

POJAM DUŽNE PAŽNJE („DUE DILIGENCE“) U PRIJEVOZU STVARI MOREM

UVOD

Kao što je poznato, u građanskim i trgovačkim zakonima buržoaskih država 19. stoljeća, u common lawu engleskog prava i u državama koje se oslanjaju na to pravo, prihvaća se stroga kauzalna odgovornost broдача ex recepto za gubitak ili oštećenje tereta. Kao reakcija na takvu odgovornost broдача pojavljuju se tijekom 19. stoljeća razne stereotipne klauzule ugovornog isključenja odgovornosti broдача.

Nesmetana i neograničena primjena ovakvih ugovornih klauzula, koje su nametala organizirana i jaka brođarska poduzeća, uz uglavnom blagonakloni stav sudova u pogledu njihove valjanosti, znala je gotovo potpuno isključiti odgovornost broдача za obveze iz prijevoza stvari morem. U nastojanju da se eliminiira jednostrani diktat broдача, koji je putem klauzula dovedio do njegove neodgovornosti, donešen je u Sjedinjenim Američkim Državama poznati Harter Act, 1893. godine, baš u doba kada su američki privrednici bili više angažirani u preradjivačkoj industriji i trgovini. Harter Act je proglasio ništavim sve klauzule koje su isključivale ili umanjivale brođarovu odgovornost. Za uzvrat, brođar po samom zakonu nije odgovarao za greške i propuste u plovidbi i upravljanju brodom, ako je prethodno upotrebom dužne pažnje (due diligence) osposobio brođ za plovidbu. Posebno se nabrajaju taksativno navedeni slučajevi koji broдача mogu osloboditi od odgovornosti.

Po uzoru na Harter Act, na konferenciji International Law Association 1921. godine usvajaju se tzv. Haška pravila. Uz neke manje izmjene Haška se pravila prihvaćaju 1924. godine kao Medjunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici. Ta je Konvencija plod uzajamnih napora i nastojanja država da uklone one nesporazume i poteškoće koji su izvirali iz eks-

tenzivne i nekontrolirane primjene klauzula o isključenju ili ublažavanju odgovornosti broдача.

Konvenciju o izjednačenju nekih pravila o teretnici (Haška pravila), koja je doživjela gotovo univerzalnu primjenu, trebalo je osuvremeniti, pa je 1968. godine donešen Protokol o izmjeni Konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici (stupio je na snagu sredinom 1977. godine). Protokol (tzv. Visbyjska pravila) unio je neke novine u tekst Haških pravila (npr. čistoj teretnici pridana je neoboriva dokazna snaga u pogledu podataka o teretu prema trećim osobama dobre vjere, revidirana je granica visine odgovornosti broдача, vodilo se računa o kontejnerskom prijevozu), ali je ostao na temeljima svog predloška u pogledu temelja odgovornosti i specifičnih mogućnosti oslobođenja broдача od odgovornosti. Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi inspirirao se Haškim pravilima, ali je vodio računa i o rješenjima Visbyjskih pravila.

U ožujku 1978. godine Diplomatska konferencija u Hamburgu usvaja tekst nove Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (tzv. Hamburška pravila). Taj bi novi međunarodni instrument, u cilju da bolje zaštiti interese tereta, tj. država u razvoju, trebao ubuduće zamijeniti Haška i Visbyjska pravila. Naime, Hamburška pravila mijenjaju neka načela zasnovana na tradicionalnoj primjeni Haških pravila, a uvode rješenja koja do sada nisu bila predmet reguliranja spomenutih međunarodnih konvencija.

U ovom radu ograničavamo se samo na analizi pojma dužne pažnje ("due diligence") i na njegovo značenje u okviru Haško/Visbyjskih pravila. Obrada ovog pojma u vezi je s osnovom odgovornosti broдача u prijevozu stvari morem. U Hamburškim pravilima, naime, više se ne koristi izraz "due diligence" već se upotrebljava formulacija koja zahtijeva razborite mjere radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica, ako broдар reflektira na ekskulpaciju (v. čl. 5. st. 1). Pored ove opće konstrukcije, s naglaskom na razborito zahtijevanje mjere, govori se još o krivnji ili nemarnosti vozara ("fault or neglect", a na jednom mjestu se spominje i krivnja ili nemarnost krcatelja, njegovih službenika ili punomoćnika), a u jednom slučaju i o urednom vozaru ("diligent carrier"), kada se određuje rok,

koji nije ugovoren, u kojem bi vozar inače morao obaviti prijevoz. Iako je nesumnjivo da Hamburška pravila ne mijenjaju temelj odgovornosti broдача (pretpostavljena krivnja), pa bi se čak moglo braniti i stajalište da upotrebljena formulacija iz čl. 5. st. 1. suštinski odgovara konceptu "due diligence", ostaju ipak neke dileme u tumačenju izraza, određene nejasnoće koje traže pobližu analizu, što je opet predmet posebne teme.¹ Uostalom, sudbina Hamburških pravila, kao eventualnog budućeg djelotvornog međunarodnog instrumenta, još je uvijek neizvjesna.

Pokušat ćemo, stoga, protumačiti značenje klasičnog pojma dužne pažnje, dužne pomnje, "due diligence", u Haško/Visbyjskoj primjeni. Tim se pojmom operiralo u dugogodišnjoj aplikaciji tih pravila, a vjerujemo da će još dugo ostati aktualan njegov pravni doseg. I u mnogim presudama koje je objavljivao periodik Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja spominjala se potreba ulaganja dužne pažnje, baratalo s konceptom "due diligence" (samo kao primjer navodimo presudu Trgovačkog suda Antwerpen, 1960, periodik br. 18, str. 51, zatim presude Višeg privrednog suda SRH, 1963, br. 21, str. 51, te 1972, br. 53, str. 55, presudu Engleskog prvostepenog suda, 1972, br. 56, str. 55, Apelacionog suda Rennes, 1975, br. 67, str. 73, Apelacionog suda u Parizu, 1976, br. 74, str. 60, Trgovačkog suda Pariz, 1977, br. 77, str. 77. itd.).

"DUE DILIGENCE" U KONTEKSTU HAŠKO/VISBYJSKIH PRAVILA

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

U vezi sa sposobnošću broda za plovidbu i sposobnošću broda da primi i sačuva određeni teret² brodar je obavezan upo-

trije biti "dužnu pažnju". U engleskom tekstu govori se o "due diligence", a u francuskom o "diligence raisonnable" (moglo bi se prevesti i kao dužna ili razumna marljivost).

"Due diligence" smatra se da je jednaka razumnoj pažnji, uzimajući u obzir poznate ili očekivane okolnosti, te prirodu putovanja i tereta koji se prevozi.³ Obveza postupanja "due diligence" odgovara pravilu common lawa o dužnoj brižljivosti ("duty of care"). Ako je, na primjer, brodar kontrolirao brodске strojeve ali nije otkrio nedostatak, u raspravi radi li se propustu dužne pažnje mora se razmotriti: 1. je li to bila kontrola kakvu bi, u okolnostima slučaja, razumno obavio stručan brodar i 2. da li je takva kontrola izvršena s razumnom vještinom (znanjem), pažnjom i sposobnošću.⁴ Kada se govori o tzv. zakonskoj dužnosti da se postupa s potrebnom brižljivošću ("a legal duty to take care"), ima se na umu osoba koja je u situaciji da predvidi da njezina radnja ili propust može povrijediti drugoga; riječ "može" ne znači da je "možda mogla", nego da je "s razumnom vjerojatnošću mogla".⁵ "Due diligence" je razuman i djelotvoran pokušaj da se "učini onoliko koliko se pažnjom možeš poslužiti". Ne radi se o apsolutnoj pažnji, nego o "dužnoj" ili "razumnoj pažnji".⁶

Dakle, "due diligence" je opći pojam angloameričkog prava. Znači dužnost pažnje koja se može očekivati od razborite osobe, jer razumna i pažljiva osoba to redovito čini. U Haškim pravilima ne opisuje se dužna pažnja ("due diligence"). Koliko nam je poznato, ni sudska praksa nije bila sklona da pobliže tumači ovaj pojam. Naišli smo ipak na jednu presudu francuskog suda iz 1951. godine, u kojoj se, između ostaloga, za dužnu pažnju, ("la diligence raisonnable") kaže da to nije neka preskrupulozna ili izvanredna pažnja, nego pažnja primjerena, prosječna, općeusvojena, razumno potrebna, jedinstvo brige i pomnje, koje se može logički zahtijevati od srednje bržljivog i ozbiljnog vozara...⁷ U svakom slučaju, taj pojam valja tumačiti u izvornom značenju, te ga prilagoditi pravnom sustavu države koja ga je recipirala. Francuzi su, na primjer, u svom Zakonu o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966, prihvatili načela Haških pravila, te u čl. 21, po uzoru na čl. 3. st. 1, koriste izraz "faire diligence". Ističe se da taj izraz

treba tumačiti u okvirima djelovanja savjesnog broдача, srednje sposobnog broдача.⁸ Ne može se zahtijevati neka krajnja pažnja. Izraz o dužnoj pažnji znači prosječno razumnu pažnju. Ne radi se o nekoj izvanrednoj pažnji koja bi nametala veći stupanj zahtjeva prema dužniku.⁹

U jugoslavenskom pravu, prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koristi se izraz "pažnja urednog broдача". U skladu s teorijskim shvaćanjima o značenju i pravnom dosegu "due diligence", i u našoj doktrini ta se "pažnja", kojom se u stvari izražava "due diligence" u našem zakonodavstvu, definira kao "pažnja" koja se danas može zahtijevati od profesionalnog broдача".¹⁰ Mjerilo dužne pažnje jest objektivni kriterij jednog srednje sposobnog broдача, a ova sposobnost može ovisiti i o konkretnim okolnostima (npr. broдар se proglasi stručnjakom za prijevoz određenih vrsta tereta).¹¹

Broдар mora dokazati da je upotrijebio dužnu pažnju u osposobljavanju broда za plovidbu, odnosno u osposobljavanju broда da primi i sačuva određeni teret. Dakle, broдар odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Kakav je pravni položaj broдача u okviru ostalih dužnosti tijekom prijevoza stvari? U čl. 3. st. 2. Haških pravila, pozivom i na čl. 4, vozar je dužan uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se za robu koja se prevozi, te je iskrcati. U čl. 3. st. 2, koji regulira brigu o robi, ne spominje se "due diligence". Taj se izraz koristi u slučajevima sposobnosti broда za plovidbu, što smo već imali prilike konstatirati. U čl. 3. st. 2. Haških pravila upotrebljavaju se riječi "properly and carefully" (u francuskoj službenoj verziji "appropriée et soigneuse", uredno i pažljivo). Da li bi to značilo doslovnim tumačenjem da se ne može govoriti o dužnoj pažnji, u smislu "due diligence", u pogledu brige o robi? Tvrdi se da broдар mora dokazati da je upotrijebio dužnu pažnju u osposobljavanju broда za plovidbu, ali se u pogledu brige o robi može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže eksculpacione razloge nabrojene u čl. 4. st. 2. Na propust broдача da se uredno i pažljivo brine o robi poziva se korisnik prijevoza koji će tako moći dokazati stvarni uzrok štete, te time onemogućiti broдарu da se osloni na neki izuzeti slučaj.¹² To bi značilo.

da bi se izdvojile dvije grupe brodarevih obveza s različitim režimima odgovornosti.

Smatramo, ipak, da su u suštini Haška pravila jedinstveno regulirala odgovornost brođara za sve prestacije iz ugovora o prijevozu stvari. Za takvu konstataciju postoje razlozi. Kao što smo istakli, u čl. 3. st. 2. koriste se izrazi "properly and carefully". Isto se tako u sklopu nabiranja osnovnih dužnosti brođara za vrijeme prijevoza robe morem spominje i izraz "care for" ("aux soins"), što je briga koja mora biti, kao "duty of care", u granicama "due diligence", što se opet svodi na "reasonable care". Dakle, u Haškim pravilima regulira se kao opće pravilo obveza brođara da čuva robu koju prevozi. Ta se obaveza iz čl. 3. st. 2. kombinira sa čl. 4. gdje se, između ostaloga, nabiraju izuzete opasnosti ("excepted perils") koje mogu značiti oslobodjenje brođara od odgovornosti ako brođar dokazuje uzročnu vezu između povlaštenog događaja i štetne posljedice.

Izraz "due diligence" spominje se u čl. 4. st. 1. ponovo u vezi s osposobljavanjem brođara za plovidbu, ali se isto tako koristi i u jednom od izuzetih slučajeva, tj. kada se kao razlog eksculpacije navode skriveni nedostaci (mane) koji se ne mogu otkriti "dužnom pažnjom" (čl. 4. st. 2 p). Upravo formulacija čl. 4. st. 2 p ("Latent defect not discoverable by due diligence", "De vices cachés échappant à une diligence raisonnable") izazivala je dileme s obzirom na ponovnu upotrebu izraza "due diligence", a u vezi s tim istim izrazom kada se regulira osposobljavanje brođara za plovidbu (čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1 Haških pravila). Može se, naime, tvrditi da brođar postupa s dužnom pažnjom samim tim što je u pitanju skrivena mana ("latent defect"). Brođar skrivenu manu ne može otkriti dužnom pažnjom. Ako pak mana nije skrivena, brođar će odgovarati za štetu na stvarima koja je posljedica takve mane, jer ju je dužnom pažnjom morao ustanoviti. Moglo bi se braniti stajalište da izraz "due diligence" u spornoj formulaciji i nije bio potreban, da je bio suvišan. Medjutim, kako tekst, o kojem raspravljamo, postoji u Haškim pravilima, nastoji se u literaturi razlozima opravdati to postojanje, pokušava se naći razlika u pravnom dosegu i značenju odredaba iz čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 2 p.

Tako se tvrdi da se due diligence iz čl. 3. st. 1. ograničava na brod, posadu i opremu broda, a eventualno postojanje nedostataka (mana) i dužna pažnja u kontekstu čl. 4. st. 2 p proširuje se i na drugu opremu broдача koja služi u izvršavanju ugovora o prijevozu, kao npr. na dizalice na kopnu. Zatim se, dalje, ističe da "skrivena mana" očigledno ne pokriva mane u nacrtu broda, dok je u kontekstu čl. 3. st. 1. obveza koncentrirana i na ovaj element. "Due diligence" prema čl. 4. st. 2 p mora se primijeniti u odnosu na mane koje se mogu pojaviti za vrijeme putovanja, a prema čl. 3. st. 1. brodar mora upotrijebiti dužnu pažnju "prije i na početku putovanja". Konačno, između ostaloga, naglašava se da brodar, ako želi uspjeti na osnovi čl. 3. st. 1, mora dokazati da je stvarno poduzimao dužnu pažnju, a prema čl. 4. st. 2 p to nije dužan jer sama skrivena mana - kada je dokaže - je takve naravi da se i ne može otkriti dužnom pažnjom, bez obzira na činjenicu da li je upotrebljavao dužnu pažnju. ¹³

U Haško/Visbyjskim pravilima upotrebljavaju se i drugi izrazi koji imaju značenje krivnje. Tako se u čl. 4. st. 2 p upotrebljava izraz "actual fault or privity" (francuski: "... du fait ou de la faute") vozara, a poznato je da taj izraz znači osobnu krivnju vozara, a kada se radi o krivnji osoba kojima se brodar služi ("agent or servant of the carrier") koriste se riječi "fault or neglect" (francuski: "la faute ou la fait"), što je odgovornost na temelju krivnje. U čl. 4. st. 3. još jednom se susrećemo s riječima krivnja ili nepažnja ("fault or neglect").

U čl. 3. st. 8. Haških pravila zabranjuje se sloboda ugovaranja u korist broдача, a spominju se slučajevi gubitka ili oštećenja u vezi s robom, koji nastaju uslijed nepažnje (negligence), krivnje (fault) ili neispunjenja dužnosti ili obveza ("... or failure in the duties and obligation..."). Što je posebice značajno svi se citirani izrazi, koji u stvari znače skrivljeno ponašanje ili propust, vezuju za čl. 3. gdje se navodi i "due diligence" i obveza urednog i pažljivog manipuliranja i čuvanja tereta.

U čl. 6. Haških pravila, u vezi s mogućnošću derogiranja konvencijskih odredaba u slučaju da nije izdana teretnica ili

druga negocijabilna isprava, naglašava se najprije odgovornost vozara ("responsability and liability...") općenito za robu, zatim ekskulpacija za tu robu, te obveze u odnosu na sposobnost broda za plovidbu, a obveze osoba kojima se brodar služi u odnosu na ukrcavanje, rukovanje, slaganje, prijevoz, čuvanje ili iskrcaj izražavaju se "brigom ili pažnjom", tj. upravo izrazima "care or diligence" (francuski: "les soins ou diligence") koji sadržajno odgovaraju izrazu "due diligence". U čl. 7, u još jednom slučaju kada se dopušta dispozitivnost (prije ukrcavanja i nakon iskrcaja), imamo sličnu formulaciju. Poznato je da u common lawu "carelessness" jest "breach of duty to the care", a to znači "negligence".

U sudskoj praksi SAD-a brodar se oslobadjao odgovornosti dokazom da je poduzimao dužnu pažnju (due diligence) u vezi sa čuvanjem robe.¹⁴ Naime, primjenom US Carriage of Goods by Sea Acta, u stvari Haških pravila, tužitelj je u SAD-u dužan dokazati da je robu predao brodu neoštećenu, a da je primio oštećenu. Tada nastupa pretpostavka odgovornosti broдача. Brodar se može osloboditi odgovornosti ako dokaže: 1. da su štetne posljedice prouzročene nekim od "izuzetih slučajeva" i 2. da je poduzeo dužnu pažnju da izbjegne ili spriječi nastajanje štete.¹⁵

Talijanski Zakonik o plovidbi (Codice della navigazione) nameće broдарu dužnost osposobljavanja broda "redovitom pažnjom" ("normale diligenza"), a može se osloboditi odgovornosti za čuvanje stvari i za zakašnjenje ako dokaže da nije kriv. Ističe se da je u uskoj vezi obveza osposobljavanja broda te rukovanje i čuvanje tereta, tj. brižljivo i primjereno ponašanje od strane broдача zahtijeva se jednako i za osposobljenje broda i općenito za teret.¹⁶

Poznati francuski pisac René Rodière zajedno citira st. 1. i 2. čl. 3. kada govori o dužnosti vozara da postupa "due diligence" na osnovi Haških pravila.¹⁷

U našoj literaturi isticalo se da se radi o istoj brižljivosti prilikom nametanja dužnosti broдача da osposobi brod za plovidbu, opremi ga, opskrbi za prijem tereta, kao i u slučaju čuvanja robe i brige o njoj.¹⁸ Brodar odgovara za propust dužne pažnje i marljivosti za plovnost broda i za sve trgovačke činidbe, koje se "usredotočuju u pojmu čuvanja tereta".¹⁹ Izjednačava

se postojanje dužne pažnje s nepostojanjem krivnje, tj. dokazivanje dužne pažnje koja tereti brođara jednako je pretpostavci krivnje koju brođar mora obarati dokazom da nije kriv ili da nisu krive osobe za čije radnje i propuste odgovara.²⁰ Naglašava se da pojam dužne pažnje u "punoj mjeri važi i kad je riječ o obvezi za uredno i pažljivo krcanje, slaganje, čuvanje i brigu o teretu tijekom prevoženja i iskrcaja".²¹

Smatramo da ne bi trebalo ponašanje brođara u okviru dužne pažnje odvajati s obzirom na pojedine njegove obveze. U osposobljavanju brođara, u čuvanju tereta, općenito u cjelokupnom sadržaju prestacije prijevoza tereta, brođar je dužan ponašati se brižljivo. Brođar prema Haško/Visbyjskim pravilima odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

ZAKLJUČAK

Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koji se u dijelu odgovornosti brođara u prijevozu stvari oslanja na Haško/Visbyjska pravila, dosljedan je u pravilnoj konstataciji o jednakom standardu pažnje koja se nameće brođaru. Naime, izraz "pažnja urednog brođara", koju brođar mora dokazati, upotrebljava se prilikom reguliranja osposobljavanja brođara²² i kod opće odgovornosti u prijevozu stvari.²³ U svakom slučaju pažnja urednog brođara znači dužnu pažnju, a to je jednako pažnja srednje sposobnog brođara.

Isto je tako vrijedno konstatirati da naš Zakon, kod nabrajanja "izuzetih slučajeva" (v. čl. 556), nije preuzeo formulaciju iz čl. 4. st. 2 p Haških pravila ("Skrivene mane koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti"), čime je - po svemu sudeći - izbjegao pleonastičko izražavanje.

BILJEŠKE:

- ¹ V. poblize Ivo Grabovac, Osnova odgovornosti broдача u Konvenciji o prijevozu robe morem, 1978, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 17, 1979, str. 227-239.
- ² Poblize o sposobnosti broда, na primjer, Branimir Lukšić, Neki pravni problemi sposobnosti broда za plovidbu u ugovorima o prijevozu stvari morem, Zbornik radova Više ekonomske škole u Splitu, III, 1974, str. 119.
- ³ Carver - Colinvaux, Carriage by Sea, 1963, I, p. 218.
- ⁴ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 1963, p. 412.
- ⁵ Philip S. James, Introduction to English Law, 1962, p. 306.
- ⁶ W. Tetley, Marine Cargo Claims, 1965, p. 97. V. takodjer William Tetley (with assistance from Marc Nadon), Marine Cargo Claims, Second Edition, 1978, p. 165.
- ⁷ V. Malcolm Alistair Clarke, Aspects of the Hague Rules, A Comparative Study in English and French Law, 1976, pp. 205-206.
- ⁸ René Rodière, Traité général de droit maritime, 1968, II, p. 261.
- ⁹ Rodière, o.c., p. 261.
- ¹⁰ Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 1983, str. 39-40.
- ¹¹ Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, 1979, str. 253. V. takodjer Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, 1982, str. 142. Dalje se ponavlja da je dužna pažnja, u vezi s osposobljenjem broда za plovidbu, pažnja srednje sposobnog broдача, "pa se broдар ne može osloboditi odgovornosti pozivom da je on uložio maksimum svoje pažnje, ako je ta pažnja sa stajališta srednje sposobnog broдача nedovoljna, ali ni obratno - broдарu se ne može prigovoriti da nije, unatoč svojim subjektivnim mogućnostima, uložio pažnju koja je veća od one srednje sposobnog broдача". Isto tako, kada se regulira odgovornost broдача za teret ex recepto i za zakašnjenje ističe se da se pod dužnom pažnjom smatra pažnja srednje sposobnog broдача (v. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, s napomenama i komentarskim bilješkama, grupa autora, redaktor S. Triva, 1981, str. 185. i 229).
- ¹² Tetley, o.c., 1965, p. 169.
- ¹³ Usp. Malcolm Alistair Clarke, o.c., pp. 212-213. Usput napominjemo da francuski Zakon o broдарskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966, kada regulira osposobljenje broда za plovidbu upotrebljava izraz "faire diligence" (čl. 21), a u izuzetim slučajevima ("cas exceptés"), u nastojanju da recipira Haška pravila, u čl. 27 h uz skrivene mane broда pridodaje i potrebu "un examen vigilant", što bi se moglo prevesti kao "pažljivi pregled" ili sl.
- ¹⁴ Tetley, o.c., 1965, pp. 170-171.
- ¹⁵ V. Plinio Manca, Commento alle convenzioni internazionali marittime, 1975, volume secondo, p. 243.

- ¹⁶ Manca, o.c., pp. 238-242.
- ¹⁷ René Rodière, *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978*, *Le droit maritime français*, 356/1978, p. 456.
- ¹⁸ Milan Špehar, *Odgovornost broдача osvrtom i na Haška pravila*, 1939, str. 155.
- ¹⁹ Špehar, o.c., str. 160.
- ²⁰ Usp. Gavro Badovinac, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, 1970, str. 105.
- ²¹ Borislav V. Ivošević, *Odgovornost pomorskih broдача*, 1974, str. 137.
- ²² Čl. 458. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi: "Broдар pomorskog broда dužan je pravovremeno, od početka putovanja, pažnjom urednog broдача osposobiti broд za plovidbu, primjerenog ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako ga je primio na prijevoz ... Broдар je dužan dokazati da je upotrijebio dužnu pažnju..."
- ²³ Čl. 553. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi: "Broдар ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog broдача".

Prof. dr Ivo Grabovac

THE CONCEPT OF „DUE DILIGENCE“ IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA

In this article the author analyses the concept of "due diligence" and its meaning in the Hague/Visby Rules, which is connected to the basis of the liability of the operator of a sea-going ship. This concept, resulting from Anglo-American law must be interpreted in its original meaning, but conformed to the legal systems of states accepting it. The Yugoslav Maritime and Internal Navigation Act uses the phrase "the diligence of the reasonable operator", which means the diligence of an ordinary capable operator. The burden of proof of that diligence lies on the operator. In the same manner that term must be used concerning the seaworthiness of a vessel and in regard to liability in the carriage by sea of goods generally.