

# UGOVORNA ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI

*Doc. dr. sc. Jasenko Marin\**

UDK 347.791.3

368.236

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: studeni 2005.

*U radu se sustavno obrađuje materija pravnog uređenja ugovorne odgovornosti prijevoznika u unutarnjoj plovidbi. Proučavaju se interni i međunarodni izvori prava koji uređuju to pitanje. Najprije se analizira odgovornost prijevoznika za štete na teretu, potom za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika te za štete na prtljazi. Autor zaključuje da između hrvatskih internih i međunarodnih izvora prava postoje znatne razlike u uređenju odgovornosti prijevoznika u unutarnjoj plovidbi za štete na teretu. Predlaže njihovo usklađivanje izmjenama i dopunama relevantnog zakonskog propisa - Zakona o plovidbi unutarnjim vodama. Zalaže se za ravnopravan pravni položaj putnika u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, osobito u pravu na naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede za koju je odgovoran prijevoznik.*

*Ključne riječi: unutarnja plovidba, odgovornost prijevoznika, prijevoz tereta, prijevoz putnika i prtljage*

## 1. UVOD

Proučavanjem kretanja u međunarodnom i unutarnjem transportnom poduzetništvu u posljednjih nekoliko godina zamjećuje se snažan kontinuirani porast prometa unutarnjim plovnim putovima. Danas se na području Europske unije gotovo 25% tereta preveze brodovima u unutarnjoj plovidbi.<sup>1</sup> Na taj se

---

\* Dr. sc. Jasenko Marin, docent Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

<sup>1</sup> Unutarnja plovidba je plovidba na unutarnjim plovnim putovima - pojasevima rijeka, kanala i jezera određene dubine i širine. Od ukupnog prometa unutarnjim plovnim putovima u Europi, 70% otpada na plovidbu Rajnom. Za plovidbu tom rijekom na snazi je cjelovit sustav pravila.

način smanjuje opterećenost cesta i željeznica. Osim toga, brodovi troše znatno manje energije nego druga prijevozna sredstva i, u pravilu, manje onečišćuju okoliš od cestovnih i željezničkih transportnih sredstava. U pogledu kapaciteta za smještaj tereta i ljudi, očita je prednost brodova pred kamionima i vlakovima.<sup>2</sup> Zbog tih razloga prijevoz putnika i stvari unutarnjim vodama nerijetko se označuje kao transport budućnosti.

Prijevoz unutarnjim vodama važan je i za Republiku Hrvatsku, između ostalog i zbog važnih međunarodnih odnosno međudržavnih plovnih rijeka kakve su Dunav, Sava i Drava.<sup>3</sup> Trend porasta prijevoza robe tom granom prijevoza prisutan je i u našoj zemlji.<sup>4</sup>

S porastom ekonomskog značenja plovidbe unutarnjim vodama povećala se potreba za cjelovitijim pravnim uređenjem tog načina transporta na međunarodnoj i nacionalnoj razini. Uređenje unutarnje plovidbe tako postaje pravno-politički sve atraktivnije.

Na međunarodnoj razini u posljednjih desetak godina ulažu se značajni naponi na unifikaciji prava unutarnje plovidbe, u prvom redu kroz donošenje i implementaciju međunarodnih ugovora.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Primjerice, moderan brod dužine 110 m, širine 11,40 m i gaza od 2,50 m može prevesti 1.800 tona tereta. Za prijevoz te količine robe potrebno je približno 90 kamiona od kojih svaki može prevesti 20 tona, odnosno, teoretski, jedan takav kamion dugačak 7,5 kilometara!

<sup>3</sup> Plovidba Dunavom uređena je Konvencijom o režimu plovidbe na Dunavu te Dodatnim protokolom od 26. ožujka 1998. uz Konvenciju o režimu plovidbe Dunavom od 18. kolovoza 1948. (Narodne novine - međunarodni ugovori broj 13/98). Za režim plovidbe Savom na snazi je Okvirni sporazum o slijevu rijeke Save (Narodne novine - međunarodni ugovori broj 14/03) te Protokol o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (Narodne novine - međunarodni ugovori, broj 6/04). Iznimno je važan i Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN), (Narodne novine - međunarodni ugovori broj 16/98). Hrvatska je obvezana svim spomenutim međunarodnim ugovorima.

<sup>4</sup> Statistički podaci pokazuju da je hrvatskim unutarnjim plovnim putovima u prvih šest mjeseci 2005. godine prevezeno 452.000 tona robe, što je 14,1% više nego u isto vrijeme 2004. I dok nacionalni prijevoz u 2005., sa 208.000 tona, bilježi blagi pad od 1% u odnosu prema istom razdoblje prethodne godine, značajno je, za 31,2%, tj. na 244.000 tona, porastao međunarodni riječni prijevoz tereta. Izvor: <http://www.mmtpr.hr/default.asp?id=1012>, stranica posjećena 7. rujna 2005.

<sup>5</sup> U okviru ujednačavanja (unifikacije) prava unutarnje plovidbe, valja naglasiti da značajan broj međunarodnih ugovora nije ispunio uvjete za stupanje na snagu. U skupinu međunarodnih ugovora koji su na snazi spadaju: Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o

U Republici Hrvatskoj donesen je 1998. godine Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (u daljnjem tekstu: ZPUV) koji je izmijenjen i dopunjen 2003. godine.<sup>6</sup> Sam ZPUV izričito propisuje “odgovarajuću” primjenu odredaba taksativno navedenih poglavlja Pomorskog zakonika<sup>7</sup> u pogledu uređenja svih pitanja koja ZPUV-om nisu drugačije uređena.<sup>8</sup>

---

sudarima u unutarnjoj plovidbi od 15. ožujka 1960., Konvencija o upisu brodova unutarnje plovidbe od 25. siječnja 1965., Konvencija o baždarenju brodova unutarnje plovidbe od 15. veljače 1966., Strazburška konvencija o ograničenju odgovornosti u unutarnjoj plovidbi (CLNI) od 4. studenog 1988., već spomenuti Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovničkim putovima od međunarodnog značaja (AGN) od 19. siječnja 1996. te Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovničkim putovima (CMNI) od 22. lipnja 2001. CMNI će se u ovom radu detaljnije analizirati, *infra*, t. 2. S druge strane, u skupinu usvojenih konvencija i protokola koji do sada nisu stupili na snagu spadaju: Konvencija o baždarenju i upisu brodova u unutarnjoj plovidbi od 22. lipnja 1956., Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova u unutarnjoj plovidbi (CLN) od 1. ožujka 1973., Protokol uz Konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova u unutarnjoj plovidbi od 5. srpnja 1978., Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage unutarnjim plovničkim putovima (CVN) od 6. veljače 1976. i njezin Protokol iz 1978. te Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasne robe unutarnjim plovničkim putovima (ADN) od 26. svibnja 2000.

<sup>6</sup> ZPUV, Narodne novine broj 19/98, 151/2003. Iste godine donesen je i Zakon o lukama unutarnjih voda (Narodne novine broj 142/98), koji je izmijenjen i dopunjen Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o lukama unutarnjih voda (Narodne novine broj 65/02). Za tu materiju posredno mogu biti relevantni i Zakon o Hrvatskom registru brodova (Narodne novine broj 81/96) i njegova tehnička pravila koja se kontinuirano dopunjuju a primjenjuju se i na brodove unutarnje plovidbe te Zakon o vodama (Narodne novine broj 107/95). Dakako, postoji i čitav niz podzakonskih propisa koji uređuju unutarnju plovidbu. Popis zakonskih i podzakonskih akata i međunarodnih ugovora iz ovog područja može se naći na stranici <http://www.mmtpr.hr/default.asp?id=888>. U bivšoj SFRJ, sve do donošenja Pomorskog zakonika iz 1994., materija pomorske i unutarnje plovidbe bila je uređena jedinstvenim temeljnim propisom - Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ broj 22/77, dalje: ZPUP). Odgovornost broдача, odnosno prijevoznika, bila je za obje vrste plovidbe uređena, u načelu, na isti način. Specifičnosti kod unutarnje plovidbe ipak su u tom propisu uzimane u obzir, pa su u ZPUP-u postojale zasebne odredbe vezane uz neka pitanja, osobito u pogledu odgovornosti broдача unutarnje plovidbe.

<sup>7</sup> Narodne novine broj 181/2004.

<sup>8</sup> Članak 1., st. (2) ZPUV. Poglavlja (zapravo je riječ o dijelovima) Pomorskog zakonika koja se u toj odredbi nabrajaju kao podredno primjenjiva jesu: Stvarna prava, Brođar, Ugovori, Zajedničke havarije, Odgovornost poduzetnika nuklearnog broда, Postupak izvršenja i osiguranja na brodu i teretu na brodu te O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske. S obzirom na taksativno navođenje tih dijelova Pomorskog zakonika, zaključujemo da se neki drugi dijelovi Pomorskog zakonika, koji nisu navedeni, ne primjenjuju kao podredni izvor prava. Zbog “ispuštanja” tih dijelova, pri uređenju

Kad govorimo o imovinskopравnim odnosima u sferi prijevoza, vrlo često je ključno (a u praksi sporno) pitanje odgovornosti prijevoznika za štetu. Upravo zbog toga u ovom će radu biti riječi o odgovornosti prijevoznika u unutarnjoj plovidbi za štetu zbog povrede preuzetih ugovornih obveza. Zasebno će se proučiti odgovornost prijevoznika za štetu na teretu (robi)<sup>9</sup>, odgovornost za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika i odgovornost za štete na prtljazi. Dužna pozornost posvetit će se i odgovornosti prijevoznika za zakašnjelo izvršenje ugovornih obveza.

Svrha rada je kritička analiza pravnog uređenja ove materije na međunarodnoj i nacionalnoj razini uz predlaganje poboljšanja hrvatskih zakonskih propisa koji uređuju tu problematiku.

Pri tome će se, tamo gdje je to svrsishodno, uređenje instituta odgovornosti prijevoznika u pravu unutarnje plovidbe usporediti s odgovarajućim pravnim uređenjem u drugim granama transporta - pomorskom, cestovnom i željezničkom, naglašavajući međusobne sličnosti i razlike. Tako se želi pridonijeti ostvarenju što višeg stupnja harmonizacije transportnog prava.

## 2. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI ZA ŠTETU NA TERETU<sup>10</sup>

### 2.1. Pravni izvori

Na međunarodnoj razini Republiku Hrvatsku obvezuje Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI)

---

određenih važnih pitanja, primjerice izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje okoliša uljima koja se prevoze kao teret, postoji stanovita pravna praznina.

<sup>9</sup> Različiti zakonski i međunarodni izvori prava prijevoza tereta brodom koriste se izrazima "teret", "roba", "stvari". I u ovom radu će se koristiti ti izrazi i oni su, za potrebe ovog rada, sinonimi.

<sup>10</sup> Prije nego što se upustimo u detaljniju analizu pravnog uređenja ove materije, važno je skrenuti pozornost na trenutačne različite zakonske nazive osobe koja se ugovorom o prijevozu stvari (tereta) odnosno putnika obvezuje prevesti određeni teret (ili određenog putnika) brodom od polazišta do odredišta. Ta se osoba u ZPUV-u naziva brodar, po uzoru na rješenja prijašnjeg Pomorskog zakonika iz 1994. Međutim, odredbe Pomorskog zakonika iz 2004. o prijevozu stvari i putnika, sukladno rješenjima relevantnih međunarodnih ugovora, izraz "brodar" zamjenjuju izrazom "prijevoznik". Taj će se izraz upotrebljavati i u ovom radu.

iz 2000. godine. CMNI je stupio na snagu 1. travnja 2005.<sup>11</sup> Primjenjuje se na svaki ugovor o prijevozu<sup>12</sup> prema kojemu se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna država stranka CMNI. Ako ugovor predviđa izbor između više luka iskrcaja ili mjesta isporuke, odlučujući će biti luka iskrcaja ili mjesto isporuke u kojima je roba *stvarno* bila isporučena.<sup>13</sup>

Upozorimo na odredbu članka 31., t. (a) koja omogućuje državama ugovornicama da izjave kako će CMNI primjenjivati i na nacionalni prijevoz, odnosno na ugovore o prijevozu prema kojima se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja i luka iskrcaja ili mjesto isporuke nalaze na njezinu teritoriju. Takve izjave, s ciljem primjene iste regulative na međunarodni i nacionalni prijevoz robe, mogu imati značajan učinak na unifikaciju prava unutarnje plovidbe.

---

<sup>11</sup> Zakon o potvrđivanju CMNI objavljen je u Narodnim novinama - međunarodni ugovori, broj 10/04. Zanimljivo je da je upravo prihvatom CMNI od Republike Hrvatske ispunjen uvjet za stupanje na snagu tog međunarodnog ugovora. Bilo je potrebno polaganje pet isprava o obvezivanju, a hrvatska isprava o prihvatu bila je peta. Trenutačno CMNI ima šest država stranaka. Uz Hrvatsku to su: Češka Republika, Mađarska, Luksemburg, Rumunjska i Švicarska. Stanje se odnosi na dan 8. studenog 2005., <http://www.unece.org>, stranica posjećena 10. studenog 2005. Osim CMNI, postoji i Konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putom (CMN) iz 1959. Međutim, taj stariji međunarodni ugovor nije nikada stupio na snagu.

<sup>12</sup> Pod ugovorom o prijevozu CMNI razumije svaki ugovor, bilo koje vrste, kojim se prijevoznik obvezuje prevesti robu unutarnjim plovnim putovima uz naplatu vozarine. Ipak, odredbom članka 31. (b) CMNI daje mogućnost državama ugovornicama da izjave da će one tu konvenciju primjenjivati i na besplatan prijevoz. CMNI u čl. 1., t. 7. precizno navodi što se (ne)podrazumijeva pod izrazom "roba", a posljedica toga je da se na prijevoz stvari koje nisu "roba" ne primjenjuje CMNI. O CMNI detaljnije: Vesna Polić, Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI), *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 54 (2) (2004), str. 363-382.

<sup>13</sup> CMNI, čl. 2., st. 1. U stavcima 2. i 3. istog članka propisuje se da se CMNI primjenjuje ako je svrha ugovora o prijevozu prijevoz robe bez prekrcanja i unutarnjim plovnim putovima i vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi, uz poštovanje općih uvjeta za primjenu CMNI iz stavka 1., osim ako je pomorska teretnica izdana u skladu s pomorskim pravom koje se primjenjuje ili ako je u vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi potrebno prevaliti veću udaljenost. Na primjenu CMNI ne utječe državna pripadnost broda, mjesto njegova upisa, matična luka broda, okolnost je li riječ o pomorskom brodu ili brodu unutarnje plovidbe. U tom smislu značenje nema ni državna pripadnost, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika, krcatelja ili primatelja.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje, manjak tereta (robe) te za zakašnjenje u predaji tereta sadržane su u poglavlju V. CMNI, člancima 16.-22.

U nastavku ćemo usporediti te odredbe s rješenjima hrvatskog Pomorskog zakonika kojeg se norme, na temelju ZPUV-a, na navedenu materiju primjenjuju "na odgovarajući način", dakako u slučajevima kad nisu ispunjene pretpostavke za primjenu CMNI.<sup>14</sup>

## 2.2. Sadržajno i vremensko određenje odgovornosti

Ugovorna odgovornost prijevoznika posljedica je okolnosti da prijevoznik nije uredno izvršio ono na što se ugovorom obvezao, a to je da na odredištu preda teret ovlaštenom primatelju u stanju, vrsti i količini kako je teret preuzeo te da to učini bez zakašnjenja.<sup>15</sup>

U skladu s navedenim, valja razlikovati odgovornost za štetu zbog gubitka, manjka odnosno oštećenja tereta i odgovornost zbog zakašnjenja u predaji tereta.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Valja napomenuti da su odredbe Pomorskog zakonika u najvećoj mjeri kreirane po uzoru na rješenja Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. (Haška pravila), kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. (Visbijska pravila) i Protokolom iz 1979. (tzv. SDR protokol, koji je uveo obračunsku jedinicu *posebno pravo vučenja*). Neka rješenja se zasnivaju i na Konvenciji UN o prijevozu robe morem iz 1978. (tzv. Hamburška pravila). Tako ćemo na taj način ujedno usporediti i odredbe relevantnih međunarodnih ugovora o prijevozu tereta (robe) u pomorskom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim putovima.

<sup>15</sup> Odgovornost zbog oštećenja tereta s jedne strane i odgovornost za štete zbog zakašnjenja s druge strane potrebno je razlikovati zbog specifičnosti pri pravnom uređenju tih dviju odgovornosti u nekim važnim pitanjima. Jedno od tih pitanja je i kognitivnost odnosno dispozitivnost zakonskih odredaba o prijevoznikovo odgovornosti, gdje je pravilo da se zakonske odredbe o odgovornosti za oštećenje tereta ne mogu ugovorom mijenjati u korist prijevoznika, dok je to dopušteno u pogledu prijevoznikove odgovornosti za štete zbog zakašnjenja. I granice svake od dviju vrsta prijevoznikove odgovornosti određene su u CMNI zasebno.

<sup>16</sup> Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku ili, kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku, arg. iz čl. 548. Pomorskog zakonika. CMNI u članku 5. propisuje obvezu prijevoznika da isporuči robu u roku koji je dogovoren ugovorom o prijevozu ili, ako takav rok nije dogovoren, u roku koji bi se razumno mogao zahtijevati od pažljivog prijevoznika uzimajući u obzir okolnosti putovanja i nesmetanu plovidbu.

Vremenski, odgovornost prijevoznika za gubitak odnosno oštećenje tereta traje od preuzimanja tereta do njegove predaje ovlaštenom primatelju.<sup>17</sup> CMNI propisuje da se odgovornost za štetu zbog gubitka ili oštećenja robe koji su prouzročeni prije ukrcaja ili nakon iskrcaja uređuje pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu.<sup>18</sup> Prema tome, iako CMNI općenito određuje da je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili manjak na robi koji su prouzročeni u razdoblju od preuzimanja do predaje tereta, odredbe te konvencije o toj odgovornosti primjenjuju se samo ako je šteta prouzročena u razdoblju od ukrcaja do iskrcaja.<sup>19</sup>

Prema članku 547. Pomorskog zakonika, prijevoznikova odgovornost za teret, uključujući i odgovornost za zakašnjenje, traje od preuzimanja do predaje. Na tako vremenski određenu odgovornost primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika koje su relativno prisilne (kogentne). Pravilo je da stranke ne mogu ugovorom mijenjati, na štetu korisnika prijevoza, odredbe Pomorskog zakonika o odgovornosti prijevoznika. Međutim, to pravilo poznaje iznimke navedene u članku 572., st. 2. toga propisa. U toj se odredbi navode slučajevi kad se zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika ipak smiju ugovorom mijenjati

---

<sup>17</sup> Arg. iz čl. 547. Pomorskog zakonika. Sadržajno isto rješenje postoji u čl. 16. CMNI. Haška i Visbijska pravila odnose se samo na razdoblje od ukrcaja do iskrcaja. Strankama je izričitom odredbom članka 7. Haških i Visbijskih pravila dopuštena sloboda ugovaranja u pogledu odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje tereta prouzročeno prije ukrcaja ili nakon iskrcaja. U praksi su se javile poteškoće oko preciznog određivanja trenutka početka ukrcaja i završetka iskrcaja. Kako bi se one otklonile, u primjeni Haško-Visbijskih pravila razvilo se tzv. "tackle to tackle" načelo, prema kojem se ta pravila primjenjuju od trenutka kad je teret prihvaćen brodskom dizalicom u ukrcajnoj luci i traje do trenutka kad je teret ispušten s brodske dizalice u iskrcajnoj luci. Pomorski zakonik ovdje se odlučio za preuzimanje rješenja iz Konvencije UN o prijevozu robe morem iz 1978. (dalje: Hamburška pravila) koja se u pitanju prijevoznikove odgovornosti primjenjuje od preuzimanja robe do predaje, što znači da ima šire područje stvarne primjene u odnosu na Haško-Visbijska pravila. Hamburška pravila ne dopuštaju mogućnost slobodnog ugovaranja odgovornosti prijevoznika za razdoblje prije ukrcaja i poslije iskrcaja robe s broda, dok naš Pomorski zakonik to dopušta.

<sup>18</sup> Pravo te države može za prijevoznika biti povoljnije, ali i nepovoljnije, V. Polić, *o.c.*, str. 372.

<sup>19</sup> CMNI, čl. 16., st. 2. Ta primjena odredaba prava države po kojem se ravna ugovor o prijevozu nije propisana i za odgovornost za štete zbog zakašnjenja u predaji (isporuci), pa se na tu odgovornost primjenjuju odredbe CMNI, dakako ako su ispunjene opće pretpostavke za primjenu tog međunarodnog ugovora.

u prijevoznikovu korist. Neki od tih slučajeva kad se ugovorom smiju “ublažiti” zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika jesu slučajevi kad se oštećenje, manjak ili gubitak tereta dogodio prije početka ukrcaja ili nakon iskrcaja kao i situacije kad je riječ o šteti zbog zakašnjenja u predaji tereta.<sup>20</sup>

Prema tome, u slučaju ugovora o prijevozu tereta unutarnjim vodama na koji se primjenjuje naše domaće pravo<sup>21</sup>, na odgovornost prijevoznika zbog gubitka, manjka ili oštećenja tereta koji su prouzročeni prije ukrcaja ili nakon iskrcaja tereta primijenit će se ponajprije relevantne odredbe ugovora o prijevozu. Ako neko pitanje nije riješeno ugovornim odredbama, primijenit će se Pomorski zakonik.<sup>22</sup>

### 2.3. Temelji odgovornosti

CMNI u članku 16. sadržava odredbu o pravnom temelju odgovornosti prijevoznika za štetu zbog gubitka ili oštećenja robe odnosno za štetu koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci. Propisano je da prijevoznik za tu štetu odgovara ako ne dokaže da je šteta nastala zbog okolnosti koje pažljivi prijevoznik nije mogao spriječiti i posljedice kojih nije mogao izbjeći.

U domaćoj pravnoj teoriji postoje različita mišljenja oko tumačenja ove odredbe CMNI. S jedne strane, postoji stajalište da je tom odredbom propisana odgovornost bez krivnje (*objektivna, kauzalna*) odgovornost prijevoznika za

---

<sup>20</sup> *Supra*, bilješka broj 17. Preostali slučajevi kad se zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika mogu mijenjati u njegovu korist su prijevoz živih životinja i prijevoz stvari koje su na temelju suglasnosti krcatelja smještene na palubi. Uvijek treba imati na umu da postoje opće granice slobode ugovaranja, postavljene u odredbama članka 345., st. 1. i 2. Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine broj 35/05), prema kojima odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju nije dopušteno ugovorom isključiti ni ograničiti. Štoviše, sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti ugovornu odredbu o isključenju i ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proizašao iz monopolskog položaja dužnika ili uopće iz neravnopravnog odnosa ugovornih strana.

<sup>21</sup> Izraz “domaće pravo” svakako obuhvaća i CMNI kao dio toga prava, budući da je CMNI potvrđen i objavljen u skladu sa zakonom te je, na temelju članka 140. Ustava Republike Hrvatske, po pravnoj snazi iznad zakona.

<sup>22</sup> Odredbe ugovora, iako su sadržane u ugovoru, sud može proglasiti ništetnima, *supra*, bilješka broj 20.



navedene štete, po uzoru na konvencije iz kopnenog (željezničkog i cestovnog) prijevoza.<sup>23</sup>

S druge strane, postoji i stajalište da je riječ o pooštrenoj *subjektivnoj* odgovornosti, i to odgovornosti na temelju pretpostavljene (predmnijevane) krivnje.<sup>24</sup>

Odredba članka 16. CMNI o načelu prijevoznikove odgovornosti za štetu na teretu doista ima određenih sličnosti, ali ima i razlika u odnosu na srodne odredbe iz kopnenih konvencija.

Konvencija o međunarodnom prijevozu željeznicom, dodatak B o prijevozu robe (dalje: COTIF-CIM), u članku 36., st. 1. propisuje da je željeznica odgovorna za gubitak ili štetu nastalu zbog potpunog ili djelomičnog gubitka ili oštećenja stvari koja je nastupila između primitka i predaje stvari kao i za gubitak i štetu koja je nastala kao posljedica prekoračenja dostavnog roka. U st. 2. navode se egzoneracijski razlozi koji oslobađaju željezničkog prijevoznika od te odgovornosti, a to su: krivnja ovlaštenika ili neke njegove naredbe koja nije dana krivnjom željeznice; vlastita mana robe (unutrašnje kvarenje, kaliranje, itd.) i okolnosti koje željeznica nije mogla izbjeći niti spriječiti njihove posljedice.<sup>25</sup> Da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati postojanje nekog od egzoneracijskih razloga i dokazati da je upravo zbog toga nastala šteta.

Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom iz 1956. (dalje: CMR) u članku 17., st. 1. propisuje da je cestovni prijevoznik odgovoran za potpun ili djelomičan gubitak robe te za njezino oštećenje koje se dogodilo u razdoblju između preuzimanja pa do isporuke, kao i za zakašnjenje u isporuci. U stavku 2. istog članka stoji da će prijevoznik ipak biti oslobođen odgovornosti ako je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzročeno nekim od sljedećih općih egzoneracijskih razloga: a) namjernom ili nepažljivom radnjom naručitelja prijevoza ili njegovih uputa prijevozniku koje nisu dane zbog skrivljena ponašanja prijevoznika; b) prirodnom manom robe; c) okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći i posljedice kojih nije mogao spriječiti.<sup>26</sup> I ovdje

<sup>23</sup> V. Polić, *o.c.*, str. 372.-373.

<sup>24</sup> Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., str. 414-415.

<sup>25</sup> To je rješenje COTIF-CIM-a iz 1980., koji je na snazi. Istovjetna rješenja predviđena su u članku 23. COTIF-CIM-a iz 1999. (Protokol iz Vilnusa) koji još nije stupio na snagu.

<sup>26</sup> O odgovornosti željezničkog i cestovnog prijevoznika pobliže: Nikoleta Radionov, *Komparativni prikaz odgovornosti prijevoznika za prijevoz stvari cestom i željeznicom, Vladavina prava*, Zagreb, (2000), god. IV, broj 1, str. 129-157.

je na prijevozniku teret dokazivanja postojanja neke od navedenih okolnosti te uzročno-posljedične veze između postojanja te okolnosti i nastanka štete.

CMNI u jedinstvenoj odredbi članka 16., st. 1. zapravo određuje da se odgovornost prijevoznika za štetu pretpostavlja. Prijevoznik odgovara u svim slučajevima osim u onima kada dokaže da je šteta nastala zbog okolnosti koje *pažljivi* prijevoznik nije mogao spriječiti i posljedice kojih nije mogao izbjeći. Upravo uporaba riječi “pažljiv” (eng. *diligent*), koje nema u citiranim odredbama kopnenih konvencija, dovodi do zaključka da se radi o odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje. Naime, (ne)uporaba odgovarajućeg stupnja *pažnje* jest odlučujući čimbenik pri utvrđivanju (ne)postojanja krivnje. Osim toga, korištenje izraza *diligent carrier* (pažljivi, pomni, brižljivi prijevoznik) svojstveno je pomorskim konvencijama koje su ustanovile odgovornost za štetu na teretu na temelju pretpostavljene krivnje (Haško-Visbijska te Hamburška pravila).<sup>27</sup> Kod Hamburških pravila u tom je smislu pooštren standard *dužne pažnje*. Naime, da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati da su on, njegovi radnici i zastupnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.<sup>28</sup>

Konačno, CMNI nema odredaba o općim egzoneracijskim razlozima, za razliku od kopnenih transportnih konvencija koje propisuju objektivnu odgovornost prijevoznika za štete na teretu. To je još jedan od argumenata da je ovdje ipak riječ o odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> U Haško-Visbijskim pravilima (čl. 4., st. 2., t. q) kao jedan od izuzetih slučajeva kod kojih se prijevoznik oslobađa odgovornosti navodi se bilo koji uzrok štete do kojeg je došlo bez osobne krivnje prijevoznika ili bez propusta ili nepažnje prijevoznikovih radnika i zastupnika. Postojanje tog izuzetog slučaja mora dokazati prijevoznik odnosno osoba koja se na taj slučaj poziva. Dakle, prijevoznikova krivnja se pretpostavlja i na njemu je teret dokazivanja nepostojanja njegove nepažnje koja bi prouzročila štetu, kao i nepostojanja takve nepažnje kod njegovih radnika. To je vrlo često ključna točka obrane prijevoznika i primjer kako se sustav uređenja temelja prijevoznikove odgovornosti mora procjenjivati s obzirom i na opće odredbe o odgovornosti, ali i na tzv. izuzete slučajeve u pomorskom pravu odnosno slučajeve posebnih opasnosti u željezničkom i cestovnom pravu. Dakle, za konačnu ocjenu o “strogosti” tog sustava potrebno je uzeti u obzir i pravila, ali i izuzetke. U nastavku izlaganja vidjet ćemo da slično vrijedi i u pravu unutarnje plovidbe odnosno u CMNI.

<sup>28</sup> Hamburška pravila, čl. 5., st. 1. Na konferenciji na kojoj su usvojena Hamburška pravila usvojen je i poseban dokument kojim se “pojašnjava” da se odgovornost prijevoznika za robu, kako je uređena tim pravilima, zasniva na pretpostavljenoj krivnji.

<sup>29</sup> Grabovac, *o.c.*, str. 415.

Zaključujući razmatranje navedene odredbe CMNI o temelju odgovornosti prijevoznika za štetu na teretu, mogli bismo reći da su njezini tvorci bili originalni u pogledu njezine stilizacije. Pokušali su naći “srednji” izričajni put između kopnenih i pomorskih konvencija.<sup>30</sup> Prilikom stilizacije odredbe o principu odgovornosti korišten je standard pažljivog prijevoznika (eng. *diligent carrier*, franc. *transporteur diligent*, njem. *sorgfältiger Frachtführer*). Mislimo da je riječ o kriteriju, mjerilu stupnja pažnje koju mora uložiti prijevoznik pri sprječavanju okolnosti koje uzrokuju štetu odnosno pri izbjegavanju štetnih posljedica. Taj je kriterij za procjenu strog, s obzirom na suvremene uvjete i zahtjeve profesionalnog poslovanja. Ipak, smatramo da CMNI, upotrebljavajući izraz *pažljivi* prijevoznik, propisuje *subjektivnu* odgovornost prijevoznika za štetu na teretu prema načelu pretpostavljene krivnje. Test udovoljivanju kriterija “pažljivog prijevoznika” jest test koji daje odgovor postoji li nepažnja (dakle krivnja) prijevoznika u pogledu sprječavanja štete i izbjegavanja štetnih posljedica. Udovoljivanje standardu pažljivog prijevoznika traži uporabu visokog stupnja stručne pažnje. Ako taj visoki stupanj stručne pažnje na strani prijevoznika izostane, radit će se o njegovoj nepažnji, dakle o njegovoj krivnji za nastalu štetu.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> U pomorskom sporu *The Eurasian Dream*, (2002) 1 *Lloyd's Report* 719, pp. 737 i 744, sud je naveo: “Uporaba dužne pažnje (*due diligence*) odgovara uporabi razumne pažnje (*reasonable care*) i napora. *Manjak dužne pažnje jest nepažnja.*” (naglasio: J.M.). U drugom predmetu, vezanom uz štetu na teretu koji se prevezio cestom, *J.J. Silber Ltd. And others v. Islander Trucking Ltd.*, objavljeno u (1985) *Lloyd's law Reports*, p. 243, do štete je došlo nakon što su naoružani razbojnici napali vozača kamiona i ukrali teret. Prijevoznik se branio pozivajući se na odredbu čl. 17., st. 2. CMR, tvrdeći da je riječ o okolnosti koju prijevoznik nije mogao izbjeći i posljedice koje nije mogao spriječiti. Postavilo se načelno pitanje o stupnju brižljivosti, pažnje koju prijevoznik mora uporabiti da bi se moglo reći da “nije mogao izbjeći” (eng. *could not avoid*) okolnost koja je dovela do štete. Iznoseći svoje mišljenje, koje je kasnije često bilo citirano i u drugim sporovima, sudac J. Mustill zaključio je da je riječ o najvišem stupnju pažnje (eng. *utmost care*) koji zahtijeva od prijevoznika da poduzme sve *razumne* mjere (naglasio J.M.), ali ne i one apsurdne. U teoriji je zastupljeno mišljenje, koje smatramo ispravnim, da razlika između “*reasonable care*” i “*utmost care*” sve više (p)ostaje lingvistička i da se ne odražava na stvarnost u suvremenom poslovanju gdje između njih nema bitne razlike - Jacob Heidbrink, *General Bases of Carrier Liability for Physical Damage in Transport Law, a Comparative Study*, Institute for Maritime and Transportation Law, Stockholm University, 1988., p. 61-63. Naglasimo da se CMNI u čl. 16., st. 1. koristi izrazom “*could not have prevented*” koji slični izrazu “*could*

Općenito, smatramo da je dvojba u tumačenju stilizacije članka 16., st. 1. CMNI, dakle radi li se o objektivnoj ili subjektivnoj odgovornosti, važnija u pravnoteorijskom nego u praktičnom pogledu. U kontekstu primjene odredbe članka 16., st. 1. CMNI na konkretan slučaj, za utvrđenje odgovornosti bit će presudna činjenica hoće li tuženik-prijevoznik uspjeti dokazati da nije mogao, iako je postupao kao pažljivi prijevoznik, spriječiti nastanak štete ni otkloniti štetne posljedice. To znači da će sudska praksa morati utvrditi značenje pojma “pažljivog prijevoznika”.

U slučajevima kad se primjenjuje Pomorski zakonik važno je upozoriti na odredbu članka 549., koja propisuje da prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Nema sumnje da je time ustanovljena odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje.

### 2.3.1. Posebno o odgovornosti za štetu zbog nesposobnosti broda za plovidbu i mane broda<sup>32</sup>

Obveza prijevoznika da uloži dužnu pažnju kako bi osigurao opću i posebnu plovidbenu sposobnost broda jedna je od temeljnih obveza. Zbog toga je ta obveza i normirana u poglavlju CMNI-a pod nazivom: *Prava i obveze ugovornih strana*, i to odmah nakon odredbe članka 3., stavka 1. koja određuje temeljnu prijevoznikovu obvezu iz ugovora o prijevozu stvari: prevesti robu u određenom roku na mjesto isporuke i isporučiti je primatelju u istom stanju u kojem mu je predana. Samo ako je uložio dužnu pažnju u osposobljivanju broda za plovidbu, prijevoznik se može, primjerice, s uspjehom pozvati na posebne slučajeve oslobođenja od odgovornosti navedene u članku 18. CMNI.<sup>33</sup>

CMNI u članku 3., st. 3. utvrđuje obvezu prijevoznika da primijeni dužnu pažnju prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir robu koju treba

---

*not avoid*” iz čl. 17., st. 2. CMR. U tom smislu, a u kontekstu hrvatskog prava, upozoravamo da Zakon o obveznim odnosima u članku 10., st. 2. naglašava da je sudionik u obveznom odnosu dužan u ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka).

<sup>32</sup> ZPUV u članku 33. navodi kriterije za utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu.

<sup>33</sup> *Infra*, t. 2.3.2.

prevesti, osigurao da brod bude kadar primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te da ima potrebne domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotične robe.<sup>34</sup>

Prijevoznikova obveza ulaganja dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu traje do početka putovanja. Za plovidbenu sposobnost odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. U tom smislu rješenja u CMNI ne odudaraju od Haško-Visbijskih pravila.<sup>35</sup>

Posebno se u CMNI uređuje pitanje odgovornosti za skrivene mane broda.<sup>36</sup> Pri tome taj propis dopušta stanovito odstupanje od kogentnosti odredaba o

---

<sup>34</sup> U članku 3. CMNI uređuju se i slučajevi kada prijevoznik može prijevoz izvršiti drugim brodom, a ne onim koji je ugovoren, kao i slučajevi kada se prijevoz smije izvršiti na palubi ili otvorenom brodu. Prijevoznik može, bez suglasnosti krcatelja, robu prekrcati na drugi brod jedino u slučajevima kao što su niske vode, sudar ili kakva druga zapreka plovidbi koji se nisu mogli predvidjeti u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu i kada je potrebno ukrcati ili prekrcati robu kako bi se izvršio ugovor o prijevozu te u slučajevima kada prijevoznik ne može u primjerenom roku primiti upute krcatelja. Drugi slučaj kada se bez suglasnosti krcatelja smije prekrcati teret na drugi brod je ako je to u skladu s uobičajenom praksom u luci u kojoj se brod nalazi. Prijevoz na palubi ili na otvorenom brodu dopušten je samo ako je to ugovoreno s krcateljem ili ako je to u skladu s običajima dotičnog prometa ili to nalažu zakonski propisi.

<sup>35</sup> Članak 4., st. 1. Haško-Visbijskih pravila. Ni prijevoznik ni brod neće odgovarati za štetu na teretu koja je posljedica nesposobnosti broda za plovidbu, osim ako je šteta prouzročena neuporabom dužne *pažnje* prijevoznika pri osposobljavanju broda za plovidbu, njegova popunjavanja posadom, opremljenosti i opskrbe te sposobnosti i pripremljenosti skladišta i drugih dijelova broda u kojima se prevozi roba za primitak, prijevoz i čuvanje te robe. U teoriji se kritizira stilizacije te odredbe Haško-Visbijskih pravila jer bi se iz njezina teksta moglo zaključiti da je strana tereta dužna dokazati činjenicu postojanja nesposobnosti broda za plovidbu kao i uzročnu vezu između te nesposobnosti i nastale štete, a da je tek tada na prijevozniku teret dokazivanja da je s dužnom pažnjom prije početnog putovanja osposobio brod za plovidbu, Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje, knjiga druga*, Zagreb, 1994., str. 111. Što se tiče cestovnog prijevoza, CMR odredbom članka 17., st. 3. predviđa objektivnu odgovornost prijevoznika za štetu proizašlu iz mane prijevoznog sredstva. COTIF-CIM nema posebnih odredaba o odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu zbog lošeg stanja prijevoznog sredstva.

<sup>36</sup> Haško-Visbijska pravila navode da je jedan od "izuzetih slučajeva" i okolnost kada je šteta nastala zbog skrivene mane broda koja se nije mogla dužnom pažnjom otkriti. Pod skrivenom manom razumije se mana ili nedostatak u konstrukciji, strojevima ili brodskoj opremi koji nije mogla otkriti stručna osoba upotrebom razboritog stupnja vještine pri redovitom pregledu. Tako: Drago Pavić, *o.c.*, str. 114.

odgovornosti prijevoznika u slučaju kad je šteta rezultat mane broda. Naime, prema odredbi članka 25., st. 2. (c) CMNI, valjana je ugovorna odredba koja predviđa da prijevoznik (ili stvarni prijevoznik) ne odgovara za štetu koja proizlazi iz mana broda koje su postojale prije putovanja njegova, unajmljenog<sup>37</sup> ili zakupljenog broda ako dokaže da te mane, unatoč dužnoj pažnji, nije bilo moguće otkriti prije putovanja. Dakle, to je još jedan slučaj kad je dopušteno ugovorom urediti pitanje prijevoznikove odgovornosti na način povoljniji za prijevoznika nego u konvencijskim rješenjima. Važno je uočiti da je na prijevozniku teret dokazivanja da usprkos tome što je uložio dužnu pažnju, nije bilo moguće prije putovanja otkriti manu broda koja je prouzročila štetu.

Kogentnom odredbom članka 460. Pomorskog zakonika prijevozniku je nametnuta obveza da pravodobno, do početka putovanja, uložiti dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popunio posadom, opskrbio potrebnim zalihama i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz. Prijevoznik ne odgovara za štetu na teretu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu ako dokaže da je uložio dužnu pažnju u skladu s člankom 460.<sup>38</sup>

Prema Pomorskom zakoniku, prijevoznik neće odgovarati za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala zbog skrivene mane broda koja se ne može dužnom pažnjom otkriti.<sup>39</sup> Naime, skrivena mana broda navedena je kao jedan od tzv. izuzetih slučajeva. Prijevoznik bi morao dokazati:

- a) postojanje skrivene mane broda;
- b) da se ta mana ne može otkriti dužnom pažnjom;
- c) uzročnu vezu između skrivene mane i nastanka štete.

Zbog podredne primjene Pomorskog zakonika, to će se rješenje primijeniti i na odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi, ako nisu ispunjeni uvjeti za primjenu CMNI.

Smatramo da i CMNI i Pomorski zakonik zadržavaju pravilo o obvezi prijevoznikova ulaganja dužne pažnje do početka putovanja (uključujući i sam

---

<sup>37</sup> Pod "unajmljenim" brodom razumije se brod kojim se prijevoznik koristi na temelju brodarskog ugovora.

<sup>38</sup> Članak 552. Pomorskog zakonika. Odredba je kreirana prema Haško-Visbijskim pravilima.

<sup>39</sup> Arg. iz čl. 553., st. 1., t. 9. Pomorskog zakonika. Usprkos tome, prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za radnje i propuste kojih odgovara prijevoznik, a koje se ne odnose na plovidbu i rukovanje brodom.

početak putovanja) da bi brod osposobio za plovidbu. Za tu obvezu prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Dok Pomorski zakonik odgovornost za štete proistekle iz mana broda koje se nisu mogle dužnom pažnjom otkriti (skrivena mane broda) svrstava u tzv. "izuzete slučajeve", CMNI mane broda ne uključuje u listu posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti, ali izričito dopušta ugovaranje neodgovornosti prijevoznika za štete proizašle iz tog uzroka.

Dakle, odgovornost prijevoznika za štetu do koje je došlo zbog nesposobnosti broda za plovidbu je subjektivna i temelji se na pretpostavljenoj krivnji. Prijevoznik se te odgovornosti može osloboditi ako dokaže da je uložio dužnu pažnju kako bi brod imao opću i posebnu plovidbenu sposobnost za prijevoz i čuvanje tereta.<sup>40</sup>

### 2.3.2. Posebni slučajevi oslobođenja od odgovornosti

CMNI u članku 18. uređuje institut posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti, tzv. posebnih opasnosti. Navode se specifične okolnosti koje mogu dovesti do oslobođenja prijevoznika od odgovornosti za štete na teretu, ali i za štete zbog zakašnjenja. Ti specifični uzroci štete su ovi:

- a) radnja ili propust krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom;
- b) rukovanje, ukrcaj, slaganje ili iskrcaj robe koje obavljaju krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja;
- c) prijevoz robe na palubi ili na otvorenim brodovima kad je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu, ili ga nalažu važeći propisi;
- d) priroda robe koja je čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, truljenju, isušivanju, curenju, normalnom rasturu (na obujmu ili težini) ili djelovanju nametnika ili glodavaca;
- e) nepostojanje ili manjkavost ambalaže kod robe koja je po svojoj prirodi podložna gubitku ili oštećenju kad nije pakirana ili kad je pakiranje manjkavo;

---

<sup>40</sup> Rješenje iz čl. 3. CMNI o temelju odgovornosti prijevoznika za plovidbenu sposobnost odgovara rješenju Haško-Visbijskih pravila, dok Hamburška pravila obvezu ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovidbu proširuju na čitavo vrijeme putovanja.

- f) nedovoljne ili neodgovarajuće identifikacijske oznake robe;
- g) pomoć ili spašavanje ili pokušaj pomoći ili spašavanja u unutarnjim vodama;
- h) prijevoz živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštovao upute iz ugovora o prijevozu.

U pogledu pravnog položaja prijevoznika i tereta dokazivanja postojanja nekog od slučajeva posebnih opasnosti CMNI je prihvatio rješenja kopnenih konvencija.<sup>41</sup> Naime da bi ishodio oslobođenje od odgovornosti putem instituta posebnih opasnosti, prijevoznik ne mora dokazati izvan razumne sumnje da je jedan od navedenih uzroka doista prouzročio štetu. Dovoljno je da prijevoznik dokaže da je šteta *mogla nastati* zbog jedne ili više navedenih okolnosti. Tada se pretpostavlja da je šteta doista prouzročena tom okolnošću ili tim rizikom. Oštećena strana, ako želi ishoditi prijevoznikovu odgovornost, mora dokazati da pretrpljena šteta ne proizlazi, ili ne proizlazi isključivo, iz navedenih okolnosti.

Drugačiji je položaj prijevoznika u slučaju primjene odredbe o tzv. "izuzetim slučajevima" iz članka 553. Pomorskog zakonika.<sup>42</sup> Pozivajući se, radi oslobođenja od odgovornosti, na neki od izuzetih slučajeva, prijevoznik mora *dokazati* da je šteta nastala zbog nekog od tih slučajeva. Nije dostatno da prijevoznik uvjeri sud da je šteta *mogla nastati* kao posljedica tog izuzetog slučaja. Dakle, položaj prijevoznika u slučaju primjene Pomorskog zakonika u navedenom kontekstu teži je nego položaj prijevoznika u slučaju primjene CMNI. I Pomorski zakonik propisuje da će prijevoznik, unatoč dokazu o postojanju nekog izuzetog slučaja, ipak biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom

---

<sup>41</sup> Usp. odredbe čl. 18. CMR i čl. 37. COTIF-CIM.

<sup>42</sup> Ti su izuzeti slučajevi: 1. viša sila, pomorska nezgoda, ratna događanja, međunarodni zločini na moru, nemiri, pobune; 2. sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih tijela; 3. radnje ili propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih raspolagati teretom ili osoba koje za njih rade; 4. obustava rada, štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koja druga smetnja koja potpuno ili djelomično sprječava rad; 5. spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru; 6. skretanje broda radi spašavanja ili pokušaja spašavanja ili zbog drugih opravdanih razloga; 7. prirodni gubitak u težini ili obujmu tereta ili oštećenja, ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta; 8. nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu; 9. skrivene mane koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti. U načelu, ova odredba o izuzetim slučajevima podudara se s odgovarajućim odredbama Haaško-Visbijskih pravila (čl. 4.). Hamburška pravila ne poznaju institut izuzetih slučajeva.



osoba za radnje i propuste za koje je odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu ili rukovanje brodom.<sup>43</sup>

O obilježjima samih posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti u CMNI možemo reći da je riječ o "preuzimanju" određenih slučajeva iz kopnenih konvencija, ali i iz Haško-Visbijskih pravila, doduše sa stanovitim razlikama.<sup>44</sup>

Potpuna je novina u CMNI da primjenu instituta posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti proteže i na odgovornost za zakašnjenje. To nije slučaj ni u kopnenim konvencijama kao ni u Haško-Visbijskim pravilima.<sup>45</sup> Ta nam se novina čini opravdanom budući da možemo zamisliti da neki slučajevi, primjerice spašavanje ili pomoć na unutarnjim plovnim putovima, mogu prouzročiti zakašnjenje u prijevozu.<sup>46</sup>

### 2.3.3. Odgovornost prijevoznika za radnje i propuste njegovih radnika i zastupnika

CMNI uređuje i važno pitanje odgovornosti prijevoznika za radnje i propuste njegovih radnika i zastupnika (opunomoćenika). Prema odredbama članka 17., za radnje i propuste svojih radnika i zastupnika kojih se uslugama koristi u izvršenju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da su te radnje i propusti njegovi vlastiti ako te osobe rade u okviru svojega zaposlenja.<sup>47</sup> Na isti način prijevoznik odgovara i za radnje i propuste stvarnog prijevoznika, ako taj stvarni

<sup>43</sup> O odgovornosti prijevoznika za nautičku djelatnost članova posade, *infra*, t. 2.3.4.

<sup>44</sup> Primjerice, iz Haško-Visbijskih pravila preuzet je izuzeti slučaj spašavanja ili pokušaja spašavanja. Kao suprotan primjer spomenimo da CMNI kao jedan od izuzetih slučajeva navodi i prijevoz živih životinja, po uzoru na kopnene konvencije. Taj izuzeti slučaj Haško-Visbijska pravila ne poznaju. Naš Pomorski zakonik predviđa tek mogućnost da se odgovornost prijevoznika za žive životinje može ugovorom urediti povoljnije za prijevoznika nego što je ta odgovornost uređena u samom Zakoniku. Slično je i sa slučajevima prijevoza robe na palubi ili otvorenim brodovima. S druge strane, kopnene konvencije propisuju da su radnje ili propusti krcatelja ili posebne mane robe opći razlozi oslobođenja od odgovornosti. CMNI ih navodi kao neke od posebnih razloga oslobođenja od odgovornosti.

<sup>45</sup> Haško-Visbijska pravila, po svemu sudeći, i ne uređuju odgovornost prijevoznika za zakašnjenje.

<sup>46</sup> Grabovac, *o.c.*, str. 418-419.

<sup>47</sup> Međutim, posebno uređenje, blaže za prijevoznika, vrijedi u pogledu odgovornosti za štetu proizašlu zbog nautičke pogreške članova posade ili peljara, *infra*, t. 2.3.4.

prijevoznik obavlja prijevoz, kao i za radnje i propuste radnika i zastupnika stvarnog prijevoznika.<sup>48</sup>

Pomorski zakonik propisuje da prijevoznik za radnje i propuste osoba koje rade za nj odgovara kao i za svoje radnje i propuste, ako su te osobe počinile propuste u okviru obavljanja svojih dužnosti.<sup>49</sup> Dakle, to se rješenje podudara s rješenjem u CMNI.

Međutim, važna razlika između rješenja CMNI i Pomorskog zakonika postoji u uređenju odgovornosti stvarnog prijevoznika kad je šteta nastala za vrijeme (dijela) prijevoza koji je on izvršio. Naime, CMNI u članku 4. za takve slučajeve propisuje solidarnu odgovornost prijevoznika i stvarnog prijevoznika za štetu zbog gubitka, manjka, oštećenja tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta, i to bez obzira na to je li prijevoznik na temelju ugovora bio ovlašten povjeriti prijevoz (ili njegov dio) drugome prijevozniku.<sup>50</sup> Za razliku od tog rješenja, Pomorski zakonik u članku 655. određuje da, u slučaju kad prijevoznik povjeri izvršenje čitavog prijevoza (ili njegova dijela) stvarnom prijevozniku, a da to nije bilo ugovorom predviđeno, prijevoznik ostaje odgovoran za izvršenje čitavog prijevoza, a stvarni prijevoznik ne stupa s korisnikom prijevoza ni u kakav pravni odnos, dakle ni u obvezni odnos odgovornosti za štetu.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> Prema odredbi čl. 1., t. 3. CMNI, stvarni prijevoznik je svaka osoba koja nije radnik ili zastupnik prijevoznika, a kojoj je prijevoznik povjerio izvršenje prijevoza ili dijela prijevoza.

<sup>49</sup> Pomorski zakonik, čl. 550., st. 1.

<sup>50</sup> Haško-Visbijska pravila ne sadržavaju odredbe o odgovornosti stvarnog prijevoznika. Hamburška pravila prave razliku između slučaja kad je prijevoznik na temelju ugovora bio ovlašten povjeriti prijevoz, ili njegov dio, stvarnom prijevozniku od slučaja kad je prijevoznik to učinio bez takve ugovorne ovlasti. U slučaju kad je ta ovlast bila predviđena ugovorom, prijevoznik se ugovorom može osloboditi odgovornosti za štetu prouzročenu događajem koji se zbija za vrijeme dok je teret držao stvarni prijevoznik. Na odgovornost stvarnog prijevoznika primjenjuju se odredbe Hamburških pravila o odgovornosti prijevoznika. Naprotiv, ako ovlast prijevoznika koji je sklopio ugovor da povjeri prijevoz (ili njegov dio) drugom prijevozniku nije bila predviđena ugovorom, a štetni događaj se zbija dok je robu držao stvarni prijevoznik, tada prijevoznik koji je sklopio ugovor i stvarni prijevoznik odgovaraju solidarno.

<sup>51</sup> To rješenje Pomorskog zakonika vrijedi samo kad je prijevoznik sam povjerio izvršenje (dijela) prijevoza drugom prijevozniku, a da to nije bilo predviđeno u ugovoru o prijevozu. To prijevoznikovo povjeravanje prijevoza drugim prijevoznicima inače nije u suprotnosti s Pomorskim zakonikom. Međutim, ako je u ugovoru o prijevozu bilo predviđeno da će prijevoznik obaviti prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika, tada je riječ o izravnom prijevozu, u smislu Pomorskog zakonika. U tom

Mislimo da je rješenje u CMNI povoljnije za oštećenika jer proširuje slučajeve kod kojih oštećenik može potraživati naknadu štete i od prijevoznika i od stvarnog prijevoznika.

#### 2.3.4. *Odgovornost za nautičku pogrešku članova posade*

Specifična su rješenja u pogledu odgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku članova posade odnosno peljara. Članak 25., st. 2.(a) CMNI propisuje da su dopuštene ugovorne odredbe koje bi oslobodile prijevoznika ili stvarnog prijevoznika od odgovornosti za radnje ili propuste zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, koja se radnja ili propust dogodi za vrijeme plovidbe, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze u pogledu ulaganja dužne pažnje pri popunjavanju broda posadom te da štetna radnja nije poduzeta u namjeri da se šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati. Drugim riječima, ugovorom se može propisati uvjetno oslobođenje prijevoznika za štetu na teretu prouzročenu nautičkom pogreškom.

Štoviše, ta klauzula nije jedini put oslobođenja prijevoznika od te odgovornosti. U članku 32. CMNI dana je mogućnost državi stranci da izjavi kako, u slučaju prijevoza robe između luke ukrcaja ili mjesta preuzimanja robe i luke iskrcanja ili mjesta isporuke, od kojih se ili oboje nalaze na njezinu teritoriju ili se jedno nalazi na njezinu teritoriju, a drugo na teritoriju države koja je dala istu takvu izjavu, prijevoznik neće biti odgovoran za štetu prouzročenu radnjom ili propustom zapovjednika broda, peljara ili druge osobe u službi broda, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze u pogledu ulaganja dužne pažnje pri popunjavanju broda posadom te da štetna radnja ili propust nisu počinjeni s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.<sup>52</sup>

---

slučaju, prema članku 649., za štetu zbog gubitka, oštećenja, manjka tereta solidarno odgovaraju prijevoznik koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, prijevoznik koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, prijevoznik koji je predao teret primatelju i prijevoznik prijevoza za kojeg se desio štetni događaj. Za štetu zbog zakašnjenja solidarno odgovaraju prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu i prijevoznik koji je predao teret primatelju.

<sup>52</sup> To "regionalno" oslobođenje od odgovornosti za nautičku pogrešku putem izjava dviju država stupit će na snagu kada CMNI stupi na snagu u drugoj državi koja je dala takvu izjavu. Ako je država dala izjavu nakon što je CMNI za nju stupio na snagu, izjava

Dakle, pored ugovorne odredbe, način isključenja prijevoznikove odgovornosti za nautičku pogrešku zapovjednika i članova posade može biti i izjava odnosno izjave država stranaka CMNI.

Određbe CMNI o (ne)odgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku njegovih radnika, koje su nesumnjivo plod teško uspostavljenog ali nužnog kompromisa, nisu naj(s)p(re)tnije rješenje. U svakom slučaju ne mogu poslužiti kao primjer jasnog pravnog uređenja nekog instituta niti ostvarenja pravne sigurnosti. Čini nam se da će načelna konvencijska odgovornost prijevoznika za štetu prouzročenu nautičkom pogreškom u praksi biti pretvorena u njegovu neodgovornost, budući da postoje čak dva oružja za postizanje toga cilja. To osobito vrijedi u slučajevima kad se prijevoz odvija na područjima prijevoznički jakih država.

Pomorski zakonik, opet po uzoru na Haško-Visbijska pravila, propisuje u članku 550., st. 2. da prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te za zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima u plovidbi ili pri rukovanju brodom zapovjednika, članova posade i drugih osoba koje rade za prijevoznika. Načelno govoreći, moguće je ugovorom o prijevozu propisati i suprotno, dakle da će prijevoznik odgovarati i za te štete.<sup>53</sup>

### 2.3.5. Odgovornost za štetu prouzročenu požarom

CMNI sadržava zanimljivo uređenje odgovornosti prijevoznika za štetu na teretu prouzročenu požarom.<sup>54</sup> U članku 25., st. 2.(b) CMNI propisano je da

---

proizvodi učinak prvog dana u mjesecu koji slijedi nakon proteka roka od tri mjeseca od podnošenja izjave depozitaru. Izjava se primjenjuje samo na ugovore potpisane nakon što izjava stupi na snagu. Izjavu je moguće povući, u kojem slučaju ona prestaje važiti prvog dana u mjesecu koji slijedi nakon priopćenja o povlačenju. Povlačenje ne utječe na ugovore o prijevozu koji su potpisani prije prestanka važenja izjave o neodgovornosti.

<sup>53</sup> Naime, dopuštene su ugovorne odredbe koje bi bile povoljnije za korisnika prijevoza nego što su rješenja Pomorskog zakonika. Spomenimo da Hamburška pravila potpuno ukidaju isključenje odgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku.

<sup>54</sup> Riječ je o prilično čestom uzroku štete kojeg je regulacija već tradicionalno jedan od najvećih plovibenopravnih problema. Haško-Visbijska pravila propisuju da će prijevoznik za štete na teretu prouzročene požarom odgovarati na temelju dokazane *osobne* krivnje. Dakle, prijevoznik neće biti odgovoran ako je požar prouzročen krivnjom osoba kojima

su dopuštene ugovorne odredbe koje predviđaju da prijevoznik ili stvarni prijevoznik ne odgovaraju za štetu proizašlu iz požara ili eksplozije na brodu ako nije moguće dokazati da su požar ili eksplozija nastali krivnjom prijevoznika, stvarnog prijevoznika, njihovih radnika odnosno opunomoćenika ili zbog mane broda. To znači da se ugovorom može predvidjeti dokazana krivnja kao temelj odgovornosti prijevoznika za štetu proizašlu iz požara i eksplozije. Nije pri tome nužno da je riječ o *osobnoj* krivnji prijevoznika, nego je dovoljno dokazati krivnju osoba za djela i propuste kojih odgovara prijevoznik.

Pomorski zakonik, po uzoru na Haško-Visbijska pravila, u članku 551. propisuje da za štetu na teretu prouzročenu požarom prijevoznik odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio *osobnom* radnjom ili propustom. Dakle, odgovornost se zasniva na dokazanoj *osobnoj* krivnji. Prijevoznik neće odgovarati za štete prouzročene požarom koji je skrivila neka osoba za djela koje bi on inače odgovarao. U tom je smislu rješenje Pomorskog zakonika za ovlaštenika tereta - oštećenika nepovoljnije od rješenja CMNI.

#### 2.4. Utvrđivanje postojanja, obujma i visine štete

Kad se govori o mogućoj odgovornosti za štetu, ponajprije treba utvrditi postojanje štete, a potom i njezinu visinu. Kod pitanja utvrđenja postojanja štete važan je institut prigovora (protesta) primatelja upućenog prijevozniku. To je *pisana* izjava primatelja da mu prijevoznik nije predao onaj teret i u onoj količini ili stanju kako ga je primio na prijevoz.<sup>55</sup> Posljedica nepodnošenja pravodobnog prigovora jest postojanje oborive zakonske pretpostavke da je teret primatelju predan onako kako je naznačen u prijevoznoj ispravi ili, ako prijevozna isprava nije izdana - onako kako je primljen na prijevoz.<sup>56</sup> Naprotiv, posljedica podnošenja valjanog i pravodobnog prigovora jest djelovanje pretpostavke da su navodi u prigovoru istiniti.<sup>57</sup> Rokovi za podnošenje prigovora

---

se služi pri izvršenju prijevoza. Hamburška pravila sadržavaju rješenje prema kojem prijevoznik za štete zbog požara odgovara i ako je požar prouzročen od njegovih radnika i zastupnika, ali (i dalje) na temelju dokazane krivnje.

<sup>55</sup> Branko Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, II. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983., str. 265.

<sup>56</sup> Članak 23., st. 1. CMNI te članak 537. Pomorskog zakonika.

<sup>57</sup> Članak 538., st. 3. Pomorskog zakonika.

su kratki. U slučaju vidljivog oštećenja ili manjka, prigovor se, i prema CMNI i prema Pomorskom zakoniku, mora podnijeti odmah po isporuci odnosno preuzimanju,<sup>58</sup> a u slučaju nevidljivog oštećenja ili manjka, rokovi su nešto duži - prema CMNI sedam dana, a prema Pomorskom zakoniku tri dana od preuzimanja.<sup>59</sup> Prigovor se ne mora podnijeti u slučaju da prijevoznik i primatelj zajednički pisano utvrde postojanje oštećenja ili manjka tereta. CMNI propisuje da prigovor mora sadržavati podatke o općoj prirodi štete, dok Pomorski zakonik utvrđuje da prigovor mora biti dovoljno određen.<sup>60</sup>

CMNI uvjetuje naknadu štete zbog zakašnjenja ispunjavanjem primateljeve obveze da u roku od 21 uzastopnog dana nakon isporuke obavijesti prijevoznika o zakašnjenju i da je prijevoznik tu obavijest primio. Teret dokazivanja tih činjenica je na primatelju.<sup>61</sup>

U pogledu opsega odgovornosti, prijevoznik odgovara za štete na stvarima (stvarna, materijalna šteta), a za daljnje štete odgovara samo ako je riječ o šteti uzrokovanoj zakašnjenjem. To je već tradicionalno pravilo transportnog prava.<sup>62</sup>

Što se tiče visine naknade štete, prijevoznik bi, sukladno općim načelima obveznog prava, bio obvezan naknaditi štetu do iznosa vrijednosti izgubljene stvari, odnosno, ako je riječ o oštećenju ili djelomičnom gubitku, do iznosa smanjenja vrijednosti stvari. Međutim, pri tome uvijek treba imati na umu institut ograničenja odgovornosti prijevoznika kojim se bitno, i to u korist prijevoznika, odstupuje od navedenog pravila o potpunoj naknadi štete.<sup>63</sup>

---

<sup>58</sup> Članak 23., stavak 3. CMNI odnosno članak 537. Pomorskog zakonika.

<sup>59</sup> Članak 23., st. 4. CMNI odnosno članak 538., stavci 1. i 2. Pomorskog zakonika. CMNI određuje da u slučaju kad se prigovor ne podnosi odmah nakon preuzimanja, oštećena strana mora dokazati da je šteta nastala u vremenu u kojem je za robu bio zadužen prijevoznik.

<sup>60</sup> Članak 23., st. 3. CMNI odnosno članak 538., stavak 4. Pomorskog zakonika. Prijevoznik i primatelj dužni su, u granicama mogućnosti, međusobno olakšati utvrđivanje stanja tereta i količine pri njegovu preuzimanju. Zakonske odredbe kojima se uređuje institut prigovora kogentne su u smislu da nije dopušteno ugovorno odstupanje od tih zakonskih odredaba koje bi bilo na štetu korisnika prijevoza.

<sup>61</sup> Članak 23., st. 5. CMNI. Isti rok propisuje i CMR, dok COTIF-CIM i Hamburška pravila propisuju rok za tu obavijest u trajanju od 60 dana. Pomorski zakonik u članku 540. propisuje da štetu prouzročenu zakašnjenjem mora dokazati primatelj.

<sup>62</sup> Članak 567. Pomorskog zakonika

<sup>63</sup> *Infra*, t. 2.5.

Postavlja se pitanje mjerila prema kojima se određuje vrijednost izgubljene odnosno oštećene stvari. CMNI u članku 19. propisuje da će, u slučaju cjelokupnog gubitka robe, prijevoznik platiti naknadu štete koja odgovara vrijednosti robe u mjestu i na dan isporuke prema ugovoru o prijevozu. Pod gubitkom se smatra i isporuka robe neovlaštenoj osobi. Vrijednost robe određuje se prema burzovnoj cijeni ili, ako ona ne postoji, prema njezinoj tržišnoj cijeni ili, ako ne postoje ni burzovna ni tržišna cijena, prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kakvoće na mjestu isporuke.

U pogledu robe koja je po svojoj prirodi izložena kalu (rasturu) za vrijeme prijevoza, CMNI propisuje da prijevoznik, bez obzira na dužinu putovanja, odgovara samo za dio koji prelazi normalni kalo koji je određen ugovorom ili, ako nije određen ugovorom, onaj koji je određen propisima ili prema ustanovljenoj praksi na odredištu.<sup>64</sup>

Pomorski zakonik u članku 568. propisuje da se visina štete za gubitak stvari izračunava prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u luci odredišta na dan kad je brod stigao u tu luku, ili ako nije stigao, kad je morao stići. Ako se na taj način ne može utvrditi visina štete koja se naknađuje, ona se određuje prema prometnoj vrijednosti stvari u luci ukrcaja u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove prouzročene prijevozom.

Visina štete za oštećene stvari određuje se u visini razlike između prometne vrijednosti te stvari u neoštećenu stanju i prometne vrijednosti te stvari u oštećenu stanju.

Ako se visina štete za izgubljene odnosno oštećene stvari ne može odrediti prema navedenim pravilima, to će učiniti sud.

Od svote koju prijevoznik mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi uštedeni zbog toga što stvari nisu stigle na odredište odnosno zbog toga što su stigle u oštećenu stanju.<sup>65</sup>

I Pomorski zakonik u članku 539. uređuje pitanje kala (rastura), propisujući da se pri utvrđivanju količine (ne i gubitka) tereta uzima u obzir uobičajeni kalo, i to prema običajima mjesta luke iskrcaja.

---

<sup>64</sup> Pravila o obračunu naknade štete ne utječu na pravo prijevoznika na vozarinu kako je predviđeno ugovorom ili, ako to nije uređeno ugovorom, kako je predviđeno primjenjivim nacionalnim propisima ili običajima.

<sup>65</sup> Primjer takvih troškova je slučaj kad je bilo ugovoreno da će se vozarina platiti nakon dospjeća tereta na odredište.

## 2.5. Ograničenje odgovornosti prijevoznika

Poznati institut ograničenja odgovornosti poboljšava položaj prijevoznika jer odstupa od općih pravila o visini do koje se šteta nadoknađuje. Naime, transportni propisi, pa tako i CMNI odnosno Pomorski zakonik, sadržavaju odredbe koje izričito navode granice prijevoznikove odgovornosti. Pravilo, od kojeg postoje iznimke, jest da prijevoznik neće odgovarati za štetu na teretu koja premašuje te granice.<sup>66</sup>

CMNI propisuje posebne granice odgovornosti prijevoznika u iznosu od 666,67 obračunskih jedinica (obračunska jedinica je *posebno pravo vučenja* - eng. *Special Drawing Right* - dalje: SDR) po koletu ili drugoj jedinici tereta, ili dvije obračunske jedinice po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe, kako je naznačeno u prijevoznoj ispravi. Od ta dva konkurirajuća iznosa primjenjuje se onaj koji je viši.<sup>67</sup>

Istovjetne iznose posebnih ograničenja odgovornosti prijevoznika sadržava i Pomorski zakonik. Međutim, taj propis određuje i da se iznos od 666,67 SDR primjenjuje i kao ograničenje odgovornosti za štete zbog zakašnjenja.<sup>68</sup> CMNI, naprotiv, za štete zbog zakašnjenja predviđa granicu koju čini iznos vozarine, uz uvjet da taj iznos nije viši od ograničenja za potpuni gubitak robe.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> O iznimkama od tog pravila u nastavku ćemo više govoriti. Ne samo da se prijevoznik može koristiti tim posebnim ograničenjem odgovornosti nego treba imati na umu da se prijevoznik (kao i stvarni prijevoznik) koji je ujedno i brodovlasnik, odnosno brodar, kako su te osobe definirane u primjenjivim međunarodnim i nacionalnim propisima, može koristiti i povlasticom općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti. Dakle, postoje čak dva ograničenja (posebno i opće) na koja se prijevoznik koji je ujedno i brodar može pozvati.

<sup>67</sup> CMNI, članak 20. Istovjetno ograničenje sadržavaju Haško-Visbijska pravila. Hamburška pravila ograničavaju odgovornost na 2,5 SDR po kilogramu oštećene robe ili 835 SDR po jedinici tereta, ovisno o tome koji je iznos viši. CMR propisuje ograničenje od 8,33 SDR po kilogramu, a COTIF-CIM, kao i Montrealska konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu iz 1999., propisuju ograničenje u iznosu od 17 SDR po kilogramu.

<sup>68</sup> Članak 563., stavak 1. Pomorskog zakonika.

<sup>69</sup> CMNI, članak 20., stavak 3. Hamburška pravila u članku 8. predviđaju granicu odgovornosti u iznosu od 2,5 vozarine. CMR u članku 23. predviđa iznos jednostruke vozarine kao granicu odgovornosti za štetu zbog zakašnjenja, COTIF-CIM u članku 43. predviđa trostruku, ponekad i četverostruku vozarinu kao granicu te odgovornosti. Haško-



Da bismo mogli primijeniti te iznose, valja odgovoriti na pitanje što je to "jedinica tereta" na koju se navedeni iznosi primjenjuju. CMNI ne definira jedinicu tereta, za razliku od Pomorskog zakonika, koji propisuje da se pod jedinicom tereta razumije koleto ili komad, a kod tereta u rasutom stanju - metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera, već prema tome na temelju koje je jedinice mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumije se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja.<sup>70</sup>

Ako se prijevoz obavlja kontejnerima ili sličnim prijevoznim napravama, a u prijevoznj ispravi je specificirano koleto ili jedinica tereta koja se nalazi spakirana u kontejneru, CMNI izričito propisuje da će se koletom ili jedinicom tereta smatrati jedinice tereta ili koleta za koje je u prijevoznj ispravi navedeno da su spakirani u kontejneru. Ako je sam kontejner ili slična prijevozna naprava izgubljena ili oštećena, takva će se naprava smatrati posebnom jedinicom tereta, ako je nije pribavio prijevoznik ili ako prijevoznik nije njezin vlasnik.<sup>71</sup>

Pomorski zakonik određuje da se, u slučaju prijevoza tereta kontejnerima ili sličnim napravama, pod jedinicom tereta smatra koleto ili jedinica navedena u teretnici. Ako u teretnici nije navedeno koleto ili jedinica tereta spakirana u kontejner, tada se pod jedinicom tereta smatra sam kontejner odnosno slična naprava.

Važno je uočiti da CMNI ima posebne iznose ograničenja u slučajevima kad je jedinica tereta kontejner, a u prijevoznj ispravi ne specificira jedinica tereta koja je spremljena u kontejner. Tada je granica odgovornosti prijevoznika za gubitak odnosno oštećenje iznos od 1.500 SDR za kontejner bez robe i dodatni iznos od 25.000 SDR za robu koja se nalazi u kontejneru. To se ograničenje primjenjuje ako bi visina odgovornosti izračunana na temelju težine bila niža od tako utvrđene granice. CMNI je prva transportna konvencija koja utvrđuje posebno ograničenje odgovornosti za štetu na kontejneru i njegovu sadržaju. Pomorski zakonik takav tip ograničenja ne poznaje.

---

-Visbijska pravila ne propisuju granicu odgovornosti za štete zbog zakašnjenja jer tu odgovornost ne uređuju.

<sup>70</sup> Članak 563., stavak 2. Pomorskog zakonika.

<sup>71</sup> Ako je prijevoznik vlasnik kontejnera ili ga je on pribavio, tada štetu zbog gubitka ili oštećenja kontejnera trpi sam taj prijevoznik.

Stranke su u izvjesnoj mjeri slobodne povisiti granice odgovornosti. Prema CMNI, to je moguće učiniti izričitom ugovornom odredbom ili izričitim navodima o prirodi i višoj vrijednosti robe unesenim u prijevoznu ispravu, pod uvjetom da prijevoznik takve navode nije opovrgao.<sup>72</sup>

Pomorski zakonik također dopušta sporazumno povišenje granice prijevoznikove odgovornosti, uz mogućnost naznake tako povišene vrijednosti robe na prijeznoj ispravi. Ako se takav sporazum ne unese u prijevoznu ispravu, tada on nema pravni učinak prema primatelju koji nije naručitelj ni krcatelj. Ako je sporazum o povišenoj vrijednosti tereta unesen u prijevoznu ispravu, tada je oboriva pretpostavka da je to stvarna vrijednost tereta, ali prijevoznik može dokazivati suprotno.<sup>73</sup>

Navedeni iznosi ograničenja odgovornosti vrijede kao ukupni iznosi ograničenja koje za istu štetu zajedno nadoknađuje i više potencijalno odgovornih osoba (prijevoznik, stvarni prijevoznik, njihovi radnici i punomoćnici).<sup>74</sup>

Odgovorna osoba gubi povlasticu konvencijskog (zakonskog) i ugovornog ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je štetu prouzročila svojom radnjom ili propustom učinjenom u namjeri da prouzroči štetu ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastupiti.<sup>75</sup> Teret dokazivanja postojanja takvog prijevoznikova postupanja je na tužitelju.

## 2.6. Zastara tražbina za naknadu štete na teretu

I CMNI i Pomorski zakonik propisuju opći zastarni rok od jedne godine za tražbine iz ugovora o prijevozu stvari.<sup>76</sup> Taj rok prijevoznik može višekratno produljivati uz pisano obavješćivanje oštećenika.<sup>77</sup> Prema CMNI, rok zastare za sve tražbine počinje teći od dana kad je roba isporučena ili je trebala biti

<sup>72</sup> CMNI, članak 20., st. 4. Slična rješenja sadržavaju i kopnene konvencije.

<sup>73</sup> Članci 564. i 565. Pomorskog zakonika.

<sup>74</sup> CMNI, članak 20., stavak 5. te Pomorski zakonik, čl. 570. To pravilo ne vrijedi prema onoj osobi koja je izgubila povlasticu ograničenja odgovornosti.

<sup>75</sup> CMNI, članak 21., stavci 1. i 2.; Pomorski zakonik, članak 566. i članak 569., stavak 2.

<sup>76</sup> Članak 24., st. 1. CMNI; članak 673., stavak 1. Pomorskog zakonika.

<sup>77</sup> CMNI, članak 24., st. 2., a istu svrhu ima i odredba članka 673., st. 3. Pomorskog zakonika.

isporučena primatelju.<sup>78</sup> Gotovo istovjetnu odredbu sadržava i Pomorski zakonik.<sup>79</sup>

Uređenje zastoja i prekida zastarijevanja CMNI prepušta nacionalnom pravu države koje se pravo primjenjuje.<sup>80</sup>

### 3. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

#### 3.1. Pravni izvori

Materija prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima također je bila predmetom međunarodne unifikacije. Naime, 1976. godine u Ženevi je, pod okriljem Gospodarske komisije UN za Europu (UNECE), usvojena Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima (CVN). Dvije godine poslije usvojen je Protokol uz CVN koji je uveo SDR kao obračunsku jedinicu za izračun granica prijevoznikove odgovornosti, umjesto zlatnog franka koji je korišten u CVN.

Iako uvjeti za stupanje CVN nisu bili osobito strogi (polaganje triju isprava o obvezivanju), CVN nije stupio na snagu jer se njime pristala obvezati samo jedna država - Ruska Federacija.<sup>81</sup> Samim time ni Protokol iz 1978. nije mogao

---

<sup>78</sup> CMNI, članak 24., stavak 1.

<sup>79</sup> Članak 673., stavak 5., t. 1. Pomorski zakonik preciznije određuje da zastara tražbina s naslova naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta teče od dana kad je teret predan, odnosno od dana kad je trebao biti predan na odredištu; zastara tražbina s naslova naknade štete zbog zakašnjenja počinje teći od dana kad je teret predan, a zastara u slučaju neispunjavanja drugih ugovornih obveza - od dana kad je obvezu trebalo ispuniti.

<sup>80</sup> Članak 24., stavak 2. CMNI. Pomorski zakonik ne sadržava odredbe o zastoju i prekidu zastarijevanja, pa se na to pitanje primjenjuje Zakon o obveznim odnosima. Dodajmo da CMNI u članku 24., st. 4. propisuje da osoba koja se na osnovi konvencijskih odredaba smatra odgovornom može pokrenuti postupak za obeštećenje (regres) čak i nakon proteka zastarnog roka, ako je taj postupak pokrenut u roku od 90 dana od dana kad je ta osoba podmirila tražbinu, odnosno od dana kad joj je dostavljena tužba, ili ako je postupak pokrenut unutar dužeg roka propisanog pravom države u kojoj se postupak pokreće. Pomorski zakonik u članku 673., stavku 6. propisuje početak tijeka jednogodišnjeg roka zastare u regresnim zahtjevima - od dana izvršenja radnje koja daje pravo na regres.

<sup>81</sup> UNECE Transport Agreements and Conventions. Stanje se odnosi na datum 6. rujna 2005.

stupiti na snagu.<sup>82</sup> Posljedica toga je da na snazi nije nijedan međunarodni ugovor koji cjelovito uređuje prijevoz putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima.

ZPUV nema posebnih odredaba o ugovorima o prijevozu putnika i prtljage.<sup>83</sup> pa valja primijeniti odredbe članka 598.-633. Pomorskog zakonika. Te su odredbe kreirane po uzoru na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974., kako je izmijenjena protokolima iz 1976. i 1990.<sup>84</sup>

Kako prijevoznik (ili stvarni prijevoznik) može, u određenim slučajevima, biti i osoba ovlaštena na opće (globalno) ograničenje odgovornosti, valja uzeti u obzir i odredbe Pomorskog zakonika o općem ograničenju odgovornosti broдача.

### 3.2. Temelji odgovornosti

Kod ugovora o prijevozu putnika, prijevoznik je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u ime koje se taj ugovor sklapa, bilo da on (prijevoznik) sam stvarno obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko tzv. stvarnog prijevoznika.<sup>85</sup>

---

<sup>82</sup> Naime, prema članku 4., stavku 2. Protokola uz CVN, Protokol ne može stupiti na snagu prije nego CVN stupi na snagu. Različiti su razlozi neuspjeha CVN. Među tim razlozima valja naglasiti činjenicu da su neke zemlje (npr. Finska) režim odgovornosti za putnike i prtljagu kreirale po uzoru na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage, iz 1974., koja je izmijenjena i dopunjena protokolima iz 1976., 1990. i 2002. S druge strane, neke europske zemlje (poput Švicarske) ocijenile su da ne postoji potreba za međunarodnom unifikacijom prijevoza putnika u unutarnjoj plovidbi. Neke druge zemlje, poput Ukrajine, istaknule su da su sasvim zadovoljne trenutačnom regulacijom te materije. Jedan od prigovora upućenih CVN odnosio se i na granice prijevoznikove odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, koje su neke zemlje ocijenile preniskima, a druge previsokima. Podrobnije o razlozima neobvezivanja CVN-om od pojedinih zemalja UNECE, dokument UNECE: TRANS/SC.3/2003/10 od 28. srpnja 2003., dostupan na adresi: <http://www.unece.org>, stranica posjećena 10. rujna 2005.

<sup>83</sup> Iako se prijevoz prtljage u praksi redovito odvija zajedno s prijevozom putnika, ipak je u pravnom smislu riječ o dva odvojena ugovora.

<sup>84</sup> O materiji prijevoza putnika morem podrobnije: Jasenko Marin, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2005.

<sup>85</sup> Član 598. Pomorskog zakonika. Stvarni prijevoznik je osoba koja nije sklopila ugovor o prijevozu, ali je vlasnik, naručitelj ili brođar broda koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično. Putnik je, uopćeno, osoba u korist koje se zaključuje ugovor o prijevozu, a

Prijevoznik iz ugovora o prijevozu putnika ima dvije vrste glavnih obveza: prijevoz putnika od polazišta do odredišta i očuvanje putnikova tjelesnog integriteta.<sup>86</sup> Stvarni prijevoznik odgovoran je solidarno s prijevoznikom za izvršenje obveza iz ugovora u pogledu dijela prijevoza koji on (stvarni prijevoznik) obavlja.

Po uzoru na rješenje Atenske konvencije iz 1974., Pomorski zakonik propisuje da prijevoznik za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika<sup>87</sup> odgovara na temelju dokazane krivnje.

No, u određenim slučajevima prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene (predmnijevane) krivnje.<sup>88</sup> Ti su slučajevi:

---

Pomorski zakonik u članku 598., t. 3. definira putnika kao osobu koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozila ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari.

<sup>86</sup> Obveza prijevoza uključuje, između ostalog, i putovanje bez prekida i zakašnjenja. Osim navedenih glavnih obveza, prijevoznik može imati i niz sporednih obveza koje posebno preuzima u tijeku putovanja. Neke od tih obveza u vezi su s prijevozom (npr. prehrana putnika u slučajevima kada to nije nužno za očuvanje putnikova tjelesnog integriteta), a druge nisu u vezi sa samim prijevozom, ali se odnose na neke druge djelatnosti na brodu (npr. sauna, zabava, krojačke ili brijačke usluge).

<sup>87</sup> Pojam "tjelesna ozljeda" valja tumačiti šire te uključiti psihička oštećenja i drugo narušenje zdravlja.

<sup>88</sup> Dokazana krivnja kao osnovno načelo odgovornosti za navedene štete iznimka je u pozitivnim transportnim konvencijama. Varšavska konvencija iz 1929. propisuje odgovornost zračnog prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika na temelju pretpostavljene krivnje. Montrealska konvencija iz 1999. uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti: u prvom stupnju zračni prijevoznik odgovara objektivno do granice od 100.000 SDR, a preko te granice na temelju pretpostavljene krivnje. Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine, koji još nije stupio na snagu, radikalno mijenja sustav odgovornosti ustanovljen samom Konvencijom jer razdvaja slučajeve kada je šteta posljedica "pomorskih nezgoda" (brodolom, sudar, nasukanje, eksplozija, požar, mana broda) od ostalih uzroka štete. Ako je šteta posljedica neke od pomorskih nezgoda, tada prijevoznik odgovara objektivno do iznosa od 250.000 SDR. Za štetu koja prekoračuje taj iznos odgovara na temelju pretpostavljene krivnje do iznosa od 400.000 SDR. Ako šteta nije posljedica pomorske nezgode, temelj odgovornosti je dokazana krivnja a granica je 400.000 SDR. Podrobnije: J. Marin, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, o.c.*, str. 51-66. U kopnenom transportu temelj odgovornosti za te štete je odgovornost bez krivnje (kauzalna odgovornost), kako predviđaju Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom (dalje: CVR) za cestovni odnosno Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu, dodatak A (dalje: COTIF-CIV) za željeznički

- a) brodolom;
- b) sudar;
- c) nasukanje;
- d) eksplozija;
- e) požar;
- f) mana broda.<sup>89</sup>

Riječ je o tipičnim "plovidbenim" uzrocima šteta, kod kojih bi tužitelju bilo teško dokazati krivnju prijevoznika pa je na prijevozniku teret dokazivanja nekrivnje za nastalu štetu. To znači da on mora dokazati da nema propusta njegove dužne pažnje ili pažnje osoba za koje on odgovara.

Prema tome, tužitelj koji potražuje naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika mora dokazati:

- a) da se štetni događaj<sup>90</sup> zbio za vrijeme prijevoza<sup>91</sup>;
- b) da je za nastanak štetnog događaja kriv prijevoznik ili osoba za djela i propuste koje prijevoznik odgovara (osim u navedenih šest slučajeva kad se krivnja prijevoznika pretpostavlja);
- c) visinu pretrpljene štete.

Prijevoznik odgovara za štetu koju prouzroče osobe koje rade za nj, ako je riječ o štetnim radnjama počinjenima za obavljanja dužnosti.

Za razliku od prijevoza stvari, kod prijevoza putnika i odgovornosti prijevoznika za rad njegovih radnika i zastupnika irelevantna je činjenica je li pogreška

---

prijevoz. Jedino CVN, koji nije na snazi, u članku 5. propisuje odgovornost na temelju dokazane krivnje, osim u slučajevima kad je šteta prouzročena brodolomom, sudarom, nasukanjem, eksplozijom ili požarom, kad je temelj odgovornosti pretpostavljena krivnja. CVN posebno propisuje da će prijevoznik biti odgovoran za štetu prouzročenu manom broda ili opreme, kao i za štetu prouzročenu krivnjom osobe od koje je prijevoznik "unajmio" brod, ili krivnjom radnika ili zastupnika te osobe.

<sup>89</sup> Usp. članak 613. i 615. Pomorskog zakonika.

<sup>90</sup> Prije svega valja dokazati da je neki događaj štetan, što znači ustanoviti uzročno-posljedičnu vezu između toga događaja i nastanka štete.

<sup>91</sup> Prema članku 627. Pomorskog zakonika, prijevoz putnika obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja i iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunana u cijenu putne karte ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz. Prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali.

radnika odnosno zastupnika koja je prouzročila štetu komercijalna ili nautička pogreška.

Još jedna važna razlika postoji između obveza prijevoznika kod ugovora o prijevozu stvari i obveze kod ugovora o prijevozu putnika. Naime, kod ugovora o prijevozu stvari prijevoznik mora *do početka putovanja* uložiti dužnu pažnju kako bi brod bio sposoban za plovidbu. Kod prijevoza putnika, međutim, ta prijevoznikova obveza traje *čitavo vrijeme putovanja*.

Ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim, sud će isključiti odnosno ublažiti prijevoznikovu odgovornost.<sup>92</sup>

Ako se prijevoz obavlja uz sudjelovanje više prijevoznika, za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika odgovaraju solidarno prijevoznik koji je ugovorio prijevoz i prijevoznik za prijevoza kojeg se zbio štetni događaj. To pravilo vrijedi bez obzira na to je li ugovorom o prijevozu prijevoznik koji je taj ugovor sklopio s putnikom bio ovlašten koristiti se uslugama drugih prijevoznika (izravni prijevoz) ili je ugovorni prijevoznik, koristeći se svojom *zakonskom* ovlašću, povjerio dio ili čitav prijevoz drugom prijevozniku (stvarnom prijevozniku).<sup>93</sup> Između ugovornog i ostalih prijevoznika koji doista izvršavaju prijevoz postoji međusobno pravo regresa u pogledu iznosa koji je netko od njih isplatio putniku na ime naknade štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

### 3.3. Obujam i granice odgovornosti

O pitanju vrsta i obujma šteta koje se nadoknađuju u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika ni ZPUV ni Pomorski zakonik nemaju odredaba pa se moraju primijeniti odredbe Zakona o obveznim odnosima.<sup>94</sup>

Granica odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika iz Pomorskog zakonika odgovara rješenju Protokola iz 1990. uz Atensku

---

<sup>92</sup> Članak 619. Pomorskog zakonika.

<sup>93</sup> Članci 652.-656. Pomorskog zakonika.

<sup>94</sup> Članci 346. te 1093.-1106. Zakona o obveznim odnosima. Podrobnije: J. Barbić i dr., Naknada štete u primjeni novog Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine, Zagreb, 2005.

konvenciju iz 1974. i iznosi 175.000 SDR po putniku i putovanju.<sup>95</sup> Prijevoznik i putnik mogu izričito i pisano ugovoriti viši iznos ograničenja.<sup>96</sup>

Prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je prijevoznik počinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati.<sup>97</sup>

Ako se tužba podnosi protiv osoba koje rade za prijevoznika, a te su osobe djelovale u okviru svojih dužnosti na brodu, u pogledu ograničenja njihove odgovornosti kao i u pogledu njihova ponašanja zbog kojeg gube povlasticu ograničenja, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o odgovornosti prijevoznika. Jedino se na te osobe neće primjenjivati eventualne više granice odgovornosti koje mogu ugovoriti prijevoznik i putnik.<sup>98</sup>

Ako se tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika podnosi protiv više osoba (npr. prijevoznika, stvarnog prijevoznika, osoba koje za njih rade), ukupna svota odštete ne može biti veća od propisane granice od 175.000 SDR.<sup>99</sup> Granica odgovornosti vrijedi za ukupne tužbene zahtjeve svih vjerovnika u vezi sa smrću odnosno tjelesnom ozljedom jednog putnika, bez obzira na to zasnivaju li se ti zahtjevi na ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti.<sup>100</sup>

---

<sup>95</sup> Na međunarodnoj razini, ta je granica bitno povišena Protokolom Atenske konvencije iz 2002., *supra*, bilješka 88. COTIF-CIV u verziji Protokola iz 1999. predviđa granicu odgovornosti za te štete u iznosu od 175.000 SDR, dok trenutno još važeći COTIF-CIV iz 1980. propisuje granicu od 70.000 SDR. To se ograničenje primjenjuje uvijek kad nacionalno pravo određuje nižu granicu od toga iznosa. Konvencija o ugovoru o međunarodnome cestovnom prijevozu putnika i prtljage iz 1973. (CVR), kako je izmijenjena Protokolom iz 1978., propisuje ograničenje od 83.333 SDR. O granicama odgovornosti zračnog prijevoznika prema rješenju Montrealske konvencije iz 1999., *supra*, bilješka 88.

<sup>96</sup> Članak 620., st. 1. i članak 624. Pomorskog zakonika. Nakon nastupa slučaja koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu, putnik i prijevoznik mogu ugovoriti i nižu granicu odgovornosti od one utvrđene Pomorskim zakonikom, *arg. a contrario* iz odredbe članka 631.

<sup>97</sup> Prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti samo ako je on sam postupao na opisani način pri uzrokovanju štete, ne i ako je tako postupala neka od osoba za djela i propuste kojih on inače odgovara. Za razliku od tog rješenja inspiriranog Atenskom konvencijom, CVN u članku 13., st. 2. propisuje da prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti ako je šteta prouzročena namjernim protupravnim ponašanjem (*wilful misconduct*) ili krajnjom nepažnjom bilo tog prijevoznika, bilo osoba za djela kojih odgovara.

<sup>98</sup> Članak 626., st. 3. Pomorskog zakonika.

<sup>99</sup> Članak 628. Pomorskog zakonika.

<sup>100</sup> Arg. iz članka 628., st. 1. Pomorskog zakonika.



### 3.4. Posebno o odgovornosti za štetu zbog zakašnjenja u prijevozu putnika

Prijevoznik može biti obvezan naknaditi štetu putniku i u slučaju zakašnjenja početka putovanja broda kao i u slučaju prekida putovanja. Za postojanje takve prijevoznikove obveze potrebno je da se ispune određene pretpostavke.

Prije svega, zakašnjenje početka putovanja odnosno prekid putovanja mora biti prouzročen kvalificiranom krivnjom (namjerom ili krajnjom nepažnjom) prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika.<sup>101</sup> Dakle, odgovornost prijevoznika za štetu zbog zakašnjenja u otpočinjanju putovanja, odnosno za štetu zbog prekida putovanja temelji se na dokazanoj kvalificiranoj krivnji.

Nadalje, potrebno je da to zakašnjenje u otpočinjanju putovanja odnosno prekid putovanja traje izvjesno zakonom određeno vrijeme.

Tako, da bi prijevoznik bio obvezan naknaditi putniku štetu zbog zakašnjenja u početku prijevoza, početak prijevoza unutar granica Republike Hrvatske mora kasniti bar jedan sat u odnosu na vrijeme koje je određeno ugovorom odnosno redom plovidbe, a početak prijevoza koji prelazi navedene granice mora kasniti bar dvanaest sati u odnosu na vrijeme utvrđeno ugovorom odnosno redom plovidbe.<sup>102</sup>

Da bi prijevoznik bio obvezan naknaditi štetu putniku prouzročenu prekidom putovanja, potrebno je da taj prekid traje više od dvanaest sati ako je riječ o putovanju unutar granica Republike Hrvatske, odnosno više od tri dana na putovanjima izvan tih granica.<sup>103</sup>

No, putnik koji u slučaju prekida putovanja želi pravo na naknadu štete, mora uputiti pisani zahtjev prijevozniku, ili podnijeti tužbu sudu u točno utvrđenom zakonskom roku. Taj je rok tri dana ako je riječ o plovidbi unutar granica Republike Hrvatske odnosno sedam dana ako je riječ o plovidbi izvan navedenih granica. Rok počinje teći od dana završetka putovanja.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Članak 606., st. 3. te članak 610., st. 3. Pomorskog zakonika.

<sup>102</sup> Dakako, uz naknadu štete, putnik ima u slučaju zakašnjenja u otpočinjanju prijevoza u propisanom minimalnom trajanju i pravo na odustanak od ugovora uz povrat prevoznine.

<sup>103</sup> Uz pravo na naknadu štete, putnik u opisanim slučajevima ima pravo: zahtijevati da ga prijevoznik svojim ili drugim prikladnim prijevoznim sredstvom, zajedno s prtljagom, preveze do odredišta, ili zahtijevati da ga prijevoznik, zajedno s prtljagom, u primjerenom roku vrati u polaznu luku uz povrat prevoznine, ili odustati od ugovora uz povrat prevoznine.

<sup>104</sup> Poseban rok postoji u pogledu pisanog zahtjeva za povratom u polaznu luku odnosno u pogledu zahtjeva za nastavak putovanja sve do odredišta. Taj rok iznosi 24 sata i počinje

Ne postoje zakonske odredbe o posebnim granicama prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog zakašnjenja u otpočinjanju putovanja odnosno zbog prekida putovanja. No, mogu se primijeniti odredbe o općem ograničenju odgovornosti prijevoznika jer on može biti osoba koja ima pravo na povlasticu općeg ograničenja odgovornosti.

Pomorski zakonik ne sadržava odredbe o odgovornosti prijevoznika za štetu zbog zakašnjenja u prijevozu putnika koje *nije* prouzročeno kašnjenjem u otpočinjanju putovanja niti prekidom putovanja. Naime, pod “štetom zbog zakašnjenja” Pomorski zakonik, za primjenu odredaba o prijevozu putnika i prtljage, razumije materijalnu (imovinsku) štetu koja je prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku.<sup>105</sup> Dakle, “šteta zbog zakašnjenja” u kontekstu navedenih odredaba Pomorskog zakonika odnosi se samo na štetu zbog zakašnjenja u predaji prtljage putniku.

Na odgovornost prijevoznika za zakašnjenje u prijevozu putnika koje nije posljedica kašnjenja u otpočinjanju putovanja niti prekida putovanja primjenjuju se relevantne odredbe Zakona o obveznim odnosima.<sup>106</sup> Člankom 696. toga

---

teći nakon proteka 12 sati trajanja prekida “nacionalnog” putovanja, odnosno nakon proteka tri dana trajanja prekida “međunarodnog” putovanja. Putnik koji propusti podnijeti prigovor odnosno sudsku tužbu unutar navedenih rokova, gubi pravo tražiti od prijevoznika naknadu štete, povrat prevoznine odnosno nastavak putovanja ili povrat u polaznu luku, članak 611. Pomorskog zakonika.

<sup>105</sup> Članak 598., t. 6) Pomorskog zakonika.

<sup>106</sup> Prijevoznikova odgovornost za zakašnjenje u prijevozu putnika nije bila regulirana ni Pomorskim zakonikom iz 1994. ni ranijim ZPUP-om. U teoriji je bilo zastupljeno stajalište da takva zakonska stilizacija odredaba o zakašnjenju u prijevozu putnika upravo isključuje tu prijevoznikovu odgovornost, osim, u skladu s načelima građanskog prava, u slučaju kad je ta šteta prouzročena kvalificiranom krivnjom prijevoznika ili osoba za koje on odgovara: B. Jakaša, *o.c.*, str. 292. Ne bismo se mogli složiti s takvim stajalištem. Naime, Zakon o obveznim odnosima u članku 665. propisuje da se odredbe odsjeka o ugovoru o prijevozu primjenjuju na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine vrste nije drukčije određeno. Pomorski zakonik nije nikako, dakle nije ni drugačije, regulirao odgovornost prijevoznika za zakašnjenje pri prijevozu putnika. U svim drugim granama prijevoza postoji odgovornost prijevoznika za tu vrstu šteta u međunarodnim i hrvatskim nacionalnim propisima. U zračnom prijevozu prema Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnoj plovidbi, sastavljenom po uzoru na Varšavsku konvenciju, prijevoznik za te štete odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje. Isto načelo zadržava i Montrealska konvencija iz 1999. U željezničkom prijevozu, za štete zbog zakašnjenja u prijevozu putnika prijevoznik prema Zakonu o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu odgovara na temelju pretpostavljene kvalificirane krivnje, a prema COTIF-CIV

zakona propisana je obveza prijevoznika da putnika preveze do određenog mjesta "na vrijeme". Prijevoznik odgovara za štetu koju putnik pretrpi zbog zakašnjenja, osim ako je do zakašnjenja došlo iz uzroka koje nije mogao otkloniti ni pažnjom dobrog stručnjaka.<sup>107</sup> Dakle, odgovornost za zakašnjenje u prijevozu putnika koje nije posljedica kašnjenja u otpočinjanju putovanja niti prekida putovanja temelji se na pretpostavljenoj krivnji prijevoznika. Visina naknade za tu vrstu štete ne može biti viša od one utvrđene zakonom ili međunarodnim ugovorom.

### 3.5. Zastara tražbina za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika

Tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage zastarijevaju nakon što proteknu dvije godine. Trenutak od kojeg vrijeme zastare počinje teći uređeno je na sljedeći način:

- a) u slučaju tjelesne ozljede putnika - vrijeme zastare počinje teći od dana iskrcaja putnika;
- b) u slučaju smrti putnika u tijeku prijevoza - vrijeme zastare počinje teći od dana kad je brod stigao ili trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati;
- c) u slučaju tjelesne ozljede putnika koja se dogodila u tijeku prijevoza, a zbog koje je nastupila smrt poslije iskrcaja - od dana smrti putnika, a ako se tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ne podnese u roku tri godine od dana iskrcaja, gubi se pravo na naknadu štete.<sup>108</sup>

---

odgovara na temelju relativnog kauzaliteta. U cestovnom prijevozu opisana prijevoznikova odgovornost temelji se također na odredbama ZOO, dakle na principu pretpostavljene krivnje. Sam Pomorski zakonik u članku 388., st. 1., t. b) dopušta mogućnost općeg ograničenja odgovornosti za tražbine zbog, *inter alia*, štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu putnika.

<sup>107</sup> Pažnja dobrog stručnjaka definirana je u članku 10., st. 2. Zakona o obveznim odnosima kao povećana pažnja prema pravilima struke i običajima, kojom je dužan postupati sudionik u obveznom odnosu pri ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti.

<sup>108</sup> Članak 673., st. 5., t. 2. Pomorskog zakonika. Podrobnije o zastari: J. Marin, *o.c.*, str. 20-25.

## 4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI ZA ŠTETE NA PRTLJAZI<sup>109</sup>

### 4.1. Pravni izvori

Ni o toj materiji ZPUV nema odredaba pa se i u pogledu te odgovornosti prijevoznika primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika.

Pod odgovornošću za prtljagu razumije se:

- a) odgovornost za manjak, gubitak, oštećenje prtljage;
- b) odgovornost za zakašnjenje u predaji prtljage.<sup>110</sup>

Jednako kao i u pogledu odgovornosti za putnike, odgovorne osobe mogu biti prijevoznik, stvarni prijevoznik i osobe koje rade za njih. Prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovaraju za djela osoba koje rade za njih ako je štetna radnja prouzročena za obavljanja njihovih dužnosti na brodu.

### 4.2. Temelji odgovornosti prijevoznika

Za štetu zbog manjka, gubitka i oštećenja ručne prtljage odnosno zbog zakašnjenja u njezinoj predaji prijevoznik i ostale potencijalno odgovorne osobe odgovaraju na temelju dokazane krivnje. Međutim, ako je šteta nastala neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mane broda, tada se odgovornost zasniva na dokazanoj krivnji štetnika. Dakle, temelj

---

<sup>109</sup> Pod prtljagom se razumije svaka stvar, uključujući i vozilo, koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu, osim živih životinja te stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari, članak 598., t. 4. Pomorskog zakonika. Prtljaga može biti ručna (ona koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on čuva ili nadzire, uključujući prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu) i predana (ona koju putnik predaje na čuvanje prijevozniku i za koju je prijevoznik, na zahtjev putnika, dužan izdati prtljažnicu). Razlikovanje ručne od predane prtljage važno je zbog različitih temelja prijevoznikove odgovornosti za ručnu odnosno za predanu prtljagu. Posebnosti postoje i u pogledu odgovornosti za dragocjenosti koje su, uz potvrdu, predane prijevozniku na čuvanje.

<sup>110</sup> Pod štetom za zakašnjenje razumije se materijalna (imovinska) šteta koja je prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku, računajući od dana dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvaća zakašnjenje prouzročeno obustavom rada, štrajkom ili sličnim događajima.

odgovornosti za ručnu prtljagu uređen je jednako kao temelj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Za štetu zbog oštećenja, manjka, gubitka predane prtljage, kao i zbog zakašnjenja u predaji te prtljage temelj odgovornosti je pretpostavljena krivnja, bez obzira na prirodu događaja koji je štetu prouzročio.

Ako je prtljazi za vrijeme prijevoza nanesena šteta, putnik ima obvezu podnošenja pisanog prigovora prijevozniku u strogo propisanim rokovima:

- ako je riječ o vidljivoj šteti na ručnoj prtljazi, prigovor treba podnijeti prije ili u trenutku iskrcaja;
- ako je riječ o vidljivoj šteti na ostaloj prtljazi, prigovor treba podnijeti prije ili u trenutku njezina izdavanja;
- ako je riječ o nevidljivoj šteti te u slučaju gubitka prtljage, prigovor treba podnijeti u roku od 15 dana od iskrcaja, izdavanja prtljage ili dana kad je prtljaga trebala biti izdana.

Ako putnik ne podnese prigovor u propisanom roku, pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je prtljaga predana u ispravnom stanju.<sup>111</sup> Prigovor nije potreban ako su stranke sporazumno utvrdile stanje prtljage u trenutku njezina izdavanja.<sup>112</sup>

Ako je u prijevozu prtljage sudjelovalo više prijevoznika (izravni prijevoz),<sup>113</sup> tada za oštećenje, manjak ili gubitak *ručne* prtljage odgovara prijevoznik na dijelu puta kojeg je nastala šteta. Za štetu na *predanoj* prtljazi odgovaraju

---

<sup>111</sup> Dakle, propust podnošenja prigovora u propisanom roku nema kao posljedicu gubitak prava na naknadu štete.

<sup>112</sup> Članak 629. Pomorskog zakonika. Posebne zakonske odredbe u članku 630. vezane su uz prava putnika u slučaju gubitka prtljage. Naime, putnik može izjaviti da mu je prtljaga izgubljena ako mu ne bude predana u roku od trideset dana od završetka putovanja. U toj izjavi on može zahtijevati od prijevoznika da ga obavijesti o eventualnom pronalasku prtljage, ako se ona pronađe u roku od godine dana od dana isplate naknade štete zbog gubitka. Ako se prtljaga u tom roku pronađe i prijevoznik o tome izvijesti putnika, putnik može prihvatiti pronađenu prtljagu, u kojem je slučaju obavezan vratiti sve što je primio na ime naknade štete za gubitak prtljage, ali zadržava pravo na naknadu štete za zakašnjenje u predaji prtljage.

<sup>113</sup> Ugovorom o izravnom prijevozu prtljage predviđa se da će prijevoznik obaviti prijevoz prtljage djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. Prijevoznik koji je na temelju ugovora o izravnom prijevozu preuzeo od putnika prtljagu na prijevoz izdaje prtljažnicu za cijeli ugovoreni put (izravna prtljažnica). Svaki daljnji prijevoznik primitkom prtljage i izravne prtljažnice pristupa ugovoru, članci 648. i 649. Pomorskog zakonika.

prijevoznik koji je sklopio ugovor, prijevoznik koji je preuzeo prtljagu i izdao prtljažnicu, prijevoznik na dijelu puta kojeg je nastala šteta i prijevoznik koji predaje prtljagu putniku.

### 4.3. Granice odgovornosti

Zakononsko posebno ograničenje prijevoznikove odgovornosti postoji i za gubitak, oštećenje i zakašnjenje pri prijevozu prtljage, i iznosi:

- a) za ručnu prtljagu: 1.800 SDR po putniku i putovanju;
- b) za vozila i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu: 10.000 SDR po putniku i putovanju;
- c) za ostalu prtljagu: 2.700 SDR po putniku i putovanju.

Za dragocjenosti predane na čuvanje prijevozniku granica se utvrđuje sporazumno.<sup>114</sup>

Za sve granice vrijedi pravilo da prijevoznik i putnik mogu izričito i pisano ugovoriti i veću svotu ograničenja od navedenih zakonskih svota.

Također, nakon nastupa štetnog događaja, prijevoznik i putnik mogu ugovoriti i nižu granicu odgovornosti od zakonske.<sup>115</sup>

Odgovorna osoba koja je štetu prouzročila namjerno ili bezobzirno, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti, gubi povlasticu ograničenja odgovornosti.

I u pogledu granica odgovornosti za prtljagu valja uzeti u obzir i odredbe o općem ograničenju odgovornosti broдача.

### 4.4. Zastara tražbina za naknadu štete na prtljazi

Tražbine iz ugovora o prijevozu prtljage zastarijevaju nakon što proteknu dvije godine. Vrijeme zastare počinje teći:

---

<sup>114</sup> O granicama odgovornosti za štete na prtljazi u zračnom, željezničkom i cestovnom prijevozu detaljnije: J. Marin, *o.c.*, str. 105-125.

<sup>115</sup> Članci 621. i 631. Pomorskog zakonika. Sukladno članku 622. Pomorskog zakonika, prijevoznik i putnik mogu ugovoriti određenu odbitnu franšizu, i prije nastupa štetnog događaja, i to u maksimalnom iznosu od 300 SDR za štete na vozilima, odnosno 150 SDR za štete prouzročene drugoj prtljazi. Svota franšize odbija se od iznosa naknade štete koja će pripasti putniku. Odredbe o franšizi ne primjenjuju se na štetu na dragocjenostima.

- kod predane prtljage: od dana kad je prtljaga predana ili kad je trebalo da bude predana u luci u kojoj se putnik iskrcao ili se namjeravao iskrcati;
- kod ručne prtljage: od dana iskrcaja putnika odnosno u slučaju smrti putnika koja je nastupila u tijeku prijevoza od dana kada je brod stigao ili trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati.<sup>116</sup>

## 5. ZAKLJUČAK

ZPUV ne uređuje pitanje ugovora o prijevozu tereta, putnika i prtljage u unutarnjoj plovidbi, pa tako ni pitanje eventualne ugovorne odgovornosti prijevoznika. Umjesto toga, zakonodavac se odlučio za upućivanje na odgovarajuću primjenu odredaba Pomorskog zakonika koji navedenu materiju uređuje primarno u pogledu pomorskog prijevoza.

Takva zakonodavna tehnika može se učiniti “elegantnom” zbog nedvojbenih sličnosti između pomorskog prijevoza i prijevoza unutarnjim vodama. Međutim, time se zanemaruju važne razlike koje postoje između tih dviju vrsta prijevoza a koje se moraju odraziti i na njihovo pravno uređenje. To osobito vrijedi za prijevoz tereta. Tu materiju u Republici Hrvatskoj na internoj razini uređuje Pomorski zakonik, a na međunarodnoj razini CMNI. Rješenja tih pravnih izvora razlikuju se u nekim vrlo važnim pitanjima vezanim uz odgovornost prijevoznika, kao što su uređenje posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti (odnosno izuzetih slučajeva iz Pomorskog zakonika), odgovornost stvarnog prijevoznika, odgovornost prijevoznika za štetu prouzročenu nautičkom pogreškom zapovjednika i članova posade, odgovornost za štetu prouzročenu požarom, ograničenje u slučaju prijevoza kontejnerima, granice odgovornosti za štetu zbog zakašnjenja.

Važne razlike u uređenju iste materije u unutrašnjem i međunarodnom prijevozu zasigurno nisu poželjne. Zbog toga se zalažemo za izmjene i dopune ZPUV-a radi detaljnog uređenja ugovora o prijevozu stvari unutarnjim plovnim putovima, uključujući i pitanje odgovornosti prijevoznika, po uzoru na odredbe CMNI.

Opisano upućivanje ZPUV-a na odredbe Pomorskog zakonika znatno je opravdanije u pogledu uređenja ugovora o prijevozu putnika i prtljage, posebice u pogledu pitanja odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede

---

<sup>116</sup> Članak 673., st. 1. i st. 5., t. 3. Pomorskog zakonika.

putnika. Odredbe Pomorskog zakonika usuglašene su s odredbama Atenske konvencije i (u pogledu visine odgovornosti) njezinog Protokola iz 1990. U tome smislu nema razlike između pravnog položaja putnika u pomorskom prijevozu i putnika u prijevozu unutarnjim vodama, i to kako u pogledu temelja odgovornosti tako i u pogledu granica odgovornosti. To smatramo ispravnim.

Trenutačno ne postoji potreban stupanj unifikacije pitanja odgovornosti prijevoznika u unutarnjoj plovidbi na međunarodnoj razini. Zbog donošenja i stupanja na snagu CMNI, situacija je u tom smislu povoljnija u segmentu prijevoznikove odgovornosti za štetu na teretu. Međutim, za odgovornost za štetu koju pretrpe putnici iz ugovora o prijevozu u unutarnjoj plovidbi ne postoji "specijalni" međunarodni ugovor na snazi koji podrobno uređuje tu materiju. Mislimo da bi se u budućnosti, pri stvaranju takvog ugovora, valjalo ugledati na uređenje iste materije u pomorskom prijevozu, odnosno na široko prihvaćena rješenja Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem.

### Summary

Jasenko Marin\*

#### CONTRACTUAL LIABILITY OF THE CARRIER IN TRANSPORT BY INLAND WATERWAYS

*The subject-matter of the paper is the analysis of contractual liability of the carrier in transport by inland waterways.*

*Concerning international transport of cargo, this matter has been regulated by the Budapest Convention on the Contract for the Transport of Goods by Inland Waterways (CMNI), adopted by the Republic of Croatia*

*In regard to the transport within Croatia, relevant provisions of the Maritime Code are applied to the issue of the carrier's liability for damage on cargo. The application of this regulation is indicated by the basic legal regulation - the Inland Waterways Navigation Act, which, however, does not contain any special provisions regarding the matter*

---

\* Jasenko Marin, Ph. D., Assistant Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb



of the contract on transport. Such a solution of the legislator is not entirely adequate since it does not take into consideration differences between inland and maritime navigation.

Comparing the mentioned internal and international sources of law, it can be concluded that there are numerous significant differences between the CMNI and the Maritime Code in respect of the regulation of important issues connected with the carrier's liability for damage on cargo.

It is necessary to harmonise international and national legal regulation in this segment by amendments to the Inland Waterways Navigation Act.

At the moment there is no international convention in force which would systematically regulate the matter of the carrier's liability for damage in the transport of passengers and luggage by inland waterways. Thus, in Croatian law, both in international and national transport, provisions of the Maritime Code are applied as subsidiary. These provisions are made according to the Athens Convention on the Transport of Passengers and Luggage by Sea.

In this context, the legal status of passengers in inland navigation and maritime transport is equalized, which is an acceptable solution.

Key words: inland navigation, liability of the carrier, transport of cargo, transport of passengers and cargo

Zusammenfassung

Jasenko Marin \*\*

## DIE VERTRAGLICHE HAFTUNG DES BEFÖRDERERS IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Der Gegenstand dieser Arbeit ist die Analyse der vertraglichen Haftung des Beförderers in der Binnenschifffahrt.

Hinsichtlich der internationalen Frachtbeförderung ist die Materie im Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) geregelt, das von der Republik Kroatien ratifiziert wurde.

---

\*\* Dr. Jasenko Marin, Dozent an der Juristischen Fakultät in Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

*In Bezug auf die Beförderung innerhalb Kroatiens gelten für die Frage der Haftung des Beförderers für die Beschädigung der Fracht die einschlägigen Bestimmungen der kroatischen Seeschiffahrtsordnung. Auf seine Anwendung verweist die grundlegende Rechtsvorschrift, das Gesetz über die Schifffahrt auf Binnengewässern, das jedoch keine spezifischen Bestimmungen über den Bereich des Frachtvertrags enthält. Eine solche gesetzgeberische Lösung ist insgesamt nicht angemessen, weil sie die Unterschiede zwischen der Binnen- und der Seeschifffahrt nicht berücksichtigt.*

*Der Vergleich der genannten innerstaatlichen und internationalen Rechtsquellen lässt schließen, dass zwischen dem CMNI und der kroatischen Seeschiffahrtsordnung bezüglich der Regelung wichtiger Fragen im Zusammenhang mit der Haftung der Beförderers für eine Beschädigung der Fracht zahlreiche und wesentliche Unterschiede bestehen.*

*Die Angleichung der internationalen und der nationalen Rechtsordnung in diesem Segment muss durch die Änderung und Ergänzung des kroatischen Binnenschiffahrtsgesetzes erfolgen.*

*Zurzeit ist kein internationales Übereinkommen in Kraft, das den Bereich der Haftung des Beförderers für bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck Binnenwasserstraßen entstandene Schäden regelt. So kommen in der kroatischen Rechtsordnung sowohl für die internationale wie auch für die nationale Beförderung nachrangig die Bestimmungen der Seeschiffahrtsordnung zur Anwendung. Diese Bestimmungen folgen dem Vorbild des Athener Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See.*

*In diesem Kontext stimmt die rechtliche Behandlung des Reisenden in der Binnenschifffahrt mit der in der Seebeförderung überein, was eine annehmbare Lösung darstellt.*

*Schlüsselwörter: Binnenschifffahrt, Haftung des Beförderers, Beförderung einer Fracht, Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck*