje interesa prijevoznika i korisnika prijevoza, čini se, predstavljati najveći izazov.

Summary:

*CARRIER'S LIABILITY FOR NAUTICAL FAULT IN THE CARRIAGE
OF GOODS BY SEA*

The paper deals with the nautical fault as a specific corrective of the sea carrier liability for damages on goods caused by the activities of the master, the crew and others of whom the sea carrier makes use in his activities. Beside the historical circumstances which caused the genesis and evolution of the nautical fault defence, the legal regulation is analyzed through the existing international conventions and with a special overview of difficulties in delimitation of carrier's liability. Contrasting opinions that appeared during the process of reassessment of the justifiability of nautical fault existence are presented, especially the ones that emerged during the work on the new international convention. Importance of a prompt conciliation of experts in this matter is emphasized, coveted not only because of the achievement of legal security, but also because of the harmonization of the carriage of goods by sea with other sectors of transport as well as the future undisturbed development of nautical navigation and trade.

Key words: *nautical fault; liability of sea carrier; carriage of goods by sea; contractual exculpation from liability; international conventions.*