

Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima

Ćorić, Dorotea; Debeljak-Rukavina, Sandra

Source / Izvornik: **Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2007, 28, 1139 - 1183**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:204481>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-04**

PRAVRI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)



ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA ROBI U MEĐUNARODNOM I DOMAĆEM PRIJEVOZU UNUTARNJIM PLOVNIM PUTEVIMA

Dr. sc. Dorotea Ćorić, izv. profesorica
Dr. sc. Sandra Debeljak-Rukavina,
viša asistentica - znanstvena novakinja
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

UDK: 347.79:347.51
Ur.: 27. ožujka 2007.
Pr.: 3. svibnja 2007.
Pregledni znanstveni članak

U radu se obrađuje materija ugovorne odgovornosti prijevoznika za štete na robi koje nastanu pri prijevozu unutarnjim plovnim putevima. Ta se materija razrađuje kroz pitanje trajanja prijevoznikove odgovornosti, temelja odgovornosti, odgovornosti prijevoznika za osobe kojima se služi u svom poslovanju, posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti, visine prijevoznikove odgovornosti i gubitka prava na ograničenje odgovornosti. Prvenstveno se analiziraju odredbe o odgovornosti prijevoznika iz Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI) koja je stupila na snagu u travnju 2005. godine. Analizom problema istraživanja uočava se da je CMNI konvencija prihvatila u određenoj mjeri rješenja ostalih prometnih konvencija (pomorskih i kopnenih) pa se u radu kao predmet istraživanja postavlja i usporedba s konvencijama drugih grana prometa koje reguliraju pitanje odgovornosti prijevoznika za štete na robi. U radu se obrađuje i domaći prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima koji je reguliran na identičan način kao i pomorska plovidba. Naposljetku, u radu se daje ocjena domaće i međunarodne regulative navedene tematike te se utvrđuje adekvatnost i usklađenost hrvatskih zakonskih rješenja de lege lata u odnosu na CMNI konvenciju te daju prijedlozi de lege ferenda.

Ključne riječi: *odgovornost prijevoznika, prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima, CMNI konvencija.*

1. Uvodno

Unifikacija prava unutarnje plovidbe započinje sredinom prošlog stoljeća. Od tog vremena donose se međunarodni instrumenti koji reguliraju režim plovidbe na pojedinim rijekama, sigurnost plovidbe na unutarnjim plovnim

putevima, ograničenje odgovornosti u unutarnjoj plovidbi, prijevoz putnika i prtljage, sudar brodova na unutarnjim plovnim putevima i dr.¹

Pokušaj ujednačavanja odredbi o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima započinje 1959. godine, kada je sastavljen Nacrt konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutarnjoj plovidbi.² Sastavila ga je Radna skupina za riječno pravo Transportne komisije koja je djelovala u okviru Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE).³ Međutim, on nikada nije postao konvencijom jer je u njemu zauzeto neodlučno stajalište u pogledu odgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku zapovjednika i posade pa stoga nije prihvaćen od strane država.⁴

Gotovo četrdeset godina kasnije, u okviru poslova Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu osnovan je Odbor za pripremu i izradu konvencije o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima. Godine 1996. odlučeno je da će radove Odbora osigurati Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu, Središnja komisija za plovidbu Rajnom (CCNR)⁵ i Dunavska komisija (DC).⁶ Odbor za pripremu sastao se u Strasbourgu dva puta. Nakon ta dva sastanka Tajništvo Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu objavilo je dva dokumenta pristigla iz Središnje komisije za plovidbu Rajnom:

- tekst Nacrta Međunarodne konvencije i
- tekstove Protokola br. 1. i br. 2. dodanih Konvenciji.

Odbor za pripremu izradio je tekst Konvencije na temelju teksta nacrtu Konvencije i dvaju Protokola koje je 1993. godine izradilo Njemačko udruženje za plovidbu unutarnjim plovnim putevima⁷ te se ograničio na donošenje nekoliko izmjena ovom nacrtu Konvencije.⁸

Nakon prva dva zasjedanja, održalo se je i treće, 1997. godine, na kojem je Odbor za pripremu donio nekoliko izmjena prvih osam članaka nacrtu

¹ Tako primjerice, Međunarodna konvencija o režimu plovidbe Dunavom, Beograd, 18. kolovoza 1948., Konvencija o upisu brodova unutarnje plovidbe, Ženeva, 1965. i Protokol 1. i 2. uz Konvenciju, Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila u predmetu sudara brodova unutarnje plovidbe, Ženeva, 1960., Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage unutarnjim plovnim putevima (CVN), 1976. i Protokol iz 1978. te drugi međunarodni izvori. Detaljnije vidi: DEBELJAK-RUKAVINA, Sandra, *Odgovornost prijevoznika u Budimpeštanskoj konvenciji o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006., str. 11-14.

² U daljnjem tekstu: Nacrt iz 1959. Tekst Nacrta vidi u: *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 38., Zagreb, 1968., str. 5-45. (preveo Branko Jakaša).

³ Engl. *United Nations Economic Commission for the Europe*.

⁴ Vidi: BOLANČA, Dragan, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Bosne i Hercegovine* (1992.) i *Budimpeštanska konvencija o ugovoru za prijevoz robe u unutrašnjoj plovidbi* (2000.), *Zbornik radova, Drugo međunarodno savjetovanje Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse*, Neum, 4., 5. i 6. lipnja 2004., Mostar, 2004., str. 114.

⁵ Engl. *Central Commission for the Navigation of the Rhine*.

⁶ Engl. *Danube Commission*.

⁷ Radi se o profesionalnoj nevladinoj udruzi.

⁸ AUCHTER, Gérard, *La Convention de Budapest (CMNI)*, *European Transport Law*, 2002., str. 548.

Konvencije, osobito nakon prijedloga Belgije, Rumunjske i Rusije. Tijekom četvrtog zasjedanja 1998. godine, Odbor je pokrenuo analizu odredbi nacrtu Konvencije koje se tiču odgovornosti prijevoznika. Tijekom te godine održalo se je i peto zasjedanje. Raspravljalo se o mnogim člancima Nacrta Konvencije. Šesto i posljednje zasjedanje Odbora za pripremu koje se održalo 1999. godine posvećeno je analizi cjelovitog teksta Nacrta Međunarodne konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima. Šest mjeseci poslije završni tekst nacrtu Konvencije predan je raznim državama koje će biti pozvane na sudjelovanje na diplomatskoj konferenciji u Budimpešti.⁹

Od 25. rujna do 3. listopada 2000. godine u Budimpešti je na poziv Vlade Republike Mađarske održana Diplomatska konferencija o usvajanju Konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI).¹⁰ Konferencija je održana pod zajedničkim okriljem Središnje komisije za plovību Rajnom, Dunavske komisije i Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu. Na Konferenciji su preko svojih opunomoćenika bile zastupljene sljedeće države: Austrija, Belgija, Hrvatska, Češka, Francuska, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Nizozemska, Rumunjska, Ruska Federacija, Slovačka i Švicarska. Konferenciji su nazočili i brojni promatrači.¹¹

⁹ Zemlje predstavljene na diplomatskoj konferenciji u Budimpešti trebale su odlučivati o tekstu nacrtu Konvencije koji je prihvaćen na Odboru za pripremu 1999. godine. Sedam je vlada poslalo primjedbe s komentarima i prijedlozima, među kojima je bila i Hrvatska. Treba napomenuti kako je taj dokument sadržavao 39 članaka, dok je tekst Budimpeštanske konvencije prihvaćen 2000. godine sadržavao 38 članaka. Naime, jedan je članak povučen iz originalnog nacrtu. Radi se o članku 33. koji govori o "Dopunskim Protokolima". Prema tom članku Konvencija je u Dodatku sadržavala dva Protokola: Protokol broj 1 o stajnicama i prekostojnicama te Protokol broj 2 o izračunu vozarine te o raspodjeli troškova plovību na unutarnjim plovnim putevima. Članak 33. Nacrta Konvencije predan 1999. godine državama koje će sudjelovati na Budimpeštanskoj konferenciji ukazivao je da Konvencija u dodatku sadrži dva protokola i da države ugovarateljice mogu u trenutku potpisivanja ili predaje akta o ratifikaciji ili pristupu naznačiti da prihvaćaju jedan od protokola ili oba protokola. Takvo rješenje rezultiralo bi s četiri moguće kategorije država potpisnica Budimpeštanske konvencije: države koje su potpisale i ratificirale samo Budimpeštansku konvenciju, države koje su potpisale i ratificirale Konvenciju i Protokol br. 1, države koje su potpisale i ratificirale Konvenciju i Protokol br. 2 i države koje su potpisale i ratificirale Konvenciju i Protokole br. 1 i 2. Predloženo rješenje na taj način nije bilo najsretnije, poglavito zbog potrebe za međunarodnim usklađivanjem odredbi o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima. Tako su odredbe članka 33. nestale iz završnog teksta Budimpeštanske konvencije kakva je bila prihvaćena 3. listopada 2000. godine. Detaljnije vidi: Auchter, op. cit., str. 549-554.

¹⁰ Fra. *Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation interieure* - CMNI. Engl. *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways*. U nastavku rada koristeće se prijevod Konvencije Živojnović, Vlatke i Marin, Jasenka, objavljenog u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 42., broj 157., Zagreb, 2003., str. 160-219.

¹¹ Vidi: Izvješće o sudjelovanju na Diplomatskoj konferenciji za usvajanje Konvencije o ugovoru za prijevoz roba unutarnjim vodama u organizaciji Središnje komisije za plovību Rajnom, Dunavske komisije i Gospodarske komisije UN za Europu i Mađarske održane u Budimpešti od 25. rujna do 3. listopada 2000., Republika Hrvatska, Ministarstvo vanjskih poslova, Odjel za međunarodnopravne poslove, Zagreb, 5. 10. 2000.

Konferencija je temeljila svoju raspravu na tekstu nacрта Konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI), koji je, kako je prethodno navedeno, izradio Odbor za pripremu sastavljen od vladinih stručnjaka zajednički imenovanih od strane CCNR-a, DC-a i UN/ECE. Nakon rasprave, na Konferenciji je jednoglasno usvojena Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI) na engleskom, francuskom, njemačkom i ruskom jeziku. Pritom je dogovoreno da će izvorni tekst Konvencije biti i nizozemski. Također je jednoglasno donijeta rezolucija koja je priložena Završnom aktu Diplomatske konferencije o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI).

Prema točki 18. Završnog akta, CMNI konvencija je bila otvorena za potpisivanje svim državama godinu dana u sjedištu depozitara.¹² U skladu s člankom 33. CMNI konvencije, rok za potpisivanje Konvencije počinje s danom kada depozitar izjavi da je svih pet vjerodostojnih tekstova Konvencije dostupno. Budući da nizozemski jezik, za koji je dogovoreno da bude jedan od izvornih jezika konvencije, nije bio radni jezik konferencije jer nije bilo moguće osigurati prevođenje, potpisivanje Konvencije je bilo moguće tek po dovršetku teksta na nizozemskom jeziku. Dogovoreno je da mađarska vlada kao depozitar, nakon primitka nizozemskog teksta o tomu izvijesti druge sudionice te odredi datum otvaranja Konvencije za potpisivanje. Na konferenciji je bilo govora da bi se svečanost potpisivanja mogla održati u Budimpešti u proljeće 2001. godine.¹³

Tako je u Budimpešti 22. lipnja 2001. godine, uslijedilo potpisivanje Konvencije. Potpisnice su bile: Belgija, Bugarska, Hrvatska, Češka, Francuska, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Nizozemska, Poljska, Moldova, Rumunjska, Portugal, Slovačka, Švicarska i Ukrajina.¹⁴ CMNI konvencija je stupila na snagu 1. travnja 2005. godine.¹⁵ Stranke Konvencije su Bugarska, Češka, Hrvatska, Luksemburg, Mađarska, Nizozemska, Rumunjska i Švicarska.¹⁶ Za Hrvatsku,¹⁷

¹² Konvencija je pohranjena kod Vlade Republike Mađarske u sjedištu Ministarstva vanjskih poslova Republike Mađarske.

¹³ O tome vidi: Izvješće o sudjelovanju..., op. cit.

¹⁴ Većina zemalja potpisnica je upravo 22. lipnja 2001. potpisala Konvenciju. Izuzetak su Rumunjska koja je Konvenciju potpisala 31. srpnja 2001., Poljska i Ukrajina koje su Konvenciju potpisale 20. lipnja, Luksemburg 6. rujna te Moldova 21. prosinca 2001.

Detaljnije vidi: http://www.unece.org/trans/conventn/sc3_cmni_legalinst.html; stranica posjećena 16. studenog 2006.

¹⁵ Prema čl. 34. Konvencije, Konvencija stupa na snagu prvog dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od tri mjeseca od datuma kada ju je pet država potpisalo bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja ili je kod depozitara pohranilo isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu (st. 1.). Za svaku državu koja, nakon stupanja na snagu Konvencije potpiše Konvenciju bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja ili kod depozitara pohrani ispravu o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu, Konvencija stupa na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od tri mjeseca od datuma potpisivanja bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, ili polaganja isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu (st. 2.).

¹⁶ Podatci do veljače 2007. godine.

¹⁷ Objava o stupanju na snagu Konvencije objavljena je u NN-MU br. 2/05., a Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Budimpeštanske konvencije objavljena je u NN-MU br. 10/04.

Mađarsku, Luksemburg, Rumunjsku i Švicarsku, Budimpeštanska konvencija je stupila na snagu 1. travnja 2005. godine, za Češku 1. ožujka 2006., Bugarsku 1. kolovoza 2006. te Nizozemsku 1. listopada 2006.¹⁸

Međunarodni prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima napokon je reguliran i ujednačen donošenjem Budimpeštanske konvencije i njezinim stupanjem na snagu. Naime, većina je međunarodnih konvencija o prijevozu roba prihvaćena i stupila na snagu tijekom 20. stoljeća. Haaški propisi prihvaćeni prije osamdesetak godina značili su početak međunarodnog usklađivanja propisa o prijevozu roba morem. Već su krajem 19. stoljeća na snazi bili usklađeni propisi kojima se uređivao prijevoz robe i putnika željeznicom, koji će kasnije biti nadopunjeni te će dovesti do prihvaćanja propisa o prijevozu roba: do CIM-a. Utemeljenjem Organizacije Ujedinjenih naroda i njezinih specijaliziranih ogranka dolazi do značajnog razvoja međunarodnih propisa za uređenje prijevoza roba. Pod okriljem Gospodarske komisije za Europu 1956. godine prihvaćen je CMR, nadopunjen Protokolom iz 1978. godine. U zračnom prijevozu donosi se Protokol Varšavskoj konvenciji 1955. godine u Hagu. Nova konvencija po tom predmetu prihvaćena je 1999. godine u Montrealu.¹⁹

Na taj je način međunarodni prijevoz roba podvrgnut usklađenom pravnom režimu u morskom, zračnom, cestovnom i željezničkom sektoru, dok je prijevoz roba unutarnjim plovnim putevima do donošenja Budimpeštanske konvencije bio bez svog međunarodnog instrumenta.

¹⁸ Vidi: http://www.eda.admin.ch/eda/fr/home/topics/intla/intrea/dbstv/data83/e_20021983.html; stranica posjećena 7. 2. 2007.

¹⁹ Budući da će se u radu usporediti odredbe CMNI konvencije s međunarodnim instrumentima iz drugih prijevoznih grana koje reguliraju materiju odgovornosti prijevoznika za štete na stvarima, potrebno je naglasiti osnovne podatke o tim instrumentima. Tako se na druge grane prijevoza odnose sljedeći međunarodni instrumenti: za željeznički prijevoz to su Jedinstvena pravila o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM), kao Dodatak B COTIF konvencije iz 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine (NN-MU br. 12/00.); za cestovni prijevoz Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Ženeva, 1956 (SL FNRJ-MU br. 11/58., vidi i t. 20. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka na temelju notifikacija o sukcesiji – NN-Mu br. 1/92.); za pomorski prijevoz prethodno u ovom radu spomenuta Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. (SL SFRJ-MU br. 7/59., vidi i točku 19. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka na temelju notifikacija o sukcesiji – NN-Mu br. 1/92.), tzv. Haaška pravila te Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles 1968. (NN-MU br. 3/95., 3/99.), tzv. Visbyjski protokol koji sjedinjeni čine, tzv. Haaško-Visbyjska pravila, kao i Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978., tzv. Hamburška pravila. Za zračni prijevoz to je Konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, Varšava, 1929. (Sl. novine Kraljevine Jugoslavije br. 124-XXXVII od 5. lipnja 1931., vidi i t. 17. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka na temelju notifikacije o sukcesiji – NN-MU br. 3/95.), tzv. Varšavska konvencija, izmijenjena tzv. Haaškim protokolom iz 1955. te Montrealskim protokolima iz 1975. (SL SFRJ-MU br. 5/59., vidi i t. 18. Odluke... NN-Mu br. 3/95.) te nova Montrealska konvencija za izjednačenje nekih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Montreal, 1999. Vidi i: Auchter, op. cit., str. 546.

Ugovorni odnosi nastali povodom prijevoza robe unutarnjim plovnim putevima na području Republike Hrvatske²⁰ regulirani su odredbama Pomorskog zakonika. Naime, sigurnost plovidbe na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, materijalno pravne odnose u pogledu plovila, postupke upisa plovila, prijevoz i plovidbene poslove, plovidbene nesreće te odredbe o kapetanijama i nadzoru regulira Zakon o plovidbi unutarnjim vodama koji je donesen 1998. godine.²¹ Na ostala pitanja koja Zakonom o plovidbi unutarnjim vodama nisu drugačije uređena na odgovarajući se način primjenjuje Pomorski zakonik i to njegove odredbe sadržane u poglavljima pod naslovom "Stvarna prava", "Brodar", "Ugovori", "Zajedničke havarije", "Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda", "Postupak ovrhe i osiguranja na brodu i teretu" te "O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske".²² To znači da se na materiju odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu robe primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika i to sada novog Pomorskog zakonika koji je donesen krajem 2004. godine,²³ budući da je stupanjem na snagu novog Pomorskog zakonika prestao važiti²⁴ Pomorski zakonik iz 1994. godine i njegove izmjene i dopune.²⁵

Prije donošenja Pomorskog zakonika iz 1994. godine, u vrijeme bivše Jugoslavije,²⁶ na snazi je bio Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine,²⁷ koji je regulirao odnose iz pomorske i unutarne plovidbe. Pravno područje prijevoza robe i odgovornosti prijevoznika za štete na robi sadržavalo

²⁰ Plovni se putevi u Republici Hrvatskoj nalaze samo na rijekama. To su rijeka Dunav, Sava, Drava i Kupa. Ukupna duljina plovnih puteva u Republici Hrvatskoj iznosi 918 kilometara. Na pojedinim dijelovima naših rijeka različiti su uvjeti plovidbe, pa tako na nekim dionicama mogu ploviti brodovi do 1800 tona nosivosti, a na nekim dionicama do 400 tona nosivosti. Iako je kroz deltu Neretve povezan s morem, ovdje treba uzeti u obzir i plovni dio rijeke Neretve do Metkovića, kojim mogu ploviti i brodovi veći od 1800 tona.

Detaljnije vidi: <http://www.fsb.hr/kziha/shipconstruction/main/rijecna/rijecnauvod.htm>; stranica posjećena 8. 12. 2006., HORVAT, Ladislav, Pravo unutarne plovidbe, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003., str. 132., IVAKOVIĆ, Čedomir, Riječni promet u funkciji razvoja pomorskog gospodarstva Hrvatske, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, god. 7, sv. 2., 1993., str. 294-295.

²¹ Zastupnički dom Hrvatskog državnog sabora proglasio je Zakon o plovidbi unutarnjim vodama 30. siječnja 1998. Objavljen je u NN br. 19/98., a stupio je na snagu 21. veljače 1998. godine. Godine 2003. i 2006. donesene su izmjene i dopune Zakona o plovidbi unutarnjim vodama koje su objavljene u NN br. 151/03. te 138/06.

²² Čl. 1. st. 2. Zakona o plovidbi unutarnjim vodama.

²³ NN br. 181/04. U daljnjem tekstu: PZ. U nastavku rada skraćenica PZ odnosit će se na novi Pomorski zakonik, dok će se prilikom citiranja starog Pomorskog zakonika izričito navesti da se radi o Pomorskom zakoniku iz 1994. godine.

²⁴ Prema čl. 1031. PZ.

²⁵ Stari Pomorski zakonik objavljen je u NN br. 17/94. te njegove izmjene i dopune u NN br. 74/94. i 43/96.

²⁶ O prijevoznom pravu u svim granama prijevoza u bivšoj Jugoslaviji vidi: CIGOJ, Stojan, Transportno pravo, Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1987.

²⁷ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi donesen je 15. ožujka 1977., a objavljen je u SL SFRJ br. 22/77. Stupio je na snagu 1. siječnja 1978. U daljnjem tekstu: ZPU.

je, međutim, posebna i izdvojena rješenja za unutarnju plovidbu.²⁸ Republika Hrvatska primjenjivala je ovaj propis kao svoj temeljem Zakona o preuzimanju zakona iz oblasti pomorske i unutrašnje plovidbe²⁹ sve do trenutka kada je donijet Pomorski zakonik 1994. godine, odnosno do 1998. godine kada je Republika Hrvatska donijela svoj novi Zakon o unutarnjoj plovidbi. Na taj način su se sve do 1998. godine na odnose iz unutarnje plovidbe primjenjivale odredbe ovog zakona.

Prije 1977. godine, kada je donesen Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, jugoslavenski zakonodavac donio je nekoliko zakona koji su regulirali sudar, spašavanje i vađenje potonulih stvari, no za ostala područja riječnog prava nisu doneseni posebni ni zajednički propisi koji bi vrijedili i za unutrašnju plovidbu pa tako poglavito Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova nije protegnut na riječnu plovidbu. U Jugoslaviji, naime riječno pravo nije nikada u pogledu ugovora o iskorištavanju brodova pa ni samog ugovora o prijevozu robe, zahvaćeno normativnim aktima koji bi regulirali specifična pitanja koja se pojavljuju u unutarnjoj plovidbi. Prema stajalištu Pallue, razlog za to je djelomično u povijesnom razvoju trgovačkog prava u raznim pravnim područjima Jugoslavije, a djelomice u činjenici da su dispozitivne odredbe već sadržane u ugovornim formularima riječnih brodara, a kogentne u njih interpretirane pozivanjem na pomorsko pravo i opće građansko pravo. Sudovi, naime nisu primijenili norme kopnenog prijevoznog prava na riječni prijevoz robe pa tako svojim rješenjima nisu doveli do blokiranja one slobode ugovaranja koja velikim dijelom opravdano mora postojati na rijekama u istom opsegu u kojem postoji na moru.³⁰

Prema današnjoj regulaciji, kao što je navedeno, Zakon o plovidbi unutarnjim vodama iz 1998. godine za određene odnose upućuje na supsidijarnu primjenu Pomorskog zakonika. Ako se osvrnemo samo na Dio sedmi pod nazivom "Ugovori", Pomorski zakonik se na odgovarajući način primjenjuje na sve ugovore, na ugovor o gradnji broda, ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova pa u okviru toga i na ugovor o prijevozu robe, ugovor o pomorskoj

²⁸ Na primjer čl. 458. st. 2. koji je predviđao za brodara unutrašnje plovidbe dužnost osposobljavanja broda za plovidbu tijekom čitavog putovanja, dok je za pomorskog brodara ta obveza trajala do početka putovanja; čl. 557. koji je predviđao za unutarnju plovidbu institut posebnih opasnosti, a čl. 556. za pomorsku plovidbu institut izuzetih slučajeva te drugi članci. Posebice o pojedinoj razlici u regulaciji navodit će se na pojedinim mjestima u radu. Vidi: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, s napomenama i komentarskim bilješkama, redaktor Siniša Triva, Narodne novine, Zagreb, 1981. Vidi i: GRABOVAC, Ivo, *Prijevoz stvari morem i unutarnjim vodama u Hrvatskoj – sukladnost u pravnom uređenju*, Pravo i porezi, br. 6., lipanj, 2002., str. 3., GRABOVAC, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 9.

²⁹ NN br. 53/91.

³⁰ Vidi: PALLUA, Emilio, *Neki problemi ugovora o prijevozu robe unutarnjim vodama i naše zakonodavstvo*, Savjetovanje o pravnim i ekonomskim problemima saobraćaja i veza, Zagreb, 21-23. 4. 1969., Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose u Zagrebu, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1969., str. 124-126.

agenciji te ugovor o pomorskom osiguranju.³¹ To znači, kada je u pitanju ugovor o prijevozu robe, istovjetna je regulacija za obje plovidbe, pomorsku i unutarnju plovidbu. Pomorski zakonik regulira materiju prijevoza robe³² u člancima 447. do 597., dok odgovornost prijevoznika za štete na robi i za zakašnjenje regulira u člancima 547. do 574. Potrebno je naglasiti da se odredbe o odgovornosti prijevoznika u Pomorskom zakoniku temelje na Konvenciji o teretnici iz 1924. godine i njezina oba protokola, odnosno na Protokolu iz 1968. i Protokolu iz 1979. godine.

Navedeno je da je Republika Hrvatska jedna od prvih pet stranaka Budimpeštanske konvencije. Budući da je CMNI konvencija stupila na snagu te da je za Republiku Hrvatsku na snazi već skoro dvije godine, jasno je da je Republika Hrvatska obvezana ovom Konvencijom. Međutim, još uvijek nije usklađen domaći i međunarodni prijevoz pa važeći domaći zakon sadrži rješenja koja su po nekim pitanjima bitno različita od odredbi Budimpeštanske konvencije. U tom smislu, u ovom radu će se prikazati regulacija odgovornosti prijevoznika unutarnje plovidbe za štete na robi prema odredbama CMNI konvencije s usporednim prikazom odredbi domaćeg zakona kako bi se ukazalo na sličnosti i razlike u odredbama ova dva pravna izvora te će se iznijeti prijedlozi *de lege ferenda*.

2. Prostorno područje primjene CMNI konvencije

CMNI konvencija se primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto iskrcaja robe nalaze u dvjema različitim državama, s time da barem jedna od tih država mora biti stranka CMNI konvencije.³³

Ako je na temelju ugovora predviđena mogućnost izbora između više luka iskrcaja ili mjesta isporuke, tada će biti odlučujuće u kojoj je luci iskrcaja, odnosno mjestu isporuke roba stvarno bila isporučena.³⁴

Kada je svrha ugovora prijevoz robe koji se bez prekrcaja obavlja unutarnjim plovnim putevima i morem (odnosno vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi), Konvencija će se primjenjivati, uz poštovanje uvjeta iz stavka 1. članka 2. (dakle, da se radi o ugovoru o prijevozu prema kojemu su luka ukrcaja i luka iskrcaja u dvjema različitim državama, od kojih je barem jedna stranka Konvencije), osim: a) ako je pomorska teretnica izdana u skladu s pomorskim pravom koje se primjenjuje ili b) ako je u vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi potrebno prevaliti veću udaljenost.³⁵ Dakle, kada se roba prevozi jednim dijelom pomorskim brodovima, a drugim dijelom riječnim brodovima i pod uvjetom da nije došlo do prekrcaja, CMNI konvencija

³¹ Vidi: Grabovac, *Prijevoz stvari morem i unutarnjim vodama u Hrvatskoj...*, cit., str. 3.

³² PZ koristi termin "stvari". Autori će se u radu koristiti terminom "roba" prema prijevodu Budimpeštanske konvencije.

³³ Čl. 2. st. 1. CMNI.

³⁴ Čl. 2. st. 1. CMNI.

³⁵ Čl. 2. st. 2. CMNI.

isključuje svoju primjenu ako je izdana pomorska teretnica i ako je udaljenost na koju se primjenjuje pomorsko pravo duža.

CMNI konvencija se primjenjuje bez obzira na državnu pripadnost, mjesto upisa ili matičnu luku broda, bez obzira radi li se o pomorskom brodu ili brodu unutarnje plovidbe, te bez obzira na državnu pripadnost, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika, krcatelja ili primatelja.³⁶

Prema čl. 30. st. 1., Konvencija daje državama mogućnost da podnošenjem izjave isključe primjenu Konvencije za prijevoz određenim plovnim putevima,³⁷ prošire polje primjene Konvencije na nacionalni prijevoz ili pak da Konvenciju primjenjuju na besplatne prijevoze.³⁸ Treba napomenuti da Republika Hrvatska nijednu od ovih izjava nije uključila prilikom pristupanja Konvenciji.³⁹

³⁶ Čl. 2. st. 3. CMNI. Ako se usporedi prostorno područje primjene CMNI konvencije s ostalim međunarodnim prometnim konvencijama, može se vidjeti da se CMNI konvencija, kao i CMR konvencija (čl. 1. st. 1. CMR) te kao i Hamburška pravila (čl. 2. st. 1. Hamburških pravila), primjenjuje na ugovore o međunarodnom prijevozu robe između država od kojih je bar jedna stranka Konvencije. Primjenjuje se, dakle na ugovore prema kojima se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto isporuke nalaze u dvjema različitim državama. Za primjenu CMNI konvencije nije potrebno izdavanje prijevozne isprave, kao kod Haaško-Visby pravila (čl. 5. Visbyjskih pravila), koja se primjenjuju na sve teretnice što se odnose na prijevoz robe između dviju različitih država, a kada je teretnica izdana u državi ugovarateljici, a zatim i kada je teretnica izdana u državi koja nije ugovarateljica, pod uvjetom da je prijevoz započeo u luci države ugovarateljice, u oba slučaja riječ je o luci ukrcaja. Haaško-Visby pravila sadrže i odredbu prema kojoj se Konvencija primjenjuje ako je teretnicom predviđeno da se ugovor ravna po odredbama Konvencije ili zakonodavstva koje primjenjuje konvencijske odredbe ili im pridaje učinak (čl. 5. st. 1. c) Visbyjskih pravila). Radi se o tzv. Paramount klauzuli koja će se u svakom slučaju primjenjivati ako je uvrštena u teretnicu. CIM konvencija (čl. 1. st. 1. CIM) pak za svoju primjenu zahtijeva predaju robe s izravnim teretnim listom izdanim za prijevozni put koji prelazi preko područja najmanje dviju država i obuhvaća isključivo pruge upisane u popis pruga. Detaljnije vidi i: POLIĆ-ČURČIĆ, Vesna, Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovim putevima (CMNI), Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 54., br. 2., Zagreb, str. 366-367.; GRABOVAC, Ivo, Supostojanje Haško-Visbyjskih i Hamburških pravila i problematika međunarodnog ujednačavanja prava o prijevozu stvari morem, Pomorski zbornik, br. 32., Rijeka, 1994., str. 209. Detaljnije o području primjene u odredbama Nacrta iz 1959. godine vidi: JAKAŠA, Branko, Komparativni prikaz odgovornosti vozara za prijevoz robe u pojedinim granama saobraćaja, Privreda i pravo, god. XVI, br. 3, 1978., str. 14-17.

³⁷ Naime, svaka država može prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvata ili odobrenja CMNI konvencije izjaviti da Konvenciju neće primjenjivati na ugovore koji uređuju prijevoz određenim unutarnjim plovim putevima koji se nalaze na njezinom teritoriju i na koje se ne primjenjuju međunarodni propisi o plovidbi i koji ne povezuju takve međunarodne plovne puteve, s time da se takva izjava ne može odnositi na sve glavne plovne puteve te države (čl. 30. st. 1.).

³⁸ CMNI konvencija predviđa mogućnost da države kada potpisuju, potvrđuju, odobravaju ili prihvataju Konvenciju ili joj pristupaju, ili bilo kada nakon toga, mogu izjaviti da će se Konvencija također primjenjivati na ugovore o prijevozu prema kojima se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja i luka iskrcaja ili mjesto isporuke nalaze na njihovom teritoriju. CMNI konvencija ujedno predviđa mogućnost da svaka država također može izjaviti da će Konvenciju primjenjivati i na besplatne prijevoze (čl. 30. st. 3. i 4. CMNI).

³⁹ Vidi: http://www.eda.admin.ch/intagr/i/foreign/e_20021983.html; stranica posjećena 16. 12. 2006.

Odredbama Konvencije propisano je kako se na ugovor o prijevozu primjenjuje pravo države koje su dogovorile stranke u slučajevima koji nisu predviđeni Konvencijom.⁴⁰ Ako takav dogovor ne postoji, primjenjuje se pravo države s kojom je ugovor o prijevozu u najbližoj svezi.⁴¹

3. Odgovornost prijevoznika

3.1. Period odgovornosti

Prijevoznik je prema CMNI konvenciji odgovoran za štetu na robi koja je nastala u vremenu od preuzimanja robe na prijevoz pa do njezine isporuke.⁴² Ukoliko bi do štete na robi došlo u razdoblju prije ukrcaja robe na brod ili nakon njezina iskrcaja, odgovornost prijevoznika se uređuje pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu.⁴³

CMNI konvencija, dakle u čl. 16. st. 1. propisuje da se trajanje odgovornosti prijevoznika odnosi na period od preuzimanja robe pa do njezine isporuke. Identičnu odredbu sadrži i CMR konvencija također propisujući da prijevoznik odgovara za štetu na robi koja nastupi od trenutka preuzimanja robe do trenutka predaje.⁴⁴ Ova formulacija upućuje i na čl. 4. Hamburških pravila, dok Haaška pravila propisuju da prijevoz robe obuhvaća vrijeme od ukrcaja robe na brod pa do njenog iskrcaavanja s broda.⁴⁵ Stavak 2. istog članka CMNI konvencije navodi da se Konvencija neće primjenjivati na razdoblje prije ukrcaja robe na brod i nakon njezinog iskrcaja s broda, jer ukoliko bi do štete na robi došlo u razdoblju prije ukrcaja robe na brod ili nakon njezina iskrcaja, tada će se odgovornost prijevoznika uređivati pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. Osim toga, članak 3. stavak 2. CMNI konvencije navodi, (nakon što u prvom stavku članka 3. propisuje obvezu prijevoznika da u određenom roku preveze robu na mjesto isporuke i isporuči je primatelju u istom stanju u kojem mu je roba predana) da se, ako nije drugačije dogovoreno, preuzimanje robe i njezina isporuka obavljaju na brodu. Ovdje se može postaviti pitanje misli li CMNI konvencija prilikom definiranja perioda prijevoznikove odgovornosti na period preuzimanja robe koje slijedi tek nakon završenog ukrcaja od strane krcatelja

⁴⁰ Čl. 29. st. 1. CMNI.

⁴¹ Čl. 29. st. 2. CMNI. Smatra se da je ugovor o prijevozu u najbližoj svezi s državom u kojoj se nalazi glavno poslovno sjedište prijevoznika u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu, ako se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe ili luka iskrcaja ili mjesto isporuke ili glavno poslovno sjedište krcatelja također nalaze u toj državi. Ako prijevoznik nema poslovno sjedište na kopnu, a ugovor o prijevozu je sklopio na svojem brodu, smatra se da je ugovor u najbližoj svezi s državom u kojoj je brod upisan i pod čijom zastavom plovi, ako se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe, ili luka iskrcaja, ili mjesto isporuke, ili glavno poslovno sjedište krcatelja također nalaze u toj državi (čl. 29. st. 3. CMNI).

⁴² Čl. 16. st. 1. CMNI.

⁴³ Čl. 16. st. 2. CMNI.

⁴⁴ Čl. 17. st. 1. CMR.

⁴⁵ Čl. 1. st. 1. t. c) Haaških pravila.

(Konvencija izričito navodi da krcatelj mora ukrcati, složiti i učvrstiti robu u skladu s običajima u unutrašnjoj plovidbi, osim ako ugovor ne predviđa drugačije⁴⁶), odnosno na isporuku robe tek nakon čega slijedi iskrcaj od strane primatelja ili se CMNI konvencija primjenjuje i na period ukrcavanja i iskrcavanja. CMNI konvencija propisuje da period prijevoznikove odgovornosti započinje primitkom robe na prijevoz. Trenutak kada prijevoznik postaje odgovoran za štetu na robi različit je od trenutka kada je sklopljen ugovor o prijevozu, jer je moguće da je ugovor o prijevozu sklopljen znatno ranije od samog preuzimanja robe u svrhu prijevoza. Kako bi se radilo o preuzimanju robe, nužno je ispunjavanje dvaju uvjeta na strani prijevoznika. Prijevoznik mora moći uspostaviti svoju fizičku, faktičnu vlast nad robom te kod njega mora postojati pravno relevantna volja da nad robom uspostavi kontrolu u svrhu izvršenja prijevoza. CMNI konvencija propisuje da se preuzimanje i isporuka robe obavljaju na brodu. Kada krcatelj ukrcava robu na brod, trenutak početka odgovornosti prijevoznika započinje tek završetkom ukrcaja što je u skladu s odredbama CMNI konvencije. Međutim, uvijek će ponajprije ovisiti o ugovoru stranaka. Što se tiče isporuke robe, do kojeg trenutka traje odgovornost prijevoznika, treba naglasiti da Konvencija propisuje da će se smatrati isporukom stavljanje robe na raspolaganje primatelju u skladu s ugovorom o prijevozu ili s običajima dotične trgovine ili sa zakonskim propisima koji se primjenjuju u luci iskrcaja. Prisilna predaja robe organima vlasti ili trećoj osobi također se smatra isporukom.⁴⁷ I ovdje treba naglasiti da CMNI konvencija propisuje da se isporuka obavlja na brodu (ako nije što drugo ugovoreno). Prema tomu, bit će dovoljno da prijevoznik doveze robu na dogovoreno mjesto za iskrcaj te omogućiti nesmetan pristup robi i otkloni bilo kakve zapreke. Stavljanje robe na raspolaganje primatelju prethodit će iskrcaju pa se trajanje odgovornosti prijevoznika prema CMNI konvenciji, proteže do trenutka stavljanja robe na raspolaganje primatelju i prije početka iskrcaja, ako nije što drugo dogovoreno.⁴⁸

Naš Pomorski zakonik odgovornost prijevoznika određuje “od preuzimanja pa do predaje”, s time da u čl. 572. st. 2. predviđa da se odredbe Zakonika o odgovornosti prijevoznika smiju mijenjati ugovorom u korist prijevoznika u slučaju (između ostalih) kod oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja.

⁴⁶ Sve to uz uvjet poštivanja prijevoznikovih obveza (koji mora osigurati da ukrcaj, slaganje i učvršćivanje robe ne utječu na sigurnost broda). Čl. 6. st. 4. i čl. 3. st. 5. CMNI.

⁴⁷ Čl. 10. st. 2. CMNI.

⁴⁸ Vidi i: RADIONOV, Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Zagreb, 2002., str. 184-187. Stajalište da se trajanje odgovornosti prijevoznika ne odnosi na period ukrcaja i iskrcaja vidi i: HÜBNER, Christian, *La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure*, *Le Droit Maritime Français*, 52, novembre, 2000., str. 979.

Pomorski zakonik propisuje da prijevoznik preuzima teret ispod vitla.⁴⁹ Isto tako, predaja tereta obavlja se ispod vitla.⁵⁰ Teret je dopremljen do "ispod vitla", odnosno "ispod brodske dizalice" kada je nadohvat broda i na pascu tako da ga brod može podignuti svojim dizalicama. Smatra se da je prijevoznik prihvatio teret kada ga podigne brodskom dizalicom, a da ga je predao kad se otpusti od dizalice. U ovom slučaju prijevoznik je dužan na svoj trošak i rizik krcati robu od "ispod vitla" i složiti ju, odnosno izravnati na brodu. Isto tako, dužan je na svoj trošak i rizik iskrcati robu do "ispod vitla".⁵¹ Međutim, trenutak preuzimanja i predaje robe prvenstveno ovisi o ugovoru stranaka. Prijevoznik može preuzeti robu na brodu, ali i prije toga na kopnu, uz bok broda ili u vlastitim skladištima. Dakle, ako nije ništa ugovoreno, prema Pomorskom zakoniku u slobodnoj plovidbi prijevoznik preuzima i predaje teret ispod vitla. Sama odredba koja propisuje da se trajanje prijevoznikove odgovornosti odnosi na period od preuzimanja do predaje slijedi određenje iz Hamburških pravila. Međutim, za razliku od njih, Pomorski zakonik predviđa mogućnost da stranke ugovore drugačije odredbe o prijevoznikovo odgovornosti u periodu prije početka ukrcavanja i nakon iskrcaja. Ukoliko stranke ne ugovore drugačije, prema Pomorskom zakoniku prijevoznik preuzima i predaje teret ispod vitla.⁵²

3.2. Opseg i temelj prijevoznikove odgovornosti

Prema čl. 16. st. 1. CMNI konvencije, prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe te koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci robe.

Pomorski zakonik opseg prijevoznikove odgovornosti definira propisujući da prijevoznik odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta.⁵³

⁴⁹ Čl. 475. PZ.

⁵⁰ Čl. 527. PZ koji govori da se za odredišnu luku i predaju tereta primatelju primjenjuju odredbe čl. 466.-470. i 472.-475. PZ., dakle i čl. 475.

⁵¹ Vidi: GRABOVAC, Ivo, *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku*, Književni krug, Split, 1996., str. 30-31.

⁵² Zanimljivo je razmotriti rješenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji je propisivao da u pomorskoj plovidbi prijevoznik (brodar) preuzima teret ispod čekrka, dok u unutarnjoj plovidbi ukrcavanje na brod obavlja krcatelj osim kod brodova linijske plovidbe kod kojih prijevoznik (brodar) preuzima teret ispod čekrka (čl. 473. st. 1. i 2. ZUP).

⁵³ Čl. 547. PZ. Detaljnije o pojmu štete u prometnoj djelatnosti koja nastaje tijekom prijevoza robe vidi: GORENC, Vilim, *Zakon o obveznim odnosima s komentarom*, RRIF, Zagreb, 1998., str. 210-212.; VEDRIŠ, Martin, KLARIĆ, Petar, *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2000., str. 552-556.; IVKOVIĆ, Đorđe, *Pomorski zakonik*, Dio VII – Glava II, Čl. 460-610; 661-685. s komentarom/bilješkama, sudskim odlukama i literaturom, Priručnik, Piran, 2002., str. 126., NADVORNIK, Branislav, *Odgovornost cestovnog (drumskog) prijevoznika u transportu stvari*, Privredno pravni priručnik, br. 1., 1978., str. 47., ROMŠTAJN, Ivan, *Osnove hrvatskog prometnog prava i osiguranja*, Osijek, Požega, 1999., str. 60-61.

Članak 16. CMNI konvencije navodi da će prijevoznik za prethodno navedene štete odgovarati *ako ne dokaže da je šteta nastala uslijed okolnosti koje pažljivi⁵⁴ prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći.*⁵⁵

Propisujući temelj odgovornosti prijevoznika unutarnje plovidbe za štete na robi, CMNI konvencija koristi jedinstven izričaj koji se ne nalazi u nijednoj prometnoj konvenciji. Posebitost ovakvog određenja dovela je i do različitih stajališta pomorskopravnih autora u pogledu ovog pitanja.⁵⁶

U određenom dijelu, sličnost u izričaju iz CMNI konvencije nalazi se u odredbama kopnenih konvencija. Tako CIM konvencija u čl. 23. st. 1. postavlja temeljan sustav odgovornosti prijevoznika temeljen na njegovoj objektivnoj odgovornosti. U st. 2. istog članka navodi opće razloge oslobođenja odgovornosti propisujući da se prijevoznik oslobađa svoje odgovornosti u onoj mjeri u kojoj je gubitak, ili šteta, ili prekoračenje vremena provoza izazvano krivnjom osobe koja ima pravo, nalogom koji je dala osoba koja ima pravo raspolaganja robom, a ne kao rezultat krivnje prijevoznika, inferentnim oštećenjem robe (...), ili *okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.* Navedenim izričajem CIM konvencija upućuje na višu silu⁵⁷ kao jedan od razloga oslobođenja od odgovornosti. U trećem stavku istog članka

⁵⁴ U prijevodu CMNI konvencije objavljenom u Zakonu o potvrđivanju Konvencije koji je objavljen u NN-MU br. 10/04. koristi se termin "sposoban" prijevoznik.

⁵⁵ Engl. "... unless he can show that the loss was due to circumstances which a *diligent carrier* could not have prevented and the consequences of which he could not have averted." Fra. "... moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un *transporteur diligent* n'aurait pu éviter."

⁵⁶ Tako Polić-Čurčić, Vesna smatra da se radi o objektivnoj odgovornosti prijevoznika, isto Đorić, Ana. Grabovac navodi stajalište u prilog pooštrenoj subjektivnoj odgovornosti, odnosno odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje s veoma strogim stručnim kriterijima pri ocjeni je li bilo propusta u djelovanju prijevoznika, dok Bolanča pozivajući se na subjektivnu odgovornost prijevoznika po načelu pretpostavljene krivlje ne naglašava pooštreni kriterij u procjeni prijevoznikovog postupanja. Vidi: Polić-Čurčić, Budimpeštanska konvencija..., cit., str. 372.; ĐORIĆ, Ana, Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prevozu robe u unutrašnjoj plovidbi – konvencija CMNI, Pravo i privreda, vol. 39, br. 1-4, 2002., str. 185., GRABOVAC, Ivo, Odgovornost prijevoznika u Konvenciji o ugovoru o prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi – usporedna raščlanba, Hrvatska pravna revija, veljača, 2001., str. 36.; Bolanča, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Bosne i Hercegovine..., cit., str. 118.

⁵⁷ Formulacija "okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti" izazvala je u tijeku rada na reviziji CIM konvencije brojne nedoumice. Naime, iz navedene formulacije bilo je jasno da u njezinom sadržaju više nema svih karakteristika više sile, što je dovelo do pitanja radi li se ovdje i nadalje o objektivnoj odgovornosti prijevoznika ili se pak radi o subjektivnoj odgovornosti u kojoj prijevoznik odgovara i za slučaj, ukoliko je on posljedica njegovog skrivljenog ponašanja, pri čemu se njegova krivnja pretpostavlja. Izmjena starog termina više sile s formulacijom "okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti" bila je uzrokovana prvenstveno zbog različitih i neujednačenih tumačenja pojma više sile u teoriji i praksi europskih zemalja. Zbog toga je cilj ove formulacije bio smanjiti mogućnost neujednačenog tumačenja pojma više sile. Vidi detaljnije: RADIONOV, Nikoleta, Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu, doktorska disertacija, Zagreb, 2002., str. 54-64.

navode se tzv. posebni slučajevi oslobođenja od odgovornosti (posebne opasnosti). Jednako tako, CMR konvencija u članku 17. uređuje odgovornost prijevoznika za štete na robi uz mogućnost oslobođenja te odgovornosti ako je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prouzrokovano krivnjom imatelja prava, njegovim nalogom koji nije posljedica krivnje prijevoznika, prirodnom manom robe ili koje je nastalo iz *okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći niti spriječiti*.⁵⁸

Budući da formulacija iz čl. 16. CMNI konvencije upućuje na obilježja više sile,⁵⁹ jer sadrži skoro identičnu formulaciju onoj iz čl. 23. CIM te 17. CMR konvencije, postavlja se pitanje radi li se i u slučaju CMNI konvencije o mogućnosti oslobođenja prijevoznika uslijed više sile ili je za određivanje temelja odgovornosti prijevoznika odlučujući pojam "*pažljivi prijevoznik*" kojega u CIM konvenciji nema.

Mišljenje je autorica da izričaj *pažljivi prijevoznik* upućuje na subjektivnu odgovornost prijevoznika. Za razradbu ovog pitanja treba uzeti u obzir i članak 3. stavak 3. Konvencije, koji propisuje da je prijevoznik obavezan primijeniti *dužnu pažnju* prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir robu koju treba prevesti, osigurao da brod bude u stanju primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te da posjeduje potrebne domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotične robe. Ovaj izričaj izražen u članku 3. Konvencije, koji je u skladu s Haaškim pravilima, treba uzeti u obzir i prilikom tumačenja članka 16. CMNI konvencije, što naglašava i Grabovac, jer upućuje na odgovornost prijevoznika na temelju pretpostavljene krivnje i u svezi je s određenjem temelja odgovornosti iz članka 16. Konvencije.⁶⁰ Ujedno, CMNI konvencija koristi na još jednom mjestu izraz *pažljivi prijevoznik* - kod određivanja roka isporuke - navodeći da prijevoznik mora isporučiti robu u roku koji je dogovoren ugovorom o prijevozu ili ako takav rok nije dogovoren, u roku koji bi se razumno morao zahtijevati od pažljivog prijevoznika uzimajući u obzir okolnosti putovanja i nesmetanu plovidbu.⁶¹

U tom smislu, zahtijevanje od prijevoznika uporabe dužne pažnje prilikom osposobljavanja broda za plovidbu, isporuku robe u roku razumnom za pažljivog prijevoznika te vezanje odgovornosti za štete na robi uz izričaj pažljivog prijevoznika ukazuje na tendenciju Budimpeštanske konvencije ka subjektivnoj odgovornosti prijevoznika kao što predviđaju i pomorske konvencije.⁶²

⁵⁸ Kao i kod željezničkog prijevoza i u slučaju ove odredbe CMR konvencije, javile su se u teoriji brojne rasprave u pogledu tumačenja formulacije "okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći niti spriječiti". Vidi detaljnije: Radionov, op. cit., str. 54-64.

⁵⁹ Poglavitito ako će se tumačiti kroz tzv. subjektivnu teoriju više sile koju zastupa Goldschmidt. Detaljnije: Radionov, op. cit., str. 56-60.

⁶⁰ Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji...* cit., str. 36.

⁶¹ Čl. 5. CMNI.

⁶² Čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1. Haaških pravila propisuje da je prijevoznik dužan upotrijebiti dužnu pažnju i ta se njegova obaveza odnosi i na brod i na teret (isto Haaško-Visby pravila). Prema čl. 4. st. 1. ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenja koji su nastali ili proizašli iz

Nedostatak ostalih uobičajenih razloga egzoneracije u članku 16. CMNI konvencije, koji su predviđeni u kopnenim konvencijama, također upućuje kako se ovdje ne radi o objektivnoj odgovornosti prijevoznika, već odgovornosti temeljenoj na njegovoj krivnji i to onoj koja se pretpostavlja.

Prema Pomorskom zakoniku prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom.⁶³ Dakle, prijevoznik za navedene štete na robi odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.⁶⁴

3.3. *Odgovornost za zakašnjenje*

Kao što je prethodno navedeno u radu, prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe te koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci robe. Time CMNI konvencija kod određivanja opsega odgovornosti prijevoznika uključuje i zakašnjenje u isporuci robe.

Prijevoznik prema Konvenciji mora isporučiti 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.⁶⁵ Slijedom toga, zakašnjenje u predaji robe postoji ako roba nije isporučena primatelju u ovako navedenim rokovima.

Prijevoznik će za štetu uslijed gubitka ili oštećenja robe te za štetu koja proizlazi uslijed zakašnjenja odgovarati ako ne dokaže da je šteta nastala uslijed okolnosti koje pažljivi prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći. Bez ponovnog upuštanja u raspravu o temelju odgovornosti, vidljivo je da CMNI konvencija propisuje jednaki temelj odgovornosti za navedene štete uključujući, dakle i štetu uslijed zakašnjenja.

nesposobnosti broda za plovidbu, ako se to ne može pripisati propustom dužne pažnje prijevoznika da osposobi brod za plovidbu, da ga primjereno opremi, popuni posadom (...). Prema Hamburškim pravilima prijevoznik, u razdoblju dok traje njegova odgovornost, odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i iz zakašnjenja u predaji, osim u slučaju ako dokaže da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica (čl. 5. st. 1.). Na ovom mjestu navest će se i odredba čl. 12. Nacrta iz 1959. godine, koja je propisivala da je prijevoznik oslobođen svoje odgovornosti, ako dokaže da je gubitak ili oštećenje prouzročeno okolnostima koje *uredni* prijevoznik ne bi mogao izbjeći ili koje posljedice takav prijevoznik ne bi mogao otkloniti. Treba naglasiti da je Jakaša izraz *transporteur diligent*, koji se javlja i u odredbi čl. 16. CMNI konvencije na francuskom (vidi bilješku 55) preveo kao *uredni prijevoznik*.

⁶³ Čl. 549. PZ.

⁶⁴ Osvrne li se ovdje na bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, vidljivo je kako je prijevoznik odgovarao u svakoj plovidbi (dakle i pomorskoj i unutrašnjoj) na temelju pretpostavljene krivnje. U skladu s time, prijevoznik neće odgovarati za oštećenje, manjak ili gubitak tereta i za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog prijevoznika (brodara) (čl. 552. ZPUP).

⁶⁵ Čl. 5. CMNI.

CMNI konvencija ima jednu osobitost vezanu uz institut posebnih opasnosti, a u svezi sa zakašnjenjem. Za razliku od željezničkog i cestovnog prijevoza i odgovornost za zakašnjenje spominje se u kontekstu primjene posebnih opasnosti. Naime, predviđa posebne slučajeve oslobođenja odgovornosti kada će se prijevoznik i stvarni prijevoznik osloboditi odgovornosti kada su gubitak, oštećenje ili *zakašnjenje* posljedica neke, u Konvenciji navedene, okolnosti ili rizika. To predstavlja potpunu novost u prometnom pravu, budući da CIM i CVR konvencije⁶⁶ predviđaju da se prijevoznik oslobađa svoje odgovornosti u onoj mjeri u kojoj su samo gubitak i oštećenje rezultat neke od posebnih opasnosti, dok u ovom slučaju ne spominju i štetu uslijed zakašnjenja.⁶⁷

Pomorski zakonik propisuje da prijevoznik odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta.⁶⁸ Dakle također uključuje štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta u one štete na koje se proteže prijevoznikova odgovornost.

Prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom.⁶⁹ Dakle, prijevoznik za sve ove navedene štete na robi odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, čime propisuje jednak temelj odgovornosti za sve štete, uključujući i štetu uslijed zakašnjenja.

Prema Pomorskom zakoniku 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.⁷⁰ Prijevoznik je, dakle dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku. Ako takav rok nije ugovoren, tada kao mjerilo pravodobnog izvršenja prijevoza služi uobičajeno vrijeme prijevoza koje je potrebno na određenim relacijama brodovima istog ili sličnog tipa ovisno o brzini, vremenskim prilika i sl. U krajnjem će se slučaju morati utvrditi prekoračuje li trajanje prijevoza i rok predaje robe vrijeme koje se prema konkretnim činjeničnim okolnostima smatra razumnim, odnosno primjerenim.⁷¹

Kao što je navedeno, Pomorski zakonik normirao je jednak temelj i visinu odgovornosti za zakašnjenje kao i za gubitak i oštećenje tereta. Glede obujma štete, prijevoznik pri zakašnjenju odgovara i za tzv. daljnju štetu.⁷² Daljnja šteta

⁶⁶ Čl. 23. st. 3. CIM, čl. 17. st. 4. CMR.

⁶⁷ Vidi: Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji...* cit., str. 37.

⁶⁸ Čl. 547. PZ. Jednaku odredbu sadržavao je i ZPUP, čl. 550.

⁶⁹ Čl. 549. PZ.

⁷⁰ Čl. 548. PZ. Jednako i ZPUP, čl. 552.

⁷¹ Čl. 520. PZ.

⁷² Čl. 567. st. 2. PZ. U ovom će slučaju prijevoznik odgovarati npr. za izgubljenu dobit, jer je roba na odredište stigla sa zakašnjenjem, tj. šteta je nastala zbog razlike u cijeni robe između ugovorenog datuma predaje robe i datuma stvarne predaje robe, za troškove čekanja vagona, povećanje premije osiguranja, iznosa ugovorene kazne koju primatelj duguje svojim komitentima jer je zakasnio s isporukom itd.

tipična je kod zakašnjenja pa je treba priznati, jer inače ne bi imalo smisla posebno isticati odgovornost prijevoznika zbog zakašnjenja. Pomorski zakonik to izričito i navodi propisujući da glede robe predane sa zakašnjenjem, prijevoznik odgovara i za oštećenje robe i za daljnju štetu koja proizađe iz zakašnjenja.⁷³ Iako CMNI konvencija nema takve izričite odredbe, navedeno se može primijeniti i na CMNI konvenciju. Ako su stvari predane sa zakašnjenjem ujedno i oštećene, mogu se kumulirati odštetni zahtjevi, ali najviše do granice koja bi se platila u slučaju potpunog gubitka stvari.⁷⁴ Za razliku od odgovornosti prijevoznika zbog gubitka ili oštećenja, štete zbog zakašnjenja se prema Pomorskom zakoniku ubrajaju u kategoriju slučajeva u kojima se dopušta dispozitivnost, a to znači prijevoznikova sloboda da ugovorom umanjuje ili isključuje svoju odgovornost, izvan zakonskih norma.⁷⁵ Ipak, zakašnjenje kod dolaska broda u odredišnu luku najčešće je posljedica neopravdanog skretanja ili nesposobnosti broda za plovidbu. Oba su ova slučaja obuhvaćena prisilnim normama zakona.⁷⁶

U Haško-Visbyjskim pravilima nema odredaba koje bi izravno normirale odgovornost prijevoznika zbog zakašnjenja. Jedino se iz normi o oslobađanju prijevoznika od odgovornosti za skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života, ili dobara na moru, ili za razumno skretanje može zaključiti postojanje odgovornosti za štete od zakašnjenja ako devijacija (skretanje) nije opravdana.⁷⁷

Hamburška pravila su u sustav odgovornosti prijevoznika za robu izričito uključila i odgovornost za zakašnjenje u predaji robe u luci iskrcaja. Zakašnjenje se definira tako da se određuje odgovornost za prekoračenje roka predaje robe predviđenog u ugovoru o prijevozu ili ako takav rok nije u ugovoru određen, onda prekoračenjem roka predaje koji bi se razborito mogao očekivati od urednog prijevoznika, a uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja.⁷⁸ Postavlja se i neoboriva pretpostavka u korist imatelja prava, da je roba izgubljena ako nije bila predana u roku od 60 uzastopnih dana nakon isteka navedenih rokova za predaju.⁷⁹

CIM i CMR konvencija također uključuju štetu uslijed zakašnjenja⁸⁰ u opseg odgovornosti prijevoznika zajedno sa štetama uslijed gubitka i oštećenja robe. Također za sve te štete propisuju jednaki temelj odgovornosti.⁸¹

Prema CIM konvenciji, pošiljatelj i prijevoznik dogovaraju vrijeme provoza. Ako nema sporazuma, vrijeme provoza ne smije prelaziti ono koje bi rezultiralo

⁷³ Čl. 567. st. 2. PZ.

⁷⁴ Tako predviđa čl. 20. st. 2. CMNI, čl. 570. st. 1. PZ.

⁷⁵ Čl. 572. st. 2. PZ.

⁷⁶ GRABOVAC, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005., str. 163-164.

⁷⁷ Vidi detaljnije: POLIĆ-ČURČIĆ, Vesna, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu*, Narodne novine, Zagreb, 1991., str. 71-73, Grabovac, *Uređuju li Haško/Visbyjska pravila...*, cit., str. 244-245.

⁷⁸ Čl. 5. st. 2. Hamburških pravila.

⁷⁹ Čl. 5. st. 3. Hamburških pravila. Vidi i: Ivković, *Hamburška pravila*, Piran, 1994., str. 46-47.

⁸⁰ CIM konvencija govori o prekoračenju vremena provoza, a CMR konvencija govori o zakašnjenju u isporuci.

⁸¹ Čl. 23. st. 1. i 2. CIM, čl. 17. st. 1. i 2. CMR.

primjenom stavaka 2. do 4. članka 16. koji detaljno propisuju maksimalno vrijeme provoza za vagonске pošiljke i komadne pošiljke te dodatno vrijeme provoza u određenim slučajevima.⁸² CMR konvencija pak propisuje da će se smatrati da je zakašnjenje u isporuci nastupilo kad roba nije izručena u dogovorenom roku ili, ako u nedostatku ugovorenog roka stvarno trajanje prijevoza s obzirom na postojeće okolnosti, prelazi vrijeme koje se može priznati urednom prijevozniku.⁸³ Osim navedenog, CIM konvencija propisuje da se roba smatra izgubljenom kad nije isporučena primatelju ili mu stavljena na raspolaganje u roku od trideset dana nakon isteka vremena za provoz.⁸⁴ CMR konvencija propisuje da se roba smatra izgubljenom ako nije isporučena u roku od 30 dana po isteku ugovorenog roka, odnosno ako rok nije bio ugovoren, u roku od 60 dana od dana kad je prijevoznik preuzeo robu na prijevoz.⁸⁵ CMNI konvencija i Pomorski zakonik ne sadrže ovakvu odredbu kojom bi se propisivalo koliko vremena mora proteći da bi se roba smatrala izgubljenom pa bi se u tom slučaju roba za primatelja smatrala izgubljenom čim mu je prijevoznik ne može predati, a ne može navesti osobu koja je drži za primatelja.⁸⁶

Što se tiče granica odgovornosti za zakašnjenje, ovo pitanje će se obraditi u okviru naslova u radu koji obrađuje granice odgovornosti za sve vrste šteta.

3.4. Odgovornost prijevoznika za osobe kojima se služi u svom poslovanju

Prema CMNI konvenciji, za radnje i propuste svojih radnika i opunomoćenika čije usluge koristi u izvršenju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da su te radnje i propusti njegovi vlastiti, ako te osobe djeluju u okviru svojega zaposlenja.⁸⁷ Ovo se pravilo odnosi i na stvarnog prijevoznika pa u situaciji kada prijevoz obavlja stvarni prijevoznik, prijevoznik također odgovara za radnje i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika i opunomoćenika ako oni djeluju u okviru svojega zaposlenja.⁸⁸ Sve te osobe, dakle radnici i opunomoćenici prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, ako je protiv njih podnesena tužba, ako dokažu da su radili u okviru svojega zaposlenja, imaju pravo koristiti se povlasticom oslobođenja od odgovornosti te ograničenjem odgovornosti na koje imaju pravo i prijevoznik i stvarni prijevoznik prema odredbama Konvencije.⁸⁹

⁸² Čl. 16. CIM.

⁸³ Čl. 19. CMR.

⁸⁴ Čl. 29. st. 1. CIM.

⁸⁵ Čl. 20. st. 1. CMR.

⁸⁶ Vidi: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, op. cit., str. 228.

⁸⁷ Čl. 17. st. 1. CMNI. Ovakvu odredbu sadrže i druge prometne konvencije (npr. čl. 3. CMR, čl. 40. CIM, čl. 5. st. 1. Hamburških pravila)

⁸⁸ Čl. 17. st. 2. CMNI.

⁸⁹ Čl. 17. st. 3. CMNI. Vidi: Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji...*, cit., str. 36.

U okviru članka 17. koji nosi naslov Radnici i opunomoćenici, CMNI sadrži i odredbu prema kojoj se ne smatra radnikom ili opunomoćenikom prijevoznika peljar kojega imenuje tijelo vlasti i kojega nije moguće slobodno odabrati.⁹⁰

3.4.1. Nautička pogriješka

Na ovom se mjestu postavlja pitanje kako je CMNI konvencija uredila pitanje odgovornosti prijevoznika za tzv. nautičku pogriješku osoba kojima se on služi u svom poslovanju.

Nautička pogriješka je u odredbama Konvencije definirana kao radnja ili propust zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili formiranja ili raspuštanja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze glede posade u osposobljavanju broda za plovidbu prije i na početku putovanja primjenom dužne pažnje.⁹¹

Odgovornost prijevoznika za takve radnje ili propuste osoba kojima se u svom poslovanju služi temelji se na dispozitivnosti. Naime, Konvencija dopušta mogućnost da se ugovornim odredbama predvidi da prijevoznik ili stvarni prijevoznik nisu odgovorni za štetu koja je proizašla iz nautičke pogriješke osoba kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze glede posade u osposobljavanju broda za plovidbu prije i na početku putovanja primjenom dužne pažnje. To jedino neće biti moguće ako su radnja ili propust učinjeni u namjeri prouzrokovanja štete ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

Dakle, nužno je posebno ugovoriti oslobođenje odgovornosti prijevoznika za tzv. nautičku pogriješku. Međutim, oslobođenje za nautičku pogriješku može čak postati i sastavni dio konvencijskih odredaba. Tako prema odredbama Konvencije svaka država ugovarateljica može, u trenutku kada potpisuje, potvrđuje, odobrava ili prihvaća Konvenciju ili joj pristupa, ili pak bilo kada nakon toga, izjaviti da u slučaju prijevoza robe između luka ukrcaja ili mjesta preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesta isporuke, od kojih se ili oboje nalaze na njezinom teritoriju ili se jedno nalazi na njezinom, a drugo na teritoriju države koja je dala istu izjavu, prijevoznik nije odgovoran za štetu prouzročenu radnjom ili propustom zapovjednika broda, peljara ili druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili formiranja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze glede posade u osposobljavanju broda za plovidbu prije i na početku putovanja primjenom dužne pažnje, ako radnja ili propust nisu učinjeni u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.⁹²

⁹⁰ Čl. 17. st. 4. CMNI.

⁹¹ Čl. 25. st. 2.a CMNI.

⁹² Čl. 32. st. 1. CMNI. Vidi: Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji...*, cit., str. 36-37. Što se tiče Nacrta iz 1959., upravo je pitanje nautičke krivnje u to vrijeme predstavljalo prepreku u daljnjem radu na prihvaćanju konvencije. Naime, načelno je u Nacrt uvrštena odredba

Konvencija nadalje sadrži odredbe o stupanju na snagu ovih odredbi o odgovornosti te odredbe o otkazu prethodno navedene izjave.⁹³ Treba napomenuti da Republika Hrvatska nije dala ovakvu izjavu.⁹⁴

Prema Pomorskom zakoniku, osnovno je pravilo da za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika, u okviru obavljanja njihovih dužnosti, odgovara prijevoznik, kao i za svoje radnje i propuste.⁹⁵ Međutim, Pomorski zakonik izričito propisuje da prijevoznik broda ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika u plovidbi ili pri rukovanju brodom.⁹⁶ Prijevoznik, dakle ne odgovara za tzv. nautičke pogreške osoba kojima se služi u svom poslovanju. On će se moći osloboditi svoje odgovornosti dokazom da je šteta nastala zbog nautičke pogreške osoba kojima se služi u svom poslovanju. Prijevoznik će odgovarati jedino ako postoji njegova osobna krivnja, koju mora dokazati korisnik prijevoza. Bit će, dakle odgovoran za nautičku djelatnost ako je šteta na robu nastala izravnim djelom prijevoznika ili kada je prijevoznik propustio dužnu pažnju da dovede brod u stanje sposobno za plovidbu, kada preuzme posebno jamstvo za uspjeh prijevoza, kod davanja naloga zapovjedniku, odnosno drugom članu posade, kada naknadno odobri postupak osobe za koju odgovara te kada je od radnje imao koristi. U slučaju, tzv. komercijalne djelatnosti prijevoznik odgovara za radnje i propuste svojih djelatnika, kao i za svoje radnje. Ovakvo određenje iz Pomorskog zakonika prema kojem prijevoznik ne odgovara za tzv. nautičke pogreške osoba kojima se služi u svom poslovanju svoj uzor nalazi u Haaškim pravilima,⁹⁷ dok Hamburška pravila više ne isključuju odgovornost prijevoznika za česte slučajeve krivnje zapovjednika i posade u plovidbi i rukovanju brodom.⁹⁸

da prijevoznik ne odgovara za nautičku krivnju svojih ljudi (prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako dokaže da je gubitak ili oštećenje prouzročeno pogreškom počinjenom u plovidbi ili u rukovanju brodom od zapovjednika ili od koje druge osobe u službi broda – čl. 14. st. 1. Nacrta), ali je ujedno dopušteno da kod prihvaćanja konvencije (potpisivanja, ratifikacije ili pristupanja) svaka država može prihvatiti ili ne prihvatiti odredbu čl. 14. Detaljnije vidi: Pallua, Neki problemi ugovora..., cit., str. 131. Vidi se da i nova CMNI konvencija sadrži slično rješenje kao i Nacrt iz 1959.

⁹³ Vidi čl. 32. st. 2. i 3. CMNI.

⁹⁴ Vidi: http://www.eda.admin.ch/intagr/i/foreign/e_20021983.html; stranica posjećena 21. 12. 2006.

⁹⁵ Čl. 550. st. 1. PZ.

⁹⁶ Čl. 550. st. 2. PZ. Ovdje treba naglasiti da Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi nije predviđao mogućnost da se prijevoznik unutarnje plovidbe oslobodi svoje odgovornosti za nautičku pogrešku osoba kojima se služi u svom poslovanju. Tu povlasticu predviđao je samo za pomorskog prijevoznika (čl. 554. st. 2. ZPUP).

⁹⁷ Čl. 4. st. 2. a) Haaških pravila.

⁹⁸ Vidi: Grabovac, Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku, cit., str. 76.; BOLANČA, Dragan, Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, 1996., str. 36.

3.4.2. Požar

CMNI konvencija predviđa mogućnost da se ugovorom prijevoznik može osloboditi svoje odgovornosti za štetu od požara ili eksplozije na brodu, ako nije moguće dokazati da su požar ili eksplozija nastali njegovom krivnjom ili krivnjom njegovih ljudi ili uslijed mane broda.⁹⁹ Dakle, kao i kod nautičke pogreške, tako i u ovom slučaju Konvencija dopušta mogućnost ugovornog određenja kojim se prijevoznik oslobađa svoje odgovornosti za štetu na robi koja bi proizašla uslijed požara ili eksplozije na brodu. Međutim, prijevoznik će biti odgovoran i za tako proizašlu štetu ako je ona nastala njegovom krivnjom, odnosno krivnjom stvarnog prijevoznika ili njihovih radnika ili opunomoćenika, odnosno ako je nastala uslijed mane broda.

Prema Pomorskom zakoniku, koji se temelji i u ovoj materiji na Haaškim pravilima, za štetu koja je teretu na brodu prouzročena požarom, prijevoznik broda odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom,¹⁰⁰ čime ovdje vrijedi načelo dokazane krivnje. Prijevoznik mora dokazati činjenicu požara i uzročnu vezu događaja i nastale štete, a pretpostavku da prijevoznik ne odgovara mora obarati korisnik prijevoza dokazujući osobnu krivnju prijevoznika. Dakle, odgovara za štetu koju je roba pretrpjela od požara na brodu ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. To znači da u tom slučaju ne odgovara za djela osoba kojima se služi u svojem poslovanju.¹⁰¹

Hamburška pravila u slučaju požara prihvaćaju načelo dokazane krivnje prijevoznika, ali je pritom svejedno je li riječ o prijevoznikovoj krivnji ili o krivnji osoba kojima se prijevoznik u svojem poslovanju služi.¹⁰²

3.5. Posebni slučajevi oslobođenja od odgovornosti

CMNI konvencija predviđa posebne slučajeve oslobođenja odgovornosti kada će se prijevoznik i stvarni prijevoznik osloboditi odgovornosti kada su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje posljedica neke, u Konvenciji navedene, okolnosti ili rizika. Te su okolnosti ili rizici sljedeći:

⁹⁹ Čl. 25. st. 2. b) CMNI.

¹⁰⁰ Čl. 552. PZ.

¹⁰¹ Bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđao je da za štetu koja je teretu na brodu uzrokovana požarom prijevoznik (brodar) pomorskog broda odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. Na taj način Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predvidio je da samo za pomorskog prijevoznika načelo dokazane krivnje za štete na teretu uzrokovane požarom, dok je prijevoznik unutrašnje plovidbe odgovoran za štete od požara prema općim načelima svoje odgovornosti (čl. 555.).

¹⁰² Detaljnije o pojmu požara vidi: GRABOVAC, Ivo, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 1999., str. 65., Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo...*, cit., str. 117., BOLANČA, Dragan, *Odgovornost brodara za požarnu štetu na brodskom teretu*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 16., br. 1., Rijeka, 1995., str. 81-91., TETLEY, William, *Responsibility for Fire in the Carriage of Goods by Sea*, ETL, Vol. 35, No. 1, 2002., http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/fire/_ftn17; stranica posjećena 26. 11. 2006.

- a) radnje ili propusti krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom;
- b) rukovanje, ukrcaj, slaganje ili iskrcaj robe koje vrše krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja;
- c) prijevoz robe na palubi ili na otvorenim brodovima kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu, ili ga nalažu važeći propisi;
- d) priroda robe koja ju čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, trulenju, 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 kada nije pakirana ili je ambalaža manjkava;
- 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 ugovorene u ugovoru o prijevozu.¹⁰³

Ako bi šteta, ovisno o slučaju, mogla nastati uslijed jedne ili više od ovih navedenih okolnosti ili jednog ili više od ovih navedenih rizika, pretpostavlja se da je šteta prouzročena tom okolnošću ili tim rizikom. Ova pretpostavka neće vrijediti ako oštećena strana dokaže da pretrpljena šteta ne proizlazi, ili ne proizlazi isključivo, iz jedne od okolnosti ili jednog od ovih navedenih rizika.¹⁰⁴

¹⁰³ Čl. 18. st. 1. CMNI. Nacrt CMNI konvencije iz 1999. godine predviđao je sedam posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti. Na diplomatskoj Konferenciji dodan je osmi slučaj posebnih opasnosti i to onaj koji je i sada naveden kao posljednji. Dakle, dodan je "prijevoz živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštivao upute ugovorene u ugovoru o prijevozu". Osim toga, st. 2. čl. 18. propisivao je da ako bi, ovisno o slučaju, šteta mogla nastati uslijed jedne ili više okolnosti ili jednog ili više rizika nabrojanih u st. 1., pretpostavlja se da je šteta prouzročena tom okolnošću ili tim rizikom "kojeg prijevoznik nije mogao izbjeći ili čije okolnosti nije mogao otkloniti". Auchter smatra da je u ovom konkretnom slučaju to bio nespretni pokušaj uvođenja tradicionalnih razloga oslobođenja od odgovornosti u čl. 18. st. 2. Konvencije, koje su predviđene čl. 17. st. 2. CMR-a prema kojemu će se prijevoznik osloboditi od odgovornosti, između ostalog, ako je šteta nastala iz okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći niti spriječiti. Njemačka je vlada ukazala da odredba ove rečenice prema kojoj se pretpostavlja da prijevoznik nije mogao izbjeći štete nema smisla. Ako se pretpostavi da su štete nastale kao rezultat posebnih okolnosti, nepotrebno je predvidjeti drugu procjenu prema kojoj prijevoznik nije mogao izbjeći te okolnosti. Prema stajalištu njemačke Vlade treba, dakle, izostaviti riječi "koje prijevoznik nije mogao izbjeći i posljedice koje nije mogao otkloniti". Ta je sugestija odobrena prilikom prihvatanja završnog teksta CMNI konvencije. Vidi: Auchter, op. cit., str. 584.

¹⁰⁴ Čl. 18. st. 2. CMNI. Nacrt iz 1959. godine također je sadržavao institut posebnih opasnosti, taksativno navodeći okolnosti uslijed kojih se prijevoznik može osloboditi svoje odgovornosti kada je gubitak ili oštećenje (ovdje nije bila predviđena i šteta uslijed zakašnjenja) posljedica navedenih posebnih opasnosti. Prijevoznik je jednako tako trebao utvrditi, imajući u vidu činjenično stanje,

Institut posebnih opasnosti predstavlja način kojim se prijevoznik može osloboditi svoje odgovornosti koristeći povlasticu jednostavnijeg tereta dokaza. U određenim slučajevima koji su taksativno navedeni u CMNI konvenciji, u korist prijevoznika djeluje zakonska presumpcija prema kojoj se smatra, dok se ne dokaže suprotno, da je šteta nastala upravo uslijed te okolnosti čije postojanje prijevoznik treba dokazati. Dakle, u ovakvim slučajevima je dovoljno da prijevoznik dokaže mogućnost da šteta potječe od razloga posebne opasnosti s obzirom na okolnosti slučaja, bez potrebe dokazivanja vjerojatnosti da šteta zaista otuda potječe. Teret dokaza koji se nalazi na strani prijevoznika izrazito je olakšan, jer je većinom postojanje takve okolnosti koja predstavlja posebnu opasnost vidljivo iz podataka u teretnom listu. Na taj bi način prijevozniku put do oslobođenja od odgovornosti trebao biti brz i procesno vrlo nezahtjevan. Ipak, korisnik prijevoza u svakom slučaju zadržava pravo pobijati ovakvu presumpciju dokazivanjem da pretrpljena šteta ne proizlazi ili bar ne isključivo iz jedne od navedenih okolnosti ili rizika.¹⁰⁵

Slučajeve posebnih opasnosti davno prije CMNI konvencije poznaju kopnene konvencije, prvenstveno CIM konvencija, kao i CMR konvencija. U pogledu slučajeva posebnih opasnosti iz CIM konvencije, od 1878. godine javljali su se mnogi prigovori na račun ovako olakšanog položaja prijevoznika. Zato se predlagalo pooštavanje postojeće presumpcije o uzroku štete, čime bi se otežao dokazni položaj prijevoznika. Predlagalo se mijenjanje postojećeg sustava na razne načine pa su se tako prijedlozi kretali od potpunog ukidanja posebnih opasnosti, preko ukidanja presumpcije da šteta potječe iz jednog od razloga posebnih opasnosti pa sve do pooštavanja tereta dokaza kod iste presumpcije u korist ovlaštenika na robi. Prvi je prijedlog u pravnoj teoriji odmah napušten, iz razloga što bi u praksi doveo do nepravednih situacija za prijevoznika. Ujedno, posebne opasnosti utječu na izbjegavanje brojnih šteta jer prisiljavaju osobu ovlaštenu na raspolaganje robom da sama prevenira i izbjegne neke modalitete prijevoza i štete koje iz toga mogu nastati, znajući da će u tim situacijama vrlo teško ostvariti naknadu štete od prijevoznika. Razvoj ove željezničke konvencije prihvatio je kritike koje su se odnosile na izbacivanje nekih slučajeva s liste posebnih opasnosti pa su tako neki slučajevi i izbačeni na revizijama COTIF-CIM-a. Drugi prijedlog, tj. ukidanje presumpcije da je šteta posljedica posebne opasnosti također je bila preradikalna mjera, no promišljanje o tome dovelo je do prijedloga da se ista presumpcija ponešto pooštri, kako bi se postigla bolja medijacija rizika između prijevoznika i ovlaštenika na teretu, koja previše favorizira prijevoznika. S tim u svezi, prijedlozi su išli u pravcu da bi trebalo ići k zahtjevu za pružanjem dokaza od strane prijevoznika da je do štete *vrlo vjerojatno* s obzirom na okolnosti konkretnog slučaja došlo uslijed određene

da je gubitak ili oštećenje moglo biti prouzročeno jednom ili više od navedenih posebnih opasnosti, pa je postojala pretpostavka da to slijedi iz tih opasnosti. Imatelj prava može dokazati da šteta nije bila u cijelosti ili djelomično prouzročena jednom od tih opasnosti.

¹⁰⁵ Vidi: Radionov, op. cit., str. 75-77., 234-235.

posebne opasnosti da bi uopće djelovala presumpcija da je šteta posljedica takve okolnosti. Ipak, u teoriji i dalje ostaje prevladavajuće mišljenje prema kojem je dovoljno da prijevoznik dokaže mogućnost da šteta potječe od razloga posebne opasnosti, a nije potrebno dokazivati vjerojatnost da šteta zaista otuda potječe. No, općenito gledajući, institut posebnih opasnosti izaziva relativno malo polemika i kritika. Kada je u pitanju željeznički prijevoz, razlog tome vjerojatno leži u zakonitostima prakse u kojoj se odvija željeznički prijevoz. Autor Allegret ističe kako "kada (...) se prigovara da se danas kritika čuje rjeđe nego prije, onda to vjerojatno ima veze s time da se željeznica u odnosu na svoje klijente na posebne ili povlaštene razloge za oslobođenje od odgovornosti poziva samo tada kada je vjerojatna uzročna veza. Ostalim klijentima, koji se ne žale rado, uvijek ostaje otvorena mogućnost odustanka od prijevoza željeznicom."¹⁰⁶

Pomorski zakonik ne predviđa institut posebnih opasnosti već poznaje institut izuzetih slučajeva.¹⁰⁷ Institut izuzetih slučajeva iz našeg Zakonika u skladu je s Haaškim pravilima. Pomorski zakonik u članku 553. stavku 1. propisuje da prijevoznik broda ne odgovara za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala zbog:

- 1) više sile, pomorske nezgode, ratnih događaja, međunarodnih zločina na moru, nemira i pobune,
- 2) sanitarnih ograničenja ili drugih mjera i radnji državnih tijela,
- 3) radnji ili propusta krcatelja ili osoba ovlaštenih raspolagati teretom ili osoba koje za njih rade,
- 4) obustave rada, odnosno štrajka, masovnog isključenja radnika s posla ili bilo kojih drugih smetnji koje potpuno ili djelomično sprječavaju rad,
- 5) spašavanja ili pokušaja spašavanja ljudi i imovine na moru,
- 6) skretanja broda u slučajevima iz točke 5) ili zbog drugih opravdanih razloga,
- 7) prirodnog gubitka u težini ili obujmu tereta ili oštećenja, ili gubitaka koji nastaju zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta,
- 8) nedovoljnog pakiranja ili nejasnih ili nedovoljno trajnih oznaka na teretu,
- 9) skrivenih mana koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom.

¹⁰⁶ Vidi: loc. cit.

¹⁰⁷ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđao je za pomorskog prijevoznika institut izuzetih slučajeva, dok je za prijevoznika unutarnje plovidbe predviđao institut posebnih opasnosti. Tako prema čl. 557. ZPUP brodar (prijevoznik) unutrašnje plovidbe ne odgovara za štetu na teretu ako učini vjerojatnim da je šteta mogla nastati zbog: 1) smještaja tereta na palubi, ako je takav način slaganja tereta ugovoren i naveden u prijevoznoj ispravi; 2) pomanjkanja ili slabog stanja ambalaže za teret koji je po svojoj naravi podložan rasturu ili oštećenju, ako nije nikako ili je loše pakiran; 3) ukrcavanja od krcatelja ili iskrcavanja od primatelja; 4) prijevoza u plombiranom skladištu broda, uz uvjet da je skladište plombirao krcatelj i da su plombe neoštećene u trenutku predaje primatelju; 5) naravi robe koja je po svojim svojstvima osobito podložna oštećenju, manjku ili gubitku, a osobito zbog loma, hrđanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rastura ili djelovanja glodavaca; 6) prijevoza živih životinja. Prijevoznik (brodar) se ne može osloboditi odgovornosti na temelju odredaba stavka 1. ovog članka ako korisnik prijevoza dokaže da šteta nije nastala iz razloga na koje se brodar (prijevoznik) poziva.

Unatoč tome što bi prijevoznik dokazao da je šteta nastala zbog nekog od izuzetnih slučajeva, prijevoznik će biti odgovoran za štetu ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste prijevoznik odgovoran, a koji se ne odnose na plovidbu ili rukovanje brodom.¹⁰⁸

U navedenom slučaju, prijevoznik mora dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, a ne mora dokazivati da nije kriv, odnosno da je postupao s dužnom pažnjom urednog prijevoznika. Korisnik prijevoza, ukoliko želi dobiti naknadu od prijevoznika, mora dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili komercijalnu krivnju njegovih zaposlenika za štetne posljedice izuzetog slučaja. U ovom se slučaju, dakle mijenja opće pravilo o teretu dokaza, odnosno teret dokaza o krivnji prijevoznika prebacuje se na korisnika prijevoza. Ovdje se, dakle radi o načelu dokazane krivnje, što je povoljnije za prijevoznika.¹⁰⁹ Upravo zato govori se o tzv. izuzetim slučajevima, jer se izuzimaju od načela odgovornosti prijevoznika na temelju pretpostavljene krivnje.¹¹⁰

3.6. Visina odgovornosti prijevoznika

Jedno od bitnih pitanja u pogledu odgovornosti prijevoznika jest ograničenje odgovornosti. Ako prijevoznik odgovara za štetu, postavlja se pitanje koliko on mora platiti? Riječ je o granici odgovornosti, odnosno o pitanju do koje visine prijevoznik odgovara. Prijevoznik odgovara za robu prvenstveno do prometne, odnosno stvarne vrijednosti robe. Međutim, prijevoznik odgovara najviše do propisane granice (limita), bez obzira na stvarnu vrijednost robe ili visinu štete.¹¹¹

Tako prema CMNI konvenciji, ako je prijevoznik odgovoran za cjelokupni gubitak robe, platit će naknadu štete koja odgovara vrijednosti robe na mjestu i na dan isporuke prema ugovoru o prijevozu.¹¹² Kod djelomičnog gubitka ili kod oštećenja robe prijevoznik odgovara samo do visine smanjene vrijednosti robe.¹¹³ Međutim, prema CMNI konvenciji, u slučaju gubitka ili oštećenja robe, ukoliko se utvrdi odgovornost prijevoznika, prijevoznik neće odgovarati za iznos koji prelazi 666,67 obračunskih jedinica po koletu,¹¹⁴ ili drugoj jedinici

¹⁰⁸ Čl. 553. st. 2. PZ.

¹⁰⁹ Vidi: Grabovac, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, cit., str. 66.

¹¹⁰ Vidi: JAKAŠA, Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1983., str. 255.

¹¹¹ Vidi: Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, cit., str. 116.

¹¹² Čl. 19. st. 1. CMNI.

¹¹³ Čl. 19. st. 2. CMNI. Detaljnije o obračunu naknade štete pisat će se u nastavku rada.

¹¹⁴ Što se tiče koleta kao jedinice tereta, prevladava stajalište da je kolet (komad, package) bilo koja fizički individualizirana stvar koja je pakirana, omotana ili je to sanduk, bačva, kartonska kutija, vreća itd. Ipak, ne mora biti odlučujuće je li stvar pakirana, već je bitno da je sama po sebi jedna samostalna cjelina pa je individualizacija moguća prema fizičkoj naravi tih stvari. Može se raditi o cjelinama, fizički jedinstvenim cjelinama, vrlo velikih dimenzija i vrlo velikih vrijednosti.

tereta,¹¹⁵ ili 2 obračunske jedinice po kilogramu izgubljene ili oštećene robe, kako je naznačeno u prijevoznj ispravi, prema tome koji je iznos viši.¹¹⁶

Obračunska jedinica prethodno navedena jest Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Navedeni iznosi preračunavaju se u domaću valutu države na temelju vrijednosti te valute na datum donošenja presude ili na datum koji su stranke sporazumno odredile. Vrijednost domaće valute države ugovarateljice izražene u Posebnim pravima vučenja obračunava se u skladu s metodom vrednovanja koju toga dana primjenjuje Međunarodni monetarni fond za svoje operacije i transakcije.¹¹⁷

Iznos iz CMNI konvencije u skladu je s Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici, kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. godine. Protokol koji mijenja Konvenciju o teretnici, kako je izmijenjena Protokolom iz 1968., mijenja u čl. II. 10.000 Poincaré franaka koliko je ograničenje prema jedinici tereta ili koletu u 666,67 SDR, a 30 Poincaré franaka, koliko je ograničenje po bruto kilogramu težine izgubljenog ili oštećenog tereta, u 2 SDR.¹¹⁸ CIM konvencija predviđa iznos od 17 obračunskih jedinica po kilogramu bruto-mase koja nedostaje,¹¹⁹ a CMR konvencija propisuje iznos od 8,33 posebna prava vučenja.¹²⁰

Detaljnije vidi: GRABOVAC, Ivo, Neki suvremeni problemi određivanja jedinice tereta kao osnove za ograničenje odgovornosti brodara u prijevozu stvari morem, *Zakonitost*, br. 6, Zagreb, 1990., str. 738-741.

¹¹⁵ Jedinica se tereta primjenjuje kao osnova za računanje iznosa ograničenja kad se radi o teretu koji se ne prevozi kao koletu, tj. kada se radi o teretu čija se količina ne određuje brojanjem komada već mjerenjem težine ili obujma tereta. Detaljnije vidi: PEJOVIĆ, Časlav, Ograničenje odgovornosti pomorskog vozara za štetu na teretu, *Uporedno pomorsko pravo*, v. 35., br. 1-4 (137-140.), Zagreb, 1993., str. 25-26.

¹¹⁶ Čl. 20. st. 1. CMNI.

¹¹⁷ Čl. 28. CMNI. Na dan 5. ožujka 2007. godine 1 USD iznosio je 0.664615 SDR-a. Vidi: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.HTM>; stranica posjećena 5. 3. 2007. Vidi i: PAVLIHA, Marko, *Prevozno pravo, Pogodbe o prevozu tovora, putnika i prtljage*, *Gospodarski vestnik*, Ljubljana, 2000., str. 79.

¹¹⁸ Vidi: FILIPOVIĆ, Velimir, Dva nova Bruxelleska protokola pomorskim konvencijama iz 1979., *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 88., Zagreb, 1980., str. 26. Detaljnije vidi i: TETLEY, William, *Package & Kilo Limitations and The Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules & Gold*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 26, No 1, January, 1995, str. 133-147.

¹¹⁹ Čl. 30. st. 2. CIM.

¹²⁰ U izvornom tekstu CMR konvencije ograničenje odgovornosti prijevoznika propisano je u tzv. Zlatnim Germinal francima, odnosno franku u zlatu težine 10/31 gr. i finoće 0,900 (iznosilo je 25 takvih franaka). Međutim, u skladu s ostalim prijevoznim konvencijama i u ovoj konvenciji dolazi do zamjene zlatnog franka u posebna prava vučenja, što je u ovom slučaju učinjeno Protokolom na CMR konvenciju iz Ženeve, 1978. godine. Na ovom mjestu treba napomenuti da je i Nacrt iz 1959. predviđao granicu odgovornosti u navedenim zlatnim francima (što je i razumljivo s obzirom na godinu iz koje potječe). Tako je u svom čl. 20. st. 1. propisivao da naknada koju duguje prijevoznik ne može prijeći iznos od tri stotine franaka po metričkoj toni izgubljene ili oštećene robe. Međutim, ako se vozarina obično računa na temelju obujma za robu kakva je ona koja je predmet ugovora, gornja granica primjenjuje se na kubni metar. Svaki dio metričke tone ili kubičnog metra računa se

Osim prethodno navedenih limita odgovornosti iz čl. 20. st. 1. CMNI konvencije, Konvencija regulira slučaj kada su ti iznosi različiti od iznosa od 666,67 obračunske jedinice, odnosno 2 obračunske jedinice kako je prethodno navedeno. To će biti u slučaju prijevoza kontejnera. U tom slučaju, ako je koletu ili jedinica tereta kontejner, a pod uvjetom da se u prijevoznoj ispravi ne spominje da su koletu ili jedinica tereta spremljeni u kontejner, iznos od 666,67 obračunskih jedinica zamjenjuje se iznosom od 1500 obračunskih jedinica za kontejner bez robe, i dodatnim iznosom od 25000 obračunskih jedinica za robu koja se nalazi u kontejneru.¹²¹ Dakle, u slučaju da se radi o prijevozu kontejnera, sam takav kontejner predstavljat će koletu ili jedinicu tereta. U takvom slučaju će za sam kontejner limit odgovornosti biti 1500 obračunskih jedinica, a ako bi kontejner sadržavao robu, u tom slučaju će biti povećan za dodatnih 25000 obračunskih jedinica za tu robu. Bitno je da prijevozna isprava ne spominje da su u kontejner spremljeni koletu ili jedinica tereta.

Kada su kontejner, paleta ili pak neka druga slična prijevozna naprava korišteni za spremanje robe, u tom se slučaju koletima ili jedinicama tereta smatraju koleta ili druge jedinice tereta za koje je u prijevoznoj ispravi navedeno da su spakirani u ili na takvu prijevoznu napravu. Osim u opisanom slučaju, roba koja se nalazi u ili na takvoj prijevoznoj napravi smatrat će se jednom jedinicom tereta. U slučajevima kada je sama prijevozna naprava izgubljena ili oštećena, takva će se naprava smatrati posebnom jedinicom tereta, ako ne pripada prijevozniku ili ju prijevoznik na drugi način nije pribavio.¹²²

Dakle, ako su u prijevoznoj ispravi navedena koleta ili jedinice tereta koje se nalaze u kontejneru ili nekom drugom obliku spremnika, odnosno prijevozne naprave koja se koristi za spremanje robe, svaka će takva jedinica biti osnova za izračunavanje visine prijevoznikove odgovornosti. Ako je, na primjer u prijevoznoj ispravi navedeno da jedan kontejner sadrži 10 sanduka i 4 vreće, tada će trebati uzeti da se radi o 14 jedinica uz dodatno kontejner kao posebnu jedinicu tereta (osim ako ne pripada prijevozniku ili ju je on na drugi način pribavio). Inače, osim u ovakvom slučaju, roba koja se nalazi u takvom spremniku smatrat će se jednom jedinicom tereta.¹²³

U daljnjem stavku članka 20. CMNI konvencija regulira granice odgovornosti za štetu nastalu uslijed zakašnjenja. Zakašnjenjem, naime mogu nastati dvije vrste šteta. Jedne su one koje se odnose na robu, a druge štete su daljnje štete. Pod štetom za zakašnjenjem u užem smislu podrazumijeva se samo daljnja šteta.¹²⁴

Kada do štete dođe uslijed zakašnjenja u isporuci, prijevoznik će prema CMNI konvenciji odgovarati najviše do iznosa vozarine. Međutim, ukupna

kao čitava jedinica. U st. 3. definirano je što se smatra frankom (frank znači zlatni frank težine 10/31, finoće 0,900).

¹²¹ Čl. 20. st. 1. CMNI.

¹²² Čl. 20. st. 2. CMNI.

¹²³ Detaljnije: Grabovac, *Neki suvremeni problemi...*, cit., str. 738-741.

¹²⁴ Vidi: Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, cit., str. 262.

odgovornost prijevoznika u slučaju kumuliranja zahtjeva za naknadu štete zbog gubitka ili oštećenja i zakašnjenja ne može prijeći granicu odnosno iznos koji bi se utvrdio za potpuni gubitak robe, odnosno koji bi prijevoznik morao platiti za potpuni gubitak robe.¹²⁵ Ovakvo određenje CMNI konvencije u pogledu vezanja ograničenja odgovornosti za zakašnjenje za iznos vozarine može se vidjeti i u odredbama CIM¹²⁶ i CMR¹²⁷ konvencija, te u Hamburškim pravilima, iako su iznosi različiti.

Navedeno je, dakle da CMNI konvencija, u slučaju gubitka ili oštećenja robe, utvrđuje odgovornost prijevoznika do maksimalno 666,67 obračunskih jedinica po koletu ili drugoj jedinici tereta, ili 2 obračunske jedinice po kilogramu izgubljene ili oštećene robe, kako je naznačeno u prijezovnoj ispravi, prema tome koji je iznos viši. Ako je pak koletu ili jedinica tereta kontejner, a pod uvjetom da se u prijezovnoj ispravi ne spominje da su koletu ili jedinica tereta spremljeni u kontejner, iznos od 666,67 obračunskih jedinica zamjenjuje se iznosom od 1500 obračunskih jedinica za kontejner bez robe i dodatnim iznosom od 25000 obračunskih jedinica za robu koja se nalazi u kontejneru. Navedeni iznosi, odnosno ove najviše granice odgovornosti neće se primjenjivati u sljedećim slučajevima:

- a) ako su priroda i viša vrijednost robe ili prijezovnih naprava izričito navedeni u prijezovnoj ispravi, a prijevoznik te navode nije opovrgao, ili
- b) ako su stranke izričito ugovorile više maksimalne granice odgovornosti.

Dakle, prema odredbama CMNI konvencije mogući su slučajevi kada će prijevoznik odgovarati do određenih iznosa koji su veći, odnosno viši, nego oni propisani u čl. 20. st. 1. Konvencije. To će biti u slučaju kada je u prijezovnoj ispravi navedena priroda i viša vrijednost robe koja se prevozi ili pak kontejnera odnosno prijezovne naprave. Radi se, dakle o deklaraciji veće vrijednosti. U ovom se slučaju zaštićuje korisnik prijezoza jer se radi o prijezozu robe čija je vrijednost iznad zakonske granice, odnosno limita. Bitno je i to da prijevoznik nije opovrgao navode o prirodi i višoj vrijednost robe. Ako dakle, dođe do štete na robi, iznos naveden u prijezovnoj ispravi zamijenit će onaj predviđen Konvencijom, a prijevoznik će morati obeštetiti korisnika prijezoza do tog povišenog iznosa unesenog u prijezovnu ispravu. Mora se napomenuti da Konvencija ne spominje i nužnost plaćanja više vozarine, no za očekivati je da prijevoznik na povišenje svoje odgovornosti na taj način neće pristati ako time ne ostvaruje za sebe i određenu korist.¹²⁸ Drugi slučaj kada će prijevoznik

¹²⁵ Čl. 20. st. 3. CMNI.

¹²⁶ Prema čl. 33. st. 1. CIM konvencije, ako je gubitak ili šteta rezultat prekoračenja vremena provoza, prijevoznik mora platiti odštetu koja ne prelazi četverostruku cijenu prijezoza. Prema sljedećem stavku, ako bi došlo do potpunog gubitka robe, odšteta u slučaju zakašnjenja u prijezozu neće se platiti uz odštetu koja je predviđena za gubitak robe.

¹²⁷ Prema čl. 23. st. 5. CMR konvencije, ako imatelj prava u slučaju zakašnjenja isporuke dokaže da mu je time nastala šteta, prijevoznik je dužan da mu tu štetu naknadi, no samo u iznosu koji ne prelazi visinu prijezovnine.

¹²⁸ Radionov, op. cit., str. 111. Nacrt iz 1959. godine propisivao je da pošiljatelj može u prijezovnoj ispravi izjaviti, uz plaćanje dodatka cijeni koja će se ugovoriti, vrijednost robe višu od

odgovarati preko Konvencijski predviđenih iznosa je slučaj kada su stranke izričito ugovorile više maksimalne granice odgovornosti.

U članku 20., koji regulira pitanje najviših granica odgovornosti, CMNI konvencija u zadnjem stavku¹²⁹ još propisuje da ukupan iznos koji za istu štetu nadoknađuju prijevoznik, stvarni prijevoznik i njegovi radnici i opunomoćenici ne smije prijeći najviše granice odgovornosti koje su predviđene ovim istim člankom.

Oslobodjenja od odgovornosti i ograničenja odgovornosti, koja su predviđena u odredbama Konvencije ili ugovorom o prijevozu, i koja su prethodno prikazana, primjenjuju se na svaku tužbu zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci robe koja je predmet ugovora o prijevozu, bilo da se tužba temelji na ugovornoj ili deliktnoj odgovornosti ili ima neku drugu pravnu osnovu.¹³⁰

Treba napomenuti i odredbu članka 27. CMNI konvencije, koja propisuje da se Konvencijom ne mijenjaju prava ili dužnosti prijevoznika koji su predviđeni međunarodnim konvencijama ili nacionalnim pravom glede ograničenja odgovornosti vlasnika brodova unutarnje ili pomorske plovidbe.

CMNI konvencija u članku 37. predviđa mogućnost izmjene iznosa ograničenja odgovornosti i obračunske jedinice. Naime, Konvencija propisuje da u slučaju kada je predložena izmjena iznosa koji su propisani u čl. 20. st. 1. (dakle, 667,67 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 2 PPV po kg mase izgubljene ili oštećene robe, odnosno 1500 PPV za kontejner bez robe, odnosno 25000 PPV za robu koja se nalazi u kontejneru) ili zamjena obračunske jedinice kako je definirana u čl. 28. (dakle, Posebnog prava vučenja), depozitar će, bez obzira na odredbe članka 36. (koji propisuje da će depozitar na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovarateljica sazvati konferenciju radi izmjene ili dopune Konvencije), na zahtjev najmanje jedne četvrtine država stranaka Konvencije, dostaviti prijedlog svim članovima Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu, Središnje komisije za plovidbu Rajnom, Dunavske komisije te svim državama ugovarateljicama i sazvati konferenciju jedino radi izmjene iznosa koji su navedeni u Konvenciji ili radi zamjene obračunske jedinice navedene u Konvenciji drugom jedinicom.¹³¹ Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država ugovarateljica Konvencije koje su nazočne na konferenciji i sudjeluju u glasovanju, pod uvjetom da najmanje jedna polovica država ugovarateljica Konvencije bude nazočna u vrijeme glasovanja.¹³² Izmjena obvezuje sve države ugovarateljice ako ne otkazu Konvenciju (u skladu s njezinim člankom 35.¹³³)

granice predviđene Nacrtom (300 franaka), a u tom slučaju izjavljeni iznos zamjenjuje ovu granicu (čl. 20. st. 2. Nacrta).

¹²⁹ Čl. 20. st. 5. CMNI.

¹³⁰ Čl. 22. CMNI.

¹³¹ Čl. 37. st. 1. CMNI.

¹³² Čl. 37. st. 3. CMNI.

¹³³ Prema čl. 35. država stranka može otkazati Konvenciju nakon isteka roka od godine dana od datuma njezina stupanja na snagu za tu državu. Priopćenje o otkazu pohranjuje se kod depozitara. Otkazivanje proizvodi učinak prvog dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od godine

najkasnije šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Otkaz počinje djelovati nakon što izmjena stupi na snagu.¹³⁴ Ovdje još treba naglasiti da CMNI Konvencija propisuje da iznos ne smije biti uvećan toliko da prelazi iznos najviših granica odgovornosti utvrđen Konvencijom, uvećan za šest posto godišnje, izračunato na složenoj osnovi od dana kada je Konvencija otvorena za potpisivanje te isto tako, iznos ne smije biti uvećan toliko da prelazi trostruki iznos najviših granica odgovornosti utvrđen Konvencijom.¹³⁵

Prema Pomorskom zakoniku, prijevoznik odgovara za vrijednost izgubljene stvari ili njezina dijela i za smanjenje vrijednosti oštećene stvari.¹³⁶ Glede stvari predanih sa zakašnjenjem, prijevoznik odgovara i za oštećenje stvari i za daljnju štetu koja proizađe iz zakašnjenja.¹³⁷ Nadalje, Pomorski zakonik predviđa granice odgovornosti, odnosno iznose do kojih prijevoznik kao i osobe koje rade za prijevoznika odgovaraju. U članku 570. Pomorskog zakonika, izričito se navodi da ukupna svota naknade štete od prijevoznika i osoba koje za njega rade ne može premašiti svotu predviđenu u članku 563. Pomorskog zakonika.

Prema članku 563. st. 1. Pomorskog zakonika, prijevoznik ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta, za iznos veći od 666,67 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem, odnosno dvije te obračunske jedinice po kilogramu bruto težine oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši.¹³⁸ Ove su odredbe našeg Zakonika u skladu s Visbyjskim pravilima i Protokolom iz 1979. o izmjeni Haaško-Visbyjskih pravila.¹³⁹

Prijevoznik može odgovarati i iznosom većim od propisanog ograničenja.

Prema Haškim pravilima i Protokolu iz 1968. godine za učinak povišenja odgovornosti prijevoznika dovoljna je jednostrana izjava krcatelja o vrijednosti unesena u teretnicu.

dana od polaganja priopćenja o otkazivanju ili nakon duljeg perioda navedenog u priopćenju o otkazivanju.

¹³⁴ Čl. 37. st. 9. CMNI.

¹³⁵ Čl. 37. st. 6. CMNI.

¹³⁶ Čl. 567. st. 1. PZ.

¹³⁷ Čl. 567. st. 2. PZ.

¹³⁸ Na ovom mjestu ponovno će se autorice osvrnuti na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji je u pogledu granica odgovornosti prijevoznika propisivao da prijevoznik (brodar) ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta, u svoti većoj od 4.000 dinara po jedinici oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem. Međutim, u sljedećem stavku navedeni Zakon propisao je da brodar unutrašnje plovidbe odgovara za štetu za zakašnjenje u predaji tereta najviše do visine vozarine koja se odnosi na teret predan sa zakašnjenjem. Ovakvo određenje prema kojem se granica odgovornosti za zakašnjenje u unutrašnjoj plovidbi zasniva na vozarini više se ne nalazi u našem Pomorskom zakoniku, koji za sva pitanja vezana uz odgovornost prijevoznika, pa tako i za pitanje visine njegove odgovornosti, sadrži jednaka rješenja za pomorsku i unutrašnju plovidbu (čl. 567. st. 1. i 2.).

¹³⁹ O ograničenju odgovornosti prijevoznika u odredbama Hamburških pravila vidi: GRABOVAC, Ivo, Ograničenje odgovornosti vozara u Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978., Privreda i pravo, br. 2., 1979., str. 4-13.

Naš Zakonik zahtijeva sporazumno povišenje prijevoznikove odgovornosti.¹⁴⁰ Naručitelj (krcatelj) može, u sporazumu s prijevoznikom, povišiti granicu prijevoznikove zakonske odgovornosti, naznačujući tako povišenu vrijednost robe po jedinici tereta.¹⁴¹ Tako se zaštićuje korisnik prijevoza u slučaju da se prevozi roba čija je vrijednost znatno iznad zakonske granice (limita). Prijevoznik, zauzvrat tada traži povišenje vozarine prema vrijednosti prevezenog tereta. Ako je izdana teretnica (prijevozna isprava), sporazum stranaka o povišenju prijevoznikove odgovornosti koji nije naveden u teretnici (prijevoznoj ispravi) nema pravni učinak u korist primatelja koji nije ni naručitelj ni krcatelj.¹⁴² Tom se odredbom zaštićuje prijevoznik. Bez obzira na sporazum o povišenju odgovornosti, prijevoznik ima pravo dokazivati da stvar ima manju prometnu vrijednost.¹⁴³

3.7. Obračun naknade štete

CMNI konvencija u članku 19. obrađuje pitanje obračuna naknade štete. Već je prilikom odgovaranja na pitanje koliko prijevoznik mora platiti za štetu na robi, odnosno koja je visina njegove odgovornosti, navedeno da u slučaju kada je prijevoznik odgovoran za cjelokupni gubitak robe, prijevoznik će platiti naknadu štete koja odgovara vrijednosti robe na mjestu i na dan isporuke prema ugovoru o prijevozu. Isporuka robe neovlaštenoj osobi smatra se prema Konvenciji također gubitkom.¹⁴⁴ Kod djelomičnog gubitka ili kod oštećenja robe prijevoznik odgovara samo do visine smanjene vrijednosti robe.¹⁴⁵ Ovdje će se detaljnije osvrnuti na pitanje obračuna naknade štete, budući da se u prethodnom poglavlju prvenstveno bavilo limitom, odnosno granicama odgovornosti.

Vrijednost robe se prema Konvenciji određuje prema burzovnoj cijeni, ili ako ona ne postoji, prema njezinoj tržišnoj cijeni, ili ako ne postoje ni burzovna niti tržišna cijena, prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kakvoće na mjestu isporuke.¹⁴⁶

Ako se radi o robi koja je po svojoj prirodi izložena rasturu za vrijeme prijevoza, prijevoznik, bez obzira na dužinu putovanja, odgovara samo za dio rastura koji prelazi normalan rastur (na obujmu ili težini) koji je određen između stranaka ugovora o prijevozu, ili, ako ga stranke nisu odredile, onaj koji je određen propisima ili ustanovljenoj praksi na odredištu.¹⁴⁷

¹⁴⁰ Grabovac, *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku*, cit., str. 88.

¹⁴¹ Čl. 564. st. 1. PZ.

¹⁴² Čl. 564. st. 2. PZ.

¹⁴³ Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, cit., str. 118.

¹⁴⁴ Čl. 19. st. 1. CMNI.

¹⁴⁵ Čl. 19. st. 2. CMNI. Prema Nacrtu iz 1959. naknada za gubitak robe je jednaka uobičajenoj vrijednosti robe iste prirode i kakvoće na mjestu i u vrijeme kada je izručenje bilo ili moralo biti izvršeno. Naknada za oštećenje je jednaka razlici između vrijednosti određene robe u skladu s prethodno navedenim i vrijednosti oštećene robe (čl. 19. st. 1. i 2. Nacrta).

¹⁴⁶ Čl. 19. st. 3. CMNI.

¹⁴⁷ Čl. 19. st. 4. CMNI.

Neovisno od svega prethodno navedenog, prijevoznik ne gubi pravo na vozarinu kako je predviđeno ugovorom o prijevozu ili, ako ne postoji poseban sporazum u tom pogledu, kako je predviđeno nacionalnim propisima ili običajima koji se primjenjuju.¹⁴⁸

Dakle, u slučaju cjelokupnog gubitka robe za koji je prijevoznik odgovoran, prijevoznik će platiti naknadu štete koja odgovara vrijednosti robe na mjestu i na dan isporuke prema ugovoru o prijevozu. Kod djelomičnog gubitka ili kod oštećenja robe prijevoznik odgovara samo do visine smanjene vrijednosti robe, što znači da prijevoznik mora korisniku prijevoza naknaditi samo iznos za koji je time umanjena vrijednost robe, pri čemu se kao umanjenoje vrijednosti uzima razlika između vrijednosti neoštećene i oštećene robe. Prijevoznik je, prema tome, dužan naknaditi samo tu razliku u vrijednosti u novcu, ali nije dužan oštećenu robu popraviti ili je nadomjestiti ispravnom.

Kod utvrđivanja stvarno nastale štete treba voditi računa da taj iznos ne smije prelaziti iznos ograničenja koji je predviđen u odredbama članka 20. CMNI konvencije.¹⁴⁹

Treba napomenuti da se u željezničkom i cestovnom prijevozu, kao i u pomorskom prijevozu uzima vrijednost robe na mjestu i u vrijeme preuzimanja robe na prijevoz.¹⁵⁰ Što se tiče robe koja je po svojoj prirodi izložena rasturu za vrijeme prijevoza, CMR ne sadrži odredbe po tom pitanju, dok se u CIM konvenciji nalaze.¹⁵¹

Naš Zakonik također sadrži odredbe o naknadi štete. Visina štete za gubitak stvari određuje se prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u odredišnoj luci na dan kad je brod onamo stigao, a ako nije stigao, kada je morao stići.¹⁵² Ako se visina štete za gubitak stvari ne bi mogla tako odrediti, ona bi se odredila prema prometnoj vrijednosti stvari u luci ukrcaja u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove nastale zbog prijevoza.¹⁵³ Visina štete za oštećenje stvari određuje se u visini razlike između prometne vrijednosti te stvari u neoštećenom stanju i prometne vrijednosti te stvari u oštećenom stanju.¹⁵⁴ Ako se visina štete za izgubljene odnosno oštećene stvari ne bi mogla odrediti na prethodno navedene načine, tada tu visinu štete utvrđuje sud.¹⁵⁵ Od svote koju prijevoznik mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi uštedeni zato što stvari nisu stigle na odredište, odnosno što su stigle u oštećenom stanju.¹⁵⁶

¹⁴⁸ Čl. 19. st. 5. CMNI.

¹⁴⁹ Detaljnije: Radionov, op. cit., str. 102-109.

¹⁵⁰ Čl. 30. st. 1. CIM, čl. 23. st. 1. CMR, čl. 4. st. 5. b. Haaško-Visbyjskih pravila.

¹⁵¹ Čl. 31. CIM.

¹⁵² Čl. 568. st. 1. PZ.

¹⁵³ Čl. 568. st. 2. PZ.

¹⁵⁴ Čl. 568. st. 3. PZ.

¹⁵⁵ Čl. 568. st. 4. PZ.

¹⁵⁶ Čl. 568. st. 5. PZ.

3.8. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

U ovom slučaju prijevoznik se ne može pozvati na konvencijske odredbe o oslobađanju svoje odgovornosti niti na odredbe o ograničenju svoje odgovornosti. Radi se o slučaju kvalificirane krivnje prijevoznika. Naime, prijevoznik ili stvarni prijevoznik nema pravo na oslobođenje od odgovornosti niti na ograničenja odgovornosti koja su predviđena Konvencijom ili ugovorom o prijevozu ako se dokaže da je on sam prouzročio štetu radnjom ili propustom učinjenim u namjeri prouzrokovanja takve štete ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastupiti.¹⁵⁷ Ovo se pravilo odnosi i na radnike ili opunomoćenike prijevoznika ili stvarnog prijevoznika pa isto tako radnici ili opunomoćenici koji djeluju za račun prijevoznika ili stvarnog prijevoznika nemaju pravo na oslobođenja od odgovornosti niti na ograničenja odgovornosti koja su predviđena CMNI konvencijom ili ugovorom o prijevozu ako se dokaže da su prouzročili štetu radnjom ili propustom učinjenim u namjeri da prouzroče takvu štetu ili bezobzirno ili sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastupiti.¹⁵⁸

I u ovom slučaju CMNI konvencija slijedi regulaciju kopnenog i pomorskog prijevoza koji također predviđaju da prijevoznik odgovara neograničeno ako je štetu prouzročio kvalificiranom krivnjom. Osim toga, CMNI konvencija slijedi izričaj koji se nalazi u CIM konvenciji koristeći termin “radnjom ili propustom učinjenim u namjeri da prouzroči takvu štetu ili bezobzirno ili sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastupiti”.¹⁵⁹ Ovakav se izričaj nalazi i u Haaško-Visbyjskim¹⁶⁰ i Hamburškim pravilima.¹⁶¹ CMR konvencija koristi formulaciju “... ako je šteta nastala njegovom zlom namjerom ili nemarnošću koja se prema zakonu suda smatra ravna zloj namjeri”.¹⁶²

Naš Pomorski zakonik propisuje da prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.¹⁶³ Treba naglasiti da je donošenjem novog Pomorskog zakonika 2004. godine, napuštena formulacija iz starog Pomorskog zakonika prema kojoj je prijevoznik gubio pravo na ograničenje odgovornosti zbog radnje ili propusta koja je učinjena u namjeri da se šteta prouzroči ili iz krajnje nepažnje znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.¹⁶⁴

¹⁵⁷ Čl. 21. st. 1. CMNI. Prema čl. 21. Nacrta iz 1959. prijevoznik nema pravo pozivati se na granice ograničenja propisane Nacrtom kad je s njegove strane ili od strane osoba za koje odgovara počinjena pogreška s namjerom da se prouzroči šteta, ili na način iz kojega slijedi da je ili svojevrijedno preuzeo štetne posljedice koje mogu slijediti iz njegova ponašanja, ili neoprostivo neznanje za te posljedice.

¹⁵⁸ Čl. 21. st. 2. CMNI.

¹⁵⁹ Čl. 36. CIM.

¹⁶⁰ Čl. 3. st. 4. Visbyjskih pravila.

¹⁶¹ Čl. 8. st. 1. Hamburških pravila.

¹⁶² Čl. 29. CMR.

¹⁶³ Čl. 566. PZ.

¹⁶⁴ Čl. 578. starog PZ.

Što se tiče zapovjednika broda, članova posade broda ili drugih osoba koje rade za prijevoznika, ove osobe prema Pomorskom zakoniku također gube pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su te osobe učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.¹⁶⁵

4. Rokovi za podnošenje zahtjeva

4.1. Prijava štete

Prema CMNI, ukoliko primatelj primi robu bez rezerve, odnosno bez stavljanja prigovora, to će predstavljati *prima facie* dokaz da je prijevoznik isporučio robu u istom stanju i u istoj količini u kojima mu je predana na prijevoz.¹⁶⁶ Dakle, ukoliko primatelj primi robu bez stavljanja prigovora, tada će se pretpostavljati da mu je roba predana u istom stanju i u istoj količini kao što je bila predana na prijevoz. Nestavljanje prigovora nema za posljedicu prekluziju, odnosno gubitak prava na traženje naknade, već samo oborivu pretpostavku da je roba isporučena u redu.

Prilikom isporuke robe prijevoznik i primatelj mogu zahtijevati provjeru stanja i količine robe u nazočnosti i jednog i drugog.¹⁶⁷

Kada su gubitak ili oštećenje robe vidljivi, primatelj mora najkasnije prilikom isporuke robe staviti rezervu u pisanom obliku navodeći podatke o općoj prirodi štete, osim ako su primatelj i prijevoznik zajednički provjerili stanje robe.¹⁶⁸ Jednako tako i prema drugim prometnim konvencijama takav se prigovor mora staviti odmah, dakle isti dan kad je primatelj primio robu. Hamburška pravila produžuju taj rok na sljedeći radni dan.¹⁶⁹

Kada gubitak ili oštećenje robe nisu vidljivi, primatelj mora najkasnije u roku od 7 uzastopnih dana od dana isporuke staviti rezervu u pisanom obliku navodeći podatke o općoj prirodi štete. U tom slučaju oštećena strana mora dokazati da je šteta nastala u vremenu u kojem je za robu bio zadužen prijevoznik.¹⁷⁰

¹⁶⁵ Čl. 569. st. 2. PZ. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi za obje je plovidbe predviđao iste slučajeve gubitka prava na ograničenje prijevoznika (brodara). Tako je propisivao da se prijevoznik ne može pozvati na odredbe zakona o ograničenju svoje odgovornosti ako se dokaže da je štetu osobno uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 570. st. 1. ZPUP.). Međutim, postoji razlika u jednom značajnom elementu. Naime, pomorski prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti samo ako se radi o osobnoj kvalificiranoj krivnji, dok ta nepovoljna posljedica pogađa prijevoznika unutarnje plovidbe i u slučaju kada su kvalificirano krive i osobe koje rade za prijevoznika (čl. 570. st. 2. ZPUP.). Vidi i: Grabovac, *Prijevoz stvari u unutrašnjoj plovidbi...*, cit., str. 171.

¹⁶⁶ Čl. 23. st. 1. CMNI.

¹⁶⁷ Čl. 23. st. 2. CMNI.

¹⁶⁸ Čl. 23. st. 3. CMNI.

¹⁶⁹ Tako čl. 47. st. 2.a CIM, čl. 30. st. 1. CMR, čl. 3. st. 6. Haaško-Visby pravila, čl. 19. st. 1. Hamburških pravila.

¹⁷⁰ Čl. 23. st. 4. CMNI. Vidi čl. 47. st. 2.b 1. CIM, čl. 30. st. 1. i 2. CMR. Prema čl. 24. Nacrta iz 1959. godine ako primatelj primi robu, a da nije najkasnije u trenutku preuzimanja, ako se radi o

Za štetu koja je posljedica zakašnjenja u isporuci neće se isplatiti naknada osim ako primatelj dokaže da je u roku od 21 uzastopnog dana nakon isporuke robe obavijestio prijevoznika o zakašnjenju i da je prijevoznik tu obavijest primio.¹⁷¹

Što se tiče Konvencije o teretnici i Pomorskog zakonika koji se na njoj temelji, prema njima je prijevoznik dužan primatelju predati teret koji je primio na brod, odnosno koji je označen u teretnici. Postoji li nedostatak ili manjak tereta, primatelju pri preuzimanju stoji na raspolaganju institut prigovora, kako bi sačuvao svoja prava.

Propisuje se, kao i prema CMNI konvenciji, pisani oblik prigovora. Osim oblika određen je i rok prigovora. Ako su oštećenja ili nedostatci na teretu vidljivi, primatelj mora uputiti prigovor odmah, prilikom preuzimanja tereta. Vidljivi su oni nedostatci koji se mogu zapaziti golim okom, odnosno drugim osjetilima bez potanjeg ili stručnog pregleda. Za mane koje nisu vidljive rok prigovora je tri dana od dana preuzimanja tereta.¹⁷² Rok od tri dana morao bi primatelju omogućiti da pregledom, ekspertizom i stručnom analizom otkrije skrivene nedostatke na robi.

Ako je prigovor pravovaljano uložen, pretpostavlja se da su navodi prigovora istiniti, ali prijevoznik može dokazivati suprotno.¹⁷³ Ako primatelj nije uložio prigovor, odnosno ako je propustio pravovaljano ga podnesti u propisanom roku, neće nastupiti gubitak prava primatelja prema prijevozniku, već samo pretpostavka da je prijevoznik primatelju predao teret onako kako je naznačeno u teretnici ili kako je primljen na prijevoz ako teretnica nije izdana.¹⁷⁴ Primatelj će moći do kraja zastarnog roka (godinu dana od dana kada je teret predan), obarati pravnu pretpostavku o pravovaljanom izvršenju prijevoznikove činidbe u trenutku predaje tereta. Primatelju će biti dovoljno dokazati da je roba imala nedostataka već u trenutku predaje suprotno opisu u teretnici primljenoj na prijevoz. Ako mu dokaz uspije, primatelj je u istoj pravnoj situaciji u kojoj bi bio da je pravodobno pisano prigovorio. Ipak, sudska praksa pokazuje da je primatelju dosta teško uspjeti s takvim dokazom.

Kako bi prigovor proizveo učinak, uz poštivanje oblika i roka, mora se predati ovlaštenoj osobi (prijevozniku, zapovjedniku broda, ovlaštenom agentu). Prigovor mora biti određen, tj. ne smije biti općenit, mora označavati po kojoj

vidljivim gubicima ili oštećenjima, odnosno najkasnije u roku od tri dana od primitka, ako se radi o nevidljivim gubicima ili oštećenjima, uputio prijevozniku pisani prigovor s naznakom opće prirode gubitka ili oštećenja, pretpostavlja se do dokaza o protivnom da je primio robu u stanju kako je opisana u prijevoznoj ispravi.

¹⁷¹ Čl. 23. st. 5. Konvencije. Taj je rok prema CIM konvenciji i prema Hamburškim pravilima 60 dana (čl. 47. st. 2.c te čl. 19. st. 5. Hamburških pravila), a prema CMR također 21 dan (čl. 30. st. 3. CMR). Vidi: Polić, Vesna, Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe..., cit., str. 377-378.

¹⁷² Čl. 538. st. 1. PZ.

¹⁷³ Čl. 538. st. 3. PZ.

¹⁷⁴ Čl. 537. PZ.

teretnici postoji manjak, koliki je manjak i koje je marke (oznake) teret na koji se manjak ili oštećenje odnosi.¹⁷⁵

Pisani prigovor primatelja, međutim nije potreban ako su prijevoznik i primatelj prilikom iskrcavanja i predaje tereta zajednički pisano utvrdili da postoji oštećenje ili manjak.¹⁷⁶ U tom slučaju stranke, vjerojatno nakon usmenog prigovora primatelja, sastavljaju i potpisuju zapisnik u kojem se navode nedostaci robe pa je pisani prigovor nepotreban.

Odredbe o prigovoru su relativno prisilne, tj. zabranjeno ih je ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza.¹⁷⁷

Hamburška pravila ne mijenjaju načelo oborive pretpostavke o valjanoj predaji ako primatelj nije uložio prigovor ili ga nije uložio na vrijeme. Hamburška pravila, međutim mijenjaju, tj. produžuju rokove za takav prigovor. Ako su mane vidljive, ne mora se odmah uložiti prigovor, može se još pravodobno uložiti i sutradan (radnog dana). Za skrivene nedostatke rok je 15 dana od predaje robe primatelju. Za štete od zakašnjenja Hamburška pravila traže pismenu obavijest od 60 susjednih dana nakon dana kada je roba predana primatelju. Ako se ne uloži takav prigovor u roku, nastupa prekluzija. Haška pravila nisu imala odredaba o prigovoru zbog zakašnjenja.¹⁷⁸

4.2. Zastara

CMNI konvencija predviđa zastarni rok koji iznosi godinu dana. Naime, nijedna tužba koja proizlazi iz ugovora na koji se primjenjuje CMNI konvencija ne može se podnijeti nakon proteka roka od godine dana. Ovaj rok počinje teći od dana kada je roba isporučena ili je trebala biti isporučena primatelju, s time da se dan s kojim rok zastare počinje teći ne uračunava u taj rok od godine dana.¹⁷⁹

Osoba protiv koje je podignuta tužba može bilo kada, dok teče rok zastare, produžiti taj zastarni rok pisanom izjavom oštećenoj strani. Osim toga, ovaj se rok može dalje produžiti novom izjavom ili izjavama.¹⁸⁰

Zastoj ili prekid roka zastare uređuje pravo države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. Zastaru prekida podnošenje zahtjeva u sudskom postupku za utvrđivanje ograničene odgovornosti za sve tražbine proizašle iz događaja koji je štetu prouzročio.¹⁸¹ Ovdje treba napomenuti da je u Nacrtu CMNI konvencije iz 1999. godine u ovom stavku, između prve i druge rečenice, bilo

¹⁷⁵ Čl. 538. st. 2. propisuje da prigovor mora biti "dovoljno određen".

¹⁷⁶ Čl. 538. st. 4. PZ.

¹⁷⁷ GRABOVAC, Ivo, Ogleđi o odgovornosti brodara, Književni krug, Split, 1997., str. 80-81.

¹⁷⁸ Grabovac, Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku, cit., str. 70.

¹⁷⁹ Čl. 24. st. 1. Konvencije. Prema CIM konvenciji (čl. 48. st. 1.) taj rok iznosi također jednu godinu (iznimno dvije), kao i prema CMR konvenciji (čl. 32. st. 1.). Prema Haaško-Visbyjskim pravilima taj rok također iznosi 1 godinu (čl. 3. st. 6.), dok prema Hamburškim pravilima ovaj rok iznosi 2 godine (čl. 20. st. 1.). Nacrt iz 1959. godine predviđao je zastarni rok od jedne godine (čl. 25. st. 1.).

¹⁸⁰ Čl. 24. st. 2. CMNI.

¹⁸¹ Čl. 24. st. 3. CMNI.

propisano sljedeće: “U slučaju žalbe, ovlaštenik ima pravo pozvati se na druge uzroke obustave i prekida na temelju zakona koji se primjenjuje u mjestu gdje se nalazi sud.” U svojim komentarima i prijedlozima, njemačka Vlada je istaknula da bi trebalo ukinuti tu rečenicu iz teksta članka 24. Konvencije, jer je ona “oprečna cilju ujednačavanja zakona”.¹⁸²

Osoba koja se na osnovi CMNI konvencije smatra odgovornom može pokrenuti postupak za obeštećenje čak i nakon proteka zastarnog roka koji Konvencija predviđa, ako je postupak pokrenut u roku od 90 dana, računajući od dana kada je osoba koja pokreće postupak podmirila tražbinu, odnosno od dana kada joj je dostavljena tužba ili ako je postupak pokrenut unutar dužeg roka propisanog pravom države u kojoj se postupak pokreće.¹⁸³

Pravo na podnošenje tužbe koja je zbog proteka vremena postala nedopuštena ne može se ostvariti protutužbom ni prijebojem.¹⁸⁴

Iz prethodno navedenih odredbi CMNI konvencije, vidi se da Konvencija ne spominje izričito tko su osobe koje su ovlaštene na tužbu. Međutim, može se smatrati da su to krcatelj i primatelj. Krcatelj kao ugovorna strana nesumnjivo ima interes podnošenja tužbe protiv prijevoznika. Mogućnost podnošenja tužbe izravno je vezana uz njegovo pravo raspolaganja robom. Primatelj nije ugovorna strana, međutim nesumnjivo je osoba koja ima određena prava i obveze na temelju ugovora o prijevozu, što mu daje i mogućnost podnošenja tužbe. Tužena je strana u pravilu prijevoznik. Temelj za tužbu je njegova obveza prijevoza robe i činjenica da je ugovorna strana. Kao tuženi može se pojaviti i stvarni prijevoznik. Na njega se odnose iste odredbe kao i na glavnog prijevoznika. Osim toga, tužena strana može biti i svaka ona osoba koja je radnik ili opunomoćenik prijevoznika čije usluge prijevoznik koristi u izvršenju ugovora o prijevozu.¹⁸⁵

Pomorski zakonik propisuje za tražbine iz ugovora o iskorištavanju brodova (izuzev tražbina iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage) zastarni rok od jedne godine.¹⁸⁶ Stranke mogu, nakon što je nastala tražbina, pisano ugovoriti rok zastare koji je dulji od roka od jedne godine.¹⁸⁷ Takav ugovor mora biti sklopljen u pisanom obliku, u suprotnom nema pravni učinak.¹⁸⁸ Kada je sklopljen ugovor o prijevozu stvari vrijeme zastare počinje teći: a) u slučaju naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta, od dana kad je teret predan, odnosno od dana kad je trebao biti predan na odredištu; b) u slučaju naknade štete zbog zakašnjenja, od dana kad je teret predan; c) u slučaju neudovoljavanja drugim ugovornim obvezama, od dana kad je obvezi trebalo udovoljiti.¹⁸⁹

¹⁸² Vidi: Auchter, op. cit., str. 590.

¹⁸³ Čl. 24. st. 4. CMNI.

¹⁸⁴ Čl. 24. st. 5. CMNI.

¹⁸⁵ Vidi: Đorić, op. cit., str. 190.

¹⁸⁶ Čl. 673. st. 1. PZ.

¹⁸⁷ Čl. 673. st. 3. PZ.

¹⁸⁸ Čl. 673. st. 4. PZ.

¹⁸⁹ Čl. 673. st. 5. PZ.

5. Granice slobode ugovaranja

CMNI konvencija u svom VII. Poglavlju obrađuje pitanje granica slobode ugovaranja. Tako je prema čl. 25. st. 1. Konvencije, ništava i bez učinka svaka ugovorna odredba kojoj je cilj isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika, stvarnog prijevoznika, njihovih radnika ili opunomoćenika. Osim toga ništava je i bez učinka i svaka ugovorna odredba kojoj je cilj prebaciti teret dokazivanja ili skratiti rokove za podnošenje zahtjeva ili zastarne rokove kako su oni navedeni u Konvenciji. Svaka odredba kojom se na prijevoznika prenosi korist od osiguranja robe također je ništava i bez učinka. Konvencija osim toga propisuje da je ništava i bez učinka i svaka ugovorna odredba kojoj je cilj povećati odgovornost prijevoznika osim kada se radi o slučajevima predviđenim u čl. 20. st. 4. Konvencije koji, kao što je prethodno navedeno u radu, propisuje da se maksimalne granice odgovornosti koje su propisane Konvencijom neće primjenjivati ako su priroda i viša vrijednost robe ili prijevoznih naprava izričito navedeni u prijevoznoj ispravi, a prijevoznik te navode nije opovrgao, ili ako su stranke izričito ugovorile više maksimalne granice odgovornosti. Dakle, bit će ništava i bez učinka odredba kojoj je cilj povećanje odgovornosti prijevoznika, osim u slučaju deklaracije više vrijednosti koju prijevoznik nije opovrgao te u slučaju izričitog dogovora stranaka.

Ovakvu odredbu sadrži članak 41. CMR koji puno jasnije propisuje da “je ništava i bez ikakvog djelovanja svaka uglava koja posredno ili neposredno opoziva odredbe Konvencije.”¹⁹⁰ Što se tiče željezničkog prijevoza roba, CIM propisuje da “ako nije drugačije određeno u ovim Jedinstvenim pravilima, svaka odredba koja direktno ili indirektno ograničava ova Jedinstvena pravila poništava se.”¹⁹¹ Haaški propisi propisuju “da svaka klauzula, pogodba ili sporazum u ugovoru o prijevozu kojima se prijevoznik ili brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u svezi s robom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem dužnosti ili obveza propisanih u tom članku ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drugi način nego je to propisano Konvencijom, bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka.”¹⁹² Hamburška pravila propisuju da je “svaki uglavak u ugovoru o prijevozu morem u teretnici ili u drugoj ispravi koja dokazuje postojanje ugovora o prijevozu morem ništav i bez učinka u opsegu u kojem izravno ili neizravno mijenja (derogira) odredbe Konvencije.”¹⁹³ Međutim, u narednom stavku Hamburška pravila propisuju da prijevoznik može povišiti svoju odgovornost i obveze iz konvencije.¹⁹⁴ Za razliku od njih, CMNI konvencija propisuje upravo suprotno: zabrana ugovorenih odredbi koje se tiču

¹⁹⁰ Čl. 41. st. 1. CMR.

¹⁹¹ Čl. 5. CIM.

¹⁹² Čl. 3. st. 8. Haaških pravila. Detaljnije o ovom članku Haaških pravila vidi: BAUGHEN, Simon, Defining the Ambit of Article III r. 8 of the Hague rules: Obligations and Exceptions Clauses, The Journal of International Maritime Law, Vol. 9, Issue 2, march-april 2003, str. 115-122.

¹⁹³ Čl. 23. st. 1. Hamburških pravila.

¹⁹⁴ Čl. 23. st. 2. Hamburških pravila.

isključenja, ograničenja i “povećanja” odgovornosti prijevoznika (s izuzetkom čl. 20. st. 4.).¹⁹⁵

Ipak, neovisno od navedenog u st. 1. čl. 25. CMNI konvencije, Konvencija propisuje da su dopuštene ugovorne odredbe koje predviđaju da prijevoznik ili stvarni prijevoznik nisu odgovorni za štetu koja je proizašla iz slučajeva navedenih u Konvenciji, s time da je ovakvo dopuštenje bez utjecaja na odredbe o gubitku prava na oslobođenje ili ograničenje odgovornosti. Ti su slučajevi sljedeći:

- a) radnje ili propusti zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili formiranja ili raspuštanja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze glede posade u pogledu osposobljavanja broda za plovidbu, osim ako su radnja ili propust učinjeni u namjeri da se šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati;
- b) požara ili eksplozije na brodu, ako nije moguće dokazati da su požar ili eksplozija nastali krivnjom prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ili njihovih radnika ili opunomoćenika ili uslijed mane broda;
- c) mana koje su postojale prije putovanja njegovog, unajmljenog ili zakupljenog broda ako se dokaže da te mane, unatoč dužnoj pažnji, nije bilo moguće otkriti prije početka putovanja.¹⁹⁶

Dakle, ugovorom se prijevoznik može osloboditi svoje odgovornosti za nautičku pogriješku zapovjednika ili drugih osoba,¹⁹⁷ za štetu od požara ili eksplozije na brodu, ako nisu nastali njegovom krivnjom ili krivnjom njegovih ljudi ili uslijed mane broda, te za štete iz mana koje su postojale prije početka putovanja broda, ako se dokaže da ih unatoč dužnoj pažnji nije mogao otkriti prije početka putovanja.

Prema Nacrtu CMNI konvencije iz 1999. godine, bio je predviđen i četvrti slučaj kada se prijevoznik ugovorom može osloboditi svoje odgovornosti. Radilo se o prijevozu živih životinja, ali budući da je ovaj slučaj predviđen člankom 18. Konvencije te ulazi u sustav posebnih opasnosti, nije zadržan u ovom članku u konačnom tekstu Konvencije.¹⁹⁸

Prema Pomorskom zakoniku norme o prijevoznikovoju odgovornosti u načelu su relativno kogentne. To znači da se ne dopuštaju ugovorne dispozicije na štetu korisnika prijevoza koji se tako štiti.¹⁹⁹ Zato klauzule o ublažavanju ili isključenju prijevoznikove odgovornosti nemaju pravni učinak.²⁰⁰ Samo se iznimno dopušta ugovorna sloboda i u korist prijevoznika. Haška pravila navode nekoliko slučajeva kada se ne primjenjuju, dok se Pomorski zakonik primjenjuje i u tim slučajevima, ali se dopušta dispozitivnost.

¹⁹⁵ Detaljnije vidi: Auchter, op. cit., str. 592.

¹⁹⁶ Čl. 25. st. 2. CMNI.

¹⁹⁷ O tome je prethodno pisano.

¹⁹⁸ Vidi: Auchter, cit., str. 593-594.

¹⁹⁹ Čl. 572. st. 1. PZ.

²⁰⁰ Čl. 572. st. 3. PZ.

Prema čl. 572. st. 2. Pomorskog zakonika predviđena su četiri takva slučaja:

1. Oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja. Dispozitivnost se temelji na činjenici da se u većini slučajeva čuvanje robe na kopnu povjerava samostalnim trećim osobama koje prijevoznik ne može kontrolirati i nadgledati. Unatoč sporazumu o otklanjanju odgovornosti, prijevoznik bi odgovarao ako mu se dokaže da je oštećenje ili gubitak tereta posljedica propusta u izboru skladištara.
2. Prijevoz živih životinja. Životinje zbog svoje specifičnosti prilično teško podnose prijevoz brodom. Zbog toga se prijevozniku omogućuje da svoju odgovornost za prijevoz ove robe ograniči ugovorom. Haaška pravila nisu regulirala prijevoz živih životinja. Međutim, Hamburška pravila reguliraju i odgovornost prijevoznika za prijevoz takve robe. Ona propisuju da u odnosu na žive životinje prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika svojstvenih ovoj vrsti prijevoza. Ako prijevoznik dokaže da je postupao po svim posebnim uputama koje mu je dao krcatelj u pogledu životinja i da bi se, u okolnostima slučaja, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji moglo pripisati takvim rizicima, pretpostavlja se da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji tako prouzročeni. Korisnik prijevoza mora dokazati da je u cijelosti ili djelomično gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastalo kao posljedica pogriješke (krivnje) ili nemarnosti prijevoznika, njegovih službenika ili punomoćnika.²⁰¹
3. Prijevoz tereta koji je na temelju krcateljeve suglasnosti smješten na palubu. Teret koji je složen na palubi izložen je pojačanim rizicima. Iz tog razloga treba omogućiti prijevozniku da pri prijevozu robe na palubi uz pristanak krcatelja ugovorom predvidi posebne uvjete odgovornosti.
4. Štete zbog zakašnjenja. Na ovom mjestu neće se pisati o navedenim štetama, budući da su obrađene u posebnom poglavlju.

Dakle, u navedena četiri slučaja dopušta se prijevozniku ugovorna sloboda. Međutim, postavlja se pitanje do kojih granica može ići ugovorna sloboda kada se dopušta u korist prijevoznika? Rješenje propisuje Zakon o obveznim odnosima. Naime, on propisuje da se odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed isključiti ugovorom ni ograničiti.²⁰² Ali sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i 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.²⁰³

²⁰¹ Čl. 5. st. 5. Hamburških pravila. Detaljnije vidi: GRABOVAC, Ivo, *Pravni problemi prijevoza živih životinja morem*, Pomorski zbornik, knjiga 9., Rijeka, 1971., str. 439-451.

²⁰² Čl. 345. st. 1. ZOO.

²⁰³ Čl. 345. st. 2. ZOO. O slučajevima kada se odredbe o odgovornosti prijevoznika mogu ugovorom mijenjati u korist prijevoznika vidi: Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo...*, cit., str. 136-164.

6. Zaključak

Unutarnja plovidba, kao plovidba s niskim troškovima energije i transporta te ogromnim ekološkim prednostima, zauzima značajno mjesto između ostalih oblika prijevoza. U Republici Hrvatskoj se posljednjih godina sve više pozornosti poklanja unutarnjoj plovidbi pa je pokrenuto i nekoliko većih projekata u pravcu uređenja unutarnjih plovnih puteva. S tim u svezi je i činjenica što je Republika Hrvatska jedna od prvih pet zemalja koje su postale strankom Budimpeštanske konvencije iz 2000. godine, čime se Republika Hrvatska priklonila suvremenoj regulaciji međunarodnog prijevoza robe unutarnjim plovniim putevima. U domaćem prijevozu, materiju ugovora o prijevozu robe unutarnjim plovniim putevima regulira Pomorski zakonik. Na njega upućuje Zakon o plovidbi unutarnjim vodama iz 1998. godine. Time u domaćem zakonodavstvu imamo identične odredbe za pomorsku i unutarnju plovidbu. Međutim, do donošenja Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, bile su na snazi odredbe starog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji je u pogledu ugovora o prijevozu robe predviđao posebna rješenja za unutarnju plovidbu, temeljeći te odredbe na davnom Nacrtu konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovniim putevima iz 1959. godine.

Podvrgavajući materiju ugovora o prijevozu robe unutarnjim plovniim putevima pod norme pomorskog prava, nacionalna rješenja u određenoj mjeri odudaraju od prihvaćene međunarodne regulative. Vidljivo je da CMNI konvenciji pristupa sve veći broj država čime se na širem međunarodnom planu prihvaća i potvrđuje način na koji je ona uredila ovo pravno područje. Konvencija sadrži posebna i jedinstvena rješenja koja su svoj uzor našla u kopnenim i pomorskim konvencijama. Upravo isprepletenost odredbi cestovnog, željezničkog i pomorskog prijevoza robe, ali i jedinstvenost nekih određenja rezultiralo je ovim osebujnim međunarodnim instrumentom.

Kroz ovaj rad ukazano je na sličnosti i razlike između odredbi Konvencije i nacionalnog propisa, prvenstveno u odnosu na odredbe o odgovornosti prijevoznika. Sumarno naglasivši, razlike se naročito ističu u sustavu posebnih opasnosti koje naš Zakon ne poznaje, već slijedi određenja Haaških pravila predviđajući tzv.

I na kraju, i u ovom pitanju ćemo se osvrnuti na bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u kojem postoji razlika u pogledu pomorske i unutarnje plovidbe. Naime, taj Zakon je propisivao da se odredbe Zakona koje se odnose na odgovornost prijevoznika ne mogu ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza (čl. 576. st. 1. ZPUP). Iznimno, odredbe Zakona o odgovornosti prijevoznika mogu se ugovorom mijenjati u korist prijevoznika u slučaju: 1) oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcavanja te u slučaju 2.) štete zbog zakašnjenja (čl. 576. st. 2. ZPUP), s time da odredbe Zakona koje se odnose na odgovornost prijevoznika pomorskog broda prijevoznik može ugovorom mijenjati u svoju korist i u slučaju: 1) prijevoza živih životinja te 2.) prijevoza tereta koji je na temelju pismenog pristanka krcatelja smješten na palubi (čl. 576. st. 3. ZPUP). Navedeni slučajevi koji se nisu odnosili na unutarnju plovidbu bili su regulirani među slučajevima posebnih opasnosti. Detaljnije vidi u: ČIZMIĆ, Jozo, *Odgovornost pomorskog brodaru u prijevozu stvari – granice dispozitivnosti*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 29., br. 1-2., Split, 1992., str. 323-338.

institut izuzetih slučajeva. Period prijevoznikove odgovornosti odnosi se prema Konvenciji i prema domaćem propisu na razdoblje od preuzimanja pa do isporuke robe. Međutim CMNI konvencija predviđa da se preuzimanje robe i njezina isporuka obavljaju na brodu, dok se prema PZ-u preuzimanje tereta i njegova predaja obavlja ispod vitla. Nautička pogriješka kao izričito propisani razlog oslobođenja odgovornosti prijevoznika iz Pomorskog zakonika nije jasno definirana u odredbama CMNI konvencije, čime je ponovno zauzet neodlučan stav po tom pitanju. Kao i kod nautičke pogriješke, Konvencija dopušta da se ugovorom predvidi mogućnost da se prijevoznik oslobađa svoje odgovornosti za štete na robi koja bi proizašla uslijed požara ili eksplozije na brodu. Naš Zakonik i za ovaj slučaj izričito oslobađa prijevoznika odgovornosti, osim za osobne radnje ili propuste. Kada do štete dođe uslijed zakašnjenja u isporuci, prijevoznik će prema CMNI konvenciji odgovarati najviše do iznosa vozarine. Naš Zakonik predviđa za štete uslijed oštećenja, manjka ili gubitka tereta, kao i za zakašnjenje u predaji tereta, jednaku granicu prijevoznikove odgovornosti koju veže uz koletu odnosno jedinicu tereta. Kada gubitak ili oštećenje robe nisu vidljivi, primatelj mora prema Konvenciji najkasnije u roku od 7 uzastopnih dana od dana isporuke staviti rezervu, dok taj rok prema Pomorskom zakoniku iznosi tri dana od dana preuzimanja tereta.

Slijedimo li zahvate koji su izvršeni u nacionalnom pomorskom pravu donošenjem novog Pomorskog zakonika koji je usklađen s relevantnim međunarodnim pomorskim konvencijama, uočava se potreba jednake intervencije i u domaće odredbe o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima. Usprkos neospornim sličnostima u prijevozu morem i unutarnjim plovnim putevima, riječni prijevoz robe zbog svojih posebitosti zahtijeva zasebnu regulaciju. Upravo Budimpeštanska konvencija iz 2000. godine donosi specifična rješenja za ovaj oblik plovidbe, a njezino stupanje na snagu i prihvaćanje od strane Republike Hrvatske dobar su temelj novog i osuvremenjenog nacionalnog prava unutarnje plovidbe u pogledu prijevoza robe.

Summary

CARRIER'S LIABILITY FOR DAMAGE TO GOODS IN INTERNATIONAL AND DOMESTIC TRANSPORT BY INLAND WATERWAYS

This paper looks into carrier's contractual liability for damage to goods occurred in transport by inland waterways. The subject-matter is being analyzed through the following issues: duration of carrier's liability, foundations of liability, carrier's liability for servants and agents, special cases of exculpation, scope of carrier's liability and loss of right to limitation of liability. The paper primarily analyses provisions on carrier's liability in the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) that entered into force in April 2005. It has been pointed out that the CMNI Convention adopted to a certain extent solutions included in other transport conventions (maritime and land-traffic), making it necessary to compare the subject-matter with other branches of transport and regulation of carrier's liability respectively. The paper furthermore explores domestic transport of goods by inland waterways, which has been regulated in identical manner as the maritime transport. Finally, the paper evaluates domestic and international regulation of the subject-matter establishing extent of adequacy and harmonization of the Croatian legal solutions *de lege lata* in relation to the CMNI Convention, and presents suggestions *de lege ferenda*.

Key words: *carrier's liability, carriage of goods by inland waterways, CMNI Convention.*

Zusammenfassung

HAFTUNG DES SPEDITEURS FÜR SCHÄDEN AN GÜTERN BEI BEFÖRDERUNG AUF INTERNATIONALEN UND NATIONALEN BINNENWASSERSTRASSEN

In der Arbeit wird die Materie der Vertragshaftung des Spediteurs für den Schaden von Gütern, der durch den Transport auf Binnenwasserstraßen entstanden ist, bearbeitet. Diese Materie wird anhand folgender Probleme behandelt: Dauer der Haftung des Spediteurs, Grundlagen der Haftung, Haftung des Spediteurs für Personen, die er bei seinem Geschäft braucht, besondere Fälle der Befreiung von Haftung, Höhe der Haftung des Spediteurs und Verlust des Rechts auf Beschränkung der Haftung. Hauptsächlich werden die Bestimmungen über die Haftung des Spediteurs in dem Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI), das im April 2005 in Kraft getreten ist, bearbeitet. Durch die Analyse der Probleme der Untersuchung wird deutlich, dass die CMNI Konvention gewissermaßen die Lösungen anderer Verkehrskonventionen (zu See und auf dem Land) anerkannt hat, so dass in der Arbeit auch der Vergleich mit Konventionen über andere Verkehrszweige, die die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern regulieren, als Untersuchungsgegenstand dient. In der Arbeit wird auch die kroatische Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen, die auf ähnliche Weise wie die auf dem Seeweg reguliert wird, bearbeitet. Letztendlich werden die nationalen und internationalen Regulative, die in der Arbeit erwähnt wurden, bewertet und es werden die Angemessenheit und Angepasstheit der kroatischen gesetzlichen Lösungen *de lege lata* hinsichtlich der CMNI Konvention bestätigt sowie Lösungen *de lege ferenda* vorgeschlagen..

Schlüsselwörter: *Haftung des Spediteurs, Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen, CMNI Konvention.*

Sommario

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER DANNI ALLE MERCI NEL TRASPORTO INTERNAZIONALE E NAZIONALE PER LE VIE NAVIGABILI INTERNE

Nel contributo si esamina la materia della responsabilità contrattuale del vettore per i danni alle merci verificatisi in seguito a trasporto per le vie navigabili interne. Detta materia si sviluppa attraverso la questione della durata della responsabilità del vettore, delle basi della responsabilità, della responsabilità del vettore per le persone del cui ausilio si avvale nella sua attività, dei particolari casi di esonero dalla responsabilità, del livello di responsabilità del vettore e della perdita del diritto alla limitazione della responsabilità. In primo luogo si analizzano le disposizioni sulla responsabilità del vettore previste dalla Convenzione di Budapest sul contratto di trasporto di merci per le vie navigabili interne (CMNI) entrata in vigore nell'aprile del 2005. Analizzando il problema sotteso alla ricerca, si denota che la Convenzione CMNI ha accolto in buona misura soluzioni già prospettate da altre convenzioni sui trasporti (marittimi e terrestri), sicché il presente lavoro ha altresì ad oggetto la comparazione con convenzioni regolanti altri rami del trasporto che disciplinano la questione della responsabilità del vettore per danni alle merci. Nel lavoro si esamina anche il trasporto domestico di merci per le vie navigabili interne, il quale è regolato in modo identico alla navigazione marittima. Infine, nel lavoro si valuta la regolamentazione nazionale ed internazionale nell'ambito delineato, si constata l'adequatezza e la conformità delle soluzioni giuridiche croate *de lege lata* con riferimento alla convenzione CMNI e si forniscono suggerimenti *de lege ferenda*.

Parole chiave: *responsabilità del vettore, trasporto di merci per le vie navigabili interne, CMNI convenzione.*

