

OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI POMORSKOG PRIJEVOZNIKA U SLUČAJU NAUTIČKE POGREŠKE: hrvatska rješenja i europski trendovi

Vuković, Ante; Bodul, Dejan; Štambuk, Darijan

Source / Izvornik: **Poredbeno pomorsko pravo, 2015, 54, 443 - 462**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:837611>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-18**

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](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA


DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI POMORSKOG PRIJEVOZNIKA U SLUČAJU NAUTIČKE POGREŠKE: hrvatska rješenja i europski trendovi

Dr. sc. ANTE VUKOVIĆ*
Dr. sc. DEJAN BODUL**
Mr. sc. DARIJAN ŠTAMBUK***

UDK 656.045.6:656.61.052] (497.5:4EU)
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 12.5.2014.
Prihvaćeno za tisak: 17.2.2015.

Prijevoz robe morem ima niz karakteristika koje rezultiraju sustavom raspodjele rizika koji se ne može pronaći u legislativi drugih prometnih grana (zrak, cesta, željeznica i rijeke). U tom pogledu institut nautičke pogreške, kao razlog za ekskulpaciju prijevoznika od odgovornosti za štete, ima dugu povijest u pomorstvu gdje je stvoren ne radi favoriziranja prijevoznika, kao što se možda čini na prvi pogled nekome tko nije upoznat s pomorskim pravom, već s ciljem raspodjele rizika između prijevoznika i korisnika prijevoza. Cilj je autora ispitati obilježja navedenog instituta i čitateljima pružiti sistematično razumijevanje materije s posebnim osvrtom na osiguranja od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške.

U prvom dijelu rada daje se odgovor na pitanje je li povijesna svrha instituta i danas održiva te što o tome promišljaju teoretičari pomorskog prava i osigurateljske industrije? Nadalje će se analizirati vrste, polje primjene i priroda navedenog pojma u hrvatskom pomorskom pravu te njegov položaj u ugovorima o osiguranju od odgovornosti prijevoznika. Iako je hrvatsko zakonodavstvo u fokusu, nemoguće je, i bilo bi loše za analitički prikaz instituta, da ne ilustriramo međunarodni aspekt primjene nautičke pogreške. U zaključku, kroz analizu studije slučaja pomorske nesreće uzrokovane nautičkom pogreškom zapovjednika broda ukazuje se na nužnost daljnjeg promišljanja tako željenog, a opet osporavnog instituta nautičke pogreške kao razloga za oslobađanja od odgovornosti pomorskog prijevoznika. Je li konačno sazrelo vrijeme da se prijevoz tereta morem izjednači s drugim vrstama prijevoza u kojima prijevoznik odgovara za radnje i propuste osoba kojima se služi u poslovanju kao za svoje osobne?

Ključne riječi: nautička pogreška; prijevoznik; ugovor o osiguranju od odgovornosti.

1. OPĆE NAZNAKE

U ugovoru o prijevozu stvari (tereta, robe, tovara) morem prijevoznik se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu, dok se ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu. U sistematizaciji ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova

* Dr. sc. Ante Vuković, Split, e-mail: antevukovic17@net.hr

** Dr. sc. Dejan Bodul, viši asistent, Katedra za građansko postupovno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: dbodul@pravri.hr

*** Mr. sc. Darijan Štambuk, Croatia osiguranje d.d. Zagreb, filijala Split, Trg hrvatske bratske zajednice 8, 21000 Split; e-mail: darijan.stambuk@crosig.hr

u Pomorskom zakoniku (Dio sedmi, Glava II.)¹ ugovori o prijevozu stvari morem (brodarski ugovor i pomorsko-prijevoznički ugovor) te ugovori o prijevozu putnika i prtljage su ugovori o pomorskom plovidbenom poslu.² Osnovno je načelo da za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba koje rade za pomorskog prijevoznika u sklopu obavljanja svojih radnih zadataka i poslova prijevoznik odgovara kao i za svoje radnje i propuste. To je standard u međunarodnom i hrvatskom pomorskom imovinskom pravu.

Od toga pravila postoje iznimke u prijevozu tereta morem. Prema Haško-Visbijskim pravilima³, kao i rješenjima Pomorskog zakonika, prijevoznik može odgovarati i u slučaju nautičke pogreške posade broda⁴ ako mu se dokaže *osobna krivnja*⁵ uz napomenu da popis izuzetih slučajeva iz Pomorskog zakonika nije u cijelosti jednak onima iz Haško-Visbijskih pravila jer je nautička pogreška u Haško-Visbijskim pravilima prvo navedeni izuzeti slučaj, dok se u Pomorskom zakoniku ona ne nalazi među izuzetim slučajevima nego je zasebno navedena kao ekskulpacijski razlog (v. *infra*). S druge strane, o prijevozu putnika morem izglasana su tri ugovora na međunarodnoj razini od kojih je najvažniji Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. s Protokolima iz 1976., 1990. i 2002.⁶ prema kojoj prijevoznik odgovara i za nautičke pogreške osoba koje rade za njega, a što usvaja i Pomorski zakonik.⁷

¹ "Narodne novine", br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11. i 56/123. – dalje: Pomorski zakonik ili PZ.

² Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova su: 1.) ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i 2.) ugovori o zakupu broda. Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu su: 1.) ugovori o prijevozu stvari morem, 2.) ugovori o prijevozu putnika morem, 3.) ugovori o tegljenju, odnosno potiskivanju morem te 4.) ugovori koji se odnose na druge pomorsko plovidbene poslove (čl. 442.–443. PZ). Ugovori o tegljenju odnosno potiskivanju kao i ugovori koji se odnose na druge pomorsko plovidbene poslove nisu tema ovog članka. PZ regulira da je prijevoznik vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza, dok je brodar fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda (čl. 5.).

³ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 1924., dalje: Haška pravila, dok su Haška pravila zajedno s Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 1924., 1968., dalje: Haško-Visbijska pravila.

⁴ Posadu broda čine zapovjednik i druge osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade (čl. 125., st. 1. PZ).

⁵ Osobna krivnja prijevoznika je krivnja fizičkih osoba koje u toj pravnoj osobi obavljaju rukovodeću ili neku drugu važniju funkciju (upravljačka tijela kompanije odnosno visoko rangirane osobe u kompaniji). Važno je naglasiti da to nisu zapovjednik broda i drugi članovi posade

⁶ U daljnjem tekstu – Atenska konvencija. Druge dvije konvencije su: 1.) Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika, 1961. (nije postigla veći uspjeh). Konvencija je na snazi od 4. lipnja 1965. a njezine stranke su: Alžir, Haiti, Iran, Kuba, Malgaška Republika, Maroko, Peru, Švicarska, Tunis, Ujedinjena Arapska Republika, Zair. Podrobnije: www.diplomatie.be/en/treaties/treatiesdetail.asp?TEXTID=988, 2.) Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, 1967. (nikad nije stupila na snagu). Vidi opširnije kod LEDIĆ, Senija, *Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem* (magistarski rad), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2005., str. 74–78.

⁷ Na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima

Daljnje aktualno pitanje je pravo na ograničenje odgovornosti pomorskog prijevoznika za štete. Ovo pravo je jedna od *tradicionalnih* osobina prijevoznog/transportnog prava koje se može konzumirati pod strogo utvrđena dva uvjeta. Prvi je da u ponašanju prijevoznika nema neizravne namjere (*dolus eventualis*) ili namjere (*dolus*) dok je drugi uvjet da tražbina potpada u režim općeg ili posebnog ograničenja odgovornosti. Smisao općeg ograničenja odgovornosti je odgovornost za sve štete nastale iz određenog štetnog događaja (ugovorne, izvanugovorne, tjelesne, materijalne i dr.) dok se posebno ograničenje odnosi samo na štete na teretu odnosno samo na štete putnicima i njihovoj prtljazi⁸ Mogu li se zapovjednik i drugi članovi posade broda u službi prijevoznika tereta koristiti blagodatima ograničenja odgovornosti u slučaju nautičke pogreške? Suvremeni unifikacijski instrumenti proširuju krug osoba koje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost uz prijevoznika, a to su: zapovjednik broda, ostali članovi posade broda kao i druge osobe koje rade za prijevoznika. Izuzetno je važno naglasiti da navedene osobe gube pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati (engl. *if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*).⁹

Danas je pitanje odgovornosti za nautičke pogreške posade broda u pomorskom prijevozu "pokriveno" osiguranjem od odgovornosti prema kojem ako osiguranik (prijevoznik) bude odgovoran za štetu uzrokovanu trećoj osobi, naknadu za štetu isplatit će osiguratelj s tim da kaznena odgovornost nije predmet ovog osiguranja (o čemu više u nastavku rada).¹⁰

i normama za putničke brodove, primjenjuje se Uredba 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreće. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se odredbe ovoga Zakonika (čl. 612., st. 1. PZ).

⁸ Konvencije koje se odnose na opće ograničenje odgovornosti su: 1.) Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924., 2.) Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957., 3.) Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976., 4.) Protokol iz 1996. godine o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

⁹ Haška pravila iz 1924. uopće nisu predviđala mogućnost gubitka povlastice ograničenja odgovornosti prijevoznika, a niti naknadu štete korisniku prijevoza zbog zakašnjenja. Londonska Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. uvodi pravila ponašanja s kojima se ukida ograničenje.

¹⁰ O ovoj problematici detaljnije SKORUPAN WOLFF, Vesna, Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 28, 2007., br. 2, str. 973–1016. Vidi također i KRAGIĆ, Petar, Obvezno osiguranje brodareve odgovornosti za teret, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*, vol. 58, 2008., no. 1–2, str. 475–487. On ističe da je preko 90% svjetske flote učlanjeno u P&I klubove radi osiguranja brodareve odgovornosti.

2. POVIJESNI OSVRT

Prvi pravni propisi o plovidbi nađeni su u babilonskom zakoniku kralja Hamurabija (2.000. prije Krista)¹¹. Grčko i rimsko doba dodatno su razvili započete pomorsko-pravne odnose iz pretklasične civilizacije. Rimsko pravo poznavalo je pravilo *receptum nautarum* prema kojem bi odgovornost pomorskih prijevoznika za svaku propast ili oštećenje povjerenih im stvari prestajala jedino u slučaju kada je do štete došlo višom silom.¹² Raspadom Rimskog carstva stvara se na području Sredozemlja statutarno pravo, a u Velikoj Britaniji i Francuskoj i prve nacionalne kodifikacije pomorskog prava.¹³ U SAD je 1893. usvojen *Harter Act* kao preteča reguliranja ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem i oslobađanja prijevoznika od odgovornosti za štete iz nautičke djelatnosti.¹⁴ On je bio model zakon prema kojem su stvarana Haška pravila¹⁵ a koja je SAD ratificirao 29.6.1937. čime su ona postala i globalno prihvaćena te obvezuju velik broj država sve do današnjih dana.^{16 17}

Pisana povijest našeg pomorskog prava nastaje u srednjem vijeku kada su primorski gradovi počeli graditi svoje statute na recepciji rimskog prava, pomorskim običajima kao i po ugledu na susjedne gradove (*komune*), ali jednako tako i po uzoru na gradove s druge strane Jadranskog mora (na primjer, Splitski statut iz 1312).¹⁸ Francuski *Code de commerce* i austrijski *Politički edikt za pomorsku plovidbu*

¹¹ Podrobnije BRAJKOVIĆ, Vladislav, *Pomorska enciklopedija* br. 6., 1983., str. 332–341.

¹² Vidi ROMAC, Ante, *Rječnik rimskog prava*, Zagreb, Informator, 1975., str. 473.

¹³ U Velikoj Britaniji uveden je Responsibility of Shipowners Act 1733., a u Francuskoj *Code de commerce* iz 1807. donesen za vrijeme vladavine Napoleona. O svemu opširnije vidi kod GRABOVAC, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 67. *et seq.*

¹⁴ V. SKORUPAN WOLFF, Vesna, Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo*, HAZU, god. 49, 2010., br. 164, str. 169. *et seq.* *Liverpool Steamship Owner's Association* iz 1885. sadržavao je klauzulu o oslobađanju od odgovornosti prijevoznika za radnje i propuste posade u rukovanju brodom (engl. *management of the ship*).

¹⁵ Donesena su u Bruxellesu 25. kolovoza 1924., a stupila su na snagu 2. lipnja 1931. Istog dana na istom mjestu donesena je i Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova koja regulira problematiku općeg (širokog) ograničenja odgovornosti za razliku od Haških pravila koja uređuju posebno (uže) ograničenje odgovornosti.

¹⁶ Harter Act i US COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*) usporredno čine u SAD odgovornost za prijevoz stvari morem.

¹⁷ SAD je ipak iskoristio konvencijska prava pa je umjesto britanskih funti sterlinga kao jedinu obračunsku jedinicu označio američke dolare (čl. 9. Haških pravila), a za granice odgovornosti za štete odredio iznos do 500 američkih dolara za paket ili jedinicu osim ako su priroda i vrijednost takve robe deklarirani od krcatelja prije predaje na prijevoz i uneseni u teretnicu (čl. 5. Haških pravila). Iz područja općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti SAD ima vlastiti Zakon o ograničenju odgovornosti iz 1851. (*U.S. Limitation of Liability*) prema kojem se ograničenje odgovornosti izračunava u odnosu na vrijednost broda i ukupne vozarine koja se plaća za određeno putovanje.

¹⁸ U 2012. Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Filozofski fakultet Sveučilišta u Splitu, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Odsjek za Komparativnu književnost, Zavod za znanstveni i umjetnički rad HAZU Split te "Književni krug" Split, organizirali su veliki Međunarodni znanstveni skup pod naslovom: "Splitski Statut iz 1312. godine, Povijest i pravo, o 700. obljetnici", Split, 24. i 25. rujna 2012.

iz 1774. bili su dugo vremena (do 1959.) glavni izvori pomorskog prava u našim krajevima, a francuski zakon određivao je da brodar jamči (odgovara) kako za trgovačku, tako i nautičku djelatnost kapetana i broskog osoblja (čl. 216.).¹⁹ Haška pravila bivša je Jugoslavija ratificirala tek 17. srpnja 1959., gotovo istovremeno s donošenjem Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova koji usvaja suštinu Haških pravila (teretnica, dužna pažnja – *due diligence* i odgovornost za teret) za prijevoz stvari morem.²⁰ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Plovidbeni zakon)²¹ bio je model zakon za prvi hrvatski Pomorski zakonik iz 1994.²²

3. VRSTE NAUTIČKIH POGREŠAKA

Nautičke pogreške mogu nastati u: 1.) plovidbi brodom (engl. *navigation of the ship*) i 2.) rukovanju brodom (engl. *management of the ship*). Navigacija²³ znači *umjetnost* u sigurnoj plovidbi brodom od polazišne do odredišne luke unaprijed određenim plovnim putem,²⁴ dok rukovanje brodom predstavlja djelatnost posade broda u odnosu na brod sa stajališta njegove sigurnosti i učinkovitosti u plovidbenoj funkciji.²⁵ I plovidba i rukovanje brodom mogu imati veze i s teretom koji se prevozi tim brodom, ali se prije svega tiču samog broda. U slučaju da je jednom radnjom

¹⁹ Vidi ŠPEHAR, Milan, *Odgovornost broдача osvrtnom na Haška pravila*, vlastita naklada, Zagreb, 1939., str. 66.

²⁰ U prijevozu stvari brodar ne odgovara za štetu nastalu zbog radnje ili propusta zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba kojima se u poslovanju služi, u plovidbi i rukovanju brodom, a za štetu nastalu zbog požara na brodu brodar odgovara samo onda ako je požar skrivio svojom radnjom ili propustom (čl. 53). U prijevozu putnika brodom brodar ne odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne povrede putnika prouzročenih krivnjom broдача za vrijeme prijevoza (čl. 101.).

²¹ Sl. list SFRJ, br. 22/77. od 22. travnja 1977. Formalnopravno, do stupanja na snagu ovog Zakona (od 1. siječnja 1978.) vrijedio je sustav abandona u području općeg ograničenja odgovornosti broдача. Ovaj je Zakon prihvatio i Bruxellesku konvenciju iz 1957. godine koja se temelji na ograničenju odgovornosti utvrđenim iznosom dok bivša Jugoslavija nikada nije ratificirala Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924.

²² "Narodne novine", br. 17/94.

²³ Navigacija (lat. *navigare* – ploviti, broditi): 1. vještina upravljanja brodovima; brođarenje; znanost o načinu sigurne i točne plovidbe broda; 2. plovidba, moreplovstvo, brođarstvo, 3. razdoblje vremena kada je moguća plovidba (u nekom moru i dr.): u novije se vrijeme ta riječ upotrebljava i u avijaciji. Nautika (grč. *nautēs*, lat. *nauta* – mornar): 1. znanost o pomorstvu. Vidi KLAJČ, Bratoljub, *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod MH, Zagreb, 1978., str. 930–931. U *Pomorskoj enciklopediji* (Jadranski leksikografski zavod Zagreb, MCMLVIII, str. 424.) navigacija se određuje kao znanost i vještina u vođenju broda u kojoj se rješavaju dva temeljna zadatka: 1.) gdje se brod nalazi u određenom trenutku (određivanje pozicije) te 2.) kako brod mora ploviti da bi stigao u odredišnu luku (određivanje kursa). Slijedom navedenog, nautika i navigacija mogu se smatrati istoznačnicama jer i jedna i druga sadržavaju u sebi dinamički element tj. odnose se na micanje broda.

²⁴ Tako MARGETSON, Nick, J., *The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules*, (doktorska disertacija), Uitgeverij Paris, Deventer, 2008, str. 90.

²⁵ Vidi PAVIĆ, Drago, *Pomorsko pravo*, Knjiga druga, Visoka pomorska škola, Split, 2002., str. 220.

ugrožen brod i teret u pitanju je nautička djelatnost.²⁶ S druge strane, prijevoznik će odgovarati za radnje i propuste osoba s kojima se služi u svom komercijalnom poslovanju (engl. *management of the cargo*) jer se radi o staranju (brizi) o teretu,²⁷ odnosno o djelima koja se direktno tiču tereta ili se radi njega poduzimaju.²⁸ Propust komercijalne skrbi ugrožava teret, a nautička greška prijeti sigurnosti broda.²⁹

4. POLJE PRIMJENE

Nautička pogreška veže se uz prijevoz tereta te putnika i njihove prtljage u međunarodnom i unutrašnjem pomorskom i zračnom prijevozu te prijevozu unutarputnim plovnicama (rijeke, kanali, jezera). U zračnom prijevozu ona je, kao egzoneracijski razlog ukinuta još davne 1955.³⁰, a u prijevozu unutarputnim plovnicama ugovorom se može propisati *uvjetno* oslobađanje prijevoznika za štete na teretu prouzročene nautičkom pogreškom (čl. 25., st. 2. (a) Budimpeštanske konvencije o prijevozu robe unutarputnim plovnicama, 2001.).³¹ U željezničkom i cestovnom prijevozu stvari postoje razlozi za oslobađanje od odgovornosti prijevoznika (opće i posebne opasnosti).³²

²⁶ Podrobnije BOLANČA, Dragan, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet, Split, 1996., str. 35.

²⁷ Podrobnije PAVIĆ, op. cit. str. 220.

²⁸ Detaljnije JAKAŠA, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova*, Zrinski, Čakovec, 1983., str. 51.

²⁹ "This important distinction of the carrier's liability arising from the contract of carriage of goods to the shipper depicts best the very essence and roots of the master's functions on the ship". Tako RADIONOV, Nikoleta, Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 49, 2010., str. 269–308.

³⁰ U čl. 20. st. 2. Varšavske konvencije iz 1929. (Službene novine Kraljevine Jugoslavije, br. 124–XXXVII) izrijekom se navodi da u prijevozu robe i prtljage (dakle, ne i u prijevozu putnika) prijevoznik nije odgovoran, ako dokaže da je šteta proizašla zbog pogreške u pilotaži, u upravljanju zrakoplovom ili u navigaciji, i da su u svakom drugom pogledu on i njegovi organi poduzeli sve mjere potrebne da se izbjegne šteta. Međutim, čl. 10. Haškog protokola iz 1955. godine (*The Hague Protocol to the Warsaw Convention 1955.*) izbrisao je ovu odredbu. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz ili Montrealska konvencija iz 1999. (NN-MU, br. 9/07.) također ne uvrštava pogrešku u navigaciji kao razloge za oslobađanje od odgovornosti zračnog prijevoznika.

³¹ Tako i MARIN, Jasenko, Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*, 56 (4) (2006), str. 969–1010.

³² Na primjer, u međunarodnom prijevozu robe cestom prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti ako je gubitak, šteta i zakašnjenje prouzročeno radnjom ili nehatom pošiljatelja, instrukcijama pošiljatelja koje nisu dane kao posljedica pogreške ili nehata od strane prijevoznika, prirodnom greškom robe ili okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći ili posljedicama koje nije mogao spriječiti (opće opasnosti). Nadalje, prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti u slučaju kad gubitak ili šteta nastupe uslijed specijalnog rizika. U slučaju općih opasnosti dužnost dokazivanja nastanka štete je na prijevozniku dok je u slučaju specijalnih rizika dovoljno da se na njih prijevoznik pozove kao uzroke štete s tim da pošiljatelj ima pravo dokazati suprotno, tj. da štete nisu nastale zbog razloga koje navodi prijevoznik. Opširnije vidi u čl. 17.–18. Konvencije o ugovorima za međunarodni prijevoz

5. NAUTIČKA POGREŠKA U POZITIVNOM POMORSKOM PRAVU

U čl. 4. st. 2. Haško-Visbyjskih pravila³³ nalazi se katalog od čak 17 izuzetih slučajeva (engl. *excepted perils*) koji olakšavaju pravni položaj prijevoznika za gubitak ili oštećenja koji su prouzročeni na robu ili u svezi s robom pri čemu je nautička pogreška na prvom, a požar na drugom mjestu.³⁴ Prijevoznik ne odgovara za nautičke pogreške osoba kojima se služi u svojem poslovanju (npr. za zapovjednika broda), osim ako postoji *osobna* prijevoznikova krivnja, osobna radnja ili propust, koju mora dokazati krcatelj, a isto vrijedi i u slučaju štete od požara.³⁵ Upravo zbog toga je dio međunarodne pomorske zajednice pokušao Hamburškim pravilima iz 1978. globalno ukinuti nautičku pogrešku kao ekulpirajući razlog,³⁶ ali je izostao očekivani broj ratifikacija država (samo 34 države)³⁷ pa su Haška pravila i nadalje najvažniji međunarodni izvor prava u prijevozu tereta morem. S druge strane, Atenska konvencija kao ni njezini Protokoli, ne oslobađaju odgovornosti prijevoznika ako je nautičku pogrešku počinio zapovjednik broda te drugi članovi posade broda pa prijevoznik uvijek odgovara.

U našem Pomorskom zakoniku, koji u suštini slijedi Haško-Visbyjska pravila, nautička pogreška (čl. 550., st. 2.) kao i požar (čl. 551.) su posebno izdvojeni od ostalih ekulpirajućih razloga prijevoznika u prijevozu tereta (čl. 553.). 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, dok za štetu koja je teretu na brodu prouzročena požarom, prijevoznik odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. Prijevoznik broda ne odgovara za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala iz uzroka pobrojanih u čl. 553. Pomorskog zakonika. Ipak, unatoč prijevoznikovu dokazu o postojanju tih uzroka, prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza

robe (CMR), objavljene u Sl. gl. FNRJ–MU, br. 11/58. Za domaći cestovni prijevoz važeće su odredbe čl. 666.–693. ZOO jer materiju odgovornosti prijevoznika na sadrži Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN, br. 83/02.).

³³ Dostupno na mrežnim stranicama: http://en.wikipedia.org/wiki/Hague-Visby_Rules (2. travnja 2014.). Postoji ratifikacija 86 država Haških pravila, 24 ratifikacije Visbyjskih pravila te 19 ratifikacija Protokola kao trećeg međunarodnog instrumenta u svezi međunarodnog prijevoza tereta morem sklopljenog 1979. godine. SAD nije ratificirao Protokole iz 1968. i 1979.

³⁴ BOLANČA, Dragan, op. cit., str. 27–37.

³⁵ Vidi detaljnije i kod: GRABOVAC, Ivo – KAŠTELA, Slobodan, *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava, Odabrana poglavlja*, HAZU – Književni krug Split – Pomorska biblioteka, 15, Zagreb – Split, 2013., str. 103.

³⁶ Hamburška pravila ne obvezuju Republiku Hrvatsku jer se njima nije niti obvezala. Razlog je u tome što se smatra da smo mi relativno snažna prijevoznička sila s relativno jakom flotom brodova.

³⁷ Dostupno na mrežnim stranicama: http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsd_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en (posjet 2. travnja 2014.).

dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu ili rukovanje brodom (čl. 553., st. 2. PZ).

Izuzete slučajeve u prijevozu putnika i njihove prtljage naš Pomorski zakonik, a po uzoru na Atensku konvenciju, ne poznaje (čl. 598.–633.).

6. NAUTIČKA POGREŠKA U ROTTERDAMSKIM PRAVILIMA

Najnoviji pokušaj međunarodne zajednice za zamjenom i Haško-Visbijskih i Hamburških pravila, odnosno uspostavom nove *ravnoteže* između konfliktnih interesa strane broda i strane tereta je Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem – Rotterdamska pravila ili R.P. (engl. *United Nations Convention on Contracts for the International carriage of Goods wholly or partly by Sea*).³⁸ Temelj odgovornosti prijevoznika je i nadalje *pretpostavljena krivnja*, a prijevoznik se oslobađa svoje odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka štetnih posljedica (među kojima je i zakašnjenje iz Hamburških pravila, 1978.) ne može pripisati njegovoj osobnoj krivnji (engl. *actual fault or privity*) ili krivnji osoba za koje odgovara (čl. 17. R.P.).

Ova vrlo složena konvencija na nov način uređuje dva vrlo važna pitanja u pomorskom prijevozu tereta. Prvo pitanje je dužna pažnja prijevoznika, a drugo pitanje je nautička pogreška posade broda. Prema čl. 14. R.P., prijevoznik je obvezan prije, na početku i za vrijeme putovanja morem (dakle, tijekom cijele plovidbe)³⁹ dužnom pažnjom: a.) osposobiti i održavati brod sposoban za plovidbu; b.) sastaviti posadu, opremiti i opskrbiti brod i održavati ga tako popunjenim posadom, opremljenim i opskrbljenim za vrijeme cijelog putovanja i c.) osposobiti i održavati uredne i sigurne za primanje, prijevoz i očuvanje skladišta i druge dijelove broda u kojima se stvari prevoze, te kontejnere koje je pribavio prijevoznik u kojima su ili na kojima se stvari prevoze.⁴⁰

Što se tiče nautičke pogreške, ona više nije egzoneracijski razlog za prijevoznika i ne postoji više kao izuzeti slučaj. Za nautičku pogrešku zapovjednika broda ili posade broda po novom odgovara isključivo prijevoznik kao za svoju (čl. 18. R.P.). Ovo predstavlja možda i najveću novost u novom međunarodnom instrumentu koji se može tumačiti kao krupan ustupak interesima vlasnika tereta, posebno ako se

³⁸ Dana 11. prosinca 2008. u New Yorku, na 63. zasjedanju Generalna skupština Ujedinjenih naroda Rezolucijom broj A/RES/63/122 usvojila ovu Konvenciju. Istom je utvrđeno da će Konvencija biti otvorena za potpisivanje svim državama u Rotterdamu, u Nizozemskoj 23. rujna 2009., a nakon toga u sjedištu Ujedinjenih naroda u New Yorku.

³⁹ U ugovorima o prijevozu putnika morem prijevoznikova obveza da brod osposobi za plovidbu traje i za čitavo vrijeme putovanja.

⁴⁰ Ovo su bitne izmjene u odnosu na čl. 3. Haških pravila koji nalaže prijevozniku upotrebu dužne pažnje prije i na početku putovanja.

smatra da su Haško-Visbijska pravila u korist prijevoznika. Izostavljanje nautičke pogreške kao izuzetog slučaja može, međutim, biti i velik kamen spoticanja za široko prihvaćanje Rotterdamskih pravila u svijetu pomorstva.⁴¹

7. NAUTIČKA POGREŠKA U UGOVORIMA O OSIGURANJU OD ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA

Po principu premijskog osiguranja osiguravaju se imovina (među kojima i plovila) i osobe, dok se princip uzajamnog osiguranja tradicionalno primjenjuje kod osiguranja od odgovornosti.⁴² Prijevoznik može povećati rizik svoje profesionalne odgovornosti osigurati sklapanjem ugovora o osiguranju od odgovornosti prijevoznika⁴³, a pod pojmom osiguranja od odgovornosti u pomorskom osiguranju od odgovornosti razumijeva se ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanesene *trećim osobama* (osobe koje nisu stranke iz ugovora o osiguranju).⁴⁴ Pavić ističe tri moguća izvora odgovornosti pri obavljanju plovidbenih djelatnosti na moru: 1.) ugovorna odgovornost, 2.) izvanugovorna odgovornost i 3.) obveza prema vlastitoj posadi, a naknadu iz osiguranja od odgovornosti osiguratelj isplaćuje osiguraniku ili neposredno oštećenom (trećoj osobi) na zahtjev osiguranika u granicama propisanim za brodaru.⁴⁵ Radi poboljšanja pravnog položaja i veće zaštite putnika u pomorskom prijevozu na međunarodnoj razini Uredba EC 392/2009 od 23.4.2009. (*Regulation (EC) No 392/2009 of the European parliament and of the Council of*

⁴¹ Za ratifikaciju Rotterdamskih pravila, 2009. zasad postoji neočekivano mali interes, naime, samo su ih ratificirala tri države: Španjolska, Togo i Kongo.

Vidi http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html (posjet 2. travnja 2014.).

⁴² Udruženja za zaštitu i odštetu na bazi uzajamnosti, tzv. *Protecting and Indemnity Clubs* organizacije su za osiguranje u koje se udružuju brodovlasnici i drugi pomorski poduzetnici radi osiguranja, po načelu uzajamnosti, onih rizika koji se ne mogu osigurati na tržištu premijskog osiguranja, ili se bar ne mogu osigurati povoljno. To su različiti oblici odgovornosti, posebice odgovornost prema trećima, kao i oni izdaci kojima su brodari izloženi u svojem poslovanju, a nisu pokriveni pod H&M osiguranjem (osiguranje trupa i stroja). P&I osiguranje po visini nije ograničeno osiguranim vrijednostima, osim za onečišćenje morskog okoliša i za tjelesne povrede putnika ili posade broda. Za osiguranje se ne plaća fiksna premija već doprinos (engl. *call*). Na početku kod ulaska u osiguranje plaća se početni doprinos (engl. *advance call*), a u slučaju nedostatnosti fonda članarina za plaćanje šteta u odnosnoj poslovnoj godini, isti se može i povećati dodatnim doprinosom (engl. *supplementary call*). Klubovi su udruženi u *International Group of P&I Clubs*. Izvori obveza za nositelje plovidbenih pothvata su: ugovorna i izvanugovorna odgovornost ili obveze prema vlastitoj posadi. U osnovi, klubovi pružaju pokriće za tri kategorije rizika: klasični P & I rizici, ratni rizici i pravna zaštita (engl. *defence*). Podrobnije FRANČIŠKOVIĆ, Ivan, *Ekonomika međunarodnog osiguranja*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2004., str. 246–261.

⁴³ V. RADIONOV, Nikoleta, *Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja*, referat iznesen na savjetovanju "Dani hrvatskog osiguranja 2008", održanom u Opatiji, 25.11.2008.

⁴⁴ Čl. 684. PZ.

⁴⁵ V. PAVIĆ, Drago, *Pomorsko osiguranje*, Pravo i praksa, Književni krug Split, 2012., str. 419–422.

23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents) i Protokol Atenske konvencije iz 2002.⁴⁶ zahtijevaju obvezno osiguranje od odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uzrokovane pomorskom nezgodom u iznosu od 250.000 Posebnih prava vučenja uz pravo na izravnu tužbu (*actio directa*) prema osigurateljima.^{47 48}

Dakle, brod, njegov teret, vozarina i brodareva odgovornost su kategorije u pogledu kojih se redovito ugovara osigurateljno pokriće. Ugovorima o osiguranju broda, vozarine i vlastite odgovornosti za štetu prouzročenu trećim osobama, posadi ili putnicima, brodar štiti svoje interese, a pravilo je da teret osigurava nositelj pravnog interesa nad istim.

Nautička pogreška u smislu osiguranja od odgovornosti može se definirati kao tradicionalna tolerirana pogreška koja graniči sa zabludom u rasuđivanju ili propustom stručnog rasuđivanja prije negoli skrivljenom radnjom brodske posade.⁴⁹ Ona se u odnosima povodom osiguranja nekih osigurljivih interesa može javiti kao *rizik* koji prijete brodu i drugoj imovini koja se prevozi na njemu (teret, osobne stvari i sl.), ljudima na njemu (posada i putnici) te nekim drugim interesima (vozarina, gubitak prihoda od iskorištavanja broda i sl.).

Nautička pogreška nije taksativno nabrojani rizik u praksi osiguranja brodova, no praksa je već davno pokazala da je relativno često čine zapovjednik broda i drugi članovi posade broda za koje je prijevoznik uz uporabu dužne pažnje ispravno procijenio da su kvalificirani, stručni i obučeni za određeno putovanje. Prijevoznik se u slučaju uspješnog dokaza o urednom održavanju i ekipiranosti broda odgovarajućom posadom ima pravo pozivati na nautičku pogrešku osoba koje za njega rade, kao temelja plativosti nastale štete. Međutim, ako nautičku pogrešku počini zapovjednik odnosno član posade za kojeg je prijevoznik uz uporabu dužne pažnje mogao utvrditi da nije kvalificiran i obučen za izvršenje određenog putovanja, a nautička pogreška je počinjena zbog nedostatnih znanja i vještina tog člana posade, tada se brodar neće moći ekskulpirati od ocjene o prisutnosti njegove grube nepažnje, uslijed čega ni šteta koja je proizišla iz nautičke pogreške posade ne bi bila plativa. Tada se radi o propustu

⁴⁶ Protokol Atenske konvencije iz 2002. obvezuje 17 država ugovarateljica, među kojima je i Republika Hrvatska koja je deponirala svoj instrument o pristupanju 25. rujna 2013. Ovaj Protokol stupa na snagu 23. travnja 2014.

Vidi: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf> (posjet 2. travnja 2014.).

⁴⁷ Vidi POSPIŠIL MILER, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., *Naše more*, 59 (3–4) 2012., str. 125–137. Vidi još o istoj tematici kod MARIN, Jasenko, Predgovor, *PPP* god. 50 (2011), 165, str. 305–308.

⁴⁸ Direktiva 2009/20/EU Europskog parlamenta i Vijeća Europe *on the insurance of shipowners for maritime claims* od 23.4.2009. ne predviđa opće pravo treće osobe na izravnu tužbu prema osiguratelju od odgovornosti jer to nije u praksi P.&I. klubova koji posluju po načelu *pay to be paid*.

⁴⁹ Podrobnije BADOVINAC, Gavro, *Ugovori o iskorištavanju brodova*, Zagreb, 1970., str. 102.

prijevoznika u izvršenju temeljne zakonske obveze – ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovidbu (što uključuje i popunjavanje broda kvalificiranom i obučenom posadom). Tu obvezu prijevoznik ima od trenutka od kada se brod nalazi u njegovu posjedu. Osobito važna zadaća vlasnika, brodarka, upravitelja, ili zakupodavca broda je tehničko osposobljavanje broda za plovidbu jer je ono preduvjet za njegovu eskulpaciju od odgovornosti, za održivost obveznopravnog odnosa koji je na snazi kao i preduvjet pokrivača za štetu osnovom ugovora o osiguranju.

Tumačenje pojma nautičke krivnje zapovjednika broda ili članova posade broda u premijskom osiguranju brodova prelama se preko nastalih imovinskopravnih šteta na jednoj od osiguranih kategorija šteta kada one proiziđu iz jedne od klasičnih plovidbenih nezgoda kakve su sudar, udar, nasukavanje ili potonuće, a prouzročene su propustom dužne pažnje zapovjednika, časnika ili posade broda u odnosu na rukovanje brodom. Čak i ako se utvrdi, dakle, da je zapovjednik broda postupao uz grubu nepažnju ili čak i s namjernom oštećivanjem vlasnika broda ili nositelja nekog drugog interesa u odnosu na brod, prijevozniku ne može biti uskraćeno pravo na naknadu štete. Međutim, ako se dokaže da je zapovjednik broda bio alkoholiziran iznad dopuštenog praga ili je tolerirao takvo stanje svojih časnika ili ostalih članova posade kojima je i pri takvom stanju povjerio upravljanje brodom, a on se pošao odmoriti ili se svakako nije nalazio na komandnom mostu kada je nautička situacija (prolaz kroz opasan tjesnac, kroz pličine pune grebena pri lošim vremenskim uvjetima i sl.) nalagala njegovu prisutnost, pa je uslijed toga nastupila pomorska nezgoda s pratećom štetom, vjerojatno će se za takve štete tvrditi da su posljedica nautičke pogreške zapovjednika broda ili člana posade. Ipak, situacije treba razlikovati jer nije svaka nautička greška jednako "teška".⁵⁰ Navedeni primjer svodi se na grubu propust odgovorne osobe na brodu jer je trebala primijetiti alkoholiziranost⁵¹, primjerice prvog časnika palube, a ne mu olako prepustiti upravljanje brodom na opasnom području plovidbe ili uz lošu vremensku situaciju uz svijest o tome da bi se štetne posljedice mogle ostvariti. Od toga treba razlikovati situaciju kada do jedne od plovidbenih nezgoda dođe zbog lakše nepažnje zapovjednika ili kojega od časnika ili članova posade, npr. pri vizualnom promatranju ili nadgledanju nautičkih uređaja, tj. krive procjene razdaljina.

U svakom slučaju, u smislu ugovora o osiguranju od odgovornosti i kod grube nepažnje i kod zle namjere zapovjednika broda i posade broda u plovidbi i pri rukovanju brodom, osiguranikov rizik (po brod ili za slučaj odgovornosti za izazivanje

⁵⁰ PAVIĆ zapaža da je u praksi ponekad teško razlikovati nepažnju osiguranika od nepažnje njegovih osoba. U svezi s dokazivanjem vrijede ova pravila: Na osiguraniku je teret dokaza da je šteta posljedica osiguranog rizika, tj. nepažnja zapovjednika dok s druge strane, nepažnja se osiguranika ne pretpostavlja već je nju dužan dokazati osiguratelj. (PAVIĆ, Drago, Štete nastale zbog krivnje osiguranika – vlasnika broda u ulozi zapovjednika, *Kapetanov glasnik*, br. 23., Udruga pomorskih kapetana Split, 2011.).

⁵¹ U prekoračenju limita koji, npr., dopušta čl. 134. st. 2. PZ.

plovidbene nezgode i štete na imovini trećih osoba) je u cijelosti zaštićen ako se ne može dokazati gruba nepažnja ili namjera na strani osiguranika (prijevoznika).

8. STUDIJA SLUČAJA POMORSKE NESREĆE UZROKOVANE NAUTIČKOM POGREŠKOM

Stanković je utvrdio da je za približno 80% pomorskih šteta u nas i u svijetu izravno ili neizravno kriv čovjek.⁵² Je li "ljudski faktor" zatajio i bio neposredan uzrok i u recentnim događajima oko kruzera *Costa Concordia*? U odnosu na smrt i tjelesne ozljede putnika odgovoran je prijevoznik, bez obzira da li se radi o nautičkoj pogrešci posade broda. U odnosu na teret ponovno je odgovoran prijevoznik s time što se može eskalirati od svoje odgovornosti ako je šteta nastala isključivo nautičkom pogreškom zapovjednika broda (i drugih članova posade), a bez prijevoznikove participacije u tome.

8.1. Slučaj *Costa Concordia*

Pomorska nesreća broda *Costa Concordia*⁵³ zapravo je posljednja u nizu velikih pomorskih tragedija koje su izazvale velike naknade šteta žrtvama (oštećenim osobama).⁵⁴ Ključnu ulogu u ovom slučaju imat će P.&I. klubovi koji će kao osiguratelji od odgovornosti pružiti pokriće u granicama koje su zakonom propisane za prijevoznike.⁵⁵ Ipak, ono što je bitno za ovo razmatranje jest to je li događaj koji se ostvario pod policom osiguranja kruzera *Costa Concordia*, te povodom zahtjeva vlasnika (Costa Crociere/Costa Cruises) za naknadu štete s tog osnova, nautička pogreška zapovjednika broda ili spada u domenu krivnje osigurane brodarske kompanije. Je li izvođenje *Inchinia*⁵⁶, u osobito stjenovitom području morskog okoliša otočica *Isole del Giglio*, bilo uz dopuštenje ovlaštene/odgovorne osobe kompanije ili isključivo po nalogu i uz odgovornost zapovjednika broda?⁵⁷ Je li onda uz primjenu

⁵² Vidi STANKOVIĆ, Predrag, *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., str. 1.

⁵³ Podrobnije VUKOVIĆ, Ante, BODUL, Dejan, Privremena mjera zaustavljanja broda u hrvatskom pravu – *de lege lata* i *de lege ferenda* rješenja, HAZU, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 51, 2012., broj 166, str. 283, 2012.

⁵⁴ O visini naknade štete u poznatim slučajevima "Amoco Cadiz" i "Exxon Valdez" vidi ŠTAMBUK, Darijan, *Osiguranje rizika onečišćenja morskog okoliša*, magistarski rad, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2000., str. 6–7.

⁵⁵ Detaljnije ZELENKA, Ratko, KNAPIĆ, Ingrid, LIKIĆ, Ratko, Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju, *Naše more*, vol. 54, 2007., no. 1–2, str. 49–61.

⁵⁶ Oblik pomorskopravnog običaja, tj. pozdrava broda plovidbom blizu obale, obično uz davanje zvučnih signala. O učestalosti slučaja takvog pozdrava kruzerima u plovidbi talijanskim obalnim vodama vidi na: <http://www.oldsaltblog.com/2012/01/costa-concordia-the-inchino-costa-management-the-web>. (posjet 12. ožujka 2014.).

⁵⁷ Standardni je protokol postupanja poznat pod imenom *Bridge Resource Management* i traži da se časnici drže zadanog plana putovanja. Ako bi bilo izmjene u istom, časnici zapovjednog mosta morali bi proći postupak dvostruke kontrole i odobrenja (zapovjednik – prvi časnik palube).

standarda dužne pažnje prosječno dobrog i iskusnog pomorca, zapovjednik kruzera trebao učiniti ono što je učinio? U tijeku je kazneni postupak protiv odgovorne osobe zapovjednika broda pred sudom u Grossetu (*Tribunale di Grosseto*) pod optužnicom za više kaznenih djela o čemu više u nastavku rada.

8.1.1 Kaznena odgovornost zapovjednika kruzera

Slučaj *Costa Concordije* može biti relevantan za pitanje kaznene odgovornosti zapovjednika broda Francesca Schettinija za radnje i propuste učinjene nasukavanjem kruzera 13. siječnja 2012. godine u Tirenskom moru. U odnosu na odgovornost za smrt 32 osobe i tjelesne ozljede putnika odgovoran je prijevoznik, bez obzira da li se radi o nautičkoj pogrešci zapovjednika, ako se uzme u obzir da se primjenjuje Atenska konvencija.⁵⁸ Ipak, Javno tužiteljstvo Republike Italije Schettinija je optužilo za više kaznenih djela temeljem Pomorskog zakonika (*Codice della navigazione – CN*) kao i Kaznenog zakona (*Codice penale – CP*). Država Italija zapovjedniku stavlja na teret sljedeća kaznena djela: 1.) napuštanje broda u opasnosti (čl. 1097. CN); 2.) neovlašteno skretanje s kursa plovidbe (čl. 1122. CN u vezi s čl. 428. CP); 3.) kaznena djela protiv života i osobnog tjelesnog integriteta (čl. 589. CP). U pogledu inkriminacija za napuštanje broda u opasnosti odredba kaže da zapovjedniku broda koji napusti brod, kršeći dužnost da bude posljednji koji se ima iskrcati s broda, a kada je u pitanju putnički brod, prijeti kazna od 3 do 12 godina zatvora. Nadalje, zapovjednik se optužuje za neovlašteno skretanje s kursa (rute) plovidbe što je u CN-u označeno kao kazneno djelo protiv sigurnosti plovidbe, a u svezi s CP-om kojim je kazna zatvora za takva djela od 5 do 10 godina. Napokon, Schettino se optužuje za skrivljenu smrt i ozljede više osoba. Kvalifikacija djela je vrlo stroga i odgovara kvalifikaciji ubojstva iz nehata (tal. *omicidio colposo*) za što je predviđena maksimalna kazna od 15 godina zatvora. Otežavajuće će okolnosti sud naći ako se dokaže da u odnosu na ukrcane putnike nije bilo odgovarajućeg *safety briefing-a* tj. da on nije bio na odgovarajući način oglašen na brodu ili obavljen tijekom *muster drill-a*.

8.1.2. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Je li skretanje zapovjednika broda s uobičajene rute plovidbe (tal. *deviazione dalla rotta prevista*) bezobzirno ponašanje učinjeno sa znanjem da bi takvo ponašanje mo-

⁵⁸ Atenska konvencija (zajedno s Protokolima) primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz ako: a) brod vije zastavu ili je registriran u državi ugovornici; ili b) je ugovor o prijevozu sklopljen u državi ugovornici; ili c) je sukladno ugovoru o prijevozu mjesto polaska ili odredišta u državi ugovornici (čl. 2.). U odnosu na međunarodnu sudsku nadležnost za rješavanje sporova oštećenik može podnijeti tužbu po vlastitom izboru: a) sudu mjesta u kojem tuženik ima stalno boravište ili glavno poslovno sjedište; b) sudu mjesta polazišta ili mjesta odredišta sukladno ugovoru o prijevozu; c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta oštećenika, ako tuženik u toj državi obavlja poslovanje i podložan je sudbenosti te države; d) sudu države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik u toj državi obavlja poslovanje i podložan je sudbenosti te države.

glo dovesti do nezgode? Smatramo da je zapovjednik prekršio temeljna pravila za sigurnu navigaciju (*dolus eventualis*). Da li takvo ponašanje zapovjednika dovodi do neograničene odgovornosti prijevoznika, u ovom slučaju *Costa Crociere*?⁵⁹

Odgovornost prijevoznika temelji se na *krivnji* i to na pretpostavljenoj krivnji (smrt i tjelesne ozljede putnika uslijed nasukavanja). Glavni razlog zašto je brod plovio izvan uobičajene rute (plovidbenog pravca) bio je promotivne naravi (*Inchinio*) što je, čini se, bila ustaljena praksa ove kompanije koju je odobravala. U slučaju da se ova okolnost dokaže, ponašanje prijevoznika moglo bi se okarakterizirati kao krajnja nepažnja, tj. bezobzirnost sa sviješću da će šteta vjerojatno nastupiti (čl. 13., st. 1. Atenske konvencije). Nadalje, na strani prijevoznika bilo je vrlo ozbiljnih propusta u svezi sa sustavom upravljanja sigurnošću (ISM Kodeks)⁶⁰ te sustavom sigurnosne zaštite (ISPC)⁶¹ i drugih propusta u organizaciji putovanja a koji se ne mogu isključivo pripisati zapovjedniku broda, a za posljedicu bi mogli imati gubitak prava na naknadu bilo koje štete u odnosu na kruzer *Costa Concordia*. Slijedom toga, prijevoznik neće imati pravo na povlasticu ograničenja odgovornosti ako mu se dokažu naprijed navedeni propusti. Drugim riječima, u slučaju dokaza o visokom stupnju krivnje, *willful misconduct* (namjernog postupka) na strani osiguranika – prijevoznika, tj. da je šteta nastala namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da bi mogla nastupiti, svaki osiguratelj bi se, bez obzira na tip ili nacionalni zakonodavni okvir (jer je pretpostavka da takvu ogradu sadrže sva zakonodavstva), izuzeo od obveze, a prijevoznik bi tužitelju tada odgovarao *neograničeno*.⁶²

⁵⁹ Prijevoznik je odgovoran za sve štete koje mogu pretrpjeti putnici u vremenu od početka ukrcaja do završetka iskrcaja, ako ne uspije dokazati da je šteta posljedica uzroka koji mu se ne može stavljati na teret (čl. 409. CN, Responsabilità del vettore per danni alle persone). Republika Italija nije ratificirala Atensku konvenciju o čemu vidi na mrežnim stranicama: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfnmConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf> (posjet 3. travnja 2014.).

⁶⁰ Prevrtanje broda *Herald of Free Enterprise* iz 1987. u Belgiji bio je razlog zbog kojega je Rezolucijom *International Maritime Organization – IMO* od 4.11.1993. usvojen *International Safety Management Code (ISM code* ili Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju – ISM Kodeks) radi poboljšanja sigurnosti u cjelokupnom procesu iskorištavanja brodovlja te zaštite okoliša od onečišćenja. ISM Kodeks je formalno IX. poglavlje SOLAS konvencije (*International Convention on Safety of Life at Sea*, 1976). Osobito je važan čl. 5.2. ISM Kodeksa. Prema njemu, kompanija mora osigurati da sustav za sigurno upravljanje koji se koristi na brodu sadrži jasnu izjavu koja ističe zapovjednikove ovlasti. S tim u svezi kompanija mora ustanoviti sustav za sigurno upravljanje prema kojem zapovjednik može odlučiti i drugačije u slučaju ugrožavanja sigurnosti i zagađenja. To znači da zapovjednik broda ima samostalno pravo odlučivati o vođenju i rukovanju brodom, no, istovremeno je i jedini odgovoran za vođenje i rukovanje brodom.

⁶¹ Zračni napadi na Svjetski trgovački centar na Manhattanu u New Yorku 11. rujna 2001. bili su ponovno povod za reakciju IMO-a za donošenje Međunarodnih pravila o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (*International Ship and Port Facility Security Code, 2002 – ISPS*).

⁶² *Costa Crociera S.p.A.*, tj. *Costa Cruises*, tvrtka koja je upravljala potonulim kruzerom (u suvlasništvu *Carnival Corporation, SAD* i *Carnival Plc.*), pristala je platiti EUR 1.000.000,00 kako bi izbjegla moguću optužbu i suđenje za tu veliku pomorsku nezgodu. Ta nagodba znači da se tvrtki neće suditi, a ukida se i potencijalna odgovornost talijanske države. Ova nagodba, međutim, ne rješava privatne tužbe putnika i članova posade.

9. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Povijesno gledano, ugovorno oslobađanje pomorskog prijevoznika od odgovornosti za štete na teretu iz nautičke djelatnosti posade prvi je regulirao američki *Har-ter Act* iz 1893. Nakon toga, nautička je pogreška postala dio Haških pravila i na njima zasnovanim zakonskim propisima (među kojima je i hrvatsko) te ostala do danas kao globalno najpriznatija posebna osnova za isključenje odgovornosti prijevoznika u ugovorima o prijevozu tereta morem, pod uvjetom da nema *osobne* krivnje prijevoznika. *Brajković* u članku pod naslovom "Problem brodarka i njegove odgovornosti *de iure condendo*" iz 1951. posebno naglašava da je "Konvencija potekla iz suprotnosti interesa brodarka i krcatelja" u prilikama "...kada je bilo moguće da se u istom ugovoru isključi i svaka odgovornost za prijevoz...." Drugačije rečeno, nastanak nautičke pogreške kao eksculpirajućeg razloga za prijevoznika bio je utemeljen na ekonomskoj logici zainteresiranih strana (prijevoznika s jedne te korisnika prijevoza s druge strane), odnosno na raspodjeli *rizika* koji nosi prijevoz morem.

Opstanak tako definirane nautičke pogreške u suvremenim uvjetima poslovanja zavisi od nekoliko faktora. Prvi je ekonomska logika kapitala u prijevoznčkoj djelatnosti pri čemu je utjecaj Sjedinjenih Američkih Država kao najmoćnije pomorske sile od presudne važnosti. Ako SAD ratificira Rotterdamska pravila, koja napuštaju tradicionalno načelo iz Haških pravila o nautičkoj pogrešci, za očekivati je i pozitivnu reakciju drugih, ekonomskih slabijih država. To je puno snažniji argument nego argument protivnika nautičke eksculpacije da u drugim granama prometa – osim u prijevozu unutarnjim plovim putovima gdje je dopuštena *dispozitivnost* – ne postoji oslobađanje od odgovornosti prijevoznika za djela i propuste osoba s kojima se prijevoznik služi u poslovanju. Kao drugi faktor za održivost nautičke greške kao razloga za oslobađanje od odgovornosti prijevoznika je stajalište industrije osiguranja od odgovornosti za štete na teretu (gubitak, manjak ili oštećenje) u pomorskom osiguranju. Osiguranje ovoga interesa i sada se provodi putem P.&I. klubova na načelu uzajamnosti, uz temeljnu pretpostavku da prijevoznik na temelju sklopljenog ugovora o prijevozu ne odgovara strože nego je predviđeno Haško-Visbijskim pravilima. Značajno povećane granice odgovornosti u Rotterdamskim pravilima (875 SDR/paket ili jedinicu i 3 SDR/kg) u odnosu na Haško-Visbijska pravila (666,67 SDR/paket ili jedinicu i 2 SDR/kg) proizvest će nesporno i veće troškove osiguranja pomorskog poduzetnika koje će prijevoznik morati kompenzirati kroz povećanu cijenu vozarine, a što će u konačnici umanjiti konkurentnost pomorskog u odnosu na druge grane prijevoza. Stoga smatramo da relevantnog razloga za promjene u svezi s pravnim statusom nautičke pogreške u pomorskom poduzetništvu tereta nema. Između prijevoznika tereta, korisnika prijevoza te osiguratelja postignuta je dugo stvarana uravnoteženost poslovnih interesa na tržišnim kriterijima u odnosu na druge grane prijevoza pa u te odnose ne treba bez prijekne potrebe dirati.

Prigovor da postojanje nautičke pogreške u prijevozu tereta morem kao *ekskulpacijskog* razloga koči *unifikaciju* transportnog prava samo je dijelom točan. Svaka grana prijevoza ima svoje specifičnosti, pri čemu ne postoji jedinstvenost u temelju odgovornosti, granicama odgovornosti itd., ali postoji ujednačenost u svezi npr. obračunskih jedinica (*Special Drawing Rights*). Primjereno je stoga govoriti o potrebi ujednačavanja pomorskog imovinskog prava putem obvezne primjene konvencija (međunarodnih ugovora).

S druge strane, nautička pogreška posade i drugih osoba kojima se služi prijevoznik u prijevozu putnika nije toliko važna jer za sve štete koje prouzroče osobe koje rade za prijevoznika jedino je odgovoran prijevoznik. Ipak, bitno je naglasiti da je EU donijela Uredbu (EC) 392/2009 u koju je unijela odredbe Protokola Atenske konvencije iz 2002. s kojom se uvodi *obvezno* osiguranje od odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uzrokovane pomorskom nezgodom te pravo na izravnu tužbu (*actio directa*) prema osiguratelju, zbog čega su P.&I. klubovi 2007. uveli ograničeno pokriće za tjelesne štete putnika i posade. Uredba (EC) 392/2009 primjenjuje Atensku konvenciju iz 2002. godine koja je i na međunarodnoj razini stupila na snagu (23. travnja 2014.), kao i za Republiku Hrvatsku.

U promatranoj studiji slučaja kruzera *Costa Concordia*, osiguranikov rizik (po brod ili za slučaj odgovornosti za izazivanje plovidbene nezgode i štete na imovini trećih osoba) je u cijelosti zaštićen ako se ne može dokazati gruba nepažnja ili namjera na strani osiguranika (prijevoznika), bez obzira na postojanje grube nepažnje zapovjednika broda i posade broda u plovidbi i pri rukovanju brodom. Međutim, u slučaju dokaza o *willful misconduct* (namjernog postupka) na strani prijevoznika, tj. da je šteta nastala namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da bi mogla nastupiti, osiguratelj se izuzima od obveze, što znači da prijevoznik odgovara *neograničeno* cjelokupnom svojom imovinom.

LITERATURA

1. Atenska konvencija iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem – (Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s protokolima iz 1976. i 1990. godine, NN–MU br. 2/97.).
2. Code de commerce iz 1807.
3. Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships (Recast)).
4. Harter Act of February 13, 1893, Chap. 105, 27 Stat. 445–46., 46 U.S. Code Appendix 190–196, Sec. 190.

5. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976.
6. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz ili Montrealska konvencija iz 1999., NN–MU, br. 9/07.
7. Konvencija o ugovorima za međunarodni prijevoz robe (CMR), Sl. gl. FNRJ–MU, br. 11/58.
8. Londonska Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976.
9. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957.
10. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika, 1961.
11. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, 1967.
12. Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924.
13. Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisana u Bruxellesu, 25. kolovoza 1924. – (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, NN–MU, br. 1/92).
14. Međunarodna pravila o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (*International Ship and Port Facility Security Code, 2002 – ISPS*).
15. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924.
16. Pomorski zakonik iz 1994., NN, br. 17/94.
17. Pomorski zakonik, NN, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11. i 56/13.
18. Protokol iz 1996. godine o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.
19. Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. – (Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., NN–MU br. 3/1995.).
20. Protokol Atenske konvencije iz 2002., NN–MU br. 2/013.
21. Responsibility of Shipowners Act 1733, 7 Geo. 2, ch. 15 (1734).
22. Rezolucijom *International Maritime Organization – IMO* od 4.11.1993. usvojen *International Safety Management Code (ISM Code)* ili Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju – ISM Kodeks.
23. Uredba (EZ) 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća.
24. Varšavska konvencija iz 1929., Sl. novine Kraljevine Jugoslavije, br. 124-XXXVII.
25. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, NN, br. 83/02.

26. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Plovidbeni zakon), Sl. list SFRJ, br. 22/77. od 22. travnja 1977.
27. Badovinac, Gavro, *Ugovori o iskorištavanju brodova*, Zagreb, 1970., str. 102.
28. Bolanča, Dragan, *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet, Split, 1996., str. 35.
29. Brajković, Vladislav, *Pomorska enciklopedija*, br. 6., 1983., str. 332–341.
30. Frančišković, Ivan, *Ekonomika međunarodnog osiguranja*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2004., str. 246–261.
31. Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 67. et seq.
32. Grabovac, Ivo, Kaštela, Slobodan, *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava, Odabrana poglavlja*, HAZU – Književni krug Split – Pomorska biblioteka, 15, Zagreb – Split, 2013., str. 103.
33. Jakaša, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova*, Zrinski, Čakovec, 1983., str. 51.
34. Klaić, Bratoljub, *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod MH, Zagreb, 1978., str. 930–931.
35. Kragić, Petar, *Obvezno osiguranje brodarkove odgovornosti za teret*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*, vol. 58, 2008., no. 1–2, str. 475–487.
36. Ledić, Senija, *Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem* (magistarski rad), Pravni fakultet, Split, 2005., str. 74–78.
37. Margetson, Nick, J., *The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules*, (doktorska disertacija), Uitgeverij Paris, Deventer, 2008., str. 90.
38. Marin, Jasenko, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, *Zbornik pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*, vol. 56, 2006., br. 4, str. 969–1010.
39. Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje, Pravo i praksa*, Književni krug Split, 2012., str. 419–422.
40. Pavić, Drago, *Pomorsko pravo, Knjiga druga*, Visoka pomorska škola, Split, 2002., str. 220.
41. Pavić, Drago, *Štete nastale zbog krivnje osiguranika – vlasnika broda u ulozi zapovjednika*, *Kapetanov glasnik*, br. 23., Udruga pomorskih kapetana Split, 2011.
42. Pospišil Miler, Marija, *EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012.*, *Naše more*, 59 (3–4) 2012., str. 125–137.
43. Radionov, Nikoleta, *Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja*, referat iznesen na savjetovanju "Dani hrvatskog osiguranja 2008", održanom u Opatiji, 25.11.2008.
44. Radionov, Nikoleta, *Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 49, 2010., str. 269–308.

45. Romac, Ante, *Rječnik rimskog prava*, Zagreb, Informator, 1975., str. 473.
46. Skorupan Wolff, Vesna, Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo*, HAZU, vol. 49, 2010., br. 164, str. 169. *et seq.*
47. Skorupan Wolff, Vesna, Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 28, 2007., br. 2, str. 973–1016.
48. Stanković, Predrag, *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., str. 1.
49. Špehar, Milan, *Odgovornost brodara osvrtnom na Haška pravila*, Vlastita naklada, Zagreb, 1939., str. 66.
50. Štambuk, Darijan, *Osiguranje rizika onečišćenja morskog okoliša*, magistarski rad, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2000., str. 6–7.
51. Vuković, Ante, Bodul, Dejan, Privremena mjera zaustavljanja broda u hrvatskom pravu – *de lege lata* i *de lege ferenda* rješenja, HAZU, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 51, 2012., broj 166, str. 283, 2012.
52. Zelenika, Ratko, Knapić, Ingrid, Likić, Ratko, Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju, *Naše more*, vol. 54, 2007., no. 1–2, str. 49–61.

Summary:

**THE LIABILITY INSURANCE OF MARITIME CARRIERS
IN THE EVENT OF NAUTICAL FAULTS:
*Croatian Solutions and European Trends***

The transport of goods by sea has a number of characteristics resulting in a system of risk allocation that cannot be found in the legislation applicable to other models of transportation (air, road, rail and river). In this regard, the notion of nautical fault appears as the basis for the exculpation of carrier from liability for damages. It has a long history in shipping, although it has not been devised to favour the carrier, as it may be inferred by someone less acquainted with the complexities of maritime law. Instead, its aim has been risk distribution between carriers and transport users. It is the goal of this paper to examine the characteristics of the specified legal construct, and on that basis provide the reader with a systematic understanding of the subject matter, with a special focus on the liability insurance of carrier in case of nautical fault.

The first part of the paper looks at whether the historical purpose of the notion is still viable today. In this respect, the standpoints of maritime law scholars and insurance industry professionals are considered. Secondly, the type, scope and nature of the specified term in the Croatian maritime law is analysed, including its placement in the contracts of carrier liability insurance. A caveat: although the Croatian legislation is in focus, it is impossible to ignore the application of its international aspects. Indeed, a failure to illustrate its role would restrict the usefulness of the analytic view this paper seeks to provide. The concluding segment of the paper focuses on a case study of marine accidents brought about by nautical faults of shipmasters. These indicate the need for further reflection on the popular but yet contested notion of nautical fault as the basis for the exemption of carrier from liability in maritime transportation. Has the time finally come for the carriage of goods by sea to be placed on an equal footing with other models of transport, where the carriers are responsible for their own acts and omissions as well as for those of their agents?

Keywords: *nautical fault; the carrier; the contract of insurance.*