

**OBVEZE PRIJEVOZNIKA - RECENTNA RJEŠENJA NACRTA
KONVENCIJE O PRIJEVOZNOM PRAVU
(DRAFT INSTRUMENT ON TRANSPORT LAW)**

Mr.sc. VESNA SKORUPAN, asistent
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb

UDK 347.447, 347.795.3
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 16.01.2004.
Prihvaćeno za tisak: 21.04.2004.

Analiziraju se novine, ali i tradicionalna rješenja koje donosi nacrt Konvencije o prijevoznom pravu u pogledu obveza prijevoznika. Vršiti se raščlamba konvencijskih odredbi uz njihovu usporedbu sa rješenjima aktualnih unifikacijskih instrumenata.

Podrobno se proučavaju dvije temeljne obveze prijevoznika, dužnosti u svezi s teretom i obveze u odnosu na brod. Oko njihovog konvencijskog normiranja otvorene su intenzivne rasprave, a različita stajališta i suprotstavljeni argumenti izlažu se u radu. U okviru toga posebno se govori i o pratećim konvencijama i suvremenim standardima u području specifičnih obveza pomorskog prijevoznika koje su sastavnica ovih obveza kao što je sposobnosti broda za plovidbu i obveza ulaganja dužne pažnje. Ukazuje se i na druga važna pitanja koja izravno utječu na opseg i sadržaj obveza pomorskog prijevoznika. To su ponajprije iznimke od prijevoznikove dužnosti brinuti se o stvarima i brodu, a koje norme sadrže interesantne novine. Govorit će se i o dostavi primatelju kao vrlo važnoj prijevoznikovo obvezi koja je u nacrtu Konvencije posebno izdvojena kao obveza i regulira se u okviru vrlo opsežnog članka koji također, sadrži određene novine.

Posebno se proučavaju recentna konvencijska rješenja, kao što su pravo nadzora, kroz analizu pojma i obilježja tog ovlaštenja, zatim osobe koja se naziva "strana koji ima nadzor", njezine obveze, kao i obveze prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor. U okviru toga, predmet analize bit će i prijenos prava i obveza koje proizlaze iz vršenja prava nadzora, te će se pokušati spoznati koliki je praktični utjecaj prava nadzora na razvoj elektronske trgovine u pomorskom prijevozu. Nacrt konvencije donosi suvremenija rješenja od onih sadržanih u aktualnim konvencijama u ovom području. Međutim, nastoji učiniti kompromis upravo između tradicionalnih rješenja i suvremenih imperativa koje postavljaju interesi zaštite okoliša, suvremeni standardi sigurnosti plovidbe i elektronska razmjena podataka. Također,

svojevrstne prilagodbe i specifične obveze prijevoznika uvrštene su i zbog polja primjene konvencije a to je na tzv. "prijevoze od vrata do vrata". U ostvarivanju cilja adekvatnog normiranja prijevoznikovih obveza nisu postignuta optimalna rješenja, ali svakako dominira puno suvremenih tendencija i modernih nastojanja, na koja se u radu kritički osvrće.

Ključne riječi: *Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu, obveze prijevoznika, sposobnost broda za plovidbu, dužnosti u svezi tereta, iznimke od prijevoznikovih obveza, pravo nadzora, strana koja ima nadzor, prijenos prava nadzora, dostava primatelju.*

1. UVOD

Odredbe o obvezama prijevoznika od neprocjenjive su važnosti jer njihova normativna rješenja imaju izravan utjecaj na sustav ugovorne odgovornosti prijevoznika. O tome kolika je povezanost odredbi o obvezama i odgovornosti prijevoznika i kako one čine gotovo neraskidivu cjelinu svjedoči i činjenica da neke konvencije čak i ne sadrže posebne norme o obvezama prijevoznika, već se one iščitavaju iz odredbi o odgovornosti prijevoznika. Zbog njihove tako velike važnosti na sustav odgovornosti prijevoznika vrlo je bitno da one budu u svakom konvencijskom ili zakonodavnom aktu stilizirane jasno i precizno. Odredbe o obvezama prijevoznika same po sebi su vrlo složene i nisu nimalo jednostavne za normiranje jer su povezane i zahtijevaju usklađenost s velikim brojem drugih konvencijskih normi i brojnim načelima pomorskog i trgovačkog prava. Sve opisano dovodi do toga da se prilikom donošenja gotovo svake međunarodne konvencije iz područja prijevoznog prava oko normiranja odredbi o prijevoznikovim obvezama razvijaju vrlo intenzivne i nerijetko suprotstavljene rasprave. Tako je bilo i prilikom donošenja nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu.

Aktualne međunarodne konvencije koje uređuju područje odgovornosti za prijevoz stvari morem,¹ ne sadrže jedinstvena rješenja o ovom pitanju. Najveći kamen spoticanja

¹ *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici* tzv. *Haška pravila* potpisana 25. kolovoza 1924. Haška pravila modernizirana su *Protokolom iz 1968.* tzv. *Visbyska pravila* (Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924., potpisan u Bruxellesu 23. veljače 1968. Stupio je na snagu 23. lipnja 1977.) i *Protokolom iz 1979.* tzv. *SDR protokol* Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjen Protokolom od 23. veljače 1968., potpisan u Bruxellesu 21. prosinca 1979. Stupio na snagu 14. veljače 1984.). *Međunarodna konvencija o prijevozu stvari morem* tzv. *Hamburška pravila* usvojena 31. ožujka 1978., stupila na snagu 1. studenog 1992.

tj. suprotstavljena rješenja u aktualnim konvencijama, a koja se izravno tiču prijevoznikovih obveza su: razdoblje trajanja prijevoznikovih obveza, opseg obveze ulaganja dužne pažnje, odgovornost / neodgovornost za nautičku pogrešku, dokazi koje prijevoznik mora pružiti u svoju obranu u slučaju pozivanja na odgovornost za štetu, teret dokaza, ali i neka druga prijevoznikova ovlaštenja odnosno obveze koji će u radu biti spomenuti.

Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu najnoviji je međunarodni unifikacijski instrument na ovom području, s intencijom reguliranja tzv. prijevoza "od vrata do vrata", dakle, svoju primjenu trebao bi ostvariti na prijevoz stvari različitim prijevoznim sredstvima i prijevoznim putovima.

U pogledu obveza prijevoznika nacrt Konvencije u suštini slijedi rješenja sadržana u Haškim pravilima. Hamburška pravila ne sadrže posebnu normu ili više njih koje bi zasebno propisivale obveze prijevoznika, već kroz odredbe o odgovornosti prijevoznika i razdoblju trajanja odgovornosti određuje posredno i njegove obveze. Po uzoru na Haška pravila nacrt Konvencije propisuje dvije skupine obveza prijevoznika. To su dvije dobro poznate i tradicionalne skupine obveza, koje su ujedno i središnja i najprepoznatljivija obilježja pravnog posla prijevoza stvari morem. Prva skupina obveza je ona u pogledu postupanja sa stvarima (uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati stvari). Druga skupina obveza odnosi se na dužnosti u vezi broda (njegova sposobnost za plovidbu, uredno opremanje, snabdijevanje, uređivanje i stavljanje u dobro stanje skladišta i ostalih dijelova broda u kojima se roba prevozi). Iako se analizom ovih odredbi vidi velika sličnost s Haškim pravilima, prema kojima se obveze brodaru točnije pomorskog prijevoznika gotovo podudaraju,² nacrtom Konvencije predlažu se i vrlo interesantne novine. Te novine ukratko se sastoje u slijedećem: dodana je nova odredba koja govori o obvezama prijevoznika, učinjena je inverzija nekih odredbi u konvencijskom tekstu u usporedbi s onima iz Haških pravila, te nešto drugačija stilizacija već postojećih normi. Najvažnijom se može ocijeniti vrlo značajna sadržajna izmjena, a ona se odnosi na razdoblje trajanja prijevoznikovih obveza. Predlaže se kontinuirano trajanje prijevoznikove obveze ulaganja dužne pažnje. Po ovom rješenju nacrt Konvencije je bliži Hamburškim pravilima. Ova značajna novina rezultat je nastojanja da u jednoj modernoj i novoj konvenciji budu akceptirani suvremeni standardi u pogledu sposobnosti broda za plovidbu tijekom čitavog razdoblja prijevoza stvari morem, i to kao pokušaj ujednačenosti sa suvremenim pratećim konvencijama koje reguliraju standarde sposobnosti i sigurnosti broda za plovidbu. Ovakvo konvencijsko rješenje potaknulo je intenzivne rasprave. Suprotstavljena mišljenja isticana su i oko unošenja nove odredbe kojom su stranke ovlaštene sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi sa

² Odredbe o odgovornosti prijevoznika sadržane su u članku 3. st. 1. i čl. 3. st. 2. Haško-Visbyskih pravila.

stvarima koje se prevoze biti dužna izvršiti strana tereta (krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj) ili da će biti izvršeni u njihovo ime. Ovom normom posebno se promovira ugovorna sloboda stranaka, a s druge strane napušta kogentnost norme o prijevoznikovim obvezama u pogledu stvari koje se prevoze, te ukida ona stroga podjela dužnosti (obveza) strane broda i strane tereta etablišana ranijim konvencijskim normama i praksom. Uz to, vrlo su interesantne i odredbe o iznimkama od prijevoznikovih dužnosti. Po prvi puta se u jednom unifikacijskim instrumentu iz područja prijevoza stvari morem propisuju ovlaštenja prijevoznika u cilju zaštite okoliša i prijevoznikove obveze prilagođavaju tom imperativu. Svakako najrecentnije rješenje nacrtu Konvencije je uvođenje jednog specifičnog ovlaštenja, a to je "pravo nadzora". Njegovo uvođenje otvara niz pitanja poput onog postoji li obveza prijevoznika slijediti upute koje proizlaze iz vršenja prava nadzora, što sve ulazi u opseg prava nadzora, tj. o kakvim se ovlaštenjima strane tereta radi, tko je strana koja ima nadzor, kako se prenosi to pravo i slično. Dostava primatelju po prvi puta se posebno artikulira kao obveza i regulira u okviru posebnog i vrlo opsežnog članka. Predmet reguliranja nacrtu Konvencije su brojni specifični problemi s kojima se ugovorne strane susreću pri izvršavanju te završne obveze, kao npr. dostava stvari kada je izdana prenosiva prijevozna isprava, slučajevi dostave stvari kada ne postoji prenosiva prijevozna isprava, dužnosti prijevoznika u slučaju nemogućnosti predaje robe primatelju i sl. Sve ovo, uz neka tradicionalna rješenja koja se usvajaju bit će predmet analize u ovom radu, i to kroz njihovu analizu i usporedbu s rješenjima sadržanim u aktualnim međunarodnim instrumentima u ovom području, te hrvatskom pozitivnom pravu.

2. STRUKTURA ODREDBI O OBVEZAMA PRIJEVOZNIKA U NACRTU KONVENCIJE O PRIJEVOZKOM PRAVU

Nacrt konvencije propisuje generalnu obvezu prijevoznika: "uz priuzdržaj odredbi ovog Instrumenta i u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu, prevesti stvari do mjesta odredišta i dostaviti ih primatelju" (čl. 5.1). To je nova norma koja nema ekvivalent u nekoj odredbi Haško-Visbyskih ili Hamburških pravila. Ona ustvari predstavlja definiciju obveze prijevoznika i njezino dodavanje može se ocijeniti dobrim i potrebnim. Ne samo zbog toga što ona pridonosi boljoj nomotehničkoj izvedbi i stilizaciji čitavog članka kao jedne cjeline, nego i zato što se na taj način upravo naglašava temeljna prijevoznikova obveza, a to je prijevoz stvari do odredišta i predaja primatelju. Berlingieri ističe važnost ove norme i zbog toga što je s njom postavljen generalni okvir unutar kojeg djeluju pravila o obvezama i odgovornosti prijevoznika.³

³ Francesco Berlingieri. Basis of liability and exclusions of liability, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002., str. 336-349.

Od drugih konvencija koje reguliraju prijevoz stvari ovu generalnu obvezu prijevoznika propisuju *Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF konvencije (CIM '80)* i *Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe*.⁴

Nacrt Konvencije propisuje u inverziji odredbe 1. i 2. članka 3. Haško Visbyskih pravila: prvo se navode pravila o dužnostima prijevoznika u vezi stvari (čl. 5.1-5.3), a nakon toga njegove obveze u pogledu broda (čl. 5.4-5.5). Može se postaviti pitanje zašto je ta inverzija učinjena? Moguće objašnjenje može se pronaći u intenciji Konvencije regulirati tzv. "prijevoze od vrata do vrata" (*door to door*). Zbog toga se ona može ocijeniti logičnom i potrebnom. U nekim prijevozima zbog prirode prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, obveze osposobljavanja broda za plovidbu neće doći u primjenu, pa je logično staviti ih na drugo mjesto.

Dakle, strukturu odredbi čl. 5 koji govori o obvezama prijevoznika u nacrtu Konvencije uz temeljnu obvezu iz čl. 5.1, čine još dvije implementacijske obveze: briga o teretu (čl. 5.2.1) i ulaganje dužne pažnje u osposobljavanju broda (čl. 5.4). Jedna iznimka se predviđa u odnosu na brigu o teretu (čl. 5.2.2) a odnosi se na ovlaštenje stranaka sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi stvari biti dužan izvršiti ili će biti izvršene u ime krcatelja, strane koja ima nadzor ili primatelja. Dvije iznimke predviđaju se u odnosu na obje obveze prijevoznika (u odnosu na stvari i brod). Čl. 5.3 sadrži ovlaštenje prijevoznika odbiti ukrcati, iskrcati, uništiti, učiniti bezopasnim ili poduzeti druge mjere koje su razumne, ukoliko su stvari za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti postale opasne za ljude ili imovinu ili se čini vjerojatnim da će postati ili čiji prijevoz je zabranjen ili postoji opasnost za okoliš. Čl. 5.5 govori o žrtvovanju stvari kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnosti ili čuvanja ostale imovine koja je uključena u zajednički pothvat.

Potrebno je istaknuti da se obveze prijevoznika ne propisuju smo u članku 5, već se i na drugim mjestima u nacrtu Konvencije spominju neke o njih. Tako je u okviru posebne glave, točnije vrlo opsežnog članka (čl. 10) regulirana obveza "dostava primatelju" (*Delivery to the Consignee*). Normiranje dostave primatelju u okviru posebnog članka je novina u odnosu na aktualne konvencije koje uređuju prijevoz stvari morem. Taj članak koji govori o dostavi primatelju iznimno je opsežan i sadrži velik broj stavaka, točaka i alineja. Detaljno se razrađuje postupanje sa stvarima kada one stignu na odredište, postupanje prijevoznika sa stvarima ukoliko primatelj ne

⁴ *Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF konvencije (CIM '80)* u čl. 6. stavku 1. propisuju: "ugovorom o prijevozu prijevoznik se obvezuje prevesti robu uz naknadu do odredišta i tamo je isporučiti primatelju". *Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe* (Ženeva, 24. svibnja 1980.) u čl. 1. st. 3. propisuje: "ugovor o multimodalnom prijevozu je pogodba kojom poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzima obvezu izvršiti ili pobrinuti se za izvršenje međunarodnog multimodalnog prijevoza uz naplatu prijevoznine."

izvrši svoje pravo iz ugovora i ne preuzme stvari, slučajevi postupanja kada nema prenosive prijevozne isprave, slučajevi kada je izdana prenosiva prijevozna isprava, te ako je više od jednog izvornika takve isprave, slučajevi ako je isporuka stvari od prijevoznika u mjestu odredišta izvršena bez predaje prijenosne prijevozne isprave, ovlaštenja prijevoznika u slučaju kada strana koja ima nadzor ili krcatelj ne dadu prijevozniku primjerene upute za isporuku stvari, ovlaštenje prijevoznika da za račun i za rizik osobe koja ima pravo na stvarima izvršiti neko od taksativno nabrojanih prava, izvršavajući ta prava prijevoznik djeluje kao agent strane koja ima pravo na stvarima. Ovako detaljnim odredbama temeljito je obrađeno jedno od ključnih pitanja vezanih uz prestanak prijevoznikove odgovornosti.

Iz središnjeg dijela Konvencije koji govori o režimu prijevoznikove odgovornosti (čl. 6.1) iščitavaju se također i neke prijevoznikove obveze, ali i pojedini slučajevi za koje prijevoznik neće odgovarati. Pri tome su posebno interesantne one odredbe koje govore o oslobađanju prijevoznika od odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica neizvršavanja neke od dužnosti strane tereta. Nadalje u čl. 7.2 govori se o obvezi prijevoznika obavijestiti krcatelja na njegov zahtjev o stvarima koje prijevoznik zna i koje su nužne ili važne krcatelju kako bi mogao ispuniti svoje obveze. Posebno je opsežan čl. 11. koji nosi naslov "Pravo nadzora" (*Right of control*), iako sadrži odredbe o ovlaštenjima strane tereta u svezi postupanja sa stvarima ima veliki utjecaj na obveze prijevoznika pa svakako ulazi u krug interesa ovog rada. Iz vršenja prava nadzora proizlazi ovlaštenje strane tereta davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, a s druge strane obveza prijevoznika slijediti upute. U okviru ovog posebnog ovlaštenja, koje je do sada bilo nepoznato pomorskim konvencijama i zbog toga se može ocijeniti kao najrecentnije rješenje nacrtu Konvencije posebno su normirani: pojam i obilježja ovlaštenja "pravo nadzora", tko je strana koja ima nadzor, obveze prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor, obveze strane koja ima nadzor, prijenos prava i obveza.

3. OBVEZE PRIJEVOZNIKA U ODNOSU NA BROD

3. 1. Pojam sposobnosti broda za plovidbu

Radi boljeg razumijevanja suvremenih imperativa u pogledu sposobnosti broda za plovidbu, a sukladno s njima i zahtjeva pred kojima su se našli tvorci Konvencije potrebno je ukratko se osvrnuti općenito na pravni pojam ovog specifičnog instituta, elemente sposobnosti broda za plovidbu, te njegovu regulaciju kroz povijest i suvremene prateće konvencijske norme i važeće standarde u pogledu sposobnosti broda za plovidbu.

Sposobnost broda za plovidbu, u nas se govori još o plovnosti broda ili podobnosti

prijevoznog sredstva, (engl. *seaworthiness*, franc. *navigabilite*, njem. *Seetuchtigkeit*, tal. *navigabilità*) kao pravni pojam, definira se kao skup elemenata koje brod mora imati da bude sposoban za plovidbu.⁵ Pod time se podrazumijeva sposobnost broda da primi, preveze i očuva teret.⁶ Sposobnost broda znači opću sposobnost u smislu javnog ili administrativnog pomorskog prava, te sposobnost broda za konkretno putovanje i prijevoz konkretne robe. U angloameričkoj pravnoj literaturi rabe se izrazi *seaworthiness* u značenju sposobnosti broda da može podnijeti more i odoljeti svim opasnostima morske stihije i *cargoworthiness* kao sposobnost broda da primi i sačuva određeni teret, tj. izvrši ugovorenu obvezu, a to je prijevoz određenih stvari morem.

Sudska praksa u primjeni Haških pravila u pitanju sposobnosti broda za plovidbu je vrlo bogata i postoji veliki broj evidentiranih sudskih odluka o tom problemu. Pred sudove u pravilu dolaze pitanja opsega pojma »sposobnost broda za plovidbu«, te diferencijacija uzroka štete, dakle, je li nastala šteta doista u uzročnoj vezi s nesposobnošću broda za plovidbu ili je šteta nastala iz drugog izvora.

Sa stajališta ugovora o prijevozu stvari morem, sposobnost broda za plovidbu sastoji se od tri grupe elemenata. Opća sposobnost za plovidbu obuhvaća skup elemenata i njihovo stanje koje jedan brod čine općenito sposobnim za plovidbu. Tu prvenstveno spada konstrukcija i stanje trupa broda, strojeva, generatora, odgovarajući sustav crpki, ventila i kotlova i drugih uređaja, znači, fizičko stanje broda. Slijedeći element je sposobnost za izvršavanje ugovorenog putovanja. U ovu grupu ulazi popunjavanje broda posadom, zalihama, navigacijskim pomagalicama i sl. Pavić⁷ objašnjava kako posada mora biti odgovarajuće uvježbana i instruirana u operacijama broda i osobito spremna. Brod mora biti opskrbljen dovoljnom količinom goriva za predviđeno putovanje ili se unaprijed pažljivo moraju obaviti pripreme za prikladnu opskrbu gorivom duž plovidbenog puta. Sposoban brod mora biti opskrbljen ažurnim kartama, obavijestima pomorcima i navigacijskim uređajima.⁸ Treći element koji čini

⁵ *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1985., svezak 7, str. 513.

⁶ Branko Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, "Narodne novine", Zagreb, 1979., str. 189.

⁷ Drago Pavić, *Pomorsko pravo, knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 106.

⁸ Evidentirana je novija odluka Upravnog suda RH u kojoj je sud zauzeo stajalište da su prijevoznik (trgovačko društvo), kao i odgovorna osoba u njemu prekršajno odgovorni za neodržavanje u ispravnom stanju brodskih navigacijskih karata i brodske opreme. Prijevoznik je dužan organizirati kontrolu obavljanja poslova na brodu radi osiguranja sigurnosti plovidbe, a propuštanje toga inkriminirano je kao prekršaj. Također, i odgovorna osoba u trgovačkom društvu prekršajno odgovara, kada se utvrdi ovakav prekršaj. Opširnije o tome: Vesna Skorupan, *Odgovornost za sigurnost plovidbe zakupoprmatelja kao brodarka*, prikaz presude Upravnog suda Republike Hrvatske, br. Us-7565/2000 od 11. travnja 2002., *Poredbeno pomorsko pravo* god. 42 (2003) 157, str. 274-276.

brod sposobnim za plovidbu je sposobnost za preuzimanje, prijevoz i očuvanje tereta. Ovamo spada stanje skladišta, specijalnih instalacija za očuvanje tereta itd.⁹ Prijevoznik je obavezan dužnom pažnjom (pozornošću) osposobiti brod za plovidbu, odnosno osposobiti ga da primi i sačuva određeni teret (a to znači primjereno brod opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako ga je primio na prijevoz).¹⁰ Znači, sposobnost broda za plovidbu, ima dva aspekta. Prvi aspekt je da brod, posada i oprema moraju biti u takvom stanju da su sposobni podnijeti uobičajene pomorske nezgode.¹¹ Drugim riječima, ovaj element sposobnosti broda za plovidbu uključuje postojanje posebnih svojstava za nautičku sposobnost broda, odnosno sposobnost za obavljanje ugovorenog putovanja (*seaworthiness* u užem značenju). Drugi aspekt sposobnosti broda za plovidbu odnosi se na sposobnost odnosno prikladnost (*fitness*) broda za preuzimanje, prijevoz i očuvanje tereta u stanju u kojem je primljen na prijevoz (*cargoworthiness*).¹²

U teoriji se spominju opća i posebna sposobnost broda za plovidbu, tj. apsolutna i relativna sposobnost. Opća se odnosi na opće stanje broda, a naziva se i apsolutna sposobnost broda za plovidbu. Ona obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovidbu u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu i uopće sve uvjete koji se u tom pogledu traže od broda, pri čemu se zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo, propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovidbe kao dokaz sposobnosti broda za plovidbu.¹³ Posebna je sposobnost broda ona koja je dodatno potrebna da se obavi konkretno (ugovoreno) putovanje, a naziva se još i relativna sposobnost broda za plovidbu. Pod time se podrazumijeva da brod mora biti opskrbljen dovoljnom količinom pogonskog materijala (dovoljna količina goriva i zaliha), odgovarajućim brojem kvalificiranih članova posade, posebnom opremom i sl. Danas je općeuvojeno da se pod sposobnošću broda za plovidbu ne podrazumijeva samo njegova plovidbena sposobnost nego i sposobnost za očuvanje tereta (*cargoworthiness*). Znači, tzv. *seaworthiness* uključuje i *cargoworthiness*. Prema engleskom *Marine Insurance Act* (1906), smatrat će se da je brod sposoban za plovidbu kada je razborito sposoban u svakom pogledu da se

⁹ Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, o.c. str. 190.

¹⁰ Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug Split, Split, 2003., str. 175.

¹¹ Tako objašnjava Zlatko Česić, Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovidbu, *Pomorski zbornik* g. 39 (2001) 1, str. 193-207.

¹² Tako objašnjava Pavić, *Pomorsko pravo, knjiga druga*, o.c. str. 107.

¹³ Česić o.c.

može suočiti s uobičajenim opasnostima mora na osiguranom putovanju (čl. 39, t. 4).¹⁴

3.2. Suvremene prateće konvencije kao izvori za reguliranje novih standarda sposobnosti broda za plovidbu

Napredak znanosti kontinuirano pridonosi razvoju novih metoda brodske konstrukcije i novih standarda sigurnosti broda. Sukladno tome se i standard odgovarajuće sposobnosti broda za plovidbu mijenja. Iako napredak znanosti i tehnologije nameće više standarde i vještine u uporabi dužne pozornosti u osposobljavanju broda za plovidbu, isto ne mora značiti i sigurniju plovidbu budući da su novi brodovi opremljeni sofisticiranim strojevima i opremom koji zahtijevaju visok standard postupanja, održavanja i brige.¹⁵ Zbog uvođenja novih standarda sigurnosti i sposobnosti broda dolazi do evolucije međunarodnih pravila o spomenutim standardima.

Prvi tragovi javnog nadzora nad sigurnošću brodova kao i nad sigurnošću plovidbe nalaze se u srednjovjekovnim propisima. Reguliranje sposobnosti broda za plovidbu relativno je novijeg datuma, javlja se tek nakon industrijske revolucije. Prije toga nije bilo niti tehničke, ni ekonomske baze za razvoj takve vrste propisa.¹⁶ Naše pomorstvo bilo je jedno od prvih koje je imalo propise o sposobnosti broda za plovidbu. U prvom redu treba istaknuti Politički edikt iz 1774. godine.¹⁷ Nakon prvog svjetskog rata donijete su prve dvije međunarodne konvencije: *Konvencija za zaštitu ljudskog života na moru - SOLAS konvencija iz 1929. (International Convention for the Safety of Life at Sea)* i *Međunarodna konvencija o teretnim linijama iz 1930. godine*, a koje su postale temelj za određivanje sposobnosti brodova za plovidbu.¹⁸ Obje konvencije izmijenjene su i to više puta, zbog pooštavanja uvjeta i njihovog osuvremenjivanja.

Kao rezultat višegodišnjih napora na međunarodnom planu, a s ciljem poboljšanja sigurnosti u cjelokupnom procesu iskorištavanja brodova, te zaštiti okoliša od onečišćenja s brodova nastao je *Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja (International Safety Management Code - ISM Code)*. Pravila

¹⁴ Pavić *Pomorsko pravo, knjiga druga, o.c.*, str. 107.

¹⁵ Ćesić, *o.c.*

¹⁶ *Pomorska enciklopedija svezak 7., o.c.* str. 513.

¹⁷ Čl. II § 10 nalagao je zapovjedniku "osvjedočiti se ne samo da brod ne propušta vodu... da može odoljeti plovidbi, koju ima poduzeti, da je snabdjeven priborom, pa da je na brodu i brodske momčadi u dovoljnom broju..." *Pomorska enciklopedija, svezak 7., o.c.* str. 513.

¹⁸ *Pomorska enciklopedija svezak 7., o.c.* str. 513.

ISM kodeksa, kao preporuke Skupštine Međunarodnog pomorskog odbora uključena su u SOLAS konvenciju, te su postala obvezujuća za sve države članice Konvencije. Većina svjetskih država su članice Konvencije, te se smatra kako Konvencija pokriva 98% svjetske trgovačke tonaže. Radi osiguranja slobode plovidbe u sve luke svijeta pravila su obvezna i za brodove država nečlanica, pa se smatra kako su ona obvezujuća za sve brodove na svijetu, neovisno o njihovoj državnoj pripadnosti.¹⁹ Pravni učinci primjene ISM kodeksa na obveze prijevoznika glede sigurnosti broda za plovidbu od velike su važnosti pa je potrebno podrobnije se osvrnuti na svrhu i zadatke ovog instrumenta.

ISM Kodeks prihvaćen je rezolucijom IMO-a A.741(18) od 4. studenog 1993. godine i predstavlja sustav međunarodnih pravila o standardu za sigurno upravljanje i vođenje broda i sprječavanje štetnih posljedica onečišćenja.²⁰ U čl. 1.2 samog Instrumenta određeni su ciljevi Kodeksa, a to je: osigurati sigurnost na moru, spriječiti povrede i gubitak života, izbjeći štete okolišu, posebice morskom, te imovini. U praksi se postupak usaglašavanja postojećih sigurnosnih procedura, te postupaka za sprječavanje onečišćenja sa ISM kodeksom obavlja na način da svako brodarsko društvo (kompanija) razvije poseban sustav za sigurno vođenje broda (engl. *safety management system SMS*). Ovaj zahtjev sadržan je u točki 1.4 Instrumenta pod nazivom "Operativni zahtjevi za sustav sigurnog upravljanja". Prema toj odredbi, jedna od temeljnih zadaća je obveza kompanije izraditi sigurnosnu politiku i politiku zaštite okoliša, te upute i pravila koja osiguravaju sigurno vođenje brodova i zaštitu okoliša u skladu s odgovarajućim međunarodnim zakonodavstvom i zakonodavstvom države zastave broda. Poseban članak (čl. 5) govori o odgovornosti i ovlasti zapovjednika, a posebno je za ovu temu interesantan čl. 10 koji govori o održavanju broda i opreme.²¹ Sama Konvencija donosi definiciju pojma kompanija, ona označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprmatelj, a koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je preuzimajući

¹⁹ Drago Pavić, Pravni učinci ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti broдача, *Poredbeno pomorsko pravo* 40 (2001), 155, str. 57-70.

²⁰ Opširnije o ISM Kodeksu: Željko Kiperaš, ISM Kodeks-primjena od strane države zastave, *Poredbeno pomorsko pravo* g. 38 1996., (1-4), str. 61-72., Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug Split, Split, 2003. str. 75. Drago Pavić Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti broдача, *Poredbeno pomorsko pravo* 40 (2001), 155, str. 57-70.

²¹ Čl. 10. propisuje da u ispunjavanju zahtjeva održavanja broda i opreme kompanije trebaju osigurati da se: 1. pregledi održavaju u odgovarajućim intervalima, 2. prijavi svaki nedostatak sa mogućim uzrokom ako je poznat, 3. poduzme odgovarajuće mjere popravka i 4. vodi zapisnik o poduzetim mjerama. Svi ovi pregledi i mjere trebaju biti uključene u redoviti postupak održavanja broda.

tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Kodeksom (čl. 1.1.2).²²

Brodovlasnik je za svaki brod obavezan ustanoviti vlastiti regulativni sustav (*safety management system, SMS*) i dokazati kako ga primjenjuje (čl. 1. st. 4). Kao potvrdu da je brodar u odnosu na svaki brod ustrojio taj sustav, ovlaštena državna organizacija²³ izdaje dvije vrste svjedodžbi: "*Document of Compliance - DOC*"²⁴ i *Safety Management Certificate - SMC*²⁵ (čl. 13). Posebnost ISM kodeksa je da je brodovlasnik radi sigurnog upravljanja svakim brodom i omogućavanja veze između brodovlasnika i broda, dužan odrediti *designated person* - jednog ili više njegovih zaposlenika na kopnu koji imaju izravan pristup visokoj razini upravljanja. Za to imenovana osoba (*designated person*) je odgovorna za praćenje sigurnosti i zaštitu okoliša u odnosu na svaki pojedini brod, te u slučaju potrebe i za potporu s kopna (čl. 4). Brodar je obavezan utvrditi postupke za obuku osoblja i provoditi ih (čl. 6. st. 5), i to u suglasnosti s Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanju svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca (STWC). Npr. prijevoznik se neće moći pozivati na oslobođenje od odgovornosti ako časnik nije prošao propisanu obuku sukladno STWC konvenciji jer se radi o propuštanju dužne pozornosti u popuni broda posadom.²⁶

Pavić objašnjava kako je funkcija ISM kodeksa dvostruka. Pravno on je tehnički standard za pitanja upravljanja i vođenja broda, mjerilo je ispravnog i prikladnog postupanja radi ostvarivanja tog cilja. S tehničkog stajališta, propisivanjem minimalnog standarda o sigurnom upravljanju i vođenju broda osigurava se zadovoljavajući standard sigurnosti u pomorstvu i povećava kultura sigurnog upravljanja i vođenja broda.²⁷ Dakle, ISM-kodeksom nije uređena imovinskopravna odgovornost. Iako se radi o pravilima poglavito pomorskoupravnog i kaznenog prava sigurno je da će u ovom instrumentu postavljeni kriteriji i pravila za sigurno upravljanje i vođenje broda poslužiti kao mjerila sudovima i arbitražnim tijelima u ocjenjivanju odgovornosti brodovlasnika (prijevoznika) kada se raspravlja o odgovornosti za vrlo širok krug pitanja iz područja ugovorne ili izvanugovorne odgovornosti brodovlasnika (brodara, prijevoznika). Na primjer: odgovornost za sposobnost broda za plovidbu, opće ograničenje odgovornosti, odgovornost za teret primljen na prijevoz, ograničenje ugovorne odgo-

²² Ova definicija je vrlo korisna jer jasno definira krug osoba na strani broda koje snose obveze i odgovornost nametnute Kodeksom.

²³ U nas je to Hrvatski registar brodova.

²⁴ Utvrđuje da je *Safety Management System* usklađen s ISM kodeksom.

²⁵ Potvrđuje usklađenost broda s ISM kodeksom.

²⁶ Primjer navodi Česić *o.c.*

²⁷ Pavić. Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodarka, *o.c.*

vornosti, odgovornost za onečišćenje okoliša i ograničenje te odgovornosti, odgovornost zapovjednika, odgovornost za izbor zapovjednika i drugih osoba s kojima se u svom poslovanju služi.

Za ovu temu posebno je interesantno da se neudovoljavanje zahtjevima ISM kodeksa može tretirati kao neudovoljavanje standardu "dužne pažnje" pri osposobljavanju broda za plovidbu, što može imati za posljedicu odgovornost prijevoznika za štetu kada je šteta posljedica nesposobnosti broda za plovidbu. To znači da se svaki standard niži od propisanog može ocijeniti kao propust dužne pozornosti (*due diligence*) i imati negativni učinak za brodovlasnika (brodara, pomorskog prijevoznika) u okviru odnosa odgovornosti za štetu.²⁸

Teret dokaza o uporabi dužne pozornosti prema čl. 4. st. 1. Haških pravila je na prijevozniku, koji treba dokazati postupanje sukladno ISM zahtjeviha. Ne udovoljavanje odredbama ISM kodeksa glede ulaganja dužne pozornosti u osposobljavanju broda za plovidbu ima za posljedicu da se prijevoznik ne može pozivati na oslobođenje od odgovornosti predviđeno Haškim pravilima. Prema Hamburškim pravilima na prijevozniku također leži teret dokaza da su on, njegovi radnici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanje događaja ili njegovih posljedica. Dakle, i u primjeni Hamburških pravila može se smatrati da nepostupanje sukladno ISM kodeksu znači odgovornosti prijevoznika.

3. 3. Obveze prijevoznika u odnosu na brod prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu

U pogledu obveza prijevoznika i njegovih dužnosti u svezi sposobnosti broda za plovidbu (engl. *duty of due diligence for seaworthiness*) prihvaćen je tradicionalni slijed ovih obveza iz Haško-Visbyskih pravila: osposobiti brod za plovidbu, brod primjereno opremiti, popuniti posadom i opskrbiti zalihama, za preuzimanje prijevoz i čuvanje tereta urediti i staviti u dobro stanje skladišta, kao i ostale dijelove broda u kojim se roba prevozi. Odredbe članka 5.4 Nacrta konvencije, korespondiraju sa Haško Visbyskim pravilima člankom 3. točka 1.²⁹ Međutim, upravo u pogledu ove odredbe

²⁸ Primjena ISM kodeksa može biti od velike važnosti i na brodovlasnikovo pravo na ograničenje odgovornosti. Ako se ne poštuju odredbe ISM-kodeksa, ta okolnosti može biti razlog za gubitak prava na ograničenje odgovornosti, a u skladu sa čl. 4. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. Protokolom iz 1996. o izmjeni konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. članak 4. nije mijenjan.

²⁹ Prema Haškim pravilima čl. 3. t. 1. prijevoznik je dužan ulaganjem dužne pažnje (*due diligence, diligence reasonable*) prije i na početku (*before and at beginning*) osposobiti brod za plovidbu, propisno ga opremiti, popuniti posadom i opskrbiti zalihama, osposobiti i dovesti u ispravno stanje brodska skladišta, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njezina preuzimanja prijevoza i očuvanja.

u nacrtu Konvencije predložene su i značajne novine, a te se novine mogu ocijeniti možda i kao najrevolucionarniji zahvat u prijevoznikove obveze, a time izravno i njegovu odgovornost. Nacrt Konvencije predviđa uvođenje kontinuiranog trajanja obveze ulaganja dužne pažnje prijevoznika, znači kao i do sada prije i na početku putovanja, ali i za vrijeme trajanja prijevoza morem, te uz obvezu brod učiniti sposobnim za plovidbu i obvezu održavati ga sposobnim za plovidbu. Takvo rješenje, samo sa drugačijom stilizacijom norme sadrže i Hamburška pravila. To se može zaključiti interpretacijom njihovog čl. 5. st. 1., koji govori o temelju prijevoznikove odgovornosti: “prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i iz zakašnjenja u predaji, ako je događaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastao dok je roba bila u njegovom držanju...” (označila V.S.). Prema istoj konvenciji smatra se da je prijevoznik u držanju robe od trenutka kada je preuzeo robu do trenutka kada ju je predao (čl. 4.). Usporedbom aktualnih konvencija Haških i Hamburških pravila, u pogledu sposobnosti broda za plovidbu (*seaworthiness*), smatra se da je dužnost prijevoznika po Hamburškim pravilima stroža nego prema Haškim jer prijevoznik mora dokazivati da je brod bio “*seaworthy*” i tijekom prijevoza, a što u režimu Haških pravila nije potrebno.

Ovaj prijedlog o kontinuiranom trajanju obveze prijevoznika, znači prije, na početku i za vrijeme putovanja stavljen je za vrijeme rada Međunarodnog pododbora za ujednačavanje prava o prijevozu stvari morem (*International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea - Uniformity ISC*) od delegata iz Kanade, Francuske i Italije.³⁰ Dodavanje obveze prijevozniku upotrijebiti dužnu pažnju ne samo prije i na početku putovanja, nego i za vrijeme prijevoza morem, te ne samo brod učiniti sposobnim za plovidbu, već ga i održavati sposobnim za plovidbu, izazvali su brojne rasprave i živu, te suprotstavljenu argumentaciju. Oko ovog prijedloga nije postignuta suglasnost, pa je u nacrtu Konvencije, ova odredba sastavljena u alternativnom obliku, točnije ovaj sporni dio izdvojen je u uglate zagrade. To znači, jedna varijanta je “na liniji” Haško Visbyskih pravila, zahtijeva se od prijevoznika ulaganje dužne pažnje u pogledu sposobnosti broda za plovidbu i opremanje i snabdijevanje posadom i životnim namjericama prije i na početku putovanja. Druga varijanta sadržava, pored toga i zahtjev ulaganja dužne pažnje i za vrijeme trajanja prijevoza stvari morem. Razlika između ova dva normativna rješenja vrlo je bitna. Prema Haškim pravilima prijevoznik je dužan upotrijebiti dužnu pažnju u pogledu plovnosti broda prije i na početku putovanja. Nakon što je brod počeo putovanje, ta dužnost prestaje u tom obliku. No prijevoznik odgovara za posljedice neplovnosti koja je nastupila za vrijeme putovanja, ali jedino ako je nastala kao posljedica prijevoznikovog propusta upotrijebiti dužnu pažnju prije i na početku putovanja.

³⁰ *CMI Yearbook 1995*, str. 186.

Prijedlog odredbe o kontinuiranom trajanju odgovornosti u Nacrtu konvencije naišlo je na protivljenje nekih delegacija. Vrlo intenzivna rasprava nacionalnih delegacija odvijala se na Konferenciji u Singapuru u svibnju 2001. godine.³¹

Protivnici nametanja obveze prijevozniku održavati brod sposobnim za plovidbu, smatrali su ako brod postane nesposoban za plovidbu zbog posljedica za koje prijevoznik ne odgovara nije korektno nametnuti prijevozniku obveze koje su u suprotnosti s ovim principom. Na temelju toga nije razumno niti nametati prijevozniku obvezu da održava brod sposobnim za plovidbu dok se nalazi na putovanju morem. Isticalo se da prijevoznik ne može udovoljavati ispunjavanju obveze održavanja broda sposobnim za plovidbu za vrijeme putovanja, ili u uvjetima plovidbe ne može to čini na jednak i siguran način kao kada je brod u luci. Isključenje obveze održavanja broda sposobnim za plovidbu je postignuto i kroz oslobođenje od odgovornosti za djela i propuste posade u rukovanju brodom (nautičku grešku).³² Stoga, prema mišljenju zastupnika ovog shvaćanja, uvođenjem ove norme, te dvije norme bi postale na neki način suprotstavljene. Nesporno, djela, propusti ili krivnja u plovidbi ili upravi broda mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu, točnije na održavanje broda sposobnim za plovidbu.

S druge strane skupina koja predlaže nametanje ove odgovornosti tijekom čitavog putovanja ističe kako načela o obvezama prijevoznika u vezi sposobnosti broda za plovidbu koja su bila raspravljana još 1921. godine i 1922. godine (u pripremi Haških pravila), a to su isti argumenti koji se pokušavaju isticati i sada, danas su potpuno neprihvatljiva. Oni su u jasnoj suprotnosti s zahtjevima o održavanju sigurnosti broda za vrijeme plovidbe postavljenim *Međunarodnim kodeksom o sigurnom vodenju broda i sprječavanju onečišćenja (International Safety Management Cod-om)*. U tom kontekstu posebno su važne obveze prihvaćene pod nazivom "*Safety Management System*" (čl. 1.4 ISM Coda), koje govore o operativnim zahtjevima za sustav sigurnog upravljanja, zatim odredbe o odgovornosti i ovlastima kompanije (čl. 3), odgovornosti i ovlastima zapovjednika (čl. 5) i odredbe o održavanju broda i opreme (čl. 10). Neki nisu protiv uvođenja kontinuiranog trajanja ovih prijevoznikovih obveza, ali ističu kako bi se moralo omogućiti utvrđivanje, odnosno procjenjivanje je li u situaciji koja postoji u stvarnom trenutku, tj. konkretnom vremenu prijevoznik mogao udovoljiti obvezi održavanja broda sposobnim za plovidbu "*the obligation of seaworthiness during the voyage*."³³ Međutim, procjenjivanje je li prijevoznik bio u mogućnosti

³¹ Sažetci komentara nacionalnih delegacija od 31. svibnja 2001. na izdanje Draft Outline Instrument objavljeni su u *CMI Yearbook 2001 - Singapore II*, str. 383-551.

³² Haško-Visbyska pravila u članku 4. 2. (a) predviđaju ovaj ekskulpacijski razlog, a Hamburška pravila ga nemaju. Nacrt konvencije ponovno predviđa oslobođenje od odgovornosti prijevoznika za nautičku grešku, međutim i oko ovog pitanja prilikom izrade nacрта konvencije razvile su se vrlo intenzivne rasprave.

³³ Takvo stajalište zastupali su delegati iz Italije.

održavati brod sposobnim za plovidbu, ne može se ocijeniti prihvatljivim jer prema pravilima ustanovljenim ISM Kodeksom, te obveze prijevoznika nisu podložne ocjenjivanju, pa za gubitak ili oštećenje stvari koje otuda proizlaze prijevoznik odgovara.

Istaknuto je i pomalo neobično, ali interesantno shvaćanje da bi uvođenjem obveze održavanja broda sposobnim za plovidbu tijekom putovanja, došlo do objedinjavanja dviju funkcija, brige o teretu i brige o brodu. Neki smatraju da je obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu već uključena u obvezu brinuti se o teretu. Takvo stajalište nalazi pokriće u činjenici što se od prijevoznika uvijek traži da postupi razumno i brižljivo prema teretu koji prevozi, pa i onda kada dođe do kvara na brodu tijekom putovanja. Jasno je da brodar održava brod i tijekom putovanja (strojevi se podmazuju, nadzire se rad svih strojeva i opreme, po potrebi otklanjaju se manji kvarovi i sl.). Smatramo kako je to nesporno, međutim, to nije smisao konvencijskih normi. Iz Haško-Visbyskih pravila čl. 3. st. 2., a također i nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu čl. 5.2.1 nesporno proizlazi da su briga o teretu i obveze u svezi sa brodom dvije odvojene dužnosti. Distinkcija, točnije razlikovanje "*management of the ship*" i "*management of the cargo*" učinjena u zakonodavnim aktima i teoriji upravo podržava takvo gledište. Međutim, uvođenje norme o kontinuiranom trajanju odgovornosti prijevoznika treba promatrati povezano s prijedlogom o aboliciji za nautičku grešku. Može se očekivati da će se u praksi pojaviti određene poteškoće u svezi njihove istodobne primjene. Točnije, "snaga" norme kojom se nameće obveza kontinuiranog održavanja broda sposobnim za plovidbu može biti znatno umanjena u slučajevima u kojima će se prijevoznici moći pozvati na nautičku grešku. Znači, kada ekskulpacijski razlog "neodgovornost prijevoznika za nautičku pogrešku" bude u primjeni on će na svojevrsan način derogirati prijevoznikovu obvezu o kontinuiranom osposobljavanju broda za plovidbu. Međutim, jasno je nastojanje tvorca Konvencije da u interesu zadovoljavanja suvremenih imperativa sposobnosti broda za plovidbu nastoje uvrstiti u konvenciju prijevoznikovu obvezu o kontinuiranom održavanju broda sposobnim za plovidbu. Ova norma će svakako imati vrijedan doprinos u ostvarivanju suvremenih standarda sigurnosti plovidbe, a time bolje zaštite tereta koji se prevozi, te pomoraca i unatoč toga što u slučajevima pozivanja prijevoznika na "neodgovornost za nautičku pogrešku" neće moći ostvariti svoj puni učinak. Naravno, ta dva načela (neodgovornost za nautičku grešku, i kontinuirana obveza osposobljavanja broda za plovidbu) ne moraju nužno biti u suprotnosti. Pred sudskom praksom će se naći zadatak njihovog istodobnog tumačenja, a ponekad i potreba pomiriti ta dva načela. .

Uz ove do sada opisane primjedbe na tekst nacrtu Konvencije o obvezama prijevoznika u svezi broda, mogu se izdvojiti još dvije koje su vrlo važne i na koje je

svakako potrebno osvrnuti se. Ukoliko bi norma Konvencije ostala takva da se nalaže prijevozniku obveza prije, na početku i za vrijeme putovanja održavati brod sposobnim za plovidbu time je jasno pokriveno razdoblje ukrcanja stvari na brod, njihovog prijevoza do dolaska broda na destinaciju, ali prema ovakvoj normi, ta se obveza ne nastavlja na razdoblje iskrcaja stvari s broda. Opravdano se može postaviti pitanje zašto se te obveze prijevoznika ne protežu i na razdoblje iskrcaja stvari s broda. Teoretski, a ponajprije praktično, iako brod ne plovi, on mora i dalje biti pripravan za čuvanje stvari u smislu sposobnosti i ispravnog stanja skladišta, hladnjača i ostalih dijelova broda u kojima se roba čuva.

Također, ako se zadrži formulacija “za vrijeme putovanja morem” u nekim specifičnim situacijama, teško je zamisliti mogućnost njezine primjene na točku (b) čl. 5.4, tj. obvezu prijevoznika uredno opremiti i snabdjeti brod posadom i životnim namjericama (*properly man, equip and supply the ship*). Po prirodi stvari to su radnje koje se obavljaju prije i na početku putovanja. Ovu obvezu prijevoznik će nesporno biti u mogućnosti izvršiti ako brod na svom prijevoznom putovanju pristaje u više luka, tada je prilikom pristajanja broda moguće brod opskrbiti i životnim namjericama i po potrebi novom posadom. Međutim, ako prijevozno putovanje započinje u jednoj a završava u drugoj luci koje su međusobno jako udaljene, a brod se nalazi na pučini npr. u situaciji kada se brod nalazi na sredini Tihog oceana gotovo je apsurdno očekivati da će za vrijeme takvog putovanja morem prijevoznik biti u mogućnosti brod snabdijevati posadom i životnim namjericama. To je možda sa tehničkog stajališta danas i izvedivo, ali pitanje je troškova i realnih mogućnosti za ispunjavanje ove obveze. Dakle, o opsegu ove obveze morat će se očitovati praksa i doktrina.

Sve opisano govori o tome kako je složeno i nimalo nije jednostavno normiranje ovog problema. Interesantno je ukazati na to kako na problem normiranja prijevoznikovih obveza u pogledu osposobljavanja broda za plovidbu gledaju dva velika svjetska teoretičara pomorskog prava profesori Berlingieri i Ziel.

Prof. Berlingieri, a to je i službeno stajalište Italije, predlaže da se pitanje osposobljavanja broda za plovidbu u tekstu konvencije normira u dvije odredbe, a ne brisanjem zagrada i jedinstvenom normom kao što je to u prijedlogu instrumenta. Obveza “prije i na početku putovanja...” ostala bi u čl. 5.4, dok bi se dodao novi članak 5.5 kojim bi se propisalo da je prijevoznik obveze s početka čl. 5.4 također, obvezan izvršavati u mjeri u kojoj je to razumno moguće, za vrijeme razdoblja dok su stvari na brodu i za vrijeme iskrcaja stvari s broda.³⁴

Prof. Ziel smatra, kako strogo uzevši u sistemu odgovornosti na temelju krivnje sa obratnim teretom dokaza odredba čl. 5.4 (koja govori o dužnostima prijevoznika u svezi broda) nije više potrebna. Međutim, on ipak pronalazi opravdanje za njezino

³⁴ Berlingieri, *o.c.*

postojanje i ističe kako za CMI kao tvorca konvencije, pored zadržavanja postojeće sudske prakse, jedan od razloga zadržavanja obveze ulaganja dužne pažnje je i u tome što bi njezino brisanje moglo uputiti pogrešne signale vladama. Sa gledišta sigurnosti i zaštite okoliša, briga o sposobnosti broda za plovidbu sve više i više zaslužuje političku pažnju.³⁵

Odredbu iz nacrta Konvencije o obvezama prijevoznika u odnosu na brod možemo ocijeniti korisnom i potrebnom u konvencijskom tekstu, ali uz određene izmjene u odnosu na tekst koji je sada predviđen nacrtom Konvencije. Bilo bi primjereno da se prijevoznikova obveza ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovidbu i održavanje skladišta i drugih dijelova broda u kojima se roba prevozi proširi i na razdoblje iskrcaja stvari s broda. Ovo bi se odnosilo samo na slučajeve ako dostava primatelju uslijedi poslije iskrcaja stvari s broda. Drugim riječima, to znači da ne bi imalo smisla prijevoznika opteretiti ovom obvezom ukoliko trenutak dostave stvari nastupi prije iskrcaja stvari s broda. Ovako postavljena norma bila bi usklađena i sa čl. 4.1 koji govori o razdoblju trajanja prijevoznikove odgovornosti, a uključuje vrijeme od preuzimanja stvari pa do njihove predaje, zbog toga što je to razdoblje unutar kojeg prijevoznik odgovara za stvari, pa je nelogično razdoblje iskrcaja stvari s broda izdvajati iz tog razdoblja. Nadalje, smatramo da bi bilo korisno dodatno i detaljno raspraviti prijevoznikove obveze u odnosu na njegovu dužnost brod uredno opremiti i snabdjeti posadom i životnim namjernicama za vrijeme prijevoza morem, i to u smislu eventualno jasnijeg definiranja opsega ove prijevoznikove obveze.

Ovako postavljenom normom otklonio bi se i dobro poznat problem, a s kojim se susretala praksa u primjeni Haških pravila, a to je problem tumačenja kauzalnog odnosa između nastale štete i eventualne nesposobnosti broda za plovidbu prije i na početku putovanja. U smislu Haških pravila potrebno je da brod bude sposoban za plovidbu po fazama ("stages"). To znači, ako brod u usputnim lukama ukrcava teret brodar je obvezan uložiti dužnu pažnju za dovodenje broda u stanje sposobno za plovidbu samo prema krcateljima čiju robu ukrcava u tim lukama. Ovo se stajalište uglavnom osniva na gramatičkom tumačenju Konvencije i na intenciji njezinih redaktora.³⁶ Prema spomenutoj teoriji dužnost sposobnosti broda za plovidbu pojavljuje se u svakoj luci u kojoj brod isplovljava s novim teretom.³⁷

³⁵ G. J. van der Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *Transportrecht*, 2002., (7-8), str. 265-277.

³⁶ Tako objašnjava Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga Ugovori o iskorištavanju brodova*, "Informator" Zagreb, 1980., str. 41.

³⁷ Radi se o slučaju kada je za različite terete ugovoreno različito putovanje, znači, različita luka ukrcaja. Na primjer ako brod ukrcava teret A u luci A1, uplovi u luku B1 gdje ukrcava teret B, zatim nastavi putovanje i ukrcava teret C u luci C1, i konačno, iskrca sva tri tereta u luci D1. Brod je praktično imao samo jedno

Ukoliko se nacrtom Konvencije uvede obveza pomorskom prijevozniku ulagati dužnu pažnju u održavanje broda sposobnim za plovidbu tijekom čitavog trajanja prijevoza stvari morem, nestat će i potreba tumačenja problema kauzalnog odnosa štete i eventualne nesposobnosti broda za plovidbu prije i na početku putovanja.

4. OBVEZE PRIJEVOZNIKA U ODNOSU NA TERET

Prema novom nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu pomorski prijevoznik sklapanjem ugovora o prijevozu preuzima u odnosu na korisnika prijevoza dvije temeljne obveze prevesti stvari do mjesta odredišta i dostaviti ih primatelju (čl. 5.1). Međutim, iz ovih obveza izvire i neke druge obveze, specifične upravo za prijevoz stvari morem. Za vrijeme prijevoza roba se nalazi u njegovom neposrednom posjedu, pod njegovom zaštitom i prijevoznikovim isključivim nadzorom. Karakteristično je za ugovor o prijevozu to da prijevoznik dobiva nadzor nad robom koju treba prevesti, a od tuda njegove obveze da s robom brižljivo rukuje, slaže, prevozi, čuva, brine se o njoj te ju na taj način štiti od gubitka i oštećenja. Prijevoznikova odgovornost započinje tek kada robu preuzme na prijevoz jer od tog trenutka počinje njegova faktična vlast nad stvarima. Upravo ta obveza zaštite nad robom obuhvaćena terminom tzv. "odgovornost za nadzor" čini bitnu razliku između odgovornosti iz ugovora o prijevozu i odgovornosti iz ostalih, sličnih pravnih poslova.³⁸ Ako nema ovog elementa neposrednog nadzora nad robom nema ni ugovora o prijevozu.³⁹

putovanje, ali je brodski teret imao tri različita putovanja jer je ukrcao u tri različite luke. Ako bi teret B ili teret C bio izgubljen ili oštećen, prijevoznik se neće moći pozivati na oslobodenje od odgovornosti dokazivanjem da je dužna pozornost u prethodnom osposobljavanju broda za plovidbu uložena dok je brod bio u luci A1, budući da teret B i teret C nisu započeli putovanje u toj luci. Prijevoznik bi morao dokazati da je uložio dužnu pozornost glede tereta B prije i na početku putovanja u luci B1, odnosno prije i na početku putovanja u luci C1 glede tereta C. Ako bi, pak, prijevoznik propustio uložiti dužnu pozornost u luci A1, što naknadno prouzroči gubitak ili oštećenje tereta B ili tereta C, prijevoznik će biti odgovoran za takav gubitak ili oštećenje jer se oni mogu pripisati propustu ulaganja dužne pozornosti prije započetog putovanja tereta B, odnosno tereta C. Drugim riječima, u takvim i sličnim slučajevima, "prije i na početku putovanja" se produžuje do relevantnog dana za teret na koji se putovanje odnosi. Opisani primjer navodi Česić, *oc.*

³⁸ Na primjer neće se raditi o odgovornosti za štetu u ovom smislu kod zakupa broda u sklopu izvršavanja kojeg dode do štete uslijed mane prijevoznog sredstva. Iako je nastala šteta na robi, ona nije posljedica lošeg čuvanja tijekom prijevoza, već neispunjenja ili manjkavog ispunjenja ugovora, gdje je odgovornost analogna onoj kod prodaje manjkave stvari. Tako opisuje Helm, J., *Haftung für Schäden an Frachtgütern*, Verlag Müller, Karlsruhe 1966., str. 93. prema Radionov Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Pravni fakultetu u Zagrebu, Zagreb, 2002. str. 180.

³⁹ Thume, K. H.: *Kommentar zur CMR*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 1995., str. 348, prema Radionov Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Pravni fakultetu u Zagrebu, Zagreb, 2002. str. 180.

4. 1. Obveze prijevoznika u odnosu na teret prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu

Odredba kojom se propisuju dužnost prijevoznika uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati stvari (čl. 5.2.1) doslovno je preuzeta iz Haško-Visbyskih pravila (čl. 3. st. 2.). U istom članku nacrt Konvencije određuje da prijevoznik nabrojane dužnosti mora izvršavati za vrijeme trajanja njegove odgovornosti. Razdoblje odgovornosti definirano je čl. 4.1.1, a ono traje za čitavo vrijeme unutar kojeg prijevoznik ima nadzor nad stvarima.⁴⁰ Ziel, zamjećuje svojevrsnu razliku u odnosu na Haško-Visby pravila, a ona je u tome što se ova dužnost prijevoznika (prema nacrtu Konvencije) primjenjuje na čitavo razdoblje za vrijeme kojeg prijevoznik ima nadzor nad stvarima, a ne samo za vrijeme pomorskog prijevoza “*maritime leg*”.⁴¹

Vrlo interesantna novina sastoji se u tome što ova odredba (čl. 5.2.1) nije kogentnog karaktera. To zaključujemo interpretacijom nove odredbe (čl. 5.2.2) nacrtu Konvencije. Člankom 5.2.2 predviđa se da se stranke mogu izričito sporazumjeti da će neke od obveza (uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se o stvarima i iskrcavati stvari) biti dužan izvršiti krcatelj, stana koja ima nadzor ili primatelj ili da će oni biti izvršeni u njihovo ime. To je vrlo važna odredba jer predstavlja iznimku od prijevoznikove obveze brinuti se o teretu. Primjenjivost ovog Instrumenta na prenosive transportne isprave izdane na temelju “*charter party*” čine ovu normu poželjnom i korisnom.⁴²

Vjerojatno je svrha ove odredbe koja predstavlja novo pravilo, koje nije postojalo u ranijim unifikacijskim instrumentima iz ovog područja, činjenica da će se njegova primjena odnositi na multimodalne prijevoze, a koji uključuju i prijevoz morem. Važnost ove norme dolaziti će do izražaja i imati primjenu vjerojatno upravo u određenim “među aktivnostima”, poput ukrcanja stvari na brod, iskrcanja sa broda, npr. u slučaju ako prijevoz započinje na nekoj kopnenoj destinaciji, nastavlja se preko neke luke (gdje se vrši ukrcaj na brod) i završava u drugoj luci (gdje se vrši iskrcaj). Tipičan primjer su tzv. FIO(S) klauzule (“*Free in and out (stowed)*” - *FIO (S) clause*), prema kojima strana tereta preuzima brigu o ukrcanju/iskrcanju, koji često uključuje i

⁴⁰ Ziel, *o.c.* uočava da čl. 5.2.1 sadrži grešku: referenca na čl. 4.2 treba biti na čl. 4.3 “Prijevoznik je obavezan za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti kako je definirano odredbom 4.1, i ukoliko nije drugačije određeno u čl. 4.3 uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati robu (5.2.1).”

⁴¹ Ziel, *o.c.*, str. 270.

⁴² Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, izvor elektronski zapis: “*Temporary Internet Files/Content. IE5/VEP6I4KP/11-12-01 CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.*” str. 26.

slaganje i osiguranje tereta.⁴³ Stoga se u čl. 5.2.2 može prepoznati i intencija da se izradi odredba za FIO (S) klauzule koje su rjeđe u linijskom prometu, a češće u *charter party* trgovini.

U slučaju postojanja FIO(S) klauzule, tj. sporazuma stranaka da će određene obveze prema (čl. 5.2.2) izvršiti krcatelj ili će biti izvršenje u njegovo ime nacrt Konvencije predviđa odredbe kojima je prijevozniku osigurana zaštita u presumpciji da su gubitak ili oštećenje stvari ili zakašnjenje u isporuci prouzročeni:

- djelovanjem ili propustom krcatelja, strane koja ima nadzor ili primatelja (čl. 6.1.3. iii)

- rukovanjem, ukrcavanjem, utovarivanjem ili iskrčavanjem stvari od strane ili u ime krcatelja, strane koja ima nadzor ili primatelja (čl. 6.1.3. ix), u nedostatku dokaza smatrat će se suprotno. Dakle, postoji odgovornost prijevoznika i ona je u okvirima ugovora o prijevozu stvari morem, međutim, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica izostanka neke od dužnosti strane tereta.

Ziel objašnjava da su FIO(S) klauzule bez utjecaja na čl. 5.4 koji govori o obvezama prijevoznika u odnosu na brod. Ako loše slaganje FIO(S) tereta rezultira nesposobnošću broda za plovidbu, a nesposobnost broda za plovidbu uzrokuje štetu na drugom teretu prijevoznik postaje odgovoran za tu štetu. Međutim, hoće li u slučaju štete koja se dogodila na samom teretu koji je bio loše složen prijevoznik biti odgovoran ovisi o postojanju kauzaliteta. Treba zamijetiti da o ovoj kauzalnoj vezi, nacrt Konvencije ništa ne govori. Međutim, odgovor možemo pronaći u čl. 6 koji govori o temelju prijevoznikove odgovornosti, točnije odredbi čl. 6.1.4 koja govori o podijeljenoj odgovornosti. Ako su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci djelomično prouzročeni zbog događaja za koji prijevoznik nije odgovoran i djelomično događajima za koji je prijevoznik odgovoran, prijevoznik je odgovoran za čitav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje osim u opsegu za koji dokaže da je šteta nastala zbog posebnog uzroka za koji on nije odgovoran. Također, isti članak propisuje "ako su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci djelomično prouzročeni događajem za koji prijevoznik nije odgovoran i djelomično događajem za koji je odgovoran, onda je prijevoznik

(a) odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci u opsegu u kojem je nastojao umanjiti gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ako dokaže da se to može pripisati jednom ili više događaja za koje prijevoznik odgovara i

(b) nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci u opsegu u kojem prijevoznik dokaže da se može pripisati jednom ili više događaja zbog kojih prijevoznik nije odgovoran.

Ako nema dokaza o raspodjeli sveukupne štete tada je prijevoznik odgovoran za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci."

⁴³ Ziel *o.c.*

Oko odredbe koja dopušta prijevozniku da u sporazumu s krcateljem, koji sporazum mora biti izričito određen u ugovoru, dogovori da će opisane dužnosti biti dužan izvršiti upravo krcatelj ili da će biti izvršene u njegovo ime, doktrina se očitovala i istaknula određene primjedbe. Ovako postavljena norma znači, da će neke od funkcija povezane s prijevoznikovim dužnostima u svezi brige o teretu moći izvršiti ili će biti izvršene u ime strane tereta. Ova norma predstavlja naime, svojevrsno odstupanje o temeljne prijevoznikove obveza (a koja je izdvojena u poseban stavak čl. 5.1) u ovom Instrumentu, a sastoji se u obvezi prijevoznika "prevesti stvari do mjesta odredišta i predati ih primatelju".

Berlingieri⁴⁴ smatra ovu odredbu neuvjerljivom. Ako prijevoznik preuzima isporuku stvari, onda njemu ne može biti dopušteno isključiti iz polja primjene ugovora neke aktivnosti koje moraju biti izvršene dok su stvari pod njegovim nadzorom. Prema istom autoru, prijevoznik bi mogao jedino ograničiti polje primijene ugovora, ugovaranjem odnosno sporazumom kako je propisano čl. 4.3.1, a to je odredba prema kojoj za točno određene dijelove prijevoznog puta, prijevoznik, postupajući kao agent može angažirati za prijevoz drugog prijevoznika ili druge prijevoznike.

Na prvi pogled može izgledati da su ove dvije odredbe u svojevrsnom proturječju. S jedne strane stranke se mogu izričito sporazumjeti da će neke od obveza opisanih u čl. 5.2.1 biti dužan izvršiti krcatelj, stana koja ima nadzor ili primatelj ili da će oni biti izvršeni u njihovo ime (5.2.2), a s druge strane čl. 4.3 propisuje da prijevoznik postupajući kao agent može za točno određene dijelove prijevoznog puta angažirati za prijevoz drugog prijevoznika ili prijevoznike. Međutim, odredba čl. 4.3 odnosi se samo na mješovite prijevoze i na ugovore o otpremanju. To znači da postoji razlika između čl. 4.3 (mješoviti ugovori i ugovori o otpremanju) i čl. 5.2.2. U slučaju čl. 4.3 točno određeni dio prijevoznog puta za koji je angažiran drugi prijevoznik nalazi se "izvan" ugovora o prijevozu, prema kojem prijevoznik odgovara krcatelju. U slučaju ako završni dio prijevoza bude izvršen u skladu s 4.3 prijevoznik odgovara prema ugovoru o prijevozu stvari morem za ono razdoblje koje je prethodilo dijelu prijevoza koji je izvršen od drugog prijevoznika. Isto tako, od trenutka kada započinje dio prijevoznog puta za koji je angažiran drugi prijevoznik, taj (drugi) prijevoznik je odgovoran za stvari čitavo to vrijeme neprekidno. To nije slučaj u čl. 5.2.2 Stranke se mogu sporazumjeti da će neke od obveza u svezi s teretom biti dužna izvršiti strana tereta, međutim, prijevoznikova odgovornosti se nastavlja i ona je "u području" ugovora o prijevozu.⁴⁵

⁴⁴ Berlingijeri, *o.c.*

⁴⁵ Slično objašnjava Ziel, *o.c.*

4. 2. Iznimke od prijevoznikove dužnosti brinuti se o stvarima

Bez obzira na obveze prijevoznika o kojima smo do sada govorili, prema međunarodnim konvencijama i našem Pomorskom zakoniku prijevoznik je ovlašten, u dva slučaja "odstupiti" od svojih obveza koje ulaze u krug njegovih dužnosti u vezi sa stvarima. U prvom slučaju tj. prva iznimka odnosi se na prijevoz opasnog tereta. Prijevoznik je ovlašten iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim takav teret. Međutim, u pogledu mjera koje je zapovjednik broda tj. prijevoznik ovlašten poduzeti prema opasnom teretu rješenja nacrtu konvencije se u nekim dijelovima razlikuju od aktualnih konvencija i domaćeg zakonodavnog rješenja, pa će o tome opširnije biti raspravljeno u nastavku.

Drugi izuzetak, tj. odstupanje od prijevoznikovih obveza je pravo prijevoznika žrtvovati stvari kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnost ili za čuvanje ostale imovine koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu. Stilizacija norme nacrtu Konvencije se i u reguliranju ovog problema, nešto razlikuje od aktualnih konvencijskih rješenja, pa je i to vrijedno analizirati.

4. 2. 1. Ovlaštenja prijevoznika u postupanju s opasnim teretom prema Nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu

Posebna pravila o opasnoj robi u nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu uvrštena su među odredbe o odgovornosti prijevoznika (*obligations of the carrier* čl. 5). Bez obzira na obveze prijevoznika koje se propisuju u čl. 5.1, 5.2, i 5.4.⁴⁶ prijevoznik može odbiti ukrcati, može iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim stvari ili poduzeti druge mjere koje su razumne, ukoliko su stvari za vrijeme razdoblje njegove odgovornosti postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude ili imovinu ili čiji prijevoz je zabranjen ili postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš (čl. 5.3) (označila V.S.).

Nacrt Konvencije, za razliku od Haških i Hamburških pravila ne pravi razlikovanje između toga je li prijevozniku bila poznata opasna priroda stvari ili za nju nije znao.

⁴⁶ Čl. 5.1 propisuje: "prijevoznik je dužan uz priuzdržaj odredaba ovog Instrumenta i u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu, prevesti stvari do mjesta odredišta i dostaviti ih primatelju". Čl. 5.2 govori o prijevoznikovim dužnostima u svezi postupanja sa stvarima: "Prijevoznik je obavezan za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti kako je definirano odredbom 4.1, i ukoliko nije drugačije određeno u čl. 4.3 uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcevati stvari". Čl. 5.4 govori o prijevoznikovim dužnostima u svezi broda, a one se odnose na njegovo osposobljavanje za plovidbu, te uredno opremanje.

To se može izdvojiti i kao jedna od značajnih novina koje donosi novi nacrt Konvencije o prijevoznom pravu. Berlingieri⁴⁷ smatra da je opravdano nepostojanje takve distinkcije u nacrtu Konvencije, jer ono može biti od značenja za režim odgovornosti, ali nije relevantno s obzirom na doprinos da se izbjegne opasnost. Slično tome i Ziel⁴⁸ naglašava da je irelevantno zna li prijevoznik za opasni karakter stvari ili ne, a to je ujedno i shvaćanje Međunarodnog pomorskog odbora. Međutim, u nacrtu Konvencije ove posebne odredbe o opasnom teretu zadržane su iz sigurnosnih razloga (*actual danger rule*). CIM je smatrao da je prikladno mjesto za umetanje ovog pravila čl. 5. UNCITRAL je razmatrao priznavanje sigurnosnog aspekta i zaključio da čitav problem prijevoza opasnog tereta treba biti raspravljen u budućnosti.⁴⁹ O ovlaštenju prijevoznika u odnosu na opasne stvari govori se i kod izuzetih slučajeva. Prema čl. 6.1.2. (x) prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja je posljedica njegovog djelovanja u vršenju ovlasti u svezi s stvarima koje su postale opasne za ljude imovinu ili okoliš.

Dakle, odmah možemo zamijetiti da nacrt Konvencije nešto šire, ali i sadržajno drugačije regulira ovaj problem. Ova odredba stilizirana je drugačije od korespondirajućih odredbi Haških i Hamburških pravila. Uz to ne radi se samo o drugačijoj stilizaciji, već i o nešto većem opsegu prijevoznikovih ovlaštenja u postupanju s takvim stvarima, te širem definiranju slučajeva kada postoji konkretna opasnost.

Bolja stilizacija odredbe vidi se u uporabi riječi “može odbiti ukrcati”, to ovlaštenje se ne spominje u Haškim i Hamburškim pravilima. Korisno je i logično što ga nacrt Konvencije spominje jer je potpuno nesporno ako prijevoznik ima ovlaštenje iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim, a što su puno stroža i složenija ovlaštenja, da se predviđa i mogućnost da on može ne pristati na ukrcaj opasnog tereta, odnosno odbiti ukrcati ga. Sadržajna razlika zamjećuje u uporabi izraza “ovlašten je poduzeti i druge mjere koje su razumne”. U ovom trenutku možda se čini nejasnim koje bi to mjere mogle biti uz ove mjere koje tekst nacrtu Konvencije spominje (odbiti ukrcati, iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim). To znači da će sudskoj praksi biti prepušteno tumačenje koje su to “druge razumne mjere”. U pogledu opisivanja opasnosti koja treba nastupiti da bi prijevoznik mogao poduzeti spomenute radnje Haška pravila govore “ako bi roba postala opasna za brod i teret”, Hamburška pravila govore o “konkretnoj opasnosti za život ili imovinu”, a nacrt Konvencije “ukoliko su stvari za vrijeme razdoblje njegove odgovornosti postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude ili imovinu

⁴⁷ Berlingieri, *o.c.*

⁴⁸ Ziel, *o.c.*

⁴⁹ tako prenosi Ziel, *o.c.*

ili čiji prijevoz je zabranjen ili postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš.” Uz opasnost stvari za ljude i imovinu, a može se smatrati da tu spada i opasnost za brod i teret, po prvi puta se u konvenciji iz područja prijevoza stvari morem propisuju obveze, točnije ovlaštenja koja su konzekventna (u skladu) s “javnim pravom” i obvezama u pogledu sigurnosti i sprječavanja zagađivanja okoliša. Prijevoznik dobiva ovlaštenje odbiti ukrcati, iskrcati i uništiti stvari ako su postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude i imovinu, te ako postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš. U ovoj normi prepoznaje se interes zaštite okoliša, koji se danas postavlja imperativom i u suvremenom svijetu neizostavnom potrebom. Međutim, ova norma nije baš idealno izvedena. Pomalo je teška za interpretaciju sintagma “neprihvatljiva opasnost za okoliš” (*unacceptable danger to the environment*). Takva stilizacija odredbe, točnije uporaba riječi “neprihvatljiva opasnost” (*unacceptable danger*) podrazumijeva postojanje “prihvatljive opasnosti” (*acceptable danger*) za okoliš. To opet znači da će biti vrlo teško postaviti kriterije stupnjevanja tj. ocjenjivanja i odmjeravanja te “prihvatljivosti” (*acceptability*) opasnosti za okoliš.

Novina je i što se prijevoznikova ovlaštenja iz ovog članka, odnose i na robu čiji prijevoz je zabranjen (*illegality*). Što se tiče zabranjenosti, to je karakteristika koja se odnosi na obilježje stvari poput nedopuštenosti njihovog prometa, zabranjenog prijevoza i slično. Međutim, moguće je zamisliti i istodobno postojanje odnosno kumulaciju obilježja i da su stvari zabranjene za prijevoz ali i opasne za prijevoz, npr. oružje, eksplozivne naprave i sl.

Naš Pomorski zakonik iako recipira rješenja Haških pravila, u pogledu opasnog tereta pruža nešto drugačiju regulaciju prijevoznikovih ovlaštenja. Za razliku od Haških pravila Pomorski zakonik spominje interes zaštite okoliša, a govori i o prijevozu zabranjenog tereta. Time se pokazuje vrlo modernim i praktički već usklađenim, pretpostavljamo s ovom budućom suvremenom konvencijom.

4. 2. 2. Žrtvovanje stvari poduzeto radi spašavanja

Drugi izuzetak od prijevoznikove dužnosti brinuti se o stvarima, odnosi se na pravo prijevoznika žrtvovati stvari kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnost ili za čuvanje ostale imovine koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu. To znači da akt žrtvovanja stvari nije povreda prijevoznikove obveze brinuti se o stvarima.

Haška pravila u čl. 3. st. 2. propisuju da je dužnost prijevoznika uredno i pažljivo ukrcevati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu, brinuti se za nju i iskrcati robu koja se prevozi, osim ako nije u čl. 4. drugačije određeno. U članku 4 određeno je da ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze

iz nekog od izuzetih slučajeva koji su taksativno nabrojani. Za problem o kojem ovdje govorimo interesantna je odredba točke 2. l) koja govori o spašavanju ili pokušaju spašavanja života ili dobara na moru (*saving or attempting to save life or property at sea*). Također, za ovaj problem je značajan čl. 4. st. 4. koji propisuje da "nikakvo skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru, kao ni drugo razumno skretanje, neće se smatrati kršenjem ove konvencije ili ugovora o prijevozu, i prijevoznik neće odgovarati ni za kakav gubitak."

Hamburška pravila, iako ne poznaju izuzete slučajeve, u čl. 5. koji govori o temelju odgovornosti u točki 6. propisuju da prijevoznik ne odgovara, osim u slučaju zajedničke havarije, za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji nastanu zbog mjera poduzetih za spašavanje života ili razboritih mjera za spašavanje imovine na moru. Znači, Hamburška pravila oslobađaju prijevoznika od odgovornosti za slučaj spašavanja života, međutim, spašavanje imovine predstavlja razlog za oslobađanje od odgovornosti samo ako je razborito. To otvara pitanje kada je spašavanje razborito. Filipović i Pallua⁵⁰ zaključuju da se ovom odredbom nameće zapovjedniku broda neobično velika odgovornost u odlučivanju kakvo spašavanje imovine je razborito a kakvo nije. Može se smatrati nespornim da je razborito ono spašavanje imovine koje je nametnuto konvencijskim odredbama⁵¹, dok je u drugim situacijama pitanje razboritosti mjera *quaestio facti* konkretnog slučaja. To znači, da Hamburška pravila nameću prijevozniku odgovornost za pogrešnu procjenu razboritosti spašavanja imovine koju vrši zapovjednik. Takvo rješenje ocijenjeno je kao radikalni prekid s dosadašnjom ustaljenom pomorskom tradicijom, i očekuje se da će prouzročiti nesigurne i nepotrebne sudske sporove.⁵²

Nacrt konvencije o prijevoznom pravu sadrži odredbu prema kojoj prijevoznik u dijelu prijevoza morem može žrtvovati stvari, kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnosti ili za čuvanje ostale imovine koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu (čl. 5.5). Iste uvjete za žrtvovanje stvari sadrže i York-

⁵⁰ Velimir Filipović i Emilio Pallua, Komentar Hamburških pravila, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 78, 1978. str. 67-96.

⁵¹ *Konvencija o spašavanju i pružanju pomoći na moru iz 1910.* u čl. 11. propisuje dužnost zapovjednika broda spasiti ljudske živote na moru. *Konvencija o sudaru brodova iz 1910.* čl. 8. propisuje da je zapovjednik broda u sudaru dužan pružiti pomoć ne samo posadi i putnicima, nego i brodu s kojim se sudario.

⁵² Tako A. Douglas Werth, *The Hamburg Rules Revisited - A look at U.S.Options*, JMCL, br. 1, 1991. str. 70, prema Dragan Bolanča, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996. str. 106.

Antverpenska pravila⁵³ iz 1994., pravilo A. Berlingijeri⁵⁴ smatra, kako nema sumnje da je takva tehnika u sastavljanju konvencijskog teksta napredak u odnosu na onu korištenu u Hamburškim pravilima jer osigurava uniformnost u primjeni. Jedina opasnost koja je moguća u budućnosti je u tome što će se možda izmijeniti definicija zajedničke havarije u York-Antverpenskim pravilima. Međutim, to se vjerojatno neće dogoditi u pogledu žrtvovanja. Može se zamijetiti mala razlika u stilizaciji. Dok prema pravilu A York-Antverpenskih pravila žrtvovanje može biti učinjeno "...kako bi se sačuvala od opasnosti imovina...", u čl. 5.5 nacrtu Konvencije upućivanje na opasnost je izostavljeno u konvencijskom tekstu. Nije sasvim jasno je li to izostavljeno namjerno, i ako jest, koji je razlog. Ako za to nije postojao neki poseban razlog, čini se da nije trebalo odstupiti od stilizacije York-Antverpenskih pravila, mišljenje je istog autora.

Odredba o žrtvovanju ograničena je na prijevoz morem (odnosno vodenim prijevoznim putovima) jer je po prirodi stvari zamisao žrtvovanja radi zaštite zajedničkog pothvata specifično "pomorska stvar", povezana sa zajedničkom havarijom. Zbog toga je prilikom pripremanja nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu bilo izraženo mišljenje kako nije nužno da se ovaj Instrument bavi tim pitanjem.⁵⁵ Međutim, ova odredba je izvršena u konvencijski tekst.

U usporedbi s Haškim pravilima, u nacrtu Konvencije ne postoji upućivanje na izuzete slučajeve, a čl. 5.2.1 nacrtu Konvencije koji govori o obvezama prijevoznika u odnosu na stvari je također, u ovom pogledu neovisan i od čl. 6 koji govori o temelju odgovornosti. Međutim, iako sam članak 5.5 nacrtu Konvencije koji govori o ovlaštenju prijevoznika žrtvovati stvari, ne sadrži izravnu poveznicu na čl. 6 koji govori o temelju odgovornosti i izuzetim slučajevima, ta povezanost svakako postoji i u tumačenju članka 5.5 mora se uzeti u obzir. Nacrt Konvencije, po uzoru na Haška pravila preuzima izuzete slučajeve i propisuje da prijevoznik neće biti odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje koji nastanu ili proizlaze iz taksativno nabrojanih uzroka, a među njima i spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru (čl. 6.1.3.(v)). Također u posebnoj točki (x) istog članka, propisano je da prijevoznik neće biti odgovoran za djela nastala u vršenju ovlasti koje ima prema čl. 5.5 kada stvari budu žrtvovane.

⁵³ Međunarodni propisi o zajedničkim havarijama dobili su naziv *York-Antwerp Rules*, 1877. godine, prema mjestima u kojima su pravila razmatrana. Tijekom unifikacije nije bilo pokušaja da ih se pretvori u konvenciju. Pravila su se primjenjivala u izvornom ili izmijenjenom obliku na temelju slobodne volje stranaka, ugovornih sudionika u prijevoznom poslu i zajedničkom pomorskom pothvatu. Od svog nastanka pa do listopada 1994. godine Pravila su mijenjana pet puta: 1890. u Liverpoolu, 1924. u Stockholmu, 1950. u Amsterdamu, 1974. u Hamburgu, 1990. u Londonu i 1994. u Sidneyju/Genavu. Tako opisuje Predrag Stanković, *Izmjena pravila o zajedničkoj havariji*, *Usporedno pomorsko pravo*, v. 36 br. 141.-144. (1-4) 1994. str. 201-207.

⁵⁴ Berlingieri, *o.c.*

⁵⁵ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 26

Znači, odredba koja govori o ovom ovlaštenju prijevoznika je u usporedbi s onom iz Haških pravila sadržajno slična, ali stilski drugačija jer je povezanost ovih odredbi suprotnog smjera. U nacrtu Konvencije se u odredbi koja govori o izuzetim slučajevima propisuje da prijevoznik neće biti odgovoran za djelovanje koje nastane u vršenju ovlasti koje ima prema čl. 5.5 kada stvari budu žrtvovane. U Hamburškim pravilima korespondirajuća odredba uvrštena u odredbe koje govore o temelju prijevoznikove odgovornosti.

5. PRAVO NADZORA

Sa stajališta prijevoza stvari morem jedna od najvažnijih novina u nacrtu Konvencije je normiranje prava nadzora. Nacrt Konvencije donosi definiciju »nove« osobe, to je strana koja ima nadzor (*controlling party*).⁵⁶ Time je promovirano i novo ovlaštenje a to je pravo nadzora (*right of control*). Za razliku od drugih prijevoznih konvencija, pravo nadzora nije do sada bilo normirano u pomorskim konvencijama. Nešto što se može nazvati ekvivalentom prava nadzora sadržano je u *Jedinstvenim pravilima vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvenciji (CIM '80)* i *Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom iz 1956., (CMR)*.⁵⁷ Primjena u pomorskim prijevozima teretnice, i praksa koja se razvila njezinom uporabom bila je razlog što se u prošlosti u pomorskim konvencijama nije osjećala potreba za normiranjem ovog prava (ovlaštenja). Danas je situacija u pomorskim prijevozima drugačija. U velikom broju trgovačkih odnosa uporaba prenosive prijevozne isprave rapidno opada ili čak potpuno nestaje. Zbog toga, normiranje prava nadzora, koje je po svojoj prirodi prenosivo s osobe na osobu može imati korisnu ulogu u razvoju elektroničke trgovine i komunikacija upravo kada prenosivi ili elektronički zapis nije upotrijebljen.⁵⁸ Ovlaštenja koja predmetnim nacrtom Konvencije

⁵⁶ može se prevesti i kao »strana koja ima pravo kontrole«

⁵⁷ *Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvencije (CIM '80)* u čl. 18. i 19. sadrže odredbe kojima se uređuje "pravo raspolaganja robom". Naime, pošiljalatelj ima pravo raspolagati robom i mijenjati ugovor o prijevozu davanjem naloga prijevozniku. On posebice može zatražiti od prijevoznika da prekine prijevoz, odgodi isporuku robe, robu isporuči drugom primatelju, robu isporuči u drugom mjestu. Pod određenim uvjetima i primatelj može mijenjati ugovor o prijevozu davanjem naknadnih naloga. *Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom* od 19. svibnja 1956. (CMR), regulira "prava pošiljalatelja u tijeku prijevoza" (čl. 12.). Također, i prema ovoj konvenciji pošiljalatelj ima pravo raspolagati robom, zahtijevati da prijevoznik u tijeku prijevoza zaustavi robu na putu, da promijeni mjesto odredišta ili da robu izruči drugom primatelju različitom od onoga koji je označen u tovarnom listu.

⁵⁸ Tako tumače komentatori Nacrta konvencije, *o.c.* str. 67.

dobiva strana tereta putem vršenja prava nadzora imaju veliki utjecaj i na obveze prijevoznika, pa svakako njihova analiza ulazi u područje interesa ovog rada.

5. 1. Pojam i obilježja ovlaštenja “pravo nadzora”

Pravo nadzora definirano je u čl. 11.1 nacrtu Konvencije. Pod tim pravom, podrazumijeva se ovlaštenje strane tereta prema ugovoru o prijevozu davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti, tj. za vrijeme dok je roba pod njegovim nadzorom. Pravo davati prijevozniku upute uključuje, odnosno sadržava slijedeća ovlaštenja: 1. davati ili mijenjati upute u pogledu robe koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu, 2. zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na odredište, 3. umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom i 4. sporazumjeti se s prijevoznikom oko izmjene ugovora o prijevozu.

Može se zamijetiti kako je unutar definicije prava nadzora postavljene u čl. 11.1 učinjena distinkcija između uputa prijevozniku koje uključuju svojevrsnu izmjenu ugovora o prijevozu i uputa koje nemaju takav učinak. Ovlaštenje koje se izričito spominje je davati ili mijenjati upute u pogledu stvari koje ne predstavljaju izmjenu ugovora o prijevozu čl. 11.1. (i). Primjer za ovu vrstu uputa, koja je inače uobičajena u redovitom prijevoznom poslu je npr. davanje uputa da se stvari prevoze na određenoj temperaturi ili isporuče u točno određeno vrijeme ugovorenog dana i sl. To ovlaštenje ima obilježja uobičajenih instrukcija tijekom prijevoza, a koje se nalaze u okviru ugovorom utanačenih obveza stranaka. Uz ovo, dvije specifične izmjene ugovora o prijevozu su izričito spomenute u opisu ovlaštenja davati prijevozniku upute. To su pravo zahtijevati isporuku stvari prije njihovog dolaska na odredište (čl. 11.1.(ii)), i pravo “zamijeniti” primatelja, to jest imenovati drugu osobu koja će biti primatelj, a koja osoba može biti i sama strana koja ima nadzor (čl. 11.1.(iii)). Ova dva prava vrlo su bitna za prodavatelja stvari, ali npr. i za banku koja ima pravo zaloga na stvarima. Prodavatelju stvari koji nije naplatio prodajnu cijenu vrlo je važno ovlaštenje da može zadržati nadzor nad stvarima ili može izvršiti pravo obustave isporuke prema ugovoru o prodaji. Znači, isporuka stvari prije dolaska na odredište (za vrijeme putovanja) može između ostalog omogućiti prodavatelju da spriječi dolazak stvari u posjed primatelju, ako npr. ovaj nije podmirio svoju obvezu i platio prodajnu cijenu stvari. Pravo zamijeniti primatelja, omogućuje prodavatelju ili banci da odredi drugu osobu (njega samog ili njegovog agenta, novog kupca itd.) kao novog primatelja u zamjenu za izvornog primatelja, a sve s ciljem zaštite odnosno osiguranja njegovih tražbina.

Ovlaštenje sadržano u točki (iv) čl. 11.1 sporazumjeti se s prijevoznikom oko izmjena, odnosno odstupanja od postojećeg ugovora vrlo je važno i za stranu tereta i

za stranu broda. To ovlaštenje ustvari znači da osoba koja ima pravo nadzora (*possessor of the instruction right*) postaje prijevoznikov ugovorni pandan (suugovaratelj) za vrijeme prijevoza, a to je moramo se složiti, ovlaštenje s velikim reperkusijama jer ovim ovlaštenjem strana koja ima nadzor stječe potpunu kontrolu nad stvarima koje se prevoze.

5. 2. Obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor

Konstatacija koja se logično nameće je da pravo nadzora ima učinak samo ako je prijevoznik obavezan slijediti upute strane koja ima nadzor. Nastavno na to, odmah se moramo upitati postoji li uvijek prijevoznikova obveza slijediti upute strane koja ima nadzor i uopće o kakvim se uputama radi.⁵⁹

Kao što je već istaknuto, u vršenju prava nadzora mogu se razlikovati dvije skupine uputa, one koje su bitne za uobičajeni nadzor nad stvarima poput čuvanja na određenoj temperaturi i slično, a koje upute ne predstavljaju izmjenu ugovora. Pravilo je da je prijevoznik dužan slijediti ovu vrstu uputa. Druga skupina uputa su one upute koje predstavljaju svojevrsnu izmjenu ili dopunu ugovora o prijevozu. U dva slučaja nacrt Konvencije propisuje da je prijevoznik dužan izvršiti upute koje imaju obilježje izmjene ugovora o prijevozu, točnije strana koja ima nadzor ovlaštena je zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na određište i umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom. Radi se o uputama koje se smatraju nužnima za prodavatelje kako bi nastavili nadzor nad stvarima prema ugovoru o prodaji, a u slučaju kad stvari nisu plaćene od strane kupca. Međutim, postoje i druge upute koje imaju učinak izmjene ili dopune ugovora. Posebnu pozornost izaziva ova skupina uputa jer se prema temeljnim načelima obaveznog prava izmjena ili dopuna ugovora u pravilu tretira kao tzv. “*two-sided matter*” i treba biti rezultat sporazuma obiju stranaka. Zbog toga je unutar CMI-a pokrenuta intenzivna rasprava o ovom pitanju. Izraženo je stajalište kako te odredbe u onoj mjeri u kojoj one daju pravo strani koja ima nadzor, u situaciji kada se prijevoznik ne slaže s primljenim uputama, znače proširivanje nesigurnost, kao ustupak za vrlo mali napredak.⁶⁰ Istican je i prigovor kako se u pogledu prava nadzora pomorski prijevoz ne može uspoređivati sa ostalim oblicima (vrstama) prijevoza. Smatralo se kako je veliki teret stavljen pred prijevoznike, pa je u čl. 11.3 propisano “umjerenije”

⁵⁹ Ziel, *o.c.* vrlo plastično opisuje da je slijediti upute dio prijevoznikovog “proizvoda”, a to je prijevoz, i upute kao takve ulaze u račun, odnosno funkciju prijevoza.

⁶⁰ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 71.

rješenje. Oponenti ovakvih shvaćanja smatrali su kako i druge prijevozne konvencije imaju slična rješenja, te ona u primjeni ne stvaraju nikakve poteškoće. Osim toga, bitno je da pravo nadzora neće moći dugo ostati rijetko rabljeno pravo (institut) zbog njegove važne uloge u razvoju elektronske trgovine u pomorskim prijevozima.

U samom nacrtu Konvencije (čl. 11.3) prijevozniku je osigurana svojevrsna zaštita od "uplitanja" u njegov posao vršenjem prava nadzora. Propisano je, između ostalog u točki (ii) istog članka da davanje uputa ne smije ometati normalno djelovanje (postupanje) prijevoznika. Ovaj članak također, se bavi troškovima i eventualnim gubicima i štetama koje mogu nastati vršenjem prava nadzora. Prijevoznik je ovlašten odbiti izvršiti uputu ako njezino izvršavanje ometa njegovo uobičajeno djelovanje. To znači da on npr. ne može biti prisiljen uploviti u luku koja nije njegova normalna ruta ili iskrcati pretovarene stvari.⁶¹ Propisano je u točki (iii) čl. 11.3 da davanje uputa ne smije prouzročiti dodatne troškove, gubitke ili štetu prijevozniku ili bilo kojoj osobi koja ima neki interes na stvarima koje se prevoze na istom putu. Ako se razumno može očekivati da bi mogla nastupiti jedna od opisanih okolnosti prijevoznik nije u obvezi slijediti upute. U slučaju da su dodatni šteta, gubitak ili troškovi nastali u vršenju prava nadzora strana koja ima nadzor dužna ih je nadoknaditi (11.3. (b)). Isto tako, ako prijevoznik razumno može očekivati da će izvršavanje uputa prouzročiti dodatne troškove, gubitak ili oštećenje, ali je usprkos tome spreman slijediti upute, tada je prijevoznik ovlašten zahtijevati osiguranje dodatnih troškova od strane koja ima nadzor u iznosu koji se razumno može očekivati za te dodatne troškove, gubitak ili oštećenje.

Vrlo je bitno naglasiti da odredbe povezane s ovlaštenjem davati upute prijevozniku nisu prinudne pravne prirode. To se može zaključiti interpretacijom odredbi čl. 11.6.⁶² Razlog je jasan, pravo nadzora i njegova prenosivost su čisto dispozitivne prirode i prinudne odredbe u ovom slučaju ne bi bile primjerene. Strana koja ima nadzor može imati razlog, odnosno u određenoj situaciji želi ograničiti pravo prijenosa prava nadzora ili u određenom slučaju onemogućiti njegov transfer. Isto tako prijevoznik može htjeti isključiti mogućnost zahtijevati isporuku stvari za vrijeme putovanja ili strankama iz bilo kojeg razloga ne mora uvijek kolidirati mogućnost zamjene primatelja drugom osobom. Zbog toga nacrt Konvencije ostavlja strankama mogućnost da svojim sporazumom ograniče ili isključe mogućnost prenošenja prava kontrole ili odredbe Konvencije koje omogućavaju zamjenu primatelja drugom osobom (11.1. (iii)) ili zahtijevati isporuku stvari prije njihovog dolaska na odredište (11.1. (ii)). Ukoliko je

⁶¹ Primjer je citat iz komentara Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 71.

⁶² Bitni elementi prava nadzora nisu dio prinudnog prava, zaključuje Ziel, *o.c.*, a to je izričito navedeno i u komentaru nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 72.

prijevozna isprava ili elektronički zapis izdan bilo koji sporazum stranaka o ovom pitanju mora biti sadržan u toj ispravi.

5. 3. Strana koja ima nadzor

Dio nacrtu konvencije koji donosi definicije, određuje pojam samo načelno. Strana koja ima nadzor definirana je kao osoba koja je prema čl. 11.2 (istog nacrtu) ovlaštena vršiti pravo nadzora. Dakle, definicija upućuje na drugu odredbu čl. 11.2 (istog nacrtu), tako da se pomoću sadržaja druge odredbe dobiva potpuniji opis. Tko će biti stranka koja vrši nadzor u smislu Konvencije ovisi o tome je li izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički dokument ili je riječ o situacija kad ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički dokument.

Kada ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički dokument, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor. Međutim, krcatelj i primatelj se mogu sporazumjeti da će pravo nadzora vršiti druga osoba, o čemu je krcatelj obavezan obavijesti prijevoznika. Krcatelj i primatelj se mogu dogovoriti da je primatelj strana koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na bilo koju treću osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora.

Za razliku od položaja pošiljatelja prema *Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)*, Ženeva 19. svibnja 1956., prema kojoj pravo raspolaganja robom prestaje kada je drugi primjerak tovarnog lista predan označenom primatelju, ili kada primatelj po prispjeću robe zatraži da mu prijevoznik preda uz potvrdu robu i drugi primjerak tovarnog lista,⁶³ prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu čl. 11.2. (a) isprava ne igra takvu ulogu. Strana koja ima nadzor zadržava nadzor nad stvarima do njihove konačne predaje. Također, ne postoji automatski prijenos prava kontrole od krcatelja na primatelja, čim stvari stignu na mjesto odredišta, a što je slučaj prema *CMI Uniform Rules for Sea Waybills*.⁶⁴ Kada bi postojao automatski prijenos prava kontrole, najčešća uputa krcatelja, a to je da se stvari ne izruče dok on ne dobije potvrdu da je izvršena isplata kupovnine, bila bi uzaludna i ne bi se mogla primijeniti.

U slučaju kada je izdana prenosiva prijevozna isprava primjenjuju se slijedeća pravila: držatelj, ili u slučaju ako je više od jednog izvornika te prenosive prijevozne isprave izdano, držatelj svih izvornika je isključivo strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo kontrole predajom prenosive transportne isprave drugoj

⁶³ čl. 12 st. 2. i čl. 13. st. 1. *Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)*, Ženeva, 19. svibnja 1956.

⁶⁴ Tako objašnjavaju komentatori nacrtu Konvencije, *o.c.*, str. 69.

osobi u skladu sa čl. 12.1, a osoba koja je predala ispravu gubi pravo kontrole. Kad je prenosivi elektronički dokument izdan, stranka koja ima nadzor, isključivo, je njegov držatelj, i ovlašten je prenijeti pravo kontrole drugoj osobi predajom elektroničkog prenosivog dokumenta u skladu s procedurom opisanom u Konvenciji. Ovdje se radi o situaciji kada se prijenosom (predajom) prenosive isprave ili elektroničkog dokumenta automatski prenosi i pravo kontrole. Kako bi se zaštitila treća osoba držatelj, bilo koja izmjena ugovora o prijevozu mora se evidentirati u prenosivom dokumentu.

Problem koji može nastati je situacija ako postoji više izvornika istog dokumenta koji se nalaze kod različitih osoba. Znači, ako je prenosivi dokument izdan u više od jednog primjerka. Odredba Konvencije slijedi postojeću praksu i propisuje da jedino držatelj svih izvornika ima ovlaštenje vršiti pravo nadzora. Posljedica takvog konvencijskog rješenja je zaključak da ne postoji strana koja ima pravo nadzora, odnosno nitko nema ovlaštenje vršiti pravo nadzora ukoliko određena osoba ima samo jedan ili više izvornika, ali ne i sve izvornike izdane isprave. Takvo shvaćanje podupire i odredba nacrtu Konvencije (11.1.c (i)) koja propisuje da kada vrši pravo nadzora imatelj tog prava mora na zahtjev prijevoznika dokazati, odnosno predočiti da je on držatelj izvornika prenosivog transportnog dokumenta.

5. 4. Obveze strane koja ima nadzor

Ponajprije je potrebno osvrnuti se na odredbe koje govore o obvezama krcatelja, jer su one povezane s odredbama o obvezama strane koja ima nadzor, a interesantne su i zbog toga što iz njih izvire i pojedina specifična ovlaštenja prijevoznika. Jedno od posebno interesantnih ovlaštenja prijevoznika sadržano je u poglavlju o obvezama krcatelja (čl. 7.3). Prijevoznik je ovlašten potraživati, odnosno krcatelj je dužan pružiti prijevozniku informacije, upute i isprave koje su razumno potrebne za: 1. rukovanje sa stvarima i njihov prijevoz, uključujući i mjere opreza koje trebaju biti poduzete od prijevoznika, 2. zatim informacije koje su potrebne prema pravilima, propisima i drugim zahtjevima tijela vlasti, a koje su povezane s budućim prijevozom, uključujući i registriranje i dozvole u vezi sa stvarima. Temelj za ovakvu odredbu je činjenica da siguran i uspješan prijevoz stvari ovisi o suradnji ugovornih stranaka (strane broda i strane tereta). Vrlo je važno da informacije koje strane razumno zahtijevaju za vrijeme putovanja jedna od druge budu točne, potpune i pravodobne. Obje strane moraju se pouzdati u informacije koje je dala druga strana bez mogućnosti prethodnog ispitivanja jesu li točne i kompletne. To također, utječe i na pitanje sigurnosti jer nije dovoljno da su informacije korektnje u objektivnom smislu, nego moraju biti adekvatne u odnosu na svrhu kojoj moraju poslužiti. Kao primjer može se istaknuti kako inače korektan opis stvari koje se prevoze, nije točan i potpun ako se stvari označe kao opasne za

prijevoz, a njihov opasni karakter se ne može utvrditi iz opisa koji je dao krcatelj. Odredbom čl. 7.4 nacrtu Konvencije propisano je da informacije, upute i isprave koje krcatelj i prijevoznik pružaju jedan drugome a isto prema spomenutim čl. 7.2 i čl. 7.3 moraju biti pravodobne, moraju biti točne i potpune.

Jedna od obveza krcatelja je pružiti prijevozniku upute koje su razumno nužne za prijevoz (7.3). Povremeno se događa da su za vrijeme putovanja poželjne i dodatne informacije i upute, ili čak ponekad su hitno neophodne. U tom slučaju u čl. 11.5 propisano je da strana koja ima nadzor je osoba, koja je u prvom redu dužna pružiti prijevozniku potrebne upute. Pretpostavlja se da je on osoba koja je zainteresirana za stvari. Ako ne postoji strana koja ima nadzor ili ako on nije u mogućnosti prikupiti relevantne informacije, može se očekivati da je obveza pružiti dodatne upute na krcatelju ili tzv. “*documentary shipper*”, tj. ugovornom krcatelju.

Također, u čl. 11.5 sadržano je slično ovlaštenje prijevoznika, odnosno obveza strane koja vrši nadzor. Odredba uređuje problem kada su prijevozniku potrebne upute o osobi zainteresiranoj za stvari (*party interested in the goods*) za vrijeme prijevoza, npr. stvari ne mogu biti isporučene kako je predviđeno, pa su dodatne upute potrebne u svezi brige o stvarima. Glavna osoba koja je obavezna davati prijevozniku upute je strana koja ima nadzor, zbog toga što se za njega pretpostavlja da je zainteresiran za stvari. Obveza pružiti upute prijevozniku također, se primjenjuje na držatelja elektroničkog zapisa, ako je on strana koja ima nadzor.

Međutim, strana koja ima nadzor, ne mora uvijek postojati ili ne mora uvijek biti poznato prijevozniku tko je on. Tada je ova obveza na krcatelju ili osobi opisanoj u čl. 7.7. Čl. 7.7 sadrži odredbu prema kojoj ako osoba označena kao “krcatelj” u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1.19⁶⁵ preuzme⁶⁶ prijevoznu ispravu ili elektronički zapis onda je on osoba koja ima: (a) obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom članku i prema čl. 11.5, kao i (b) krcateljeva prava i imunitete propisane ovim čl. i čl. 13. Ovo pravo, tj. obveza proizlazi iz članka 11.5. Međutim, položaj osobe o kojoj govori čl. 7.7 u primjeni konvencije mogao bi se pokazati kao vrlo složen. Krcatelj i prijevoznik su definirani kao osobe koje su stranke ugovora o prijevozu. U toj mjeri oni imaju određena prava i odgovornost. Komentatori nacrtu Konvencije⁶⁷ ukazuju da takva

⁶⁵ Čl. 1.19 određeno je da je krcatelj osoba koja sklapa ugovor o prijevozu sa prijevoznikom.

⁶⁶ U tekstu nacrtu konvencije rabi se izraz “*accepts the transport document*” koji u ovom kontekstu smatramo primjerenim prevesti kao preuzme u smislu fizičkog preuzimanja isprave.

⁶⁷ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.*, str. 44.

definicija krcatelja otvara pitanje kako postupati sa 1. *fob*⁶⁸ *prodavateljem*, 2. agentom koji nije krcatelj, iako je naveden kao krcatelj u prijeznoj ispravi i 3. osobom koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku u slučaju kada je ta osoba različita od osoba spomenutih u točki 1. i 2.

“Fob prodavatelj” obično udovoljava zahtjevima iz čl. 7.7 On je naveden u prijeznoj ispravi i preuzima ispravu. Ako je prenosiva prijezna isprava izdana, on je prvi držatelj te isprave i ima sva prava i odgovornosti držatelja, uključujući i pravo nadzora. Ako prenosiva prijezna isprava nije izdana “fob prodavatelj” ima pravo prema čl. 13 i pravo nadzora ako fob kupac (koji je i primatelj i krcatelj) o tome obavijesti prijevoznika.⁶⁹ Točnije, radi se o situaciji kada fob prodavatelj organizira prijevoz za račun “fob kupca”, a kupac je krcatelj.⁷⁰ Krcatelj u ovoj situaciji najčešće nije prisutan u ugovorenoj ukrcajnoj luci, već se nalazi na destinaciji i izvršava primitak robe. Sam ugovor o prijevozu sklapa kupac kao uvoznik stvari koje se prevoze, a predaja stvari kupcu smatra se izvršenom ukrcajem robe na brod. Znači, suština problema je u tome što u slučajevima “fob prodaje” krcatelj i primatelj mogu biti iste osobe. Pitanje koje se nameće kada se govori o “fob prodaji” je tko snosi rizik od gubitka ili oštećenja robe prilikom svih manipulacija do broda u luci ukrcaja prodavatelj ili kupac? Sav rizik od gubitka ili oštećenja robe do trenutka kada roba prijeđe ogradu u ugovorenoj luci ukrcaja/otpreme snosi prodavatelj, a od trenutka kada je roba isporučena sav rizik snosi kupac (cf. pravila A-4, B-4, A-5 i B-5).⁷¹ Također, važno je istaknuti da je prema pravilima Incoterms-termina FOB (cf. pravilo B-3) kupac obavezan o svom trošku sklupati ugovor o prijevozu robe, te je obavezan snositi troškove slaganja. Međutim, troškove ukrcaja u ugovorenoj luci do trenutka kada ona prijeđe ogradu broda u ugovorenoj luci ukrcaja snosi prodavatelj (cf. pravila A-6 i B-6). Incoterms-termin FOB pogodniji je za kupce (tj. uvoznike) nego za prodavatelje (tj. izvoznike). Ta se pogodnost za kupce očituje u činjenici da kupci biraju najpovoljniji brod za prijevoz robe i da oni raspolažu s robom tijekom cijelog prijeznog puta.

Znači, prema “fob” terminu prodavateljji ispunjavaju svoju obvezu isporuke kada

⁶⁸ Ratko Zelenika i Helga Pavlič, Znakovitosti Incoterms-termina 2000. FOB u kupoprodajnim ugovorima, *Hrvatska pravna revija* god. III, br. 12, 2003., str. 21-26.: “Puni naziv Incoterms-termina FOB glasi *Free ON Board (...named port of shipment)*, što prevedeno na hrvatski znači FRANKO BORD (...imenovana luka ukrcaja/otpreme).” Pavić, Pomorsko pravo, knjiga druga, o.c. str. 71., opisuje: “Kratice “FOB” (*Free on Board* - ugovorena ukrcajna luka). Kao termin ima slijedeće temeljno značenje: “Osnovna je obveza prodavatelja da preda robu u ugovorenoj ukrcajnoj luci. Ukrcajem robe na brod izvršena je predaja robe kupcu. Ugovor o prijevozu robe morem sklapa kupac (uvoznik). Rizik za gubitak ili oštećenje robe prelazi s prodavatelja na kupca kada roba stvarno prede ogradu broda u ukrcajnoj luci. Kupac osigurava robu za vrijeme prijevoza.”

⁶⁹ Tako je objašnjeno u Komentaru konvencije o prijeznom pravu, o.c. str. 44.

⁷⁰ Tako je objašnjeno u Komentaru konvencije o prijeznom pravu, o.c. str. 53.

⁷¹ Tako objašnjavaju i Zelenika i Pavlič, o.c.

isporuče robu preko ograde broda u imenovanoj luci ukrcaja/otpreme, i to na brod kojega je imenovao kupac, na ugovoreni dan ili unutar ugovorenog razdoblja, u ugovorenoj luci ukrcaja i na način kako je uobičajeno u toj luci. To znači da kupci moraju snositi sve troškove i rizike od gubitka ili oštećenja robe od trenutka isporuke robe, ili bolje rečen o od trenutka kada je roba prešla ogradu broda u imenovanoj luci ukrcaja/otpreme.⁷²

Situacija s agentom, koji nije krcatelj (kako je definirano), ali se spominje kao krcatelj u ispravi, pojavljuje se jedino kada je taj agent, izravno ili neizravno označen od krcatelja da bude ugovorni krcatelj (*documentary shipper*). Ako taj agent prihvati ispravu, njegova pozicija je jednaka kako je gore opisano u pogledu fob prodavatelja. Njegova alternativna mogućnost je da ne prihvati ispravu.

Definicija pošiljatelja uključuje upravo osobu opisanu pod točkom 3. (a to je osoba koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku). Međutim, on nema odgovornost prema čl. 7.7 ili prema čl. 11.5. Njegovo jedino pravo je da postigne učinak da stvari budu preuzete od prijevoznika ili stvarnog prijevoznika prema čl. 8.1. Prema čl. 8.1 pošiljatelj je ovlašten dobiti prijevoznu ispravu, (ako je prijevoznik suglasan), ili elektronički zapis u kojem će biti evidentirano da je prijevoznik ili stvarni prijevoznik preuzeo robu. Dakle, radi se o situaciji da pošiljatelj nije krcatelj ili osoba na koju upućuje čl. 7.7, pa je zbog toga nužno da ta osoba dobije potvrdu da je prijevoznik primio stvari, a koja će mu poslužiti kao dokaz u njegovom odnosu s drugim osobama da su stvari predane na prijevoz.⁷³

Ako strana koja ima nadzor ne daje prikladne informacije, ona je odgovorna prijevozniku zbog ne davanja informacija. Naime, za vrijeme razdoblja dok su stvari pod njegovim nadzorom prijevoznik može zahtijevati informacije, upute ili isprave od strane koja ima nadzor. Ukoliko prijevoznik nakon razumnog napora ne može identificirati ili pronaći stranu koja ima nadzor, ili ako strana koja ima nadzor nije u mogućnosti pružiti adekvatne informacije upute dokumente prijevozniku, obvezu to učiniti imat će krcatelj ili osoba na koju se upućuje čl. 7.7. Odredba čl. 11.5 interesantna je i po tome što je sačinjena s ciljem da služi interesu strane tereta i to što je više moguće zaštititi njezine sigurnosti. Naime, njezinom interpretacijom zaključuje se kako je isključena mogućnost da prijevoznik za vrijeme prijevoza postupa kao posrednik u interesu stvari u slučaju kada ne može pronaći stranu koja ima nadzor ili ukoliko ona ne može pružiti adekvatne informacije.⁷⁴

⁷² Zelenika i Pavlič, *o.c.*

⁷³ Komentar nacрта Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 44

⁷⁴ Prijevoznik ima ovlaštenje postupati kao agent samo u slučaju ako stvari ne budu preuzete od strane primatelja u mjestu i vrijeme spomenuto u čl. 4.1.3 i nema izričitog ili neizravnog sporazuma zaključenog između prijevoznika i primatelja koji bi slijedio iz ugovora o prijevozu ili ako prijevozniku nije dopušteno prema pravu koje se primjenjuje isporučiti stvari primatelju. Opširnije *infra t. 6.5.*

5. 5. Prijenos prava i obveza

Članak 11.2 propisuje da je pravo davati upute prenosivo. Međutim, to je odredba dispozitivne prirode, što znači da stranke svojim sporazumom mogu isključiti mogućnost prijenosa prava nadzora. To ovlaštenje stranaka sadržano je u čl. 11.6 nacrtu Konvencije. Ukoliko je isprava ili elektronički zapis izdan bilo koji sporazum stranaka o ovom pitanju mora biti sadržan u toj ispravi. Pitanjem prijenosa prava (*transfer of right*) bavi se čl. 12 Uređeni su slučajevi prijenosa prava ako su prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis izdani, kao i slučajevi vezani uz prijenos prava davati upute ako prenosiva prijevozna isprava nije izdana ili ako ne postoji prenosivi elektronički dokument. Uz ove odredbe o prijenosu prava vrlo su važne i odredbe o prijenosu obveza. Dapače, Ziel iznosi mišljenje kako je naslov “prijenos prava” koji nosi čl. 12 UNCITRAL-ovog nacrtu Konvencije nešto što obmanjuje. Isti članak bavi se i pitanjem prijenosa obveza. Po njegovom mišljenju to je puno bitnije pitanje i jedino vrijedno u tom članku, zbog toga što je posebno u ovom području pomorsko pravo “kolebljivo”.⁷⁵ Nacrt Konvencije bavi se pitanjem prijenosa obveza prema ugovoru o prijevozu, kao i prijenosom obveza temeljem prijenosa prenosive prijevozne isprave.

Članak 12.1.1 koji regulira prijenos prava kada je prenosiva prijevozna isprava izdana, ocrtava postojeću praksu. Pravilo je da je držatelj ovlašten prenijeti pravo sadržano u toj ispravi predajom te isprave drugoj osobi. Isto tako, ako je prenosivi elektronički zapis izdan njegov imatelj je ovlašten prenijeti pravo sadržano u tom elektroničkom zapisu, predajom tog elektroničkog dokumenta, bez obzira je li on izdan po njegovoj naredbi ili po naredbi druge strane (čl. 12.1.2). Za ovakav oblik transfera esencijalno je to što prijenos isprave ima za nužnu posljedicu automatski i prijenos prava koja su sadržana u toj ispravi, odnosno koja proizlaze iz te isprave. Dakle, držatelj ima ovlaštenje prenijeti pravo iz isprave predajom isprave drugoj osobi.

Čl. 12.3 sadrži pravilo vezano uz prijenos prava davati upute ako prenosiva prijevozna isprava nije izdana ili u slučaju ako nema prenosivog elektroničkog dokumenta. Tada se prijenos ne može vršiti predajom transportnog dokumenta ili elektroničkog zapisa. U tom slučaju prijenos prava nadzora odvija se prema odredbama nacionalnog prava koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. Kada nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis prijenos prava može imati učinak prijenosa prava putem elektroničke komunikacije. Međutim, prijenos prava nadzora, u tom slučaju ne može biti izvršen, odnosno nema učinak bez obavijesti prijevoznika o izvršenom prijenosu prava. Dakle, prijenos na koji se primjenjuje nacionalno pravo zahtijeva dva dodatna uvjeta. Prvi je da nacionalno pravo mora

⁷⁵ Ziel, *o.c.*

propisivati (dopuštati) da prijenos može biti izvršen elektroničkim putem i drugo je da prijevoznik mora biti obaviješten o tom prijenosu. Ziel⁷⁶ zaključuje kako su obadva zahtjeva postavljena (uključena u normu) zbog toga što prijenos prava kontrole mora omogućiti ostvarivanje svoje bitne uloge, a to je olakšavanje trgovine elektronskim medijem.

Prijenos obveza, također, može biti izvršen prema ugovoru o prijevozu i prijenosom obveza prema prenosivom dokumentu (čl. 12.2). Polazna ideja je da je prijenos obveza povezan s vršenjem prava prema ugovoru o prijevozu. U čl. 12.2.1 propisano je da se imatelju prenosivog dokumenta, koji nije krcatelj, ne pretpostavlja bilo koja odgovornost prema ugovoru ako on stvarno ne izvršava neko od svojih prava. Znači, držatelj koji nije krcatelj i ne vrši nijedno pravo prema ugovoru o prijevozu, ne preuzima odgovornost prema ugovoru o prijevozu samo zato što je držatelj. Ovo pravilo pruža nužnu sigurnost banci koja drži prenosivi dokument jedino iz sigurnosnih razloga. Ta banka neće biti u obvezi platiti prijevozninu tako dugo dok ona nije aktivno zainteresirana za ugovor o prijevozu. Kupac koji u međuvremenu kupi stvari uživa jednaku zaštitu na temelju ovog članka.⁷⁷ Jedina obveza držatelja koji "šuti" je u njegovoj funkciji strane koja ima nadzor, on ulazi u poziciju prema kojoj on mora davati upute prijevozniku. Međutim, ovo je obveza koja je normalno u interesu držatelja prenosive prijevozne isprave. Poziciju ovakvog držatelja štiti čl. 11.2.d koji propisuje da se osoba koja nije krcatelj a prenosi pravo nadzora bez vršenja tog prava, tim prijenosom oslobađa odgovornosti nametnute strani koja ima nadzor temeljem ugovora o prijevozu ili temeljem ovog Instrumenta.

Čl. 12.2.2 propisuje pravilo da držatelj koji nije krcatelj, ali koji vrši neko pravo prema ugovoru o prijevozu preuzima odgovornost tj. obveze nametnute prema ugovoru o prijevozu u mjeri u kojoj je ta odgovornost uključena ili proizlazi iz prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa.

Također, ako prijenos prava prema ugovoru o prijevozu, prema kojem nema prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog dokumenta uključuje prijenos odgovornosti tada je to povezano i s prijenosom prava koja se prenose, prenositelj prava i osoba na koju se prava prenose su solidarno odgovorni s obzirom na pojedine odgovornosti koje proizlaze iz tih odgovornosti (12.4).

Komentatori objašnjavaju da se nacrt Konvencije (čl. 12.3) ne bavi s prijenosom odgovornosti prema ugovoru o prijevozu ako prenosivi dokument nije izdan. Međutim, moguće je da nacionalno pravo povezano sa transferom prava omogućava taj prijenos koji uključuje ili može uključivati odgovornost povezanu s pravom koje je preneseno. Korektno je predvidjeti, mišljenje je komentatora Konvencije da je odgovornost osobe

⁷⁶ Ziel, *o.c.*

⁷⁷ Ziel, *o.c.*

koja prenosi pravo i osobe kojoj se pravo prenosi u tom slučaju solidarna, zato što u uobičajenim okolnostima prijevozniku je jedino moguće prosuditi solventnost krcatelja, kao stranke u ugovoru o prijevozu, a ne i solventnost drugih osoba.⁷⁸

6. DOSTAVA PRIMATELJU

Dostava primatelju vrlo je važna ugovorna obveza i za stranu tereta i za stranu broda, a u svezi nje postoji više specifičnosti, pa čak i pojmova koje je potrebno razjasniti radi boljeg razumijevanja ove obveze. Najčešća pitanja koja se pojavljuju su: kojoj osobi stvari treba predati, pod kojim uvjetima (postojanje prenosive prijevozne isprave, slučajevi ako se prijevoz odvija bez izdavanja prenosive prijevozne isprave, indirektna predaja), te postupak prijevoznika ako teret iz bilo kojeg razloga nije moguće predati primatelju.

U redovnim prilikama iskrcavanje i predaja robe su završni čin pravnog posla prijevoza stvari morem i normalan i uobičajeni kraj obveznog odnosa između naručitelja i prijevoznika. Dostavom ili predajom stvari primatelju prijevoznik izvršava svoju zadnju obvezu iz ugovora o prijevozu stvari morem i ujedno se oslobađa svake daljnje odgovornosti za teret. Međutim, on naravno i dalje ostaje odgovoran za manjak, gubitak i oštećenje tereta nastalo prije predaje. Vrijeme predaje robe pojavljuje se i kao trenutak u kojem se utvrđuju nedostaci nastali u izvršavanju pravnog posla prijevoza stvari morem, u smislu manjkavosti i neispunjenja obveza (npr. gubitak ili oštećenje tereta, oštećenje tereta zbog lošeg pakiranja, utvrđivanje troškova iz posebnih havarija i sl.). Činjenica dostave ili predaje stvari vrlo je važna i zbog toga što od trenutka dostave počinju teći rokovi zastare za podnošenje tužbe za naknadu štete zbog oštećenja ili gubitka tereta. Trenutak predaje stvari, također je važan i za utvrđivanje postoji li zakašnjenje u predaji tereta, a time i pravo na naknadu štete za taj priznati oblik štete.

Tumačenjem čl. 4 Nacrta Konvencije koji govori o razdoblju trajanja prijevoznikove odgovornosti, može se zamijetiti da je isporuka stvari primarno "ugovorna stvar". Naime, čl. 4.1.3. propisuje da je vrijeme i mjesto isporuke stvari ono vrijeme i mjesto koje su stranke u ugovoru o prijevozu ugovorile. Ukoliko ne postoji specifična ugovorna odredba u svezi isporuke stvari, vrijeme i mjesto isporuke odredit će se u skladu s običajima i praksom koji postoje u vrijeme i u mjestu isporuke. U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tom pitanju, niti običaja i prakse, vrijeme i mjesto isporuke stvari je ono vrijeme i mjesto na kojem, odnosno kada su stvari iskrcane ili istovarene sa posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva na kojem se one prevoze

⁷⁸ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 75.

temeljem ugovora o prijevozu. Ovdje se ponovno aktualizira problem koji postoji u primjeni aktualnih konvencija, a to je kada je završen trenutak iskrcaja robe s broda ili drugog prijevoznog sredstva. Međutim, upravo oko toga se raspravljalo prilikom izrade nacrtu Konvencije. Naime, stajališta UNCITRAL-ovih delegata razdijelila su se oko toga je li u konvencijskom tekstu potrebna vrlo precizna definicija fizičke isporuke robe ili ne. Prevladalo je stajalište da treba uvažiti različitosti koje postoje u praksi u pogledu postupanja s različitim vrstama tereta, različitim običajima u pojedinim lukama, različitim vrstama brodova, vrstama prijevoza i slično. Zbog toga je strankama ostavljeno da sporazumom dogovore modalitete dostave primatelju. Nacrt konvencije u čl. 10 koji regulira “dostavu primatelju” čini to iscrpnije i sadržajno kvalitetnije u usporedbi s ranijim unifikacijskim instrumentima u ovom području. Nastoji napraviti kompromis pravičnim balansom interesa strane tereta i strane broda. Reguliraju se slučajevi dostave kada je izdana prenosiva isprava i kada nije, zatim različiti slučajevi oko isporuke stvari poput situacije ako držatelj prenosive isprave ne zatraži isporuku stvari, ako strana koja ima nadzor ili krcatelj ne dadu prijevozniku primjerene upute, ako prijevoznik iz bilo kojeg razloga ne može predati robu primatelju i sl.

Nacrt Konvencije donosi, već spomenutu novinu, a to je da u poglavlju o obvezama prijevoznika (čl. 5.1), izričito propisuje da je obveza prijevoznika prema tom Instrumentu i u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu prevesti stvari do odredišta i dostaviti ih primatelju. Time je prvi puta u jednoj konvenciji iz područja prijevoza stvari morem dostava primatelju akcentirana posebno u okviru odredbi o obvezama prijevoznika. Interesantno je zamijetiti kako i naš PZ izričito propisuje ovu obvezu (čl. 538.: “brodar je dužan predati teret primatelju”).⁷⁹

Međutim, prije analize konkretnih normi nacrtu Konvencije u svezi dostave primatelju i njihove međusobne usporedbe potrebno je analizirati ključne pojmove koji su esencijalni za razumijevanje ove prijevoznikove obveze.

6. 1. Značenje pojmova (iskrcaj, predaja ili dostava, primatelj)

Haška pravila u svom konvencijskom tekstu ne rabe izraze predaja tereta i dostava tereta, kao niti izraz primatelj, već upotrebljavaju izraz “prijevoz robe”, a on obuhvaća vrijeme od ukrcavanja robe na brod do njezina iskrcaja s broda. Iskrcaj i predaja robe

⁷⁹ Normu gotovo identičnog sadržaja sadržavao je i *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* (Sl. list SFRJ br. 22/77.) čl. 529., a vrlo sličnu i *Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova* (Sl. list FNRJ br. 25/1959.) čl. 67.: “brodar je dužan predati teret u luci odredišta osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu, a ako je bila izdana teretnica, zakonitom imatelju teretnice” (označila V.S.).

nisu identični pojmovi, a osim toga ne moraju se dogoditi istovremeno, znači, ta dva trenutka mogu međusobno vremenski i stvarno koincidirati, ali i ne moraju. Iskrcaj će koincidirati sa predajom kada se teret predaje ispod čekrka. Ako se pak predaje u skladištu broda, tada će predaja uslijediti prije iskrcaja. Moguće je da predaja bude nakon iskrcaja, a to se događa ako se teret predaje u skladištima luke.⁸⁰ Radi boljeg razumijevanja odredbi Haških pravila potrebno je povezati propise iz čl. 1 (e), čl. 2 i čl. 7. Iz njih slijedi da nije sasvim jasno određeno kada počinje ukrcaj i kada završava iskrcaj. Mišljenje da se to odnosi od čekrka do čekrka, a kada se ne koristi čekrk onda iskrcaj završava kada teret pređe ogradu broda.⁸¹ Međutim, to pravilo je teško primijeniti na tekuće terete, plinove, iskrcaj u barže i slično. Zbog opisanog, sudska praksa je morala dati tumačenje i odgovor na pitanje kada u slučaju primjene Haških pravila počinje teći rok zastare za podnošenje tužbe za naknadu štete. U tumačenju Haških pravila sudska praksa upravo radi distinkciju između iskrcaja stvari i predaje robe.⁸² Također, i teorija pomorskog prava praćena velikim brojem nacionalnih zakonodavstava govori o iskrcaju i predaji kao o samostalnim radnjama jedinstvene posljednje faze ispunjenja ugovora. Analiza jedne i druge obveze prijevoznika pokazuje da je ovakvo razlikovanje opravdano. Predaja se razlikuje od iskrcaja u tome što znači uručenje robe primatelju, odnosno što se njom podrazumijeva i prijem (prihvaćanje) tereta od strane primatelja. U stvari, predaja robe je posljednji završni akt ispunjenja ugovora o prijevozu koji je po svojoj prirodi dvostran. Predaja s jedne strane, sadrži potvrdu brodaru da je putovanje završeno, a s druge strane, priznanje da je primatelj primio teret. Sama radnja predaje se inače, obavlja na različitim mjestima, zavisno od toga kako je to među strankama dogovoreno.⁸³ Znači, predaja robe nije posebno razrađena u odredbama Haških pravila. Ivković⁸⁴ objašnjava da "predaja" može biti stvarna predaja ("*actual delivery*") ili konstruktivna predaja ("*constructive*

⁸⁰ Tako objašnjava Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga, o.c. str. 274.

⁸¹ Tako zamjećuje Ivković, Haška pravila, o.c. str. 59.

⁸² Okružni sud SAD (Okružje Južna Karolina) presudom od 11. rujna 1970., zauzeo je slijedeće pravno stajalište: "na temelju Haških pravila zakonski rok zastare za podnošenje tužbe za naknadu štete zbog oštećenja tereta iznosi godinu dana od časa predaje robe ili datuma kad je roba trebala biti predana. Ovo razdoblje ne počinje teći od časa iskrcaja robe iz broda. Iskrcaj i predaja robe ne moraju se dogoditi istovremeno." Objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo* br. 55, 1972., str. 69-73. Slično stajalište zauzeo je i Trgovački sud Seine, odlukom od 7. veljače 1964.: "brodarova obveza ne prestaje iskrcajem tereta ispod čekrka, već njegovom predajom primatelju." Odluka je objavljena u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 23, 1964., str. 48-49.

⁸³ Slavko Carić, Miodrag Trajković, Ivo Grabovac, Drago Pavić, Ivica Jankovec, Velimir Filipović, Predrag Šulejić i Predrag Stanković: *Saobraćajno pravo*, Naučna knjiga, Beograd 1990. str. 128.

⁸⁴ Ivković, Haška pravila, o.c. str. 85.

delivery”). Stvarna predaja je slučaj kada se teret preda izravno primatelju ili po njemu imenovanom agentu ili osobi. Konstruktivna predaja je slučaj kada je dana primatelju informacija o času i mjestu dolaska broda, kada je teret stavljen u prikladno i zaštićeno mjesto i primatelju ostavljeno razumno razdoblje da ga može premjestiti i smjestiti pod nadzor.

Brunetti⁸⁵ objašnjava da su ukrcaj i iskrcaj materijalna, a primitak i predaja stvari pravna djela. To znači da se samim činom utovara ili istovara ne mora vršiti i primitak i predaja stvari. Također, snošenje troškova za ukrcaj ili iskrcaj stvari na brod ne podrazumijeva i snošenje rizika za propast ili oštećenje stvari za vrijeme ukrcaja/iskrcaja. Uz sve to stvari su još složenije jer primopredaja robe u okviru međunarodne pomorske kupoprodaje podrazumijeva i sklapanje posebnih ugovora koji se interpoliraju u ostvarivanje prava i obveza iz ugovora o prijevozu.⁸⁶ U suvremenom pomorskom transportu prijevoz stvari je proces tijekom kojeg se rukovanje stvarima često obavlja automatizirano i strojno vođeno. To u praksi uzrokuje tj. nameće potrebu definiranja početka i kraja razdoblja odgovornosti puno preciznije. Ziel ističe da pojmovi kao preuzimanje, primitak, čuvanje ili nadzor nad stvarima, isporuka i slično svi imaju konotaciju fizičkog transfera stvari između osoba, dok se danas u praksi taj transfer više ne događa na taj način.⁸⁷ To u praksi uzrokuje sporove i zbog toga se nameće potreba definiranja početka i kraja razdoblja odgovornosti na način koji će stvarati manje nedoumica. Zbog brojnih pravnih posljedica koje su ovdje samo sažeto naznačene razvidno je od kolike je važnosti da dostava ili predaja tereta primatelju, a time i definiranje razdoblja prijevoznikove odgovornosti budu normativno jasno uređeni u smislu što je moguće preciznijih kriterija za njihovo utvrđivanje.

Novije konvencije (Hamburška pravila, Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe i nacrt Konvencije o prijevoznom pravu), kao i naš PZ određuju odgovornost prijevoznika “od prijema do predaje” odnosno od “preuzimanja robe do trenutka njezine isporuke”. Hamburška pravila u čl. 4. propisuju da odgovornost prijevoznika završava predajom robe u luci iskrcaja. Pomorski zakonik u čl. 559. propisuje: “brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta

⁸⁵ Brunetti, III/I str. 180., prema Milan Špehar, *Odgovornost brodara osvrtnom i na Haška pravila*, vlastita naklada, Zagreb, 1939., str. 37.

⁸⁶ Ovdje se ponajprije misli na ugovore o ukrcaju i iskrcaju odnosno prekrcaju tereta. Ratko Miklaušić Ugovorni odnosi kod ukrcaja i iskrcaja tereta iz broda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci* 23 2002 Suppl. (2) str. 195-218.: “Iako se ovi ugovori nastavljaju na ugovor o prijevozu, na način da povezuju kopneni i pomorski prijevoz, oni imaju samostalnu pravnu prirodu, posebnu pravnu problematiku, a u odnosu na ugovor o prijevozu su “*res inter alios acta*.”

⁸⁷ Ziel, *o.c.*

koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje...".⁸⁸ Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe u odredbi čl. 14. st. 1. određuje da "odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za robu obuhvaća razdoblje od trenutka preuzimanja robe do trenutka njezine isporuke." Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu, također slijedi spomenuta rješenja i on propisuje u čl. 4.1.1 (a to je članak koji govori o trajanju prijevoznikove odgovornosti) da odgovornost prijevoznika za stvari, prema tom instrumentu pokriva razdoblje od kada je prijevoznik preuzeo stvari do trenutka kada su stvari isporučene primatelju (označila V.S.). Ovakva normativna rješenja mogu se ocijeniti kao primjerenija jer znatno pojednostavljaju utvrđivanje trenutka dostave, a time i prestanak prijevoznikove odgovornosti za stvari, početak tijeka rokova zastare i sl.

Za određivanje trenutka prestanka odgovornosti prijevoznika ključna je definicija pojma "primatelja". Pravilo je da je prijevoznik dužan predati teret ovlaštenom primatelju. Pojam primatelja (engl. *consignee* ili *receiver*) definiraju Hamburška pravila, Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe i novi nacrt Konvencije o prijevoznom pravu, dok Haška pravila nemaju definiciju pojma primatelj u članku 1. koji govori o značenju pojmova koje ista konvencija u svom tekstu rabi. Sam pojam primatelja u pravilu nije sporan, to je osoba koja je ovlaštena primiti robu. Ovakvu definiciju imaju Hamburška pravila (čl. 1. st. 4.)⁸⁹ i Konvencija o međunarodnom multimodalno prijevoz robe (čl. 1. st. 6.). Novi nacrt konvencije o prijevoznom pravu donosi malo širu definiciju pojma, pa primatelja određuje kao osobu ovlaštenu primiti robu prema ugovoru o prijevozu ili prijevoznom dokumentu ili elektroničkom zapisu. Definicija iz nacrtu Konvencije je potpunija, a time i sadržajno kvalitetnija jer se već u njoj upućuje na modalitete preuzimanja tereta, a oni ovise o tome odvija li se prijevoz bez prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa ili je izdana prijevozna isprava. Iz toga se posredno može izvesti pravilo da je prijevoznik dužan predati teret ovlaštenom imatelju prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa, a ako takva isprava nije izdana, onda osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu. Ovakvo suvremenije rješenje sadrži i naš Pomorski zakonik. Primatelj je definiran

⁸⁸ Znači, odredba hrvatskog PZ u potpunosti odgovara Hamburškim pravilima. Međutim, PZ u čl. 584. st. 2. toč. 1. predviđa da se odgovornost brodarka može ugovorom mijenjati u korist brodarka u slučaju oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcanja ili nakon iskrcanja.

⁸⁹ Osim ove okvirne odredbe, Hamburška pravila ne razrađuju detaljno ovlaštenje primatelja primiti robu. Primjenom općih načela pomorskog prava može se zaključiti da primatelj može biti ovlašten primiti teret na temelju ugovora ili na temelju teretnice (na ime, po naredbi, na donositelja) ili druge isprave. Hamburška pravila ne donose ni propise o cediranju prava primatelja, pa možemo zaključiti da se to rješava prema nacionalnom pravu koje se primjenjuje.

kao osoba ovlaštena primiti teret od broдача.⁹⁰ Također, PZ u svom zakonskom tekstu razrađuje pravni temelj na kojem se vrši predaja tereta primatelju. On ovisi o tome je li izdana prijevozna isprava ili ne. Čl. 540. propisuje: “brodar je dužan predati teret ovlaštenom imatelju teretnica, a ako ta isprava nije izdana osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu”.

Znači, primatelj robe može biti određen u ugovoru o međunarodnom prijevozu robe, ali to ne mora uvijek biti slučaj, on se može legitimirati prezentacijom prijevozne isprave koja ima svojstvo vrijednosnog papira. U trenutku zaključenja ugovora o prijevozu robe morem primatelj ne mora biti određena osoba, bitno je da se utvrdi način na koji se može legitimirati primatelj robe u mjestu odredišta. U poslovnoj praksi su također česti slučajevi da ugovoreni primatelj robe ima ovlaštenje odrediti drugu osobu kao primatelja robe i u onim slučajevima kada se u konkretnom ugovoru o međunarodnom prijevozu robe ne izdaje prijevozna isprava koja ima svojstva vrijednosnog papira. Primatelj robe nije ugovorna strana u ugovoru o prijevozu robe morem, iako na temelju ovog ugovora može biti određeno da primatelj prihvaćanjem robe jednostranom svojom izjavom volje stječe niz značajnih prava i obveza. Osnovna obveza koju na ovakav način stječe primatelj u svim prijevoznim granama je obveza plaćanja prijevoznine i naknada drugih prijevoznik troškova prijevozniku. Ovo pravilo omogućuje jednostavnije reguliranje pravnih odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza poslije izvršenog prijevoza robe, jer se u mjestu dostave najčešće nalazi primatelj a ne i pošiljatelj robe. Primatelj robe može, ali ne mora, na temelju ugovora o međunarodnom prijevozu robe prihvatiti obvezu plaćanja prijevoznine i naknadu troškova. Ovakav položaj primatelja ipak ne stvara prijevozniku rizik nemogućnosti realizacije svojih ugovornih zahtjeva, zato što na temelju odgovarajućih zakonskih propisa ima pravo zaloge i pravo retencije u cilju osiguravanja njegovih ugovornih zahtjeva. Prijevoznik nema interes niti je najčešće obavezan predati robu primatelju koji odbije platiti prijevozninu i druge troškove, jer prijevoznik predajom robe primatelju gubi zakonska sredstva osiguranja svojih ugovornih zahtjeva, jer su ona uvjetovana držanjem robe od strane prijevoznika.⁹¹

U svakom slučaju, dostava stvari uvijek treba biti izvršena ovlaštenom primatelju. Slijedom toga, a primjenom pravila “*argumentum a contrario*” sudska praksa zauzela je stajalište da se predaja tereta neovlaštenoj osobi smatra gubitkom tereta.⁹² Takvo

⁹⁰ Definicija je sadržana u čl. 463. koji donosi značenje izraza upotrijebljenih u glavi II (Ugovori o iskorištavanju brodova) Pomorskog zakonika.

⁹¹ Slavko Carić, Miodrag Trajković, Ivo Grabovac, Drago Pavić, Ivica Jankovec, Velimir Filipović, Predrag Šulejić i Predrag Stanković: *Saobraćajno pravo*, Naučna knjiga, Beograd 1990. str. 19.

⁹² Presuda Trgovačkog suda u Marseille od 9. rujna 1975. objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 70, 1976., str. 68.

tumačenje pronalazimo i u hrvatskoj pomorskopravnoj doktrini.⁹³ Predaja tereta neovlaštenoj osobi ne stvara izvanugovornu odgovornost broдача. Brođar koji je predao teret neovlaštenoj osobi odgovara iz ugovornog odnosa onome kome je teret morao biti predan.⁹⁴ Zastara za naknadu štete prouzročene predajom tereta neovlaštenoj osobi počinje teći od dana kada je taj teret predan.⁹⁵

6. 2. Dostava stvari kada je izdana prenosiva prijevozna isprava

Prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu kada u pravnom poslu prijevoza stvari morem postoji prenosivi dokument, držatelj tog dokumenta je osoba ovlaštena potraživati isporuku stvari, a prijevoznik je obvezan dostaviti stvari toj osobi prilikom predaje prenosivog dokumenta (čl. 10.3.2. (i) (a)). Dakle, nacrt Konvencije propisuje da ako držatelj zahtijeva isporuku, prijevoznik je obvezan izvršiti isporuku, a posljedično se oslobađa svoje obveze prema ugovoru o prijevozu, a to je isporuka stvari na mjestu destinacije. Osim toga članak (a) slijedi uobičajenu praksu prema kojoj prenosivi dokument treba biti predan od strane njegovog imatelja prijevozniku. Ovakva praksa također štiti prijevoznika jer isključuje mogućnost tzv. “pogrešne dostave” i predaje stvari neovlaštenoj osobi.

Komentatori objašnjavaju da odredba čl. 10.3.2. (i) (a) ima ograničenu primjenu. U skladu s postojećom praksom, držatelj koji ne vrši niti jedno pravo prema ugovoru o prijevozu, je ovlašten ali ne i obvezan zahtijevati isporuku.⁹⁶ Osim toga, ovaj članak (10.3.2) ne isključuje mogućnost da se isporuka stvari od strane prijevoznika u mjestu odredišta izvrši bez predaje prenosive isprave ili bez predavljanja imatelja prava prema prenosivoj ispravi (čl. 10.3.2.(iii)).

Problem za prijevoznika može nastati ako je prenosiva prijevozna isprava izdana, a prijevoznik isporuči stvari nekome koji “još uvijek” nije držatelj teretnice, on se tada izlaže velikom riziku, jer njegova obveza je isporuka stvari imatelju tog dokumenta. Funkcija teretnice bazira se na pretpostavci da držatelj teretnice tu ispravu

⁹³ Brajković, V., Čolović, I., Filipović, V., Jakaša, B., Katičić, N., Pallua, E., Tomašić, V., Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentatorskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 228.: “O gubitku se radi kad brođar nije u mogućnosti na odredištu predati ovlaštenom primatelju teret koji je preuzeo na prijevoz... O gubitku se radi i kad se ustanovi da je brođar teret predao neovlaštenoj osobi.”

⁹⁴ Odluka Apelacionog suda u Genovi od 28. veljače 1966., objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 37, 1968. str. 56-58.

⁹⁵ Odluka Trgovačkog suda u Marseille od 9. rujna 1975. objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 70, 1976., str. 68.

⁹⁶ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, o.c. str. 63.

predoči prijevozniku nakon dolaska stvari, a posljedica toga je da prijevoznik isporuči stvari kada mu je taj dokument predan. Međutim, često teretnica nije dostupna u trenutku kada stvari stignu na odredište. To može biti uzrokovano nizom poslovnih razloga, npr. postupci oko ugovaranja kreditnih uvjeta ili nekog drugog financijskog aranžmana u svezi stvari mogu potrajati duže nego što traje samo prijevozno putovanje. To može nastati i zbog udaljenosti mjesta odredišta ili zbog određenih administrativnih zapreka. Zbog svega toga, nametanje prijevozniku obveze da stvari dostavi isključivo predajom teretnice, u današnjim uvjetima poslovanja može biti znatno otežano. Ziel objašnjava da se praksa danas odmaknula daleko od klasičnog sistema teretnice. Isti autor iznosi iznimno interesantne statističke podatke, prema kojima zaključuje da je učestalost nedostupnosti teretnice na mjestu destinacije podcijenjena. Procjenjuje se da u linijskom prijevozu u 15 % slučajeva nema predaje dokumenta. Kod brodarskih ugovora, ta pojava (brojka) je znatno viša oko 50%, dok u trgovini pojedinim proizvodima kao mineralnim uljima, postotak raste do blizu 100 %. Mnogi brodarski ugovori danas uključuju standardne klauzule prema kojima je prijevoznik dužan isporučiti stvari na odredištu bez izdavanja teretnice, ali isključivo prema uputama čarterera.⁹⁷

S druge strane držatelj se oslanja na sigurnost koju prenosivi dokument pruža. Komentatori Konvencije slikovito to opisuju riječima: “on se zakonito oslanja na prenosivi dokument kao njegov “ključ” za stvari.”⁹⁸ Također, odredba članka 10 naglašava da je funkcija teretnice dvostruka: služi kao ugovor o prijevozu i isprava koja daje pravo na stvari u isto vrijeme.

Tijekom prijevoza prava krcatelja mogu biti prenijeta na stranu koja ima nadzor, pa odatle izravna implikacija i na ovlaštenja u svezi dostave primatelju. Slijedom toga nacrt Konvencije regulira i slučajeve tzv. “ranije isporuke”, znači, ako je isporuka stvari izvršena bez predaje isprave, a držatelj prijevozne isprave je postao držatelj nakon što je prijevoznik isporučio stvari primatelju ili osobi ovlaštenoj prema ugovoru ili drugom sporazumu (10.3.2. (iv)). Dakle, u okviru dostave stvari primatelju problem koji može nastati je ako je isporuka stvari u mjestu odredišta izvršena bez predaje (bez izručivanja) prenosive prijevozne isprave prijevozniku ili bez predavljanja u skladu s procedurom predviđenom nacrtom Konvencije, a nakon tako izvršene dostave osoba stekne prenosivu ispravu, točnije postane njezin držatelj nakon što je prijevoznik isporučio stvari primatelju. Pitanje je koja prava su povezana sa prenosivim dokumentom nakon isporuke stvari u opisanom slučaju. Čl. 10.3.2. (iv) rješava ovakvu situaciju. Ovdje je sadržana ideja da treća osoba u dobroj vjeri, držatelj prenosivog

⁹⁷ Ziel, *o.c.*

⁹⁸ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 60.

dokumenta zaslužuje zaštitu. Ako treća osoba držatelj prenosivog dokumenta u trenutku stjecanja tog dokumenta opravdano (razumno) nije mogla znati da je isporuka stvari već izvršena, on ne gubi svoje pravo na preuzimanje stvari. Nacrt konvencije ne govori ništa o mogućnosti prava na povrat koje bi prijevoznik imao prema krcatelju u slučaju kada on ne može kompenzirati svoju štetu prema “neškodljivom” držatelju. Ovo je druga strana kompromisa koji je postignut u ovoj novoj proceduri, smatra Ziel⁹⁹. Isti autor se pita kako imatelj (držatelj) prenosivog dokumenta razumno može znati da je isporuka stvari izvršena bez predaje dokumenta? Po njegovom mišljenju to može zahtijevati novi primatelj tog dokumenta koji je obratio pozornost na datum u tom dokumentu. On može shvatiti da se to odnosi na uobičajeno trajanje putovanja. Također, može se očekivati da novi primatelj poznaje običaje i praksu na tržištu s kojim je dokument povezan. Na pojedinim tržištima, isporuka stvari bez predaje teretnice postala je pravilo više nego iznimka. Kada osoba stekne prenosivi dokument nakon isporuke, on razumno može smatrati da stvari nisu isporučene, a ukoliko se to dogodilo, on prima dokument koji je beznačajan u njegovom odnosu prema prijevozniku. Međutim, nacrt Konvencije predviđa iznimku od ovog pravila i to u korist zaštite strane tereta, točnije kupca, ako je dokument predan njemu u okviru izvršavanja ugovora ili drugog sporazuma postignutog prije isporuke stvari. U tom slučaju još uvijek postoji pravo povezano s dokumentom, ali ne više i pravo izvršiti isporuku (čl.10.3.2.(iv)). Ova procedura koja je propisana u čl. 10.3 može biti manje sigurna od one procedure koju pruža sustav teretnice. Doista, krcatelj koji je u obvezi pružiti upute u svezi isporuke, može zloupotrijebiti to pravo. Međutim, također je jasno da klasični sustav teretnice u praksi također sadrži određene praznine. Prema opisanom rješenju nacrtu Konvencije rizik povezan s pogrešnom dostavom stavljen je na stranu prijevoznika.

Komentatori nacrtu Konvencije¹⁰⁰ objašnjavaju da često držatelj zna ili razumno treba znati da je isporuka izvršena bez predaje prenosivog dokumenta. U tom slučaju, i ako on postane držatelj nakon takve isporuke nema više razloga za njegovu zaštitu. U opisanom slučaju on jedino stječe tj. zadržava prava prema teretnici (to je pravo zahtijevati odštetu za stvari) ako je on postao držatelj prema ugovoru ili drugom sporazumu koji je već postojao prije isporuke. Inače se prava iz teretnice moraju smatrati iskorištenima. Konačno, ova odredba pokriva “*bona fide*” slučajeve kada je predaja teretnice unutar niza (lanca) prodavatelja i kupaca zakašnjela. To ne isključuje mogućnost da nakon isporuke, prava iz teretnice koja su iskorištena mogu biti prenijeta na treću osobu, ali to se mora utanačiti posebnim sporazumom, a ne samo predodjenjem

⁹⁹ Ziel *o.c.*

¹⁰⁰ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu *o.c.* str. 64.

teretnice. Smatramo kako će se najčešće raditi o ustupanju prava na naknadu štete ukoliko su stvari oštećene, ili subrogaciji prava iz osiguranja.

U slučaju kada je više od jednog izvornika prenosive prijevozne isprave izdano nacrt Konvencije slijedi postojeću praksu i propisuje u čl. 10.3.2. (i) (a) da će predavanje jednog izvornog dokumenta biti dovoljno i ostali izvornici neće imati nikakav učinak ili vrijednost. Poznato je da to rješenje usvaja i naš Pomorski zakonik. Naime, ako je izdano nekoliko izvornih primjeraka teretnice, svaki ovlaštenu (zakoniti) imatelj ima pravo zatražiti predaju tereta. Ako je netko od ovlaštenih imatelja iskoristio svoje pravo, naš Zakonik naglašava kako bi se izbjegle nezgodne posljedice ostali primjerci gube važnost za prijevoznika, tj. više ga ne obvezuju (tzv. kasatorna klauzula).¹⁰¹

6. 3. Dostava stvari kada ne postoji prenosiva prijevozna isprava

Prijevoznikova obveza prema nacrtu Konvencije je prevesti stvari do odredišta i isporučiti ih primatelju (čl. 5.1). Čl. 10.3.1 objašnjava ovu obvezu u slučaju kada ne postoji prenosivi dokument. Tada prijevoznik mora dostaviti stvari osobi koja je "označena" tj. imenovana od krcatelja ili od strane koja ima nadzor (ako je to osoba različita od krcatelja), a primatelj se mora pravilno identificirati. Čl. 10.3.1. (i) i (ii) propisuje da je strana koja ima nadzor dužna savjetovati prijevoznika, tj. davati prijevozniku upute prije i za vrijeme dolaska stvari na mjesto odredišta, a to se odnosi i na informiranje prijevoznika o imenu (osobi) primatelja. Prijevoznik je dužan dostaviti stvari primatelju kada se on pravilno identificira. Dakle, kada nema prenosive prijevozne isprave prijevoznikov ugovorni partner, a to je krcatelj ili strana koja ima nadzor, ako je on osoba različita od krcatelja ima obvezu pobrinuti se o tome da stvari budu preuzete. Komentatori nacrtu Konvencije skreću pozornost na to da u ovom slučaju ne postoji dvostruka funkcija ugovora o prijevozu.¹⁰² Time se želi otkloniti zablude i naglasiti da u situaciji kada nije izdana prijevozna isprava, ugovor o prijevozu ne preuzima funkciju prijevozne isprave, a to znači da ne može služiti kao isprava koja daje pravo na stvari.

6. 4. Obveza primatelja preuzeti robu

S obzirom na prijevoznikovu obvezu dostaviti stvari, logično je upitati se postoji li korespondirajuća obveza primatelja. Znači, postoji li s druge strane obveza primatelja preuzeti robu na odredištu? Aktualne konvencije iz područja prijevoza stvari morem

¹⁰¹ Tako objašnjava Ivo Grabovac: *Prijevozno ugovorno pravo*, o.c. str. 61.

¹⁰² Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, o.c., str. 54.

nisu sadržavale obvezu primatelja da preuzme stvari kada iste stignu na odredište. Dakle, postojeća praksa nije nužno tražila (obvezivala) da primatelj preuzme stvari. Nacrt Konvencije uvrštava korespondirajući normu tj. generalnu preuzimateljevu obvezu u čl. 10.1: “kada stvari stignu na odredište primatelj je dužan izvršiti svoje pravo iz ugovora i preuzeti ih na mjestu i u vrijeme kako je to riješeno u čl. 4.1.3”. Međutim, odmah se moramo upitati što se događa u slučaju ako primatelj ne udovolji toj obvezi, znači ne preuzme stvari. Slijedi li za njega kakva “sankcija”, tj. koje posljedice mogu nastupiti. Prije toga korisno je konstatirati kako primatelj nije ugovorna stranka u ugovoru o prijevozu stvari morem, on je osoba ovlaštena od krcatelja primiti (preuzeti) stvari. Odgovor na to pitanje koja je posljedica neispunjenja obveze primatelja možemo pronaći u odredbi čl. 12.2. Ona propisuje da jedino ako primatelj vrši neko od prava prema ugovoru o prijevozu, on je obavezan preuzeti stvari. Ako primatelj ne vrši nijedno pravo, on nema obvezu preuzeti stvari. Posljedica nepreuzimanja stvari u slučaju, kada je to obveza primatelja je da prijevoznik više nije odgovoran za gubitak ili oštećenje stvari. Ziel¹⁰³ tumači kako Nacrt Konvencije nema odredbi o eventualnoj odgovornosti primatelja, ali ona se može pretpostaviti ako se nacionalno pravo primjenjuje na tu odgovornost. Zbog takve situacije pitanje koje se nameće je kakav je u tom slučaju pravni položaj ostalih stranaka koje su uključene u taj pravni posao, ponajprije prijevoznika.

6. 5. Dužnosti prijevoznika u slučaju nemogućnosti predaje robe primatelju

Nerijetko, kada se teret ne preda ili ne može predati primatelju jer se na ugovorenom mjestu i u ugovoreno vrijeme primatelj nije javio, situacija nije simplificirana već iz toga proističe niz otvorenih problema. Razlozi za nemogućnost preuzimanja tereta tj. predaju primatelju su mnogobrojni. Prijevozniku može biti nepoznato tko je ovlašten primatelj i nije ga mogao pronaći, primatelj iz bilo kojeg razloga može odustati od preuzimanja tereta ili biti spriječen u mogućnosti preuzeti teret. Moguće je također, da se na preuzimanju tereta pojavi više imatelja prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Postoje slučajevi kada stvari prema pravu ili propisima koji se primjenjuju u mjestu isporuke moraju biti predane tijelu vlasti ili trećoj osobi. Također, može se raditi o slučaju da ne postoji prikladno skladište ili nisu dostupne određene olakšice na odredištu. Ponekad fizički nije moguće na nekim destinacijama predati stvari na čuvanje.

Dakle, pitanje koje se može postaviti što se događa ako se primatelj ne pojavi na odredištu ili inače proizlazi da on nije zainteresiran za stvari. Odredbe čl. 10.3.2. (ii) i 10.4.1 bave se situacijom kada stvari ne budu preuzete na odredištu. Komentatori

¹⁰³ Ziel, *o.c.*

nacrtu Konvencije¹⁰⁴ ističu da se prava funkcija teretnice na taj način dovodi u pitanje. Naime, ukoliko se držatelj ne pojavi prijevoznik mora prvo tražiti instrukcije (čl. 10.3.2. (ii)). Osoba koja ima tu dužnost dužna ih je i dati, osim ako je u međuvremenu oslobođena svoje obveze. Čl. 10.3.2. (ii) propisuje ako držatelj ne zatraži isporuku stvari od prijevoznika nakon njihovog dolaska na mjesto odredišta, prijevoznik je dužan obavijestiti stranu koja ima nadzor, ili ako je nakon razumnog nastojanja nemoguće identificirati ili pronaći stranu koja ima nadzor, smatrat će se da je to krcatelj. U tom slučaju strana koja ima nadzor ili krcatelj moraju prijevozniku dati upute u pogledu isporuke stvari. Ako je prijevoznik u nemogućnosti nakon razumnog nastojanja identificirati ili pronaći stranu koja ima nadzor ili krcatelja tada će se osoba navedena u čl. 7.7¹⁰⁵ smatrati krcateljem za potrebe ovog članka.

Međutim, za vrijeme putovanja prava krcatelja mogu biti prenesena na stranu koja ima nadzor. Stoga, ako držatelj prenosivog dokumenta ne potražuje stvari, prijevoznik je usmjeren prvo na tu osobu i može zahtijevati od njega upute u svezi isporuke stvari. Ukoliko prijevoznik ne može ući u trag strani koja ima nadzor, on je ovlašten obratiti se krcatelju za upute. Ako on ne može pronaći krcatelja, tada je dužan obratiti se krcatelju iz ugovora (tzv. “*documentary shipper*”). Sve ove osobe na zahtjev prijevoznika imaju obvezu pružiti odgovarajuće upute. Oni mogu, npr. osloboditi prijevoznika obveze u svezi stvari preuzimanjem stvari natrag. U biti ova procedura nije puno drugačija od one koja postoji kod brodarskih ugovora. Kod njih čarterer i prijevoznik često ugovaraju da će prijevoznik biti obavezan zahtijevati od čarterera upute u svezi s isporukom stvari (*delivery instructions*) kada se držatelj teretnice ne pojavi na odredištu. Nacrt Konvencije donosi pravilo prema kojem prijevoznik koji prevozi stvari prema uputama strane koja ima nadzor ili krcatelja u skladu s stavkom (ii) gore opisanim, dakle, u slučaju kada držatelj ne zatraži isporuku stvari, a prijevoznik ne može pronaći stranu koja ima nadzor prijevoznik će biti oslobođen obveze isporuke stvari prema ugovoru o prijevozu držatelju, bez obzira na to je li je prenosivi dokument predan ili se osoba koja zahtijeva isporuku prema prenosivom elektronskom dokumentu predstavila u skladu sa pravilnom procedurom kao držatelj (čl. 10.3.2. (iii)). Dakle, ovaj članak (čl. 10.3.2. (iii)) propisuje koja posljedica nastaje za prijevoznika kada se prijevoznik ravna po uputama danim prema prethodnom stavku (čl. 10.3.2. (ii)). U tom slučaju on se oslobađa svoje generalne obveze dostave stvari primatelju. Za izbjegavanje sumnje on se ne oslobađa svih obveza

¹⁰⁴ Komentar nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 63.

¹⁰⁵ Čl. 7.7. sadrži odredbu prema kojoj ako osoba označena kao “krcatelj” u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1.19 preuzme prijevoznu ispravu ili elektronički zapis onda je on osoba koja ima: (a) obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom članku i prema čl. 11.5, kao i (b) krcateljeva prava i imunitete propisane ovim čl. i čl. 13. Ovo pravo, tj. obveza proizlazi iz članka 11.5. Detaljnije o tome tko se smatra osobom u smislu čl. 7.7, te o njezinom položaj opširnije *supra t. 5.4.*

prema ugovoru o prijevozu, kao npr. platiti naknadu ako su stvari dostavljene oštećene. Nacrt konvencije ne govori ništa o mogućnosti prava na povrat koje bi prijevoznik imao prema krcatelju u slučaju kad on ne može kompenzirati svoju štetu prema "neškodljivom" držatelju. Rizik je prema ovoj odredbi na krcatelju. Posljedica ove odredbe je da držatelj teretnice ponovno dolazi do izražaja.

Konačno, čl. 10.4.1 nudi prijevozniku koji nije izvršio dostavu stvari primatelju primjereno rješenje prema kojem se on može osloboditi svoje daljnje odgovornosti za stvari. Naime, radi se o slučajevima ako stvari ne budu preuzete od strane primatelja u vrijeme i na mjestu spomenutom u čl. 4.1.3 i nema izričitog ili neizravnog sporazuma zaključenog između prijevoznika ili stvarnog prijevoznika i primatelja koji bi slijedio iz ugovora o prijevozu ili ako prijevozniku nije dopušteno prema pravu ili pravilima koje se primjenjuje isporučiti stvari primatelju. U tim slučajevima prijevoznik nema drugog izbora već koristiti pravo iz čl. 10.4.1. (b), a to je da na rizik i za račun osobe koja ima pravo na stvarima poduzme neko ili sva prava ili sredstva, a to su mogućnost da uskladišti stvari na prikladnom mjestu, raspakira stvari ako su one pakirane u kontejneru ili poduzme drugi postupak koji je prema mišljenju prijevoznika u interesu stvari i prema okolnostima se razumno može zahtijevati, zatim proda stvari u skladu s praksom, te prema pravu i propisima koji postoje u mjestu gdje se stvari nalaze. Prijevoznik je ovlašten koristiti se ovim pravom jedino ako je obavijestio osobu navedenu u ugovornom utanačenju stranaka kao osobu koju treba obavijestiti o dolasku stvari na odredište.

Nacrt Konvencije sadrži jednostavno rješenje, i propisuje u čl. 10.1 ako primatelj ne izvrši tu svoju obvezu i stvari ostanu kod prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, prijevoznik ili stvarni prijevoznik mogu u interesu stvari postupiti kao agenti primatelja, ali bez odgovornosti za gubitak ili uništenje tih stvari, osim ako su gubitak ili oštećenje rezultat osobnog djelovanja ili propusta prijevoznika izvršenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje stvari, ili bezobzirno postupanje i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati. Znači, polazna ideja za ovakvo normativno rješenje je pružanje mogućnosti prijevozniku da se može "osloboditi" stvari. Točnije, po potrebi raspolagati sa stvarima ako one ne budu preuzete. Prijevoznika se ne može prisiljavati da preuzme na sebe dodatne troškove i rizik koji mogu nastati ako stvari ostanu u njegovom držanju. Naš zakonodavac je analogno normirao ovu situaciju.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Čl. 553. PZ propisuje ako se primatelj tereta ne javi, ili ako se ne može pronaći, ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imatelja teretnice, brodar je dužan tražiti uputu od krcatelja, odnosno od naručitelja. Članak 554. PZ propisuje ako brodar, koji je tražio uputu od krcatelja, odnosno naručitelja, ne primi na vrijeme tu uputu ili primljenu uputu ne može izvršiti, on može postupiti prema članku 548. PZ, to znači, na trošak i rizik primatelja ili druge osobe ovlaštene raspolagati teretom, iskrcati teret i čuvati ga sam ili ga dati na čuvanje javnom skladištu ili drugoj prikladnoj osobi.

7. ZAKLJUČAK

Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu usvaja dosta tradicionalnih rješenja i to ga čini sličnim s Haškim pravilima. Upravo to će pridonijet očuvanju postojeće sudske i poslovne prakse. Ovdje se ponajprije misli na uporabu dobro poznatog standarda "dužna pažnja", te osposobljavanje broda za plovidbu, postupanje s teretom i slične obveze oko kojih postoje čvrsta stajališta doktrine i sudske prakse.

S druge strane, on nesporno sadrži suvremenija rješenja od onih sadržanih u aktualnim konvencijama iz područja prijevoza stvari morem. Usvajanje suvremenih standarda u pogledu sposobnosti broda za plovidbu i obveza ulaganja dužne pažnje tijekom čitavog razdoblja dok su stvari pod njegovim nadzorom, te suvremeni imperativi koje postavljaju interesi zaštite okoliša, a sve to kao podrška, točnije doprinos ujednačenosti s pratećim konvencijama čini Nacrt konvencije suvremenim i modernim instrumentom.

Najveći doprinos uvođenja prava nadzora odnosno njegovog normiranja je ponajprije u tome što kroz pravilnu uporabu prava nadzora najvažnija stvarnopravna funkcija prenosivog transportnog dokumenta može i bez izdavanja tog dokumenta biti zaštićena. Kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosivog dokumenta u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka.

Ako se ova međunarodna konvencija donese i stupi na snagu, dakle na međunarodnoj razini prihvate njezina rješenja, tada bi u cilju usklađenosti domaćeg pozitivnog prava i međunarodnih propisa bilo poželjno njezina rješenja preuzeti i u Pomorski zakonik. Pretpostavljamo da bi moguće izmjene trebale ići u smjeru uvrštavanja i u hrvatsko pozitivno pravo ovih novina za koje se pretpostavlja da će zasigurno u nekom obliku zaživjeti i u pomorskom prijevoznom pravu biti prihvaćene, poput prava nadzora, prilagodbe prijevoznikovih obveza suvremenim standardima sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, te elektronske razmjene podataka.

Međutim, budući da je za sada još uvijek nepoznata sudbina ovog instrumenta, a osim toga on se nalazi u obliku nacrtu konvencije, uz to su vrlo malobrojna očitovanja pomorskopravne doktrine o njemu, smatramo da je oportuno pričekati s odlukama o preuzimanju njegovih rješenja, a pogotovo nekih spornih rješenja o kojima smo govorili i koja vjerojatno neće zaživjeti u obliku u kojem su predviđena ovim nacrtom Konvencije o prijevoznom pravu.

Summary:

CARRIER'S OBLIGATIONS - NEW PROVISIONS PROPOSED BY THE DRAFT INSTRUMENT ON TRANSPORT LAW

This paper presents and analyses new provisions proposed by the CMI/UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law in respect of the carrier's obligations. A comparison is made between formulations contained in the Hamburg and the Hague Rules.

Two main obligations of the carrier - his duty to care for the cargo and his obligations with respect to the ship - are analyzed in detail. Among other things, the author pays special attention to proposals concerning the introduction of the carrier's obligation of "due diligence" for the whole period of his responsibility. The mentioned changes have been considered as a support to the requirements set out by the International Safety Management Code in respect of the safety and maintenance of the ship during her operation. Different comments are analyzed.

The paper deals with other important questions considering the obligations of the carrier such as delivery to the consignee and exceptions to duties of care. These provisions show important changes in relation to actual conventions.

The most significant news is the introduction of the provision of the "right of control", which has not been dealt with in maritime conventions so far. In this paper the author gives the definition of the concept of the "right of control", explains who the "controlling party" is, analyses his obligations as well as the transfer of rights and obligations. Finally she explains the obligation of the carrier to follow the instructions of the controlling party.

The Draft Instrument on Transport Law has introduced many contemporary solutions, but it intends to make compromise between traditional and modern imperatives imposed by pollution preservation, international standards for the safe management and operation of ships and electronic communication. In spite of its goal to provide an adequate regulation of carrier's obligations the Convention has not achieved optimal results. Nevertheless, it included a considerable number of modern tendencies, which are critically evaluated in the paper.

Key words: Draft Instrument on Transport Law, carriage of goods by sea, carrier's obligations, duties of care for the cargo, seaworthiness, exceptions to duties of care, right of control, controlling party, transfer of rights and obligations, delivery to the consignee.