

Dr. sc. Ivo GRABOVAC, Pravni fakultet u Splitu i Pravni fakultet u Mostaru

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U PRIJEVOZU STVARI U UNUTARNJOJ PLOVIDBI U REPUBLICI HRVATSKOJ

U radu se posebice raščlanjuje odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi kako je sada uređena u Republici Hrvatskoj. U skladu sa Zakonom o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi koji još vrijedi samo za unutarnju plovidbu dok se uskoro ne donese odgovarajući hrvatski zakon, pisac osobito u usporedbi s pomorskom plovidbom izdvojeno obrađuje temelj odgovornosti, odgovornost za zapovjednika broda, članova posade i ostalih osoba koje rade za brodarku, ustanovu "posebnih opasnosti", ograničenje odgovornosti, te slučajeve kada prijevoznik može ugovorom ublažavati svoju odgovornost. Pripremljen je konačni prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama koji je već, prema podacima iz prosinca 1997., prošao i prvo čitanje u Hrvatskom državnom saboru. U tom prijedlogu Zakona upućuje se na primjenu Pomorskog zakonika Republike Hrvatske pri uređenju odnosa iz svih ugovora. To znači da se potpuno ujednačuje i jednako uređuje odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi. Pisac prigovara takvom jednostranom rješenju.

UVOD

U bivšoj Jugoslaviji na snazi je bio Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi iz 1977. godine. Zakonom o preuzimanju zakona u oblasti pomorske i unutarnje plovidbe Republika Hrvatska primjenjivala je Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi kao svoj zakon (v. Narodne novine, br. 53/1991.), dok se nisu donijeli novi propisi. Republika Hrvatska donijela je Pomorski zakonik 1994. godine¹ (Narodne novine br. 17/1994., 74/1994., 43/1996.). Tako su cjelokupni pomorskopravni odnosi uređeni u posebnom zakoniku koji se smatra kao pravi hrvatski *corpus iuris maritimi*. Dok Republika Hrvatska ne donese novi zakon o unutarnjoj plovidbi (plovidba rijekama, jezerima, prokopima), na odnose iz te plovidbe primjenjivat će se i dalje odredbe Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, koje vrijede i za unutarnju plovidbu, a koje ne kolidiraju društvenom uređenju naše države.

U bivšem Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, dakle, odnosi iz obje plovidbe rješavali su se u zajedničkom zakonskom tekstu. To je donekle bilo i shvatljivo jer se plovidba, pomorska i unutarnja, odvija brodovima, pa se gospodarski i pravni odnosi koji izviru iz te plovidbe gotovo ne razlikuju. Međutim, i u Zakonu o pomorskoj

¹ U osnovnim obilježjima tog Zakonika v. *Pomorski zakonik s pojmovnim kazalom*, priredio Ivo Grabovac, Informator, Zagreb, 1994., str. V. i VI.

i unutarnjoj plovidbi trebalo je uzimati u obzir neke specifičnosti iz unutarnje plovidbe kao rezultat posebnih uvjeta plovnog puta, često različitih zakonskih rješenja (U nekim nacionalnim zakonodavstvima plovidba unutarnjim vodama uređuje se približno kao i u kopnenom prijevozu, a u drugim poput pomorske plovidbe.), izdvojenih zakonskih sustava za unutarnju plovidbu (Talijani su u svom Zakoniku o plovidbi, 1942., u jednom zakonu obuhvatili pomorsku i unutarnju plovidbu, pa i zračnu plovidbu.), te odvojenog međunarodnog ujednačivanja (unifikacije) međunarodnim konvencijama. U Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, kao iznimka, posebice su se spominjale one norme za unutarnju plovidbu koje su se izdvajale iz cjeline reguliranja plovidbenog prava. U tom Zakonu i u području odgovornosti brodara (prijevoznika) u prijevozu stvari bilo je posebnih *izdvojenih* rješenja za unutarnju plovidbu. Odgovornost u prijevozu stvari, istini za volju, nastojala se u unutarnjoj plovidbi u spomenutom Zakonu urediti na suvremenim temeljima. Ne bi stoga bilo zapreka da se u aktualnoj situaciji ne primjenjuju za unutarnju plovidbu odgovarajuće odredbe Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi (čl. 550.-579.), osim visine odgovornosti za gubitak, manjak ili oštećenje tereta. Naravno, valjalo je težiti da se ipak čim prije izglasa poseban zakon o unutarnjoj plovidbi. I doista, već se stiglo i do konačnog prijedloga takvog zakona pod nazivom Zakon o plovidbi unutarnjim vodama. Taj je Zakon prošao i prvo čitanje u Hrvatskom državnom saboru (prema podacima iz prosinca 1997.)*. U tom prijedlogu Zakona "unutarnje vode" su rijeke, kanali i jezera na kojima se obavlja plovidba, osim rijeka hrvatskog jadranskog slijeva u onom dijelu toka koji je plovao s morske strane. Za temu ovog rada osobito je zanimljivo da prijedlog Zakona ističe da, u slučaju ako nije drukčije odredio, "na odgovarajući se način" primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika na "Ugovore". To znači supsidijarna primjena i za unutarnju plovidbu Pomorskog zakonika na sve ugovore, od ugovora o gradnji broda, na sve ugovore o iskorištavanju brodova, na ugovor o pomorskoj agenciji, do ugovora o pomorskom osiguranju (u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske od čl. 448. do čl. 760.). Prema tome, i u budućim odnosima iz prijevoza stvari u unutarnjoj plovidbi *mutatis mutandis* bi vrijedile odredbe o prijevozu stvari iz Pomorskog zakonika (čl. 465.-610.). Ako se pogleda sadržaj dijela četvrtoga glave I. prijedloga Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, u kojem su odredbe o prijevozu putnika i stvari, zamjećuje se da se uređuje problematika javnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe posebice u unutarnjem i u međunarodnom prometu. Nema propisa o imovinskopravnim odnosima iz ugovora o prijevozu stvari, pa ni o odgovornosti brodara (prijevoznika) za štete na stvarima i za zakašnjenje. Prema tome, u budućem bi skorom uređenju i odgovornosti brodara za štete na stvarima i za zakašnjenje u predaji tereta bila potpuna istovjetnost normi u objema plovidbama (pa bi izričaj "na odgovarajući način" koji bi trebao upozoravati na supsidijarnost odredaba u Pomorskom zakoniku bio suvišan, osim u terminološkim izričajima).

ODGOVORNOST BRODARA (PRIJEVOZNIKA) - OPĆE NAPOMENE

Brodar, tj. prijevoznik, dužan je pravovaljano ispuniti ugovor o prijevozu, a to znači u roku predati stvari (teret, robu) bez oštećenja, manjka ili gubitka primatelju.

* Zakon je u međuvremenu donesen (Narodne novine br. 19/98.), a stupio na snagu 21. 2. 1998.

Ako u razdoblju od preuzimanja pa do predaje tereta uslijedi oštećenje, manjak ili gubitak toga tereta koji je prijevoznik primio na prijevoz, ili zakašnjenje u predaji tereta (stvari), raspraviti će se pitanje odgovornosti prijevoznika.

Zakašnjenje u predaji stvari postoji ako stvari nisu predane primatelju u ugovorenom roku (npr. u linijskom prijevozu), ili kad taj rok nije ugovoren, ako stvari nisu predane primatelju u primjerenom roku.²

Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi pri uređenju odnosa iz prijevoza stvari u unutarnjoj plovidbi (pa, naravno, i glede odgovornosti) oslanjao se na Nacrt konvencije o ugovorima o prijevozu robe u unutarnjoj plovidbi iz 1959. godine. Prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, kao što sam naglasio, preuzima u cijelosti odgovarajuće odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske.

TEMELJ ODGOVORNOSTI

Brodar (prijevoznik) odgovara na temelju *pretpostavljene krivnje*. Prema tome, prijevoznik neće odgovarati za oštećenje, manjak ili gubitak stvari i za zakašnjenje u predaji tih stvari ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti pažnjom³ urednog brodarka.⁴ Jednako je (bilo) rješenje u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi. Usput spominjem da se u novom prijedlogu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika RH predviđa zamjena izričaja "pažnja urednog brodarka" u "dužnu pažnju", što odgovara izvorniku iz Međunarodne konvencije o teretnici (Haaška pravila), 1924. godine ("due diligence").

Razlika se javljala u Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi glede osposobljavanja broda za plovidbu, što je jedna od temeljnih obveza brodarka. Brodar (prijevoznik) je dužan pažnjom (pozornošću) urednog brodarka (dužnom pažnjom, pozornošću) osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz. Brodar dokazuje da je upotrijebio pažnju (pozornost) urednog brodarka (dužnu pažnju, pozornost) nakon što korisnik prijevoza dokaže činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu ili činjenicu nesposobnosti broda da primi i sačuva određeni teret. Dakle, brodar odgovara na osnovi pretpostavljene krivnje (neće npr. odgovarati za skrivene mane broda). Brodar (prijevoznik) odgovara za rad svih osoba kojima se služi, odnosno kojima povjerava osposobljavanje broda. U ovom su dijelu odredbe za pomorsku i unutarnju plovidbu bile jednake. Razlika se očitovala u odnosu na *vrijeme* do kada je prijevoznik obavezan ulagati tu dužnu pažnju (pozornost urednog brodarka) u opisanom osposobljavanju broda. Brodar, odnosno prijevoznik pomorskog broda, dužan je ulagati dužnu pažnju (pozornost) pravodobno, ali *do početka putovanja*. Nakon toga oslobađa se te dužnosti i neće odgovarati za štetu ako bi nesposobnost broda za plovidbu nastala za vrijeme

² O tom roku pobliže Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Budimpešta - Split, 1997., str. 139 - 140

³ Hrvatskom jeziku primjerenija je riječ "pozornost"

⁴ O značenju i doseg "dužne pažnje" pobliže Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika*, Split, 1989., str. 9 - 15. i tamo spomenuta literatura

putovanja, a nije posljedica propuštanja dužne pažnje (pozornosti) prije početka putovanja. Brodaru (prijevozniku) unutarnje plovidbe, međutim, nametala se obveza ulaganja dužne pažnje (pozornosti) *za čitavo putovanje*. Dva različita vrela inspirirala su tadašnjeg zakonodavca, pa se razlika u ovom modalitetu morala iskazati. Za pomorsku plovidbu reproducirane su odredbe Međunarodne konvencije o teretnici (Haaška pravila), 1924. (ipak, u Haaškim pravilima je izričaj "prije i na početku putovanja"), a za unutarnju plovidbu kao uzor poslužio je spomenuti Nacrt konvencije o ugovoru o prijevozu u unutarnjoj plovidbi. Smatram da je pravno dosljednije rješenje za unutarnju plovidbu.⁵ Osim toga, ako postoji dužnost pravodobnog osposobljavanja samo do početka putovanja, pojavljuju se dvojbe u tumačenju kada putovanje počinje i može li se neki propust u svezi s brodom smatrati nederogabilnom povredom obveze osposobljavanja (odredbe o odgovornosti brodarka za osposobljavanje broda su prisilne), ili je to nautička pogreška (usp. u daljnjem tekstu).⁶ Stoga se je moglo i preporučiti da novi hrvatski zakon o unutarnjoj plovidbi zadrži dosadašnje rješenje, tj. regulativu iz Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi. Međutim, prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama *doslovno* slijedi pomorskopravni koncept.

ODGOVORNOST ZA ZAPOVJEDNIKA BRODA, DRUGE ČLANOVE POSADE I OSTALE OSOBE KOJE RADE ZA BRODARA (PRIJEVOZNIKA)

Osnovno je načelo da za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za brodarka u sklopu svojih radnih i poslova (zaposlenici) brodarkar (prijevoznik) odgovara kao i za svoje radnje i propuste. U prijevozu stvari morem postoji specifična iznimka, zasnovana na Haaškim pravilima, da brodarkar (prijevoznik) ne odgovara za tzv. nautičke pogreške (radnje i propuste u plovidbi i rukovanju brodom) osoba kojima se služi u svom poslovanju (npr. za zapovjednika broda), osim ako postoji i osobna brodarkarova krivnja koju mora dokazati korisnik prijevoza. Prema tome, odgovara za radnje i propuste svojih zaposlenika kao i za svoje radnje u slučaju tzv. komercijalne djelatnosti (čuvanje tereta, kontrola i održavanje u ispravnom stanju rashladnih uređaja, ventilatora itd.).⁷

Već u raspravi prilikom izrade Nacrta konvencije o ugovoru o prijevozu u unutarnjoj plovidbi očitovale su se oprečna mišljenja: da li slijediti norme pomorskog

⁵ Može se stoga i razumjeti da u Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. godine (Hamburška pravila) pomorskog prijevoznika tereti dokaz da je tijekom putovanja poduzimao mjere koje su se razborito mogle zahtijevati da bi se brod održao sposobnim za plovidbu (v. Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995., str. 85.). Usp. npr. William Tetley, *The Hamburg Rules - A Commentary*, Lloyd's Maritime and Commercial Law - Quarterly, London, February, 1979., str. 7.

⁶ Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo...*, isto djelo, str. 85. O sposobnosti broda za plovidbu pobježe Dragan Bolanča, *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, Split, 1996., str. 128 - 148 i tamo citirana literatura.

⁷ O razlikama pobježe Grabovac, *Pomorsko pravo...*, isto djelo, str. 132 - 133; Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo...*, isto djelo, str. 112 - 114; Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku*, Split, 1996., str. 75 - 76

prava ili napustiti povlasticu koja je pružena pomorskom prijevozniku? Ova enigma bila je osnovna zapreka u konačnom prihvaćanju konvencije. Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi odlučio je prijevozniku unutarnje plovidbe *ne priznati* beneficij oslobođenja od odgovornosti za tzv. nautičke pogreške zapovjednika broda i posade. Smatram ovakvo rješenje prihvatljivim za unutarnju plovidbu u prijevozu stvari, te nije bilo razloga ne zadržati ga i u budućem zakonodavnom aktu (što prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama ne prihvaća). Uostalom, u posljednje se vrijeme i u pomorskom prijevozu stvari raspravlja o nužnosti zadržavanja ove tradicionalne osobitosti razlikovanja nautičke i komercijalne pogreške (s katkada graničnim slučajevima), o čemu ovisi i odgovornost prijevoznika. Osnovni razlog protivnika nautičke ekskulpacije brodara (prijevoznika) jest činjenica da u drugim granama prometa - a pomorski promet u današnjim uvjetima nema opravdanje posebice izdvojiti bitno osebujnim obilježjima - nema razlikovanja u djelima i propustima osoba kojima se prijevoznici služe s obzirom na djelatnosti u sklopu djelokruga radnih zadataka i poslova. U nastojanju da se eliminiraju određene povlastice u režimu odgovornosti brodara Konvencija o prijevozu robe morem 1978. (Hamburška pravila) više ne isključuje odgovornost brodara za krivnju zapovjednika i članova posade u plovidbi i rukovanju brodom.⁸

Haaška pravila sadrže još jedno osebujno pravilo koje pogoduje pomorskom prijevozniku. Naime, taj prijevoznik odgovara za štetu koja je stvarima prouzročena požarom samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. To znači da u ovom slučaju ne odgovara za djela svojih zaposlenika, a to je jednaka situacija kao i za nautičku krivnju.⁹ Ovo načelo ugrađeno je u naš Pomorski zakonik (kao što je bilo i u Zakoniku o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi) dosljednim prihvaćanjem Haaških pravila. Glede unutarnje plovidbe nije bilo "opterećenja" nekim međunarodnim instrumentom. Stoga je prijevoznik unutarnje plovidbe u Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi odgovarao za štete na stvarima od požara prema *općim načelima* svoje odgovornosti. Smatram da je tako trebalo ostati i u budućem hrvatskom zakonu o unutarnjoj plovidbi (plovidbi u unutarnjim vodama). Međutim, prijedlog Zakona, kao što sam isticao, briše svaku razliku između pomorske i unutarnje plovidbe.

Spomenuta Hamburška pravila usvajaju načelo dokazane krivnje prijevoznika za štete od požara, ali je pritom irelevantno je li posrijedi vlastita krivnja brodara ili krivnja osoba kojima se prijevoznik služi u svom poslovanju.

"IZUZETI SLUČAJEVI" I "POSEBNE OPASNOSTI"

Poglavito su za oslobođenje prijevoznika od odgovornosti važni tzv. "*izuzeti slučajevi*" ("iznimne opasnosti", engl. "excepted perils"), odnosno "*posebne*

⁸ Kako ubuduće v. поближе Ivo Grabovac - Dragan Bolanča, *Prijevoz stvari morem - problematika ujednačavanja*, Usporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), Zagreb, 1995., br. 145 - 148 (1 - 4), str. 45.

⁹ Poblіже Ivo Grabovac, Komparativni prikaz odgovornosti brodara za požar na teretu uz poseban osvrt na stav našeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Pomorski zbornik, Zadar, knjiga 4, 1966., str. 215 - 228.

opasnosti”. Izuzeti slučajevi su posebna ustanova pomorskog prijevoza stvari (zasniva se također na Haaškim pravilima), a posebnim opasnostima koriste se prijevoznici u željezničkom i cestovnom prometu. U primjeni obiju ustanova taksativno se nabrajaju slučajevi koji mogu prouzročiti štetu. To su tipični uzroci, tipični rizici u pojedinim granama prijevoza, a nastupaju u takvim okolnostima koje opravdavaju *pretpostavku*, ako se dokaže uzročna sveze ili mogućnost, vjerojatnost uzročne veze između konkretnog slučaja i štete, da prijevoznik ne odgovara. I ovom je prilikom Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi morao voditi računa o prihvaćenim uzorima. Za pomorski prijevoz, naravno, usvojio je ustanovu izuzetih slučajeva, kako je regulirana u Haaškim pravilima, a pod utjecajem anglosaksonske prakse, što će ostati i u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske.¹⁰ Nacrt konvencije o ugovorima o prijevozu za unutarnju plovidbu smatrao je, pak, da je bolje rješenje za unutarnju plovidbu odgovarajuća ustanova koja se primjenjuje u konvencijama o prijevozu robe kopnom. Stoga je Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi u članku 557. propisao primjenu ustanove *posebnih opasnosti*. Naime, brodar unutarnje plovidbe neće odgovarati 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 označen u prijevoznoj ispravi, 2. pomanjkanja ili slabog stanja pakiranja za teret koji je po svojoj naravi podložan rasturu ili oštećenju, ako nije nikako ili je loše pakiran, 3. ukrcavanja od krcatelja ili iskrcavanje 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 obilježjima osobito podložna oštećenju, manjku ili gubitku, a osobito zbog loma, hrđanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rastura ili djelovanja glodavaca, 6. prijevoza živih životinja. Brodar (prijevoznik) se ipak ne može osloboditi odgovornosti na temelju spomenutih odredaba ako korisnik prijevoza dokaže da šteta nije nastala iz razloga na koje se poziva brodar.

Ako bih samo sažeto uspoređivao obje ustanove, “posebne opasnosti” i “izuzete slučajeve”, mogli bismo konstatirati da je prijevozniku kojemu su na raspolaganju “posebne opasnosti” lakše dokazivati samo mogućnost, vjerojatnost uzročne veze između slučaja i štete u odnosu na dužnost dokazivanja baš uzročne veze u sklopu “izuzetih slučajeva”. Međutim, korisniku prijevoza (imatelju prava) bit će zato lakše oboriti pretpostavku o neodgovornosti koja nastupa primjenom mehanizma “posebnih opasnosti” nego takvu pretpostavku u sustavu “izuzetih slučajeva”, kada je potrebno dokazivati krivnju brodara (prijevoznika), odnosno osoba za čije radnje i propuste prijevoznik odgovara.¹¹

Tradicija “posebnih opasnosti” u unutarnjoj plovidbi je realitet, pa smatram da nije bilo razloga da se u budućem zakonu odustaje od tog koncepta. Međutim, zbog *potpunog ujednačivanja* zakonskih odredaba u obje plovidbe za ugovore u cjelini, pa i u odnosu na problematiku odgovornosti u prijevozu stvari u prijedlogu Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, ubuduće bi trebalo očekivati da se i u unutarnjoj plovidbi prijevoznici pozivaju isključivo na ustanovu “izuzetih slučajeva”.

¹⁰ Poblje o izuzetnim slučajevima u monografiji Bolanča, *Odgovornost brodara...*, isto djelo.

¹¹ Usp. Bolanča, *Odgovornost brodara...*, isto djelo, str. 159; Grabovac, *Odgovornost prijevoznika*, isto djelo, str. 234.

OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Načelo ograničenja odgovornosti prijevoznika primjenjuje se u prijevozu stvari u svim granama prometa.

U Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi bilo je *jedinstveno*, za pomorsku i unutarnju plovidbu, uređeno ograničenje odgovornosti prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta. Bile su određene i svote ograničenja po jedinici tereta, koje su se u bivšoj državi i mijenjale. One su, naravno, sada neprimjenjive za unutarnju plovidbu (Pomorski zakonik RH odredio je svote u obračunskim jedinicama "posebnog prava vučenja"). Ostaju, međutim, prihvatljive odredbe o tumačenju pojma jedinice tereta.¹² Kako se mogla odrediti visina odgovornosti za gubitak, manjak ili oštećenje stvari u unutarnjoj plovidbi u međuvremenu do donošenja novog zakona, koje će biti pozitivno pravo? Moguće je bilo supsidijarno primjenjivati odgovarajuće odredbe Zakona o obveznim odnosima o ugovornom ograničenju, a to su članci 265. st. 3. i 4.¹³ i 671. st. 2. i 3.¹⁴ Kada Zakon o plovidbi unutarnjim vodama stupi na snagu, obračunska će jedinica biti, kao i u pomorskom prijevozu, "posebno pravo vučenja" (Special Drawing Right) međunarodnog monetarnog fonda (v. čl. 575. st. 1. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske).

Dok su u pomorskom prijevozu jednaki limiti odgovornosti za oštećenje, manjak ili gubitak i za zakašnjenje u predaji tereta, za unutarnju plovidbu prihvaćena je u Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi inačica, koja je inače poznata u kopnenim prijevozima, da se granica odgovornosti za zakašnjenje zasniva na prevoznini (vozarini). Konkretno, u našem pravu u aktualnoj situaciji prijevoznik unutarnje plovidbe odgovara za štetu zbog zakašnjenja u predaji tereta najviše do visine prevoznine (vozarine) koja se odnosi na teret predan sa zakašnjenjem (usp. Hamburška pravila). U konačnom prijedlogu Zakona o plovidbi unutarnjim vodama mjerodavne su norme iz Pomorskog zakonika o *jednakim* svotama ograničenja za oštećenje, manjak ili gubitak i za zakašnjenje.

¹² Čl. 567. st. 3. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi (a jednako reproducira i Pomorski zakonik u čl. 575. st. 2.) ističe da se pod jedinicom tereta razumijeva koletu ili komad, a kod tereta u rasutom stanju - metarska tona ili kubični metar odnosno druga mjera ovisno o tome na temelju koje je jedinica mjere prevoznina (vozarina) ugovorena. Ako prevoznina (vozarina) nije ugovorena po jedinici mjere (npr. paušalno ili po jedinici vremena), za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara prevoznina (vozarina) u mjestu ukrcaja. Za kontejner se posebno određuje jedinica tereta (v. čl. 567. st. 4. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi; usp. čl. 575. st. 3. Pomorskog zakonika). Dolazi svakako u obzir kao alternativa i jedinica tereta po kilogramu bruto težine (mase) oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši.

¹³ Članak 265. stavak 3. i 4. Zakona o obveznim odnosima glasi: "Pravo valjana je odredba ugovora kojom se određuje najviši iznos naknade, ako tako određeni iznos nije u očitoj nerazmjeri sa štetom i ako za određeni slučaj nije što drugo zakonom određeno".

"U slučaju ograničenja visine naknade vjerovnik ima pravo na potpunu naknadu ako je nemogućnost ispunjenja obveze prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom dužnika".

¹⁴ U svezi s odgovornošću prijevoznika za gubitak, oštećenje i zakašnjenje pošiljke Zakon o obveznim odnosima u članku 671. u stavku 2. naglašava da su ništavne odredbe ugovora o prijevozu, općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojeg drugog općeg akta, kojima se ta odgovornost smanjuje. Međutim, valjana je odredba kojom se unaprijed određuje najviši iznos naknade, pod uvjetom da nije u očitoj nerazmjeri sa štetom.

Pored propisivanja ograničenja odgovornosti, valja predvidjeti i slučajeve gubitka prava na to ograničenje. U Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi bilo je rečeno da brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti (a to znači da odgovara za cjelokupnu štetu) ako mu se dokaže da je štetu prouzročio *namjerno* ili *krajnjom* (*grubom*, primjerniji izraz u hrvatskom jeziku) nepažnjom. Kasnije će Pomorski zakonik RH, nastojeći slijediti izričaj iz Protokola o izmjeni Konvencije o teretnici, 1968. (Visbyjska pravila) u čl. 578. propisati da brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta koje je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje znajući da će šteta vjerojatno nastupiti (U nastojanju za što dosljednijim preuzimanjem odredaba Visbyjskih pravila, u prijedlogu izmjenjena i dopuna Pomorskog zakonika riječi iz "krajnje nepažnje" zamjenjuje se riječju "bezobzirmo"). Ova je poznata sintagma angloameričkog prava iz pomorskopravnih odnosa izazivala rasprave u tumačenju njezina značenja i dosega.¹⁵

Kakav bi izričaj kvalificirane krivnje bio najprimjereniji u novom zakonu o unutarnjoj plovidbi u Republici Hrvatskoj? Je li se moglo zadržati stupnjevanje na klasičnu namjeru ili grubu nepažnju? Takvo se stupnjevanje rabi npr. i u novom Zakonu o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 87/1996.). Dvojbu razrješava konačni prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, koji u ovoj materiji *dosljedno* slijedi Pomorski zakonik.

DISPOZITIVNI PROPISI O ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA

Norme o odgovornosti brodara (prijevoznika) u prijevozu stvari u načelu su *relativno prisilne* (kogentne, imperativne). To znači da se *ne dopušta* sloboda ugovaranja na štetu korisnika prijevoza, koji se tako ujedno i štiti. Klauzule o ublažavanju ili isključenju odgovornosti prijevoznika, ako su, protivno zakonskim propisima, unesene u ugovor, nemaju pravni učinak (npr. klauzule o sniženju propisane visine naknade štete itd.). Samo se iznimno dopušta *sloboda ugovaranja* u korist prijevoznika. U Pomorskom zakoniku RH četiri su takva slučaja: 1. oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja, 2. štete zbog zakašnjenja, 3. prijevoz živih životinja,¹⁶ 4. prijevoz tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi (usp. čl. 584.). Te su kombinacije u svezi s Haaškim pravilima.¹⁷ Za unutarnju plovidbu u Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi spominjala su se samo dva

¹⁵ Usp. pobliže npr. Ivo Grabovac, *Neograničena odgovornost brodara u slučaju kvalificirane krivnje u prijevozu stvari*, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 14/1976., str. 173.; Grabovac, *Odgovornost prijevoznika*, isto djelo, str. 45 - 48.

¹⁶ U prijedlogu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika, po uzoru na Hamburška pravila, prijevoz živih životinja posebno se tretira. Naime, predlaže se da pri prijevozu živih životinja prijevoznik neće odgovarati za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika svojstvenih toj vrsti prijevoza ako prijevoznik dokaže da je postupao po svim posebnim uputama koje mu je dao krcatelj glede životinja i da bi se, u okolnostima slučaja, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji moglo pripisati takvim rizicima. U tom slučaju pretpostavlja se da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji prouzročeni takvim rizicima, osim ako nema protudokaza da je u cjelosti ili djelomice gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastalo kao posljedica krivnje ili nemarnosti prijevoznika, njegovih službenika ili punomoćnika.

¹⁷ Pobliže Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo...*, isto djelo, str. 119 - 121.

slučaja kada su se ugovorom mogle derogirati zakonske norme u korist brodara (čl. 576. st. 1. i 2.): 1. ako je oštećenje, manjak ili gubitak stvari nastao prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja i 2. štete zbog zakašnjenja. Slučajevi prijevoza živih životinja i prijevoza na palubi s pristankom krcatelja u unutarnjoj plovidbi spadali su prema Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, kako sam već isticao, u tzv. posebne opasnosti, pa se prijevoznik mogao koristiti tom ustanovom.

Prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama poznaje samo ustanovu "izuzetih slučajeva", odnosno *potpuno preuzimanje* pomorskopравnih normi značit će da će se i prijevoznik u unutarnjoj plovidbi pozivati na pravo dispozitivnosti u sva četiri spomenuta slučaja.

ZAKLJUČAK

U sklopu prijevoza stvari usporedio sam norme i raščlanio razlike u uređenju plovidbe na moru i unutarnjim vodama, uzimajući u obzir Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, koji se još uvijek primjenjuje u Republici Hrvatskoj samo za unutarnju plovidbu, dok novi pozitivnopravni propisi ne stupe na snagu.

Na pomorskopравne odnose mnogo više utječu tradicionalne zasade zasnovane i na međunarodnim konvencijama. Neka bi rješenja, pak, u unutarnjoj plovidbi više odgovarala suvremenim potrebama ili općim načelima obveznog prava (npr. osposobljavanje broda za plovidbu, odgovornost brodara za djela zapovjednika i posade u plovidbi i rukovanju brodom, odgovornost za štete na stvarima od požara). Isto tako, pravni sustav unutarnje plovidbe otvoreniji je i za prihvrat rješenja iz drugih prometnih grana. Stoga sam u većini podržavao posebne regulative iz Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi za unutarnju plovidbu. Međutim, konačni prijedlog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, koji je već u saborskoj proceduri i uskoro se može očekivati da će stupiti na snagu u Republici Hrvatskoj, u cijelosti *bez iznimke* prihvaća odredbe i rješenja Pomorskog zakonika RH za sve "ugovore", pa i za pitanja koja sam raščlanjivao u ovom radu. Takvo ujedinjavanje pomorske i unutarnje plovidbe u zakonodavnoj tehnici vrlo je jednostavno i praktično, ali je u najmanju ruku dvojbeno koliko odgovara osebujnim pravnim odnosima u unutarnjoj plovidbi.

Summary

The paper especially articulates carrier's liability in inland water transport of goods as it has been regulated in the Republic of Croatia so far. On the basis of the Sea and Inland Navigation Law, which is still valid only for inland navigation until a respective Croatian law is adopted soon, the author, especially in comparison with sea navigation, separately deals with the grounds for liability, the liability of the ship captain, the crew members and other persons working for the carrier, the institution of "special risks", restriction of liability, and the cases when the carrier may, through a contract, mitigate his liability.

A final draft of the Inland Waterways Navigation Law has been prepared, which had already, according to the information from December 1997, passed the first reading in the Croatian State Parliament. This draft law refers to the application of the Maritime Code of the Republic of Croatia when arranging the relations from all contracts. That means that this law unifies and equally treats the liability of the carrier for the transport of goods both in the sea and inland navigation. The author finds fault with such a unilateral solution.