

ZAKAŠNJENJE U PREDAJI TERETA U CMI-jevim "PITANJIMA PRIJEVOZNOG PRAVA"

Dr.sc. PETAR KRAGIĆ
Tankerska plovidba, d.d.
B. Petranovića 4, 23000 Zadar

- UDK 347.795.3
347.426.6
Pregledni članak
Primljeno: 14.05.2002.
Prihvaćeno za tisak: 9.10.2002.

Članak razmatra propis o odgovornosti za zakašnjenje u predaji tereta predložen u CMI –jevom Final Draft Instrument of Transport Law od 10. prosinca 2001. i navodi prijedloge delegata HDPP dane na sastanku ISC 12. i 13. studenog 2001. u Madridu (na kojem je navedeni nacrt sačinjen). Zaključuje se da se za razdoblje zakašnjenja u predaji tereta priznaje izgubljena zarada zbog nekorištenja stvari, dok se ta ista šteta ne priznaje za razdoblje potrebno za popravak oštećenja na stvari nastalog tijekom prijevoza obavljenog u roku. Za ovako različit pristup nema načelnog opravdanja pa se predlaže da se u oba slučaja prizna obična šteta i izgubljena zarada, te da ograničenje odgovornosti bude za sve štete jedinstveno. Suprotan, praktičan pristup (opravdan niskim prevozninama po jedinici tereta u današnjim masovnim prijevozima, problematičnim dokazivanjem predvidljivosti daljnje štete, te njenim mogućim visokim iznosima) upućivao bi na isključenje odgovornosti za štete kod zakašnjenja, s tim da bi korisnik prijevoza morao tu odgovornost posebno ugovoriti s prijevoznikom i dodatno je platiti, ako je želi za određeni prijevoz imati.

Ključne riječi: prijevoz stvari, zakašnjenje u predaji, odgovornost prijevoznika, CMI Final Draft Instrument of Transport Law

1. UVOD

Bit uspjeha razdoblja industrijalizacije je ušteda vremena. Skraćivanje vremena potrebnog za proizvodnju, distribuciju i prodaju proizvoda dovelo je do masovne jeftine proizvodnje što je dramatično povećalo životni standard značajnog dijela čovječanstva i stvorilo novu epohu u razvoju civilizacije.

Henry Ford je izradio prvi automobil modela "T" 1908. i prodao ga za \$900. U to je vrijeme bilo luksuznijih, boljih i jeftinijih automobila, ali je Ford prvi industrijalizirao i standardizirao masovnu proizvodnju. Štedio je vrijeme po jedinici proizvoda. Nakon četiri godine prodavao je automobile po cijeni od \$690, pred I. svjetski rat prodavao je preko milijun automobila godišnje za cijenu od \$490 po automobilu, a 1925. cijena se modela T spustila na \$290.¹ Automobil, kao i mnogi drugi proizvodi, prestali su biti privilegija bogatih. Tu možda leži i odgovor na pitanje zašto se nije ostvarilo predviđanje Karla Marxa da će se bogati sve više bogatiti, a siromašni sve više osiromašivati, što će na kraju dovesti do proleterske revolucije u industrijski najrazvijenijim zemljama.

Ako je izreka "*time is money*" postala paradigma industrijaliziranog svijeta, onda u današnjem globaliziranom svijetu koji iz industrijske prelazi u informatičku eru istinitost ove izreke moramo ne samo udvostručiti, već dignuti na potenciju čijeg ritma rasta skoro da nećemo ni biti svjesni, jer je osnovno obilježje budućnosti brzina. Brzina će biti sve. Nikad prije budućnost nije tako brzo postajala prošlost.²

Danas se dijelovi za tvornice ili pojedine proizvode izrađuju diljem svijeta i prevoze do mjesta konačne montaže ili ugradnje. Ide se na proizvodnju bez skladištenja i zaliha, s dostavom "*just on time*" gdje dijelovi za ugradnju u konačni proizvod stižu sukladno računalnom programu baš u trenutku kad su potrebni. Ako jedan dio zakasni, cijela proizvodnja staje ili njezino održavanje stvara goleme troškove.

Evo primjera. Jedan veliki proizvođač automobila gradi tvornicu u Kini. Niz posebnih alatnih strojeva koji će biti ugrađeni u proizvodni lanac naručeno je kod raznih proizvođača u mnogim zemljama. Dva su takva stroja, svaki vrijedan po US\$ 1.000.000, naručena i u Hrvatskoj. Ako ti strojevi ne budu isporučeni u roku, morat će se odgoditi početak rada tvornice. To znači odgađanje početka proizvodnje planirane na 100 automobila dnevno, dok strojevi ne stignu, ne montiraju se, testiraju i konačno puste u proizvodnju, ili nabavku dijelova koji bi ti strojevi proizvodili kod drugih proizvođača, što bi koštalo negdje

1 Enriquez: *As the Future Catches You*, New York 2000, str. 20.

2 Dixon: *Futurewise – six faces of global change*, London, 1999, str. 1.

oko US\$ 1.000.000 mjesečno. Strojevi se rade po narudžbi, po posebnim zahtjevima, a njihova izrada traje 7 mjeseci. Dakle, ako se stroj u prijevozu izgubi ili potpuno uništi, štete mogu biti goleme, mnogo veće od vrijednosti samog stroja.

2. KRATKA POVIJEST UREĐENJA PRIJEVOZA MOREM

Konvencija 1924.

Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici iz 1924. ("Konvencija 24." ili "Haška pravila") postavila je najprihvaćeniji pravni režim u povijesti međunarodnog pomorskog privatnog prava. Taj režim uz malo osuvremenjivanje Protokolom 1968. ("Visbijska pravila") služi svjetskoj pomorskoj trgovini već skoro osam desetljeća koja je s njim ušla i u novo tisućljeće.

Temelj Konvencije 24. je bila velika nagodba postignuta na konferenciji sazvanoj od Međunarodnog pravnog društva (*International Law Association*) u Hagu od 30. kolovoza do 3. rujna 1921. na kojoj su vodeći brodari, osiguratelji, krmatelji i bankari velikih pomorskih zemalja dogovorili režim odgovornosti pomorskog prijevoznika u tekstu koji je postao poznat pod nazivom Haška pravila. Ta pravila, kasnije pretočena u Konvenciju 24., su dokrajčila pravnu borbu započetu u drugoj polovici 19 st. oko pitanja slobode ugovaranja koju su koristili brodari da unošenjem isprika u teretnice ublaže načelo stroge odgovornosti za brodare propisane građanskim zakonicima i ustanovljenje u anglosaksonskom *common law*-u, obje po uzoru na rimski *receptum nautarum*³. Nemoć predstavnika tereta da se odupru monopolu brodara i dobiju zaštitu sudova koji su podržavali *laissez faire* dovelo je do niza političkih akcija koje su konačno prisilile brodare na "veliku nagodbu."

Protokol 1968.

Zbog uspješne primjene Konvencije 24 i straha da bi razmatranje njezine izmjene otvorilo raspravu o nizu pitanja koja bi mogla narušiti "veliku nagodbu", dugo se odgađala reforma Konvencije 24. Konačno je ipak prevladalo mišljenje da Konvenciju treba osuvremeniti, ali ne novom radikalno izmjenjenom konvencijom, već protokolom na postojeću konvenciju koji bi riješio neke značajne probleme iskrsele tijekom njezine dugogodišnje primjene. Uz pita-

3 Receptum nautarum, cauponum, stabulariorum činio je brodare, gostioničare i vlasnike staja odgovorim za stvari koje su preuzeli, a oslobađala ih je samo viša sila.

nja navedena u slijedećem stavku, na koja je Protokol odgovorio, bio je i problem delegiranja dužne pažnje prijevoznika na treće – brodograđevne, kojima je prijevoznik povjerio popravak broda, što je ostalo bez odgovora.

Godine 1959. CMI je na konferenciji u Rijeci imenovao pod-komitet sa zadatkom da načini prijedlog amandmana na Konvenciju 24. Na konferenciji u Stockholmu CMI je prihvatio nacrt Protokola, koji je nakon dodatnih rasprava i glasovanja izmijenjen i konačno prihvaćen na diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 1968. Protokol je izmijenio i dopunio Konvenciju 24. uvođenjem novog ograničenja odgovornosti i uvjeta pod kojima ga brodar može izgubiti, primjenio je ograničenje na izvanugovorne zahtjeve, opis tereta u teretnici u rukama trećih je postalo neoboriva predmnjeva (*presumptio iuris tantum*), a Haško/Vizbijska pravila (Konvencija 24 s Protokolom 68) su se primjenjivala ako je teretnica izdana u državi ugovornici, ako je putovanje započelo u državi ugovornici, te ako je teretnica uglavila da će se pravila primijeniti [tada se ne primjenjuju kao ugovorena pravila, već *ex proprio vigore*].

Konvencija 1978.

Oko 1970. pokrenuto je pitanje radikalnijeg pristupa uređenju međunarodnih prijevoza jednom novom konvencijom. Među zagovornicima dalekosežnih promjena bili su oni koji su držali da su promjene uvedene Protokolom 68. bile nedostatne da odgovore u potrebnoj mjeri moderniziranju pravnog režima pomorskih prijevoza; zatim oni koji su tražili više granice odgovornosti brodarima; pa do onih, impresioniranih kotejnerizacijom, koji su tvrdili da brodarstvu odgovornost treba tako pooštriti da se izgubi potreba za osiguranjem tereta. Konačno tu su se našle i nesvrstane zemlje, među kojima je bilo mnogo bivših kolonija, s tvrdnjom da je "velika nagodba" nastala u vremenu dominacije kolonijalnih sila i da je pogodovala brodarima. Po njihovom mišljenju trebalo je stvoriti novi ekonomski poredak koji bi bio pravedniji prema zemljama u razvoju. Redefiniranje režima pomorskih prijevoza trebao je biti jedan od elemenata velike gospodarske reforme.

U prosincu 1970. UNCTAD je izdao izvješće o teretnici koji je podupro stajališta nezadovoljnika, pa je već iduće godine UNCITRAL započeo rad na novoj konvenciji. Međutim, ubrzo se ustanovilo da će "veliku nagodbu" trebati zamijeniti s novom velikom nagodbom koja će uključiti niz popuštanja od prvobitnih radikalnih ideja. Između 1971. i 1975. pregovaralo se pod okriljem UNCITRALA o tekstu nove konvencije, pa je tek u svibnju 1976. UNCITRAL objavio njezin konačan nacrt. Konvencija je prihvaćena na diplomatskoj konferenciji 1978., ("Hamburška pravila"), međutim, pristupio joj je mali broj zemalja.

Američki COGSA 36

SAD su prihvatile Konvenciju 24. ugradivši je u svoje zakonodavstvo kroz COGSA 1936. Taj zakon uz *Pomerene Bill of Lading Act 1916* [koji onemogućava protudokaz glede opisa tereta u (iz SAD) izlaznoj teretnici], institut *estoppel*-a [koji onemogućava takav dokaz i kod ulaznih teretnica] te *Harter Act 1893* [koji se primjenjuje na čuvanje tereta od strane brodarka prije ukrcaja i nakon iskrcaja] još uvijek uređuje pomorske prijevoze u i iz SAD, najjače trgovačke zemlje svijeta.

Međutim i u SAD se stvorilo uvjerenje da COGS-a treba osuvremeniti. Osnovna je nakana bila nadoknaditi nepristupanje SAD Protokolu 68., ali je nacrt novog COGSA izrađen 1996. od Pod-komiteta za prijevoz stvari Američkog društva za pomorsko pravo otišao naprijed i temeljito revidirao postojeći zakon. Taj nacrt je prihvaćen velikom većinom glasova (278 prema 33) na redovitom godišnjem sastanku Američkog društva za pomorsko pravo u svibnju 1996., i predan odgovarajućim pod-odborima američkog Senata. Nakon mnogobrojnih preinaka osnovnog nacrta kroz suradnju Američkog društva za pomorsko pravo i zaposlenika Senata, izdan je nacrt prijedlog novog zakona poznat kao COGSA 1999 [*Carriage of Goods by Sea Bill*, od 24. rujna 1999].

Ovaj pristup Amerikanaca izazvao je veliku zabrinutost da bi se već načet jedinstveni međunarodni režim pomorskih prijevoza mogao raspasti. Naime, uz zemlje koje su još na Konvenciji iz 24., zemlje na Konvenciji 24. nadopunjene Protokolom 68; zemlje na Konvenciji 78., imali bismo najveću trgovačku naciju sa svojim vlastitim zakonom.

CMI

Međunarodno društvo za pomorsko pravo čiji je glavni cilj unifikacija međunarodnog pomorskog prava reagiralo je na opisane događaje, te je nadovezujući se na ranije aktivnosti i suradnju s UNCITRALOM osnovalo u prosincu 1999. Međunarodni pod-odbor ("ISC") sa zadaćom, između ostalog:

"to prepare outline of an instrument designed to bring about uniformity of transport law; and thereafter to draft provisions to be incorporated in the proposed instrument⁴ ..."

4 Executive Council, 12 November 1999, CMI News Letter 1/2000,3.

O radu ISC se raspravljalo na kolokviju CMI/UNCITRAL u New Yorku u srpnju 2000., te na kolokviju u Toledu u rujnu 2000. Pred konferenciju CMI u Singapuru sastavljen je nacrt "*Outline Instrument*". Taj se nacrt na toj konferenciji održanoj u veljači 2001. nije detaljno razmatrao, već su donošene odluke o temeljnim smjernicama. Po tim smjernicama nacrt je izmijenjen i dobiven je tzv. *Revised Draft Outline Instrument* datiran 31. svibnja 2001., poznat kao svibanjski nacrt. Svibanjski je nacrt poslan svim nacionalnim društvima za pomorsko pravo i međunarodnim organizacijama, zajedno s upitnikom. Temeljem zaprimljenih prigovora i prijedloga proizveden je tzv. *Final Draft Outline Instrument* datiran 22. listopada 2001., razmatran na sjednici ISC 12. i 13. studenog 2001. u Madridu. Rezultat tog sastanka je bio tzv. *Final Draft Instrument on Transport Law* od 10. prosinca 2001. Ova će isprava biti predana UNCITRALU u nadi da će se pretvoriti u međunarodnu konvenciju.

3. ZAKAŠNJENJE U PREDAJI TERETA

Haška pravila

Vrste šteta su u raznim pravima različite, ali čak unutar nacionalnih prava ne postoje jasne definicije. Za sada uzmimo da po općem pravu oštećeni ima pravo na štete zbog smanjenja imovine (*damnum emergens*) i izgubljenu zaradu (*lucrum cesans*). Konvencija 24. govori o odgovornosti za gubitak ili oštećenje [*Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from ...*(Čl. 4(2)) ; *Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount ...*(Čl. 4(5))], pa se postavilo pitanje odgovornosti za zakašnjenje⁵. Moguća su tri tumačenja:

- (1) kako zakašnjenje ili šteta od zakašnjenja nije spomenuta za nju brodar po konvenciji ne odgovara;
ako konvencija ne uređuje takvu štetu primjenjuju se načela općeg prava, a odgovornost za takvu štetu nije ograničena po Čl. IV (5); uglavci teretnice o isključenju odgovornosti za takvu štetu su valjani jer ne potpadaju pod Čl. III(8), i neće primjenjivati zastarni rok od godine dana po Čl. 3 (6)⁶;
- (2) konvencija se primjenjuje i na štete od zakašnjenja.

5 Vidi: Grabovac: Uređuju li Haško/Visbijska pravila odgovornost brodara za zakašnjenje?, UPP br. 3-4; 1991, str. 241-248.

6 Ganado/Kindred: *Marine Cargo Delays*, London 1990, str. 21.

U Engleskoj, Kanadi i SAD, iako je bilo različitih presuda, prevladalo je mišljenje da se riječi "gubitak" i "oštećenje" ne mogu ograničiti samo na fizičku štetu. Tako je npr. u *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co. Ltd* (slučaj se odnosio na primjenu Haških pravila na brodarski ugovor, a slijeđen je u predmetima o daljnjoj šteti vezanoj za teret) zaključeno da

*The Act is dealing with responsibilities and liabilities under contracts of carriage of goods by sea, and clearly such contractual liabilities are not limited to physical damage. A carrier may be liable for loss caused to the shipper by delay or misdelivery, even though the goods themselves are intact.*⁷

Visbijska pravila

Visbijska pravila nisu mijenjala gore navedene odredbe Haških pravila, pa bi pravna situacija glede zakašnjenja morala biti ista. Međutim, u Članku II o visini ograničenja odgovornosti unesena je dodatna odredba (uz onu o *novčanoj granici*⁸), a glasi:

*The **total amount recoverable** shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.*

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

Postoji mišljenje da ovaj propis jasno isključuje daljnje štete⁹ (*consequential loss*¹⁰). Nama se čini da se ovom odredbom dodatno definiralo *visinu* naknade štete, ali ne *oblik* štete. Naravno, ako se radi o potpunom gubitku stvari, onda ograničenje odgovornosti na svotu burzovne cijene robe u mjestu kada je teret trebao biti predan, isključuje naknadu bilo koje druge štete osim svote za kupnju nadomjestka za izgubljene stvari. Npr. ako se izgubilo 100 vreća kave po 50 kg, onda je *ukupna* naknada štete ograničena na cijenu 1 kilograma kave te kvalitete na burzi u luci iskrcaja, pomnoženu sa 500. Međutim, postavlja se pitanje, što ako je teret samo oštećen. To što ukupna naknada štete ne može

7 [1957] 2 Q.B. 233 (C.A) str. 253.

8 Neither the carrier nor the ship ... shall ...be ... liable ... for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of Frs. 10.000 per package or unit of Frs 30 per kilo of gross weight of goods lost or damaged, whichever is the higher.

9 Tetley: Marine Cargo Claims, Third edition, Montreal, 1988, str.336.

prijeći burzovnu ili tržišnu vrijednost u luci iskrcaja ne znači da je ta naknada ograničena samo na popravak štete ili smanjenja vrijednosti robe zbog nepopravljene fizičke štete, a da ne može uključivati i ekonomsku štetu (gubitak zarade i drugu financijsku štetu, odvojenu od *popravka* fizičke štete ili smanjenja vrijednosti robe zbog nepopravljene fizičke štete) ili daljnju štetu¹¹, naravno sve to visine manje od svota:

(A) svote ukupne burzovne ili tržišne cijene tereta po Čl. 4 (5) (b) Haško/Visbijskih pravila ili

(B) svote novčanog ograničenja po koletu ili jedinici tereta, odnosno njegovoj težini iz Čl. 4 (5)(a) Haško/Visbijskih pravila,

Suprotna tvrdnja oslanjala bi se na propis Čl. 4/5(8) (b), tumačeći da ograničenje odgovornosti na burzovnu ili tržišnu vrijednost jasno pokazuje namjeru zakonodavca da isključi daljnje štete, jer bi bilo nelogično da brodar odgovara za ekonomsku štetu u slučaju djelomičnog oštećenja stvari, ali ne i u slučaju njihova potpuna gubitka.

Hamburška pravila

Hamburška su pravila propisala da prijevoznik odgovara za zakašnjenje. Uz to su zakašnjenje definirala i na kraju ograničila odgovornost za zakašnjenje.

Zakašnjenje nastaje:

*"when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case"*¹².

Ovdje se otvara niz pitanja. Što ako teretnica za putovanje koje redovito traje 3 tjedna, na poledini sadrži uglavak da će putovanje trajati do 6 tjedana? Je li to suprotno Čl. 23. Hamburških pravila [*any stipulation ... in a bill of lading*

10 "non –physical damage, such as loss of future business and loss of reputation, arising from the breach of contract." Tetley; isto, str. 333.

11 Vidi gore bilješku pod 9.

12 Čl. 5(2) Hamburških pravila.

... is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention] ili bi nadležni sud mogao temeljem primjene općih načela mjerodavnog prava ili *lex fori* ovakvu odredbu poništiti, ili pak prihvatom teretnice ugovoren rok vrijedi?

Ako rok prijevoza nije ugovoren, teret treba prevesti u razumnom roku koji se procjenjuje po okolnostima slučaja. Radi li se o procjeni putovanja prije njegova početka temeljem poznatih okolnosti (npr. ruta, brzina broda ...), dakle o "zamišljenom" putovanju, ili se i događaji tijekom "stvarnog" putovanja ubrajaju u okolnosti slučaja? Drugim riječima, hoće li štrajk u usputnoj luci izazivati zakašnjenje [za koje prijevoznik neće odgovarati ako dokaže "... *that he ... took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence (štrajk) and its consequences*"] ili će štrajk kao okolnost slučaja stvarnog putovanja produžiti rok prijevoza.

Ova distinkcija kao da nije od značaja jer će u oba slučaja prijevoznik odgovarati ako ne uspije pobiti predmnjevu odgovornosti. Međutim, distinkcija je važna zbog odredbe Čl.5 (3) koja daje pravo korisniku prijevoza postaviti zahtjev za gubitak tereta ako teret nije predan "*within 60 consecutive days following expiry of the time for delivery ...*". Rok predaje tereta je kako smo vidjeli ugovoreni ili razumni rok – samo što ne znamo da li zamišljenog ili stvarnog putovanja. Ovaj propis je strog prema brodaru jer ne ovisi o njegovoj odgovornosti.

S druge strane Hamburška pravila nemaju odredbi o tome što se događa s vlasništvom na teretu. Prelazi li ono na prijevoznika ako plati štetu za gubitak tereta? Što ako primatelj iskoristi ovo pravo, a još nije postao vlasnik tereta? Zadržava li neisplaćeni krcatelj – prodavatelj, vlasništvo? Vlasništvo i rizik ne moraju prijeći u istom trenutku. Kakva je pozicija osiguratelja tereta?

Daljnji je problem ukrcaj pokvarljivog tereta koji u našem primjeru može izdržati prijevoz do 3 tjedna, ali ne i prijevoz od 6 tjedana koji je sadržan u teretnici. Odgovara li prijevoznik za fizičku štetu na teretu koji se pokvario zbog produženog putovanja, ipak završenog unutar ugovorenog roka. Ako je ugovoreni rok poštovan, imali li uopće zakašnjenja i odgovornosti za kvarenje tereta. Ponuđeno je rješenje po kojem bi prijevoznikova odgovornost za ovu štetu bila odgovornost za "*loss or damage to the goods*", a ne "*delay in delivery*", što znači da bi se odgovornost za zakašnjenje svela samo na čisti financijski gubitak – kao gubitak tržišta, gubitak ugovora, ili dodatne troškove.¹³ Dakle, prijevoznik koji je znao za pokvarljivu prirodu tereta i koji je mogao razumno do-

13 Pollock: A Legal Analysis of The Hamburg Rules, Zbirka sa seminara Lloyd's of London Press "The Hamburg Rules" London, rujan 1978, str. 2.

vršiti putovanje unutar 3 tjedna, svojom krivnjom (npr. kvarom broda) produži putovanje na 5 tjedana, što uzrokuje kvar tereta, ne bi odgovarao za (daljnju) štetu zbog zakašnjenja jer je ugovorio prijevoz za 6 tjedana, ali bi odgovarao za propast, tj. gubitak stvari, makar je obavio prijevoz unutar ugovorenog roka.

Hamburška su pravila ograničila visinu odgovornosti na iznos do 2½ puta iznosa vozarine plative za zakašnjeli teret, s time da takvo ograničenje ne može prijeći ukupnu vozarinu iz ugovora o prijevozu.¹⁴ Primatelj će - u pravilu - potraživati samo teret iz teretnice [Haška pravila se ne primjenjuju na brodarске ugovore], pa se njega ne tiče vozarina iz nekog drugog ugovora. Prema tome trebalo bi zamisliti slučaj u kojem će samo jedan dio tereta ukrcan po teretnici zakašniti, dok će ostatak stići na vrijeme, ili slučaj gdje će zakašniti jedan od dvije ili više stvari ukrcanih po istoj teretnici. Npr. po teretnici se predaju na prijevoz tri stroja, od čega se dva ukrcaju, a treći se zagubi u skladištu, pa se preveze sljedećim brodom na toj liniji, i iskrca u luci odredišta 20 dana nakon što su dva stroja predana. Naknada štete za zakašnjenje bi bila ograničena na omjer vozarine koja se odnosi na zakašnjeli stroj puta 2½, ali ne bi mogla prijeći iznos vozarine plaćen po teretnici.

Nadalje, postavlja se pitanje primjenjuje li se ograničenje temeljeno na vozarini [Čl. 5 (3)] i kad korisnik prijevoza zatraži naknadu štete zbog zakašnjenja od preko 60 dana? Čini se da bi se primjenjivalo jer je zakašnjenje tereta pretpostavka za pozivanje na pravo iz odredbe Čl.5 (3). Možemo pretpostaviti da ta odredba s tako niskim ograničenjem nije baš privlačna korisnicima prijevoza.

Još ćemo samo spomenuti da Hamburška pravila nemaju odredaba o skretanju (devijaciji), što otvara daljnje dileme kod zakašnjenja; da je ispušteno ograničenje na burzovnu ili tržišnu vrijednost tereta u luci iskrcaja; te da se ne mogu koristiti kod zakašnjenja u mješovitom prijevozu kad je mjesto predaje u unutrašnjosti kopna. Razlog ovom posljednjem zaključku leži u stipulaciji odredbe Čl.5(2) koji propisuje da zakašnjenje nastaje ako teret nije predan *u luci iskrcaja* unutar roka. Kako kod dogovorene predaje u unutrašnjosti nema predaje u luci iskrcaja, zaključuje se da ne može biti ni zakašnjenja po ovoj odredbi.¹⁵ Moguća primjena analogije posebno je pitanje.

14 Čl. 6. 1(b) Hamburških pravila.

15 Pollock: Isto, str. 2.

COGSA 99

U pogledu zakašnjenja kod COGSA 99 situacija je ista kao kod Haških pravila. COGSA 99 posebno ne uređuje zakašnjenje, a propisuje da će prijevoznik "*... properly and carefully ... carry ... and deliver ... goods,*" [Sec. 6 (b)], te da neće biti odgovoran "*... for loss or damage ...*" koji su nastali od izuzetih opasnosti [Sec. 9 (c)]. Nacrt nije preuzeo odredbu Vizbijskih pravila o ograničenju odgovornosti na burzovnu ili tržišnu vrijednost tereta, te uređuje devijaciju [Sec. 9 (g)] na isti način kao i Haška pravila. Izgleda da je tu jedina novost što u slučaju neopravdane devijacije korisnik prijevoza ne bi mogao razvrgnuti ugovor i izbjeći primjenu COGSA 99, već bi se ona primijenila i na odgovornost u slučaju devijacije.

Tvorci COGSA 99 nisu dali uputu o načinu računanja štete, niti su, kako smo vidjeli, uveli posebno ograničenje vezano za način izračunavanja štete. Prema tome, uvođenje COGSA 99 ne bi mijenjalo američku sudsku praksu o izračunavanju štete koja je postavila slijedeća pravila¹⁶:

Kod oštećenja tereta dosuđuje se naknada u visini razlike između tržišne vrijednosti stvari u luci odredišta u stanju u kakvom je ukrkana i njezine vrijednosti u oštećenom stanju. Ako je teret potpuno izgubljen, mjera naknade štete je njegova vrijednost u luci odredišta. U slučaju zakašnjenja, šteta predstavlja razliku između tržišne vrijednosti tereta u luci odredišta na dan kad trebao stići, i na dan kad je teret stigao. Međutim, sudovi gledaju na realnosti gospodarske situacije svakog konkretnog slučaja, pa mogu priznati veleprodajnu cijenu ako pretpostavljaju da bi primatelj stvari dodao svojim zalihama. Međutim, ako situacija traži žurno nadomještanje stvari, onda će trošak učinjen radi nadomještanja biti priznat kao šteta. Ako se oštećene stvari mogu popraviti onda će cijena popravka predstavljati visinu naknade. Ako primatelj dokaže da je izgubio priliku prodati stvari ili da nije ispunio narudžbu, može se priznati i gubitak zarade. S druge strane, ako je stvarni gubitak manji od tržišne cijene, onda se takva cijena neće dosuditi ako bi donijela neočekivanu zaradu oštećeniku.

Kod zakašnjenja, pored razlike u tržišnoj cijeni na dan kad je teret trebao stići i dana kad je zapravo stigao, priznaje se i posebna, daljnja šteta koja proizlazi iz posebnih okolnosti slučaja ako su te posebne okolnosti bile priopćene prijevozniku i stoga bile predviđive. (Vidi iduće poglavlje)

16 Vidi Schoenbaum: Admiralty and Maritime Law, Stz. Paul 1994, Vol.2, str. 154-163.

Nacrt CMI

Nacrt CMI je, za razliku od Amerikanaca, odlučio slijediti Hamburška pravila i urediti pitanje zakašnjenja. Definicija zakašnjenja skoro je ista onoj iz Hamburških pravila i glasi:

6.4.1 *Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within time expressly agreed upon [or, in the absence of such agreement, within the time it would be reasonable to expect of a diligent carrier, having regard to the terms of the contract, the characteristics of the transport, and the circumstances of the voyage]*

Ovdje se govori o mjestu odredišta, dok Hamburška pravila govore o luci iskrcaja. To je zato što Nacrt želi urediti mješoviti prijevoz. Izgleda da problemi koje smo naveli kod Hamburških pravila oko ugovaranja roka prijevoza, te kvarenja tereta zbog duljine roka prijevoza- makar je taj rok unutar ugovorenog, ostaju. Kako Nacrt nije preuzeo odredbu Hamburških pravila o pravu korisnika prijevoza da tretira teret koji je zakasnio preko 60 dana izgubljenim, to su problemi vezani uz tu odredbu izbjegnuti.

Oko dijela odredbe u zgradama nije postignuta puna suglasnost, pa su zgrade ostavljene - što znači da se taj dio odredbe čvrsto ne preporučuje. Dodajmo da se čini kako ovaj dio odredbe nije riješio dvojbu procjenjuje li se razumni rok po "zamišljenom" i "stvarnom" putovanju. Međutim, sada zakašnjenje za koje prijevoznik ne odgovara, ne stvara posebne negativne posljedice.

Za razliku od Hamburških pravila Nacrt je iznovice uveo odredbu Vizbijskih pravila o izračunavanju štete koja sada glasi:

6.2.1 *If the carrier is liable for loss or damage to the goods, the compensation payable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery according to the contract of carriage.*

6.2.2 *The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.*

6.2.3 *In case of loss of or damage to the goods and save as provided for in article 6.4 [zakašnjenje], the carrier shall not be liable for payment of any compensation beyond what is provided for in articles 6.2.1 and 6.2.2.*

U Svibanjskom je Nacrtu odredba 6.2.3 glasila:

Except in respect of loss or damage due to delay, no consequential loss or damage shall be compensated.

Iz obrazloženja ove odredbe proizlazilo je da se htjelo pojasniti namjeru pisaca odredbe Čl. 4., pravila 5(b) da se iz naknade za oštećenje ili gubitak tereta izbaci daljnja šteta¹⁷. [Dakle, po ovom mišljenju način izračuna štete iz tog Vizbijskog pravila isključuje daljnju štetu i kada u slučaju oštećenja tereta ima prostora za takvu štetu u razlici svote potrebne za popravak tereta i njegove tržišne vrijednosti u zdravom stanju u luci odredišta]. Dodajmo da su Amerikanci predložili da se riječ "*normal value*" iz odredbe 6.2.2 izbriše, jer nema nikakvog značenja.

Nama se čini da bi ova izmjena možda mogla imati dalekosežne posljedice što se tiče priznanja štete pojedinih stavaka (oblika) štete i kod obične štete. Naime, Svibanjski je Nacrt propisivao da se kod štete kod zakašnjenja neće priznati daljnja šteta, a upućivao je da se šteta kod oštećenja i gubitka tereta računa "*... by reference to the value of such goods ...*" u mjestu i u trenutku predaje tereta na odredištu. Nije bilo propisano da je to visina ograničenja, pa se jezično moglo tumačiti da je odredba o načinu izračunavanja štete samo upućujuća ali ne i ograničavajuća, te dopušta da se pored vrijednosti samog tereta u štetu može priznati stavka dugotrajnog uskladištenja ili skupog uništenja pokvarenog tereta. Međutim, Nacrt jasno kaže da prijevoznik neće biti odgovoran za plaćanje bilo koje naknade "*... beyond what is provided for ...*" u člancima 6.2.1 i 6.2.2 o načinu izračuna štete. Situacija je bila ista u Visbijskim pravilima jer je tamo u odredbi članka II (b) rečeno da "*... the total amount recoverable ...*" biti računat po vrijednosti tereta na odredištu. Dakle, protuargument tvrdnji da je odredba u Svibanjskom Nacrtu o računanju štete upućujuća, ali ne i ograničavajuća, bio bi da je odredba preuzeta iz Visbijskih pravila u kojima je očito ograničavajuća.

Na Madridskom sastanku Britanska delegacija je izjavila kako izraz "*consequential loss*" nije definiran u engleskom pravu pa da ga je bolje ispustiti, što znači da pitanje određivanja štete zbog zakašnjenja prepušta mjerodavnom pravu, dakle nacionalnim pravima. Bilo je prijedloga da se pokuša pojmu "*consequential loss*" odrediti sadržaj u definicijama nacрта, što nije prihvaćeno, pa je odredba o šteti zbog zakašnjenja iz Svibanjskog Nacрта:

6.4.2 *If the loss or damage caused by delay in delivery includes consequential loss or damage, ...*

17 Vidi komentar pod čl. 6.2 u Svibanjskom Nacrtu.

zamijenjena u Nacrtu odredbom

6.4.2 *If delay in delivery causes loss not resulting from loss of or damage to the goods carried and hence not covered by article 6.2, the amount payable as compensation for such loss shall be limited to an amount equivalent to [... times the freight payable on the goods delayed]. In addition, the total amount payable under this provision and article 6.7.1 [ograničenje po jedinici tereta ili težini] shall not exceed the limit that would be established under article 6.7.1 in respect of the total loss of the goods concerned.*

Držimo da nema svrhe razglabati moguća tumačenja ove odredbe kada je iz Svibanjskog Nacrta jasno da su pisci Nacrta željeli isključiti daljnju štetu kod oštećenja ili gubitka tereta.

Na sastanku u Madridu hrvatska je delegacija kazala da izgleda nelogično da se kod fizičkog oštećenja tereta isključi daljnja šteta, a da se ta ista šteta priznaje kod zakašnjenja.

Kao ilustraciju delegacija je dala slijedeći primjer. U prvom scenariju prevozi se stroj koji treba predati primatelju do 1. rujna. Dođe do zakašnjenja i stroj se preda 20. rujna. Za tih 20 dana, da izbjegne zastoje proizvodnje, primatelj zakupi sličan stroj i plaća zakupninu. Visina zakupnine priznaje se u daljnju štetu. U drugom scenariju prijevoznik preda stroj na vrijeme, ali oštećen. Popravlak stroja traje 20 dana. I ovdje, da proizvodnja ne bi stajala, primatelj zakupi sličan stroj. U ovom slučaju primatelj bi po Nacrtu imao pravo na naknadu štete za popravak stroja, ali ne i za zakup drugog stroja za razdoblje popravka. Na upit hrvatske delegacije je li ovo rezultat koji proizvodi Nacrt, pisac Nacrta odgovorio je potvrdno.

Nakon toga hrvatska je delegacija predložila da slijedeći stavak glasi:

6.2.1 *If the carrier is liable for loss or damage to the goods, the compensation payable shall be calculated by reference to the reasonable amount of repairs or the value of such goods at the place and time of delivery according to the contract of carriage whichever is the lesser.*

a da se izbriše stavak 6.2.3 koji ograničava daljnju štetu kod oštećenja ili gubitka tereta. Hrvatska se delegacija nadalje založila da se definira daljnja šteta, te da se šteta od zakašnjenja ne ograničava na umnožak prevoznine, već samo općim ograničenjem zajedno sa svotom potrebitom za popravak ili zamjenu stvari.¹⁸

18 Vidi. Grabovac/Bolanča: Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), Poredbeno pomorsko pravo, br.155, Zagreb 2001, str.46.

Što je daljnja šteta i kada se priznaje

Dakle Nacrt se odlučio stvoriti temelj za naknadu daljnje štete, čak urediti neka pitanja uz nju vezana, ali je prepustio određivanje *pretpostavki* za naknadu daljnje štete nacionalnim zakonodavstvima.

Sam naziv daljnja šteta je nejasan. Vidjeli smo da Britanska delegacija us tvrdila da izraz "*consequential loss*" nema određen sadržaj u engleskom pravu. Neki pisci prave razliku između "*consequential loss*" koji je "*non-physical damage, such as loss of future business and loss of reputation, arising from a breach of contract*"¹⁹ dok je "*economic loss*" izraz koji se rabi kod izvanugovorne odgovornosti "*to describe the loss of profits and other financial damages claimant suffers apart from the reparation of the physical damages*"²⁰. Sa semantičkog stajališta svaki gubitak zbog popravka ili smanjenja vrijednosti tereta, odnosno njegova potpuna ili djelomična gubitka je ekonomski, pa i financijski, jer se održava ne samo u smanjenju vrijednosti imovine, nego u i raznim isplatama zbog štete, ili lošijem unovčenju stvari.

Vratimo se Rimskom pravu. Tamo je svrha naknade štete bila da se oštećen stavi u takvo imovinsko stanje u kojem se nalazio kao da do štete nije došlo (*restitutio in integrum*). Budući da je u rimskom klasičnom procesu svaka presuda glasila na novac, nije dolazilo do naturalne restitucije, nego se učinak naknade štete postizavao isplatom novčanog ekvivalenta štete.²¹ Šteta se sastojala od smanjenja imovine (*damnum emergens*) pri čemu se pod "*damnum*" ne podrazumijeva oštećenje na samoj stvari, već imovinska šteta koju je pretrpio oštećeni.²²

Uporabom ovog nazivlja kod prijevoza u *damnum* (običnu štetu) bi trebalo ubrojiti sve one izdatke koje je učinio primatelj oštećenog ili izgubljenog tereta da bi došao u poziciju kao da se šteta nije dogodila. To u praksi znači da u štetu treba ubrojiti izdatke potrebne da se oštećeni teret *popravi*, odnosno da se izgubljeni teret *nadomjesti*. Ona odgovara donekle šteti zbog fizičkog oštećenja, ali je i šira od njega.

Npr. ako se pšenica smočila, troškovi popravka su troškovi skladištenja, sušenja - razgrtanja, ponovnog prikupljanja, savjeti stručnjaka, pregled tereta, uzimanje uzoraka, ispitivanja tržišta i sl. Ako je teret djelomično ili u potpunosti propao, onda bi u običnu štetu trebalo ubrojiti troškove oko nabavke od-

19 Tetley: Isto, str. 333.

20 Isto, str. 332.

21 Horvat: Rimsko pravo; Zagreb 1967, str. 218.

22 Isto.

govarajuće količine tereta koji može nadomjestiti onu izgubljenju. Tu pripadaju i troškovi uništenja pokvarenog i neuporabljivog tereta i sl. Ako primatelj proda oštećenu pšenicu, onda se radi o smanjenju njegove imovine jer umjesto da unovči zdravi teret, unovčuje oštećeni koji manje vrijedi.

Izmakla dobit (*lucrum cessans*), s druge strane, nije trošak koji bi oštećeni morao podnijeti da svoju imovinu vrati na vrijednost koju je imao, već dobitak [*Damnum parti videtur, qui commodum amittit, quod consequi poterat*²³], dakle povećanje imovine, kojem se oštećeni prema *redovitom* tečaju stvari mogao nadati.

Npr. u jednom slučaju teret propilen glikola bio je onečišćen mješavinom parafina i sojinog ulja koja je bila djelomice rastopljena u teretu, a djelomice u krutim granulama plutala na njegovoj površini, brodar je tvrdio da teret ne treba prerađivati jer je onečišćenje toliko neznatno te ne mora bezuvjetno utjecati na kvalitetu tereta. Strana tereta je tvrdila da je japansko tržište izbirljivo i jako vodi računa o kvaliteti. Možda na nekom drugom tržištu ovakvo onečišćenje ne bi smetalo, ali na japanskom bi vlasnici tereta kao trgovci i proizvođači izgubili na ugledu ako svojim kupcima ne bi davali samo prvorazrednu robu. Drugim riječima, zbog prodaje oštećenog tereta vlasnici bi izgubili reputaciju, a time tržište i zaradu iz poslovanja.

Nama se čini da pokraj ovog razlikovanja nije potrebno uvoditi nove kategorije šteta kao ekonomska, financijska, daljnja šteta i sl., jer se razne vrste gubitka mogu svesti na ove dvije gore navedene.

Međutim, svaka posljedica koja smanjuje imovinu ili spriječava njezin rast ne mora biti priznata kao šteta.

U engleskom je pravu temeljno pravilo, postavljeno u predmetu *Hadly v Baxendale* (1854), da naknada štete koja proistekne iz kršenja ugovorne obveze:

*"... should be such as may fairly and reasonably be considered either arising naturally, i.e. according to the usual course of things, from breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it."*²⁴

U tom predmetu vlasnik mlina iz Gloucester-a je predao prijevozniku slomljenu osovinu da je preveze do Greenwich-a i preda radionici. Prijevoznik

²³ Ulpijan: Tko je izgubio dobit koju je mogao ostvariti, pretrpio je štetu; prema Stojčević/Romac: *Dicta et regule iuris*, Beograd 1980, str. 92.

²⁴ Furmston: *Cheshire and Fifoot's Law of Contract*, London 1981, str. 539.

nije znao da je radionica trebala po staroj osovini kao uzorku, žurno napraviti novu jer mlin zbog loma osovine nije radio. Svojom nemarnošću prijevoznik je zakasnio sa prijevozom i vrijeme za montažu nove osovine se nepotrebno produljilo. Kako za to produljeno vrijeme mlin nije radio njegovi vlasnici su tužili prijevoznika za izgublenu dobit.²⁵

Sud je, sukladno navedenom pravilu, zaključio da tužitelj može uspjeti: Prvo, ako bi po redovitom tijeku stvari rad mlina potpuno prestao zbog loma osovine, međutim to ne bi bila redovita posljedica jer je razumno prepostaviti da je tužitelj imao rezervnu osovину; Drugo, ako su posebne okolnosti slučaja bile tako potpuno izložene, da je neizostavan gubitak zarade bio jasno uočljiv prijevozniku. To nije bio slučaj, jer je prijevozniku bilo samo rečeno da mu se na prijevoz daje osovina mlina i da su pošiljatelji vlasnici mlina.²⁶

U slučaju *The Heron* (1949) brod je prevezio šećer iz Konstance za Basru. Brodar nije bio upoznat s detaljima vezanim za posao s teretom, tj. za namjeru korisnika prijevoza da teret odmah proda čim stigne na odredište, ali je znao da u Basri postoji tržnica šećera i da je korisnik prijevoza trgovac šećerom. Brod je zakasnio 9 dana, kroz koje je razdoblje cijena šećera na tržnici pala. Sud je presudio da je brodar odgovoran za daljnji gubitak, jer je – iako mu nisu bile poznate posebne okolnosti – morao prepostaviti da će korisnik prijevoza pretrpiti financijski gubitak ako brod zakasni 9 dana.²⁷ Sud je zaključio da se kod kršenja ugovora ne radi o predvidljivosti štete od strane razumna čovjeka, bez obzira koliko je nevjerojatno njeno nastupanje, kako je to kod izvanugovorne odgovornosti, već je li vjerojatnost njena nastanka trebala biti razumno predviđena od obje ugovornice u trenutku zaključenja ugovora, uzimajući u obzir njihovo znanje u to vrijeme.²⁸

U predmetu *H Parsons (Livestock) Ltd v Uttley & Ingham* (1978) pokušalo se gornji zaključak ograničiti samo na *economic loss*, dok bi se test predvidljivosti (*foreseeability*) primjenjivao kod fizičke štete, makar ona proistekla iz kršenja ugovora. Međutim, u presudama nije bilo uporišta za takvo razlikovanje. Prevladalo je mišljenje koje je izrekao Lord Reid u *The Herion II* (1967) da je pravo tumačenje pravorijeka suca Alderson-a iz *Hadly v Baxendale* slijedeće:

He clearly meant that a result which will happen in the great majority of cases should fairly and reasonably be regarded as having been in the contemplation of the parties, but that a result which though foreseeable as

²⁵ Isto.

²⁶ Isto, str.540.

²⁷ Isto, str. 544.

²⁸ Isto, str. 541.

*a substantial possibility would only happen in a small minority of cases should not be regarded as having been in their contemplation.*²⁹

Sve se svodi na pitanje udaljenosti štete (*remoteness*). Konceptiju ovog instituta objasnio je Lord Wright:

*The law cannot take account of everything that follows a wrongful act; it regards some subsequent matters as outside the scope of its selection, because "it were infinite for the law to judge the cause of cause", or consequences of consequences. In the varied web of affairs the law must abstract some consequences as relevant not perhaps on grounds of pure logic, but simply for practical reasons.*³⁰

Dakle, u Engleskom pravu nema razlike u primjeni pravila kada se radi o smanjenju imovine ili gubitku zarade.

U kontinentalnom pravu situacija je ista. Francusko pravo propisuje da kod kršenja ugovorne obveze štetnik odgovara samo za štetu koja je bila predviđena ili mogla biti predviđena u vrijeme zaključenja ugovora³¹

Hrvatski Zakon o obveznim odnosima propisuje predvidljivost samo za izgubljenu zaradu:

*Pri ocjeni visine izmakle koristi uzima se u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom toku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom radnjom ili propuštanjem.*³²

Međutim, sudska je praksa proširila predvidljivost i na utvrđivanje "obične štete" – smanjenja imovine. Za nju

*Pravno relevantan uzrok štete jest onaj štetni događaj čijem redovitom učinku odgovara konkretna šteta.*³³

4. ZAKLJUČAK

Zbog rečenoga držimo da u Nacrtu nije trebalo slijediti Vizbijska pravila i uvoditi pravilo 6.2 *Calculation of compensation* jer se kod obične štete (smanjenje

29 Ganado/Kindred: Isto, str. 121.

30 U *Liesbosch Dredger v Edison SS* (1933) prema *Furmaston*: isto 357.

31 *Gradanski zakonik*, čl. 1150; prema *Tetley*: isto, str. 322.

32 Čl. 189 (3).

33 Vrhovni sud, Gž-281/1982 od 25.05.83.

imovine) može dogoditi da osim izdataka potrebnih za nadomještanje stvari (po burzovnoj ili tržišnoj cijeni) postoje ostali troškovi, kao što je angažiranje vještaka, odvjetnika, odlaganje otpada uništenog tereta, i sl. Kod nekih tereta takvo odlaganje može biti skupo, recimo kod onečišćenja tereta kemikalijama, koji se ne može uporabiti u proizvodnji, pa ga treba uništiti. Ni Hamburška pravila, ni COGSA 99 nisu preuzeli to pravilo.

Što se tiče ograničenja za zakašnjenje postojale su tri mogućnosti:

Prva, koja bi izjednačila štete zbog zakašnjenja sa štetama zbog oštećenja ili gubitka tereta, pa bi se za sveukupnu štetu odgovaralo do razine općeg ograničenja [6.7 *Limits of liability*].

Druga, za zakašnjenje propisati niže ograničenje, što je Nacrt i učinio, ograničivši štetu na 2½ vozarine [6.4.2].

Treća, potpuno isključiti odgovornost za štetu za zakašnjenje.

Prvim pristupom odgovorilo bi se na sve veće značenje održavanja rokova u današnjem gospodarstvu. Drugi i treći pristup su *praktični*. Oni štite prijevoznika od mogućih velikih šteta, čija visina s obzirom na okolnosti slučaja i kriterija blizine odnosno predvidljivosti štete koju bi po mjerodavnom pravu primijenio sud, mogla biti nepredvidljiva. S druge strane, ima argumenata da je u današnjim masovnim prijevozima vozarina prilično niska, što ne opravdava izloženost prijevoznika mogućim velikim odštetnim zahtjevima za zakašnjenje. U svakom slučaju, nastavlja argument, korisnik prijevoza uvijek može predložiti prijevozniku važnost prijevoza u roku, pa prijevoznik za istu ili višu prevozninu može u ugovoru o prijevozu preuzeti odgovornost za zakašnjenje iznad propisanih ograničenja.

Međutim, s druge strane nelogično je da se izgubljena zarada priznaje radi nekorištenja stvari zbog zakašnjenja, ali ne i radi nekorištenja stvari zbog popravka ili u slučaju njezina gubitka zbog nadomještanja.

Zbog svega rečenog držimo da bi bilo korisno (1) ne lučiti posebno štete od zakašnjenja i oštećenja ili gubitka tereta, već u oba slučaja priznati običnu štetu i izgubljenu zaradu, (2) obje po općeprihvaćenim kriterijima blizine, odnosno predvidljivosti koji bi se mogli definirati u Nacrtu. (3) Ukupna odgovornost za sve štete bi bila ograničena do jedinstvene razine iz Članka 6.7.

Summary

Dr. PETAR KRAGIĆ

Tankers and Bulk Carriers Shipowners

B. Petranovića 4, 23000 Zadar

DELAY IN DELIVERY OF THE CARGO IN CMI ISSUES OF TRANSPORT LAW

The article analysis carrier's liability for delay in delivery of the goods under the rules of CMI Draft Instrument on Transport Law and explains the proposals made by the Croatian MLA delegation at ISC Madrid conference on 12 and 13 November 2001. In case of delay in delivery of the goods the carrier shall be liable for consequential loss (in draft wording: loss not resulting from loss or damage to the goods) because the consignee has been deprived of using the goods during the period of delay. However, on the other hand, if the consignee is deprived of using the goods for the same period of time due to necessary repairs of damage suffered by the goods (which otherwise were delivered on time) during the transport, then the consignee shall be denied of consequential loss. There is, in principle, no reason to distinguish damages for loss or damage to the goods from damages for delay. Therefore the suggestion is to treat loss and damage to the goods in the same way as the loss or damage suffered through delay of the goods. Same limit of liability should be applied for both types of damage. A pragmatic approach (justified by low freights per unit in contemporary mass transportation, problematic prove of the consequential loss, and its possible large magnitude) would point towards exclusion of the consequential loss resulting from delay in delivery, allowing, however, the parties to the contract of carriage to agree on such liability, presumably for a higher freight, if the shipper wishes to be in position to hold the carrier liable for delay in delivery of the goods.

Key words: carriage of goods, delay in delivery, liability of the carrier, CMI Final Draft Instrument of Transport Law