

Dr.sc. Ivo Grabovac, professor emeritus
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

JE LI BILO KAKVIH PROMJENA GLEDE TEMELJA ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA O PRIJEVOZU STVARI MOREM?

UDK: 347.79

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: Prosinac 2010.

Od prve Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila), 1924., preko Protokola o izmjeni Haaških pravila (Visbyjska pravila), 1968., Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978. do najnovije Konvencije UN-a o ugovoru o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009. nije se mijenjao temelj odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari morem (kao što je slučaj u zračnom prijevozu ili u prijevozu putnika morem). Kontinuirano se temelji odgovornost na krivnji, i to u načelu na pretpostavljenoj (predmnijevanoj) krivnji. To se načelo zasnivalo, proizlazilo iz pojma «dužne pažnje» («due diligence») ili se izričajem u samom tekstu konvencije regulirala takva odgovornost. U dvjema konvencijama (Haaška i Rotterdamska pravila) primjenom instituta «iznimnih slučajeva, opasnosti» (excepted perils) prijevoznik je mogao odgovarati i na temelju dokazane krivnje, što je za njega bilo povoljnije rješenje. U slučaju štete od požara u Hamburškim pravilima odgovara također prijevoznik na temelju dokazane krivnje, što se i u Rotterdamskim pravilima ostvaruje primjenom instituta «iznimnih slučajeva». Čuva se tako odgovornost na temelju krivnje, makar je bilo (konvencijskih) pokušaja da se poštiri odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari kao u kopnenom i zračnom prijevozu, gdje je odgovornost kauzalna, objektivna. Autor smatra da zbog uspostavljene gospodarske ravnoteže subjekata koji u suvremenim uvjetima sudjeluju u poslu prijevoza stvari morem zbilja nema razloga mijenjati tradicionalno načelo odgovornosti prijevoznika.

Ključne riječi: *Prijevoz stvari morem, konvencije, temelj odgovornosti prijevoznika, pretpostavljena krivnja, dokazana krivnja.*

1. UVOD

U 19. stoljeću u građanskim i trgovačkim zakonima buržoaskih država, u *common law*¹ engleskoga prava i u državama koje se oslanjaju na to pravo, prihvaćala se stroga odgovornost prijevoznika (brodara) *ex recepto* za gubitak

¹ *Common law*, u Engleskoj, Sjedinjenim Američkim Državama i u nekim državama Britanskog Commonwealtha, pravna su pravila temeljena na sudskim presedanima: skup pravila koja su primjenjivali sudovi *common law* za razliku od sudova *equity law*, koje je primjenjivao Sud Kancelarije (*Court of Chancery*). Postoji i pojam *statutory law*, zakonsko pravo (pobliže Ivo Grabovac, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Split, 1991., str. 35.).

ili oštećenje tereta. Zapravo, recipirala se poznata ustanova *receptum nautarum* rimskoga prava, pa se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti samo dokazom da je šteta ili gubitak nastao: višom silom, zbog prirodnih svojstava ili skrivenih mana robe ili djelima krcatelja ili primatelja. Dakle, odgovarao je objektivno, kauzalno, i to kako za vlastita tako i za djela zapovjednika, posade i drugih osoba kojima se služio u svome poslovanju. Organizirane i gospodarski snažne brodarske tvrtke odupirale su se toj zakonskoj regulativi ugovornim isključenjem ili ograničenjem odgovornosti raznim stereotipnim klauzulama. Nesmetana i neograničena primjena ovakvih ugovornih klauzula, uz uglavnom blagonaklono stajalište sudova glede njihove valjanosti, dovela je faktički do potpunog isključenja odgovornosti pomorskog prijevoznika za obveze iz prijevoza stvari. Države su reagirale. Najprije Sjedinjene Američke Države s Harter Actom, 1893. godine (tada su američki gospodarstvenici više bili angažirani u prerađivačkoj industriji i trgovini). Taj je Act (Zakon) proglasio ništavim (prisilne norme) sve klauzule koje su isključivale ili umanjivale odgovornost prijevoznika, ali je za uzvrat zakonski predvidio neke slučajeve oslobođenja od odgovornosti. Po uzoru na Harter Act, 1924. godine donosi se u Bruxellesu Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici (Haaška pravila). Haaška pravila, koja su imala uspješnu unifikacijsku primjenu, trebalo je osuvremeniti, pa je 1968. godine donesen Protokol o izmjeni Haaških pravila (tzv. Visbyjska pravila). U Visbyjskim pravilima bilo je novih rješenja, ali se nije mijenjao temelj odgovornosti. Naš je Pomorski zakonik i dalje inspiriran tim Haaško-visbyjskim pravilima. Kasnije su donesena još dva međunarodna instrumenta o prijevozu stvari morem. S ciljem bolje zaštite interesa tereta na Diplomatskoj konferenciji u Hamburgu usvojena je u ožujku 1978. godine Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (tzv. Hamburška pravila). Konačno 23. rujna 2009. godine u Rotterdamu je potpisana najnovija Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila).

U ovom radu raspravljam o temelju odgovornosti prijevoznika u spomenutim međunarodnim konvencijama.

2. PRETPOSTAVLJENA KRIVNJA

A. Čl. 3. st. 1. Haaških pravila ističe da je prijevoznik «dužan prije i na početku putovanja uložiti dužnu pažnju da: a/ osposobi brod za plovidbu; b/ brod primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama; c/ osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njenog preuzimanja, prijevoza i čuvanja».

U svezi sa sposobnošću broda za plovidbu i sposobnošću broda da primi i sačuva određeni teret prijevoznik je obvezan upotrijebiti «d u ž n u p a ž n j u». U engleskom tekstu govori se o «d u e d i l i g e n c e», a u francuskom o «diligence raisonable» (moglo bi se prevesti kao dužna ili razumna marljivost).

Due diligence smatra se da je jednaka razumnoj pažnji, uzimajući u obzir

poznate ili očekivane okolnosti te narav putovanja i tereta koji se prevozi. Obveza postupanja *due diligence* odgovara pravilu *common law-a* o dužnoj brižljivosti (*duty of care*). Ako je, na primjer, prijevoznik kontrolirao brodske strojeve, ali nije otkrio nedostatak, u raspravi je li riječ o propustu dužne pažnje mora se razmotriti: 1. je li to bio nadzor kakav bi, u okolnostima slučaja, razumno obavio stručan prijevoznik i 2. je li takav nadzor izvršen s razumnom vještinom (znanjem), pažnjom i sposobnošću. Kada se govori o tzv. zakonskoj dužnosti postupanja s nužnom brižljivošću («a legal duty to take care»), ima se na umu osoba koja je u situaciji predvidjeti da njezina radnja ili propust može povrijediti drugoga; riječ «može» ne znači da je «možda mogla», nego da je «s razumnom vjerojatnošću mogla». *Due diligence* je razuman i djelotvoran pokušaj da se «učini onoliko koliko se pažnjom možeš poslužiti». Ne radi se o nekoj apsolutnoj pažnji (pomniji), nego o «dužnoj ili razumnoj pažnji».²

Dakle, *due diligence* je opći pojam angloameričkog prava. Znači dužnost pažnje, pozornosti koja se može očekivati od razborite osobe; razumna i pažljiva osoba to redovito čini. U Haaškim se pravilima ne opisuje, ne tumači takva dužna pažnja (*due diligence*). Međutim, taj pojam valja tumačiti u izvornom značenju te ga prilagoditi pravno sustavu države koja ga je recipirala. Francuzi su, na primjer, u svom Zakonu o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966., prihvatili načela Haaških pravila, te u čl. 21. po uzoru na čl. 3. st. 1. rabe izričaj *faire diligence*. Ističe se da taj izričaj treba tumačiti u okvirima djelovanja savjesnog prijevoznika, srednje sposobnog prijevoznika. Izraz o dužnoj pažnji znači prosječno razumnu pažnju. Ne može se zahtijevati neka izvanredna pažnja.³ Smatram da opisani smisao treba pridati i pojmu prijevoznikove «dužne pažnje», koji se rabi u našem Pomorskom zakoniku (v. čl. 549.).

Dakle, prijevoznik dokazuje da je upotrijebio dužnu pažnju nakon što naručitelj, primatelj (ovlašteni imatelj teretnice) dokaže činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu, odnosno činjenicu nesposobnosti broda primiti i očuvati teret.

Kakav je pravni položaj prijevoznika u sklopu ostalih obveza tijekom prijevoza robe? U čl. 3. st. 2. Haaških pravila, pozivom i na čl. 4. prijevoznik je dužan uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se za robu koja se prevozi, te je iskrcati. U čl. 3. st. 2. koji uređuje brigu o robi, ne spominje se «*due diligence*», taj se izraz – kako sam istakao – koristi u slučajevima sposobnosti broda za plovidbu. U spomenutom članku (čl. 3. st. 2.) rabe se riječi «*properly and carefully*» (u francuskoj službenoj verziji *approprié et soigneuse*). Prevodimo u r e d n o i p a ž l j i v o. Bi li to značilo, u doslovnom tumačenju, da se ne može primijeniti dužna pažnja, u smislu *due diligence* glede brige o robi?

² Poblježe Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Split, 2010., str. 95.-96. i tamo citirana literatura (Carver-Colinvaux, *Carriage by Sea*, London, 1963., I., str. 218.; Scruton, *Charterparties and Bills of Lading*, London, 1963., str. 412.; Philip S. James, *Introduction to English law*, London, 1962., str. 306.; W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto, 1965., str. 97.).

³ René Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968., II., str. 261.

Bilo je takvih mišljenja.⁴ Smatram da su Haaška pravila jedinstveno regulirala odgovornost prijevoznika za sve obveze, prestacije iz ugovora o prijevozu stvari. Za takvu konstataciju postoje razlozi. Kao što sam istakao, u čl. 3. st. 2. koriste se izrazi *properly and carefully*. Isto se tako u sklopu nabiranja osnovnih dužnosti prijevoznika za vrijeme prijevoza robe morem spominje i izraz *care for (aux soins)*, što je briga koja mora biti, kao *duty care*, u granicama *d u e d i l i g e n c e*, što se opet svodi na *reasonable care*. Dakle, u Haaškim pravilima uređuje se kao opće pravilo obveza prijevoznika da čuva robu koju prevozi. Ta se obveza iz čl. 3. st. 2. kombinira sa čl. 4. gdje se, između ostalog, nabrajaju iznimne (izuzete) opasnosti (*excepted perils*) koje mogu pomoći u oslobođenju prijevoznika od odgovornosti ako dokaže uzročnu vezu između povlaštenog događaja i štetnih posljedica; tada korisniku prijevoza ipak ostaje mogućnost dokazivanja krivnje prijevoznika, ali to su sasvim nove okolnosti temeljene na posebnom pravnom institutu koji u Haaškim pravilima paralelno uvodi načelo dokazane krivnje, što je predmet obrade u sljedećem poglavlju.

Izričaj *due diligence* spominje se i u čl. 4. st. 1. ponovno u svezi s osposobljavanjem broda za plovidbe, ali se isto rabi i u jednom od iznimnih (izuzetih) slučajeva, tj. kada se kao razlog ekulpacije navode skriveni nedostaci koji se ne mogu otkriti «dužnom pažnjom» (čl. 4. st. 2.p). Međutim, u istom članku 4. st. 2.p imamo sintagmu *actual fault or privity* (francuski: *...du fait ou de la faute*) prijevoznika, a poznato je da taj izraz znači osobnu krivnju prijevoznika; kada se pak radi o krivnji osoba, kojima se prijevoznik služi, koriste se riječi *fault or neglect* (francuski: *la fault ou la fait*), što je odgovornost na temelju krivnje. U čl. 4. st. 3. još jednom se susrećemo s riječima krivnja ili nepažnja (*fault or neglect*).

U čl. 3. st. 8. Haaških pravila zabranjuje se sloboda ugovaranja u korist prijevoznika, a spominju se slučajevi gubitka ili oštećenja u svezi s robom, koji nastanu uslijed nepažnje (*negligence*), krivnje (*fault*) ili neispunjenja dužnosti ili obveza. Što je posebice značajno svi se citirani izrazi, koji zapravo znače skrivljeno ponašanje ili propust, vezuju za čl. 3. gdje se navodi i *due diligence* (dužna pažnja) i obveza urednog i pažljivog rukovanja i čuvanja tereta.

U čl. 6. Haaških pravila, u svezi s mogućnošću derogiranja konvencijskih odredaba u slučaju da nije izdana teretnica ili druga prenosiva isprava, naglašava se najprije odgovornost prijevoznika općenito za robu, zatim ekulpacija za tu robu, te obveze u odnosu na sposobnost broda za plovidbu, a obveze osoba kojima se prijevoznik služi za ukrcavanje, rukovanje, slaganje, prijevoz, čuvanje ili iskrcaj, izražavaju se «brigom ili pažnjom», tj. upravo izričajima *care or diligence (les soins ou diligence)* koji sadržajno odgovaraju izrazu dužna pažnja (*due diligence*).

U sudskoj praksi Sjedinjenih Američkih Država prijevoznik se oslobađa odgovornosti dokazom da je poduzimao dužnu pažnju (*due diligence*) u svezi sa

⁴ Glede brige o robi prijevozniku stoje na raspolaganju razlozi za oslobođenje (ekulpacijski razlozi) primjenom instituta iznimnih slučajeva (pobliže Grabovac, o.c., str. 96., 97.; Tetley, o.c., str. 169.).

čuvanjem robe.⁵ Naime, primjenom US Carriage of Goods by Sea Act, zapravo Haaških pravila, tužitelj je u SAD-u dužan dokazati da je robu predao brodu neoštećenu, a primio oštećenu. Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako dokaže da su štetne posljedice prouzročene nekim od iznimnih (izuzetih) slučajeva ili je poduzeo dužnu pažnju da izbjegne ili spriječi nastajanje štete.⁶ I prema talijanskom Zakoniku o plovidbi (Codice della navigazione) ističe se da je u uskoj svezi obveza osposobljavanja broda za plovidbu, te rukovanje i čuvanje tereta, tj. brižljivo i primjereno ponašanje od strane prijevoznika traži se jednako i za osposobljavanje broda i općenito za čuvanje tereta.⁷

U našoj starijoj literaturi isticalo se da je riječ o istoj brižljivosti u obvezi brodaru u osposobljavanju broda za plovidbu, u opremi, opskrbi za prijam tereta, kao i u slučaju čuvanja robe i brige o njoj.⁸ Izjednačuje se postojanje dužne pažnje s nepostojanjem krivnje, tj. dokazivanje dužne pažnje koja tereti brodaru jednako je pretpostavci krivnje koju brodar mora obarati dokazom da nije kriv ili da nisu krive osobe za čije radnje i propuste odgovara.⁹

Smatram da ne bi trebalo ponašanje prijevoznika u okviru dužne pažnje odvajati s obzirom na pojedine njegove obveze. U osposobljavanju broda za plovidbu, u čuvanju tereta, općenito u cjelokupnom sadržaju prestacije prijevoza tereta, prijevoznik je dužan ponašati se brižljivo, te dokazati to svoje postupanje s dužnom pažnjom (pomnjom). Pomorski zakonik Republike Hrvatske, koji je cjelovito prihvatio sva načela Haaško-visbyjskih pravila u čl. 549. ističe da prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Dakle, prijevoznik prema Haaško-visbyjskim pravilima odgovara na temelju *pretpostavljen* (predmnijevane) *krivnje*.

B. U čl. 5. st. 1. Hamburških pravila propisuje se da prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i za zakašnjenje u predaji, osim u slučaju ako dokaže da su on, njegovi službenici ili pomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.

U Hamburškim pravilima nigdje se ne rabi izričaj *due diligence*, već se pored navedene formulacije iz čl. 5. st. 1. s naglaskom na razborito zahtijevane mjere, govori još o krivnji ili nemarnosti prijevoznika (*fault or neglect*), a u jednom slučaju i o urednom prijevozniku (*diligent carrier*, kada se određuje rok, koji nije ugovoren, u kojem bi prijevoznik inače morao obaviti prijevoz – v. čl. 5. st. 2.).

⁵ Tetley, o. c., str. 170.-171.

⁶ V. Plinio Manca, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, Milano, 1875., volume secondo, str. 243.

⁷ Manca, o. c., str. 238.-242.

⁸ Milan Špehar, *Odgovornost brodaru osvrtno i na Haška pravila*, Zagreb, 1939., str. 155.

⁹ Gavro Badovinac, *Ugovori o iskoruštavanju pomorskih brodova*, Zagreb, 1970., str. 105.

Kako tumačiti odredbe iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila?

Postoji mišljenje da pomorskom prijevozniku neće biti lako dokazivati da je poduzeo sve mjere koje bi se razumno mogle zahtijevati da bi se izbjegao štetni događaj i njegove posljedice; to bi mogla biti *probatio diabolica*. Tehnički napredak nameće sve veće dužnosti i mogućnosti izbjegavanja štetnih posljedica. Moglo bi se gotovo tvrditi da se je u suvremenim uvjetima svaki štetni događaj zahtijevanim mjerama mogao izbjeći. Ovisit će o shvaćanju i tumačenju sudova. Stoga se izražava bojazan da bi se odgovornost na temelju krivnje kako proizlazi iz čl. 5. st. 1. *de facto* mogla često poistovjetiti s kauzalnom (objektivnom) odgovornošću.¹⁰

Smatram da nema sumnje da je u Hamburškim pravilima prihvaćeno klasično načelo odgovornosti prijevoznika na temelju *p r e t p o s t a v l j e n e* (predmnijevane) *k r i v n j e*. Naglasak je na mjerama koje su se *razborito* mogle zahtijevati. Međutim, sve su dvojbe raspršene u tekstu priloga II. Hamburških pravila, gdje države ugovarateljice prihvaćaju «zajedničko shvaćanje», zapravo zajednički dogovor, da je odgovornost prijevoznika prema Hamburškim pravilima utemeljena na načelu pretpostavljene (presumirane) krivnje ili nemarnosti. Za svaku eventualnost, kako bi se uklonila bilo kakva nejasnoća i dvojba, te da se buduće ne bi raspirivali sporovi o temelju odgovornosti (a neke su delegacije na Diplomatskoj konferenciji u Hamburgu već pokušale tumačiti odredbe spomenutog članka u smislu objektivne odgovornosti), Konferencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, na zanimljiv i neuobičajan način, zapravo je autentično protumačila čl. 5. st. 1., iako – još jednom naglašavam – načelo pretpostavljene krivnje proizlazi iz smisla odredaba spomenutog članka.

Stilizacija iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila odgovara zahtijevanoj već elaboriranoj dužnoj pažnji (okviru *due diligence*, ali i u smislu *properly, carefully* i slično) iz Haaško-visbyjskih pravila. *Due diligence* uklapa se značenjem u *measures reasonable...required* iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila.¹¹ Prijevoznik, dakle kao i u Haaško-visbyjskim pravilima, odgovara na osnovi *p r e t p o s t a v l j e n e k r i v n j e*, jer se od njega traži da dokaže razborito postupanje, tj u granicama pažnje, pozornosti koja se od njega zahtijeva. Naravno, ne zahtijeva se od prijevoznika neka neobična pažnja, nego upravo razumna pažnja (*francuski diligence raisonable*).

S obzirom na različite konvencijske formulacije, raspravlja se i o dokaznom postupku u slučaju kada štetu izazove nepoznati (neotkriveni) uzrok. U Haaško-visbyjskim pravilima prijevoznik bi bio dužan dokazati uzrok štete, dok u Hamburškim pravilima pomorskom je prijevozniku dovoljno za svoje oslobođenje o odgovornosti dokazati da je poduzeo sve razborite mjere. Raščlamba ovog

¹⁰ V. Claire Legendre, *La Convention des Nation unies sur le transport de marchandises par mer, Le droit maritime français*, Paris, br. 355/1978., str. 392.

¹¹ William Tetley, *Canadian Comments on the Proposed Uncitral Rules –An Analysis of the Proposed Uncitral Text, Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 9., January 1978., str. 258.

problema izlazi iz okvira osnovne tematike o temelju odgovornosti.¹²

C. Je li se u novoj Konvenciji o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009. godine mijenjao temelj odgovornosti? Kratak odgovor: nije. Prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i zbog zakašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje, zakašnjenje ili događaj koji je prouzročio ili pridonio tim štetnim posljedicama nastao u razdoblju prijevoznikove odgovornosti. Prijevoznik se oslobađa svoje odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka štetnih posljedica ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara (proširuje se krug osoba za čija djela i propuste prijevoznik odgovara u usporedbi s dosadašnjim konvencijama, tako odgovara i za nezavisne ugovaratelje). Dakle, zadržano je načelo pretpostavljene (predmnijevane) krivnje nomotehničkom kombinacijom izričaja iz Haaških i Hamburških pravila. Prihvaćen je institut iznimnih (izuzetih) slučajeva po uzoru, *mutatis mutandis*, na Haaško-visbyjska pravila, s time da se prostire i na štete zbog zakašnjenja, što je razumljivo jer neki nabrojani slučajevi mogu izazvati i posljedicu zakašnjenja u predaji stvari. Ovaj institut pripada sadržaju sljedećeg poglavlja jer se vezuje uz temelj odgovornosti o dokazanoj krivnji prijevoznika.

3. DOKAZANA KRIVNJA

Konvencija o teretnici (Haaška pravila) poznaje institut «iznimnih, izuzetih slučajeva», opasnosti za koje, ako su prouzročili štetu, prijevoznik ne odgovara, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osobe za čije radnje i propuste odgovara. Ti su *slučajevi*, iznimne opasnosti, poznati rizici plovidbenog pothvata, za koje se može pretpostaviti da ih prijevoznik nije skrivio. U Haaškim pravilima nabrajaju se ti slučajevi (17 taksativno nabrojanih, v. čl. 4. st. 2.). U skladu s Konvencijom o teretnici i Zaključnim protokolom te Konvencije prijevoznik ne mora, kada *dokaže uzročnu vezu* između štete i tog iznimnog (izuzetog) slučaja, dokazivati da nije kriv (da je postupao s dužnom pažnjom), nego korisnik prijevoza (krcatelj, primatelj zapravo ovlašteni imatelj teretnice), ako pretendira ostvariti naknadu štete od prijevoznika, mora dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili komercijalnu krivnju njegovih zaposlenika za štetne posljedice tog slučaja. Znači, krcatelj, primatelj (ovlaštenik iz teretnice) mora dokazati krivnju prijevoznika, usprkos postojanja iznimnog slučaja, ako želi naknadu štete. Riječ je o *dokazanoj krivnji* prijevoznika.¹³ Institut iznimnih slučajeva s istim učinkom primjenjuje se i u Rotterdamskim pravilima uz manje intervencije (vodeći računa o suvremenim potrebama) glede popisa tih slučajeva.¹⁴

¹² Poblize Ivo Grabovac, o. c., str. 102.-104. i tamo spomenuta literatura.

¹³ Potanje o institutu iznimnih, izuzetih slučajeva u knjizi Dragana Bolanče, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Split, 1996. V. Grabovac, o. c., str. 22.-51.

¹⁴ Poblize Grabovac, o. c., str. 152. — 153.

Poznato je načelo iz Haaških pravila da prijevoznik ne odgovara za *nautičke pogreške* (radnje i propuste u plovidbi i rukovanju brodom) osoba kojima se služi u svojem poslovanju (npr. za zapovjednika broda), osim ako postoji osobna prijevoznikova krivnja, osoba radnja ili propust, koju mora do k a z a t i krcatelj (primatelj, ovlaštenu imalac teretnice). Isto vrijedi i u slučaju štete od *požara*. Oba spomenuta slučaja proizlaze i iz mehanizma iznimnih (izuzetih) opasnosti.

Hamburška pravila u slučaju požara prihvaćaju načelo *dokazane krivnje* prijevoznika, ali je pritom svejedno je li riječ o prijevoznikovoj (osobnoj) krivnji ili o krivnji osoba kojima se taj prijevoznik služi u svojem poslovanju. Rotterdamska pravila imaju, smatram, najbolje i najjednostavnije rješenje. Naime, u čl. 17. t. 3. (f) požar se u nabranjanju spominje kao izuzeti (iznimni) slučaj («fire on the ship»). Dakle, požar kao događaj i njegove pravne posljedice izjednačen je po učinku s režimom iznimnih (izuzetih) slučajeva.

Kakva je situacija glede prijevoza *živih životinja*? Haaška pravila ne primjenjuju se na prijevoz živih životinja. Hamburška pravila, suprotno Haaškim, naglašavaju da izričaj «roba» uključuje i žive životinje, što je, smatram, prikladno rješenje. Ipak, Hamburška pravila vode računa o osebujnim osobinama takve robe. Naime, u čl. 5. st. 5. ističe se da prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika koji su svojstveni ovoj vrsti prijevoza. To znači da u slučaju ako prijevoznik dokaže da je postupao po svim posebnim uputama koje mu je dao krcatelj glede životinja i da bi se, u okolnostima slučaja, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji moglo pripisati takvim rizicima, predmnijeva se da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji tako prouzročeni, osim ako nema protudokaza (krcatelja, primatelja) da su u cijelosti ili djelomično spomenuti štetni učinci nastali kao posljedica pogreške ili nemarnosti (zapravo krivnje) prijevoznika, njegovih službenika ili punomoćnika. U takvim okolnostima riječ je o primjeni temelja *dokazane krivnje* prijevoznika. Nova Rotterdamska pravila uređuju prijevoz i živih životinja kao stvari, ali dopuštaju ugovornu dispoziciju glede njihova prijevoza. To znači da se ugovorom o prijevozu može isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja. Ipak, prijevoznik, odnosno pomorski izvršitelj će odgovarati ako tužitelj dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastali nekim činom ili propustom prijevoznika ili osoba za koje odgovara učinjenim s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje stvari ili gubitak prouzročen zakašnjenjem ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje ili gubitak zbog zakašnjenja vjerojatno nastati. Prema tome, posrijedi je načelo o dokazanoj krivnji ali o *kvalificiranoj krivnji* koja se danas u konvencijama iskazuje poznatom osebujnom formulacijom.

4. ZAKLJUČAK

Na upit iz naslova je li se tijekom višegodišnje međunarodne unifikacije prijevoza stvari morem mijenjao temelj odgovornosti, odgovor glasi - n i j e. Krivnju, kao temeljno načelo, propisuju svi međunarodni instrumenti. Bilo kakva nastojanja u međunarodnoj zajednici da se, po uzoru na kopneni i zračni prijevoz, uvede objektivna (kauzalna) odgovornost nisu uspjela. Zadržan je temelj *pretpostavljene* (predmnijevane) *krivnje* kao osnovno načelo, a iskazuje se različitim pojmovima, formulacijama i izričajima, ali u nedvojbenom tumačenju uvijek istog značenja i smisla. Uz pretpostavljenu krivnju kao korektiv, a u korist prijevoznika, propisuje se i načelo *dokazane krivnje* prijevoznika. To se načelo normira u slučajevima čestim u plovidbi, izazivaju štetne posljedice, a događaji su po svojim osobinama takvi da se može pretpostaviti da ih pomorski prijevoznik, ako je postupao kao stručnjak («pažnjom srednje sposobnog broдача»), nije mogao izbjeći (iznimni, izuzeti slučajevi, štete od požara). To mogu biti i postupanja osoba kojima se prijevoznik doduše služi u svom poslovanju (npr. zapovjednik broda), ali ih u nekim djelatnostima ne može učinkovito nadzirati (Haaška pravila, nautička odgovornost, požar). Nakon Haaških, odnosno Haaško-visbyjskih pravila konvencije koje će kronološki slijediti neće više razlikovati osobnu krivnju od krivnje osoba kojima se prijevoznik služi jer se u suvremenim uvjetima ostvaruje mogućnost punog nadzora nad svojim radnicima, namještenicima i službenicima, pa će se čak proširivati krug osoba za koje prijevoznik odgovara kao za svoje radnje i propuste (Rotterdamska pravila). Neke stvari (roba), primjer živih životinja, po svojoj naravi posebno su osjetljive na plovidbene rizike, pa prijevoznik zaslužuje i poseban popust tako da teret dokaza o krivnji (pa i o kvalificiranoj krivnji uz mogućnost ugovorene dispozicije) prebacuje na stranu tereta (usp. Rotterdamska pravila).

Smatram da zbog uspostavljene gospodarske ravnoteže subjekata koji sudjeluju u poslu prijevoza na strani broda i tereta nema razloga mijenjati tradicionalno načelo odgovornosti pomorskog prijevoznika.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske prihvaća u cjelini načela Haaško-visbyjskih pravila (zajedno s Protokolom SDR iz 1979.), pa naravno i glede temelja odgovornosti pomorskog prijevoznika.

HAVE THERE BEEN ANY CHANGES TO THE BASIS OF RESPONSIBILITY OF CARRIERS IN INTERNATIONAL CONVENTIONS ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA?

From the first international convention on the equalisation of certain rules on cargo vessels (Hague Rules) in 1924, to the Protocol on changes to the Hague Rules (Visby Rules) in 1968, and the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) in 1978, to the latest UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) in 2009, the basis for the responsibility of carriers of goods by sea has not changed (like the situation with air carriage or the carriage of passengers by sea). Consistently, the blame is based on responsibility. This is based on the principle of the presumed (putative guilt). This principle was created out of the concept of «due diligence». Or, it was expressed in the very text of the convention which regulated such responsibility. In two conventions- the Hague and Rotterdam Rules application of the institution of «emergencies, danger» (except for perils) the carrier could be responsible also on the basis of proved guilt which for him was a more favourable solution. In the case of damage by fire, under the Hamburg Rules the carrier was also responsible on the basis of proven guilt which under the Rotterdam Rules was created by the application of the institution of «exceptional cases». Responsibility on the basis of guilt is protected although there was an attempt (convention) to increase sea carrier responsibility in the carriage of goods as is the case in land and air carriage where the responsibility is causal or objective. The author believes that due to the established economic balance of subjects which in modern conditions participate in the work of the carriage of goods by sea, there is really no need to change the traditional principle of carrier responsibility.

Key words: *carriage of goods by sea, conventions, basis for carrier responsibility, presumed guilt, proven guilt.*