

Dr. sc. Biserka Rukavina, viša asistentica  
Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci

## OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI LUČKOG SLAGAČA S POSEBNIM OSVRTOM NA ROTERDAMSKA PRAVILA

UDK: 347.79

Pregledni znanstveni rad

Primljeno: veljača 2011.

U radu se raspravlja o problematici ograničenja odgovornosti lučkog slagača. U slučaju nastanka štete na teretu pitanje je može li oštećena strana (primatelj tereta) tužiti, osim prijevoznika, i lučkog slagača koji je štetu u svom poslovanju izazvao. Ako postoji izvanugovorna odgovornost lučkog slagača, vrijede li za njega načela odgovornosti za pomorskog prijevoznika, osobito ograničenje odgovornosti. Postavljena pitanja analiziraju se pozivom na rješenja međunarodnih konvencija te francuskog i hrvatskog prava. Posebno se istražuju Roterdamska pravila te posljedice njihove buduće primjene na pravni položaj lučkih slagača. U zaključku se ukazuje na potrebu i koristi donošenja posebnih pravila o poslovanju i pravnom položaju lučkih slagača.

**Ključne riječi:** *lučki slagač, ograničenje odgovornosti, Himalaja klauzula, Roterdamska pravila*

### 1. UVOD

Jedno od bitnih pitanja u pogledu odgovornosti lučkog slagača jest mogućnost ograničenja njegove odgovornosti. Ako lučki slagač odgovara za štetu, postavlja se pitanje koliko on za istu mora platiti? Danas u pravu postoje dva sustava visine odgovornosti: sustav neograničene i sustav ograničene odgovornosti. Načela građanskog prava nalažu svakomu tko je za štetu odgovoran da tu štetu nadoknadi bez ograničenja i u punom iznosu. Međutim, od ovog općeg načela obveznog prava danas postoje iznimke u svim granama prometa u kojima je u raznim modalitetima prihvaćen institut ograničene odgovornosti.<sup>1</sup> Održavanje, a i proširivanje ovog instituta danas se opravdava mogućnošću nastanka velikih šteta, naknada kojih se može barem donekle ostvariti, prvenstveno putem osiguranja, ako je unaprijed poznato do kojih maksimalnih granica ta odgovornost doseže.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Ograničena odgovornost može biti stvarna ili osobna. O stvarnoj ograničenoj odgovornosti radit će se kada osoba odgovara s određenim dijelom imovine, a o osobnoj kada se odgovara čitavom imovinom, ali do unaprijed određene visine.

<sup>2</sup> Institut ograničene odgovornosti u pomorstvu omogućio je da se uspostavi sustav osiguranja koji može ekonomski funkcionirati uz neusporedivo niže premije osiguranja nego što bi one bile da toga ograničenja nema. Sustav ograničene odgovornosti činio je i danas čini rizik bavljenja plovidbenim poduzetništvom pogodnim za osiguranje. U minulim vremenima kao glavni razlog za ograničenu odgovornost navodila se potreba za stimuliranjem investiranja u brodarstvo, a danas je zastupljeno stajalište da primjena instituta ograničene odgovornosti čini taj rizik osigurljivim. Vidi u: Pavić, D., Pomorsko imovinsko pravo, Split, 2006., str. 70..

Sustav ograničenja odgovornosti da dužnik odgovara cjelokupnom svojom imovinom, ali do unaprijed utvrđenog iznosa, danas se smatra suvremenijim, pa ga kao takvog prihvaćaju međunarodne konvencije i većina nacionalnih zakonodavstava. Svi prijevoznici kako pomorski<sup>3</sup> tako i kopneni odgovaraju ograničeno za teret kojeg prevoze, dok lučki slagači te beneficije nemaju tako da u jedinstvenom transportnom lancu dolazi do diskontinuiteta ograničenja odgovornosti samo dok se teret nalazi kod slagača. Posljedično, isti životni odnos, formuliran u dva ugovora, pravno se različito regulira. Na ugovor o prijevozu stvari morem primjenjuju se propisi pomorskog prava koji prihvaćaju sustav ograničene odgovornosti prijevoznika, dok se isti ne primjenjuju na ugovor o slagačkom poslu.

Obzirom da ne postoji međunarodna konvencija s unificiranim pravilima o pravnom položaju lučkog slagača, a nacionalna zakonodavstva, izuzev Francuske, ne poznaju ugovor o slagačkom poslu kao zaseban, kao uporište za mogućnost ograničenja odgovornosti lučkog slagača treba tražiti u općim pravilima građanskog prava.

## 2. ZAKONSKO OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI LUČKOG SLAGAČA

Danas je još uvijek malo zakonodavstava koja su izričito predvidjela ograničenje odgovornosti lučkog slagača. Ona zakonodavstva koja su to učinila, ograničenje odgovornosti lučkog slagača učinila su istovjetnim s onim predviđenim za pomorskog prijevoznika. Jedno od tih zakonodavstava je zakonodavstvo Francuske.

Prema odredbama članka 54. francuskog Zakona br. 66 – 420 o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima (u daljnjem tekstu FZOBU)<sup>4</sup> odgovornost slagačkog poduzetnika ne može u nijednom slučaju prijeći svotu određenu odredbama članka 28. i 43. tog Zakona, sve pod uvjetom da mu nije dostavljena izjava o vrijednosti.

Odredbom članka 28. FZOBU-a propisano je da prijevoznikova odgovornost za gubitke i štete na robi, po koletu ili jedinici, ne može prijeći iznos koji će biti

---

<sup>3</sup> U vezi s odgovornošću pomorskog prijevoznika pri prijevozu stvari i pasivnom legitimacijom u postupku valja izdvojiti određene pravne situacije: Za oštećenje, manjak ili gubitak stvari prijevoznik odgovara prema poznatim načelima odgovornosti, pri čemu se posebno ističe povlastica ograničenja odgovornosti. Prijevoznik jednako odgovara ugovorno i izvanugovorno za oštećenje, manjak ili gubitak tereta. Za zakašnjenje odgovara samo ugovorno. To načelo u hrvatskom pravu proizlazi iz članka 573. PZ-a. To znači da će se prijevoznik moći koristiti i svim pogodnostima iz Zakonika (ali se neće primjenjivati posebni uvjeti ugovora o prijevozu) i onda kada bi se zahtjev za naknadu štete zasnivao na izvanugovornoj odgovornosti, tj. ako bi oštećeni, vlasnik tereta (korisnik prijevoza, zapravo primatelj) tužio prijevoznika *ex delicto*. Vidi u: Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Split, 2010., str. 107..

<sup>4</sup> Prijevod francuskog Zakona br. 66-420 od 18. lipnja 1966. godine o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima vidjeti u: UPPiPK, Zagreb, br. 32, 1966..

određen uredbom.<sup>5</sup> To ne vrijedi u slučaju kada prijevoznik postupa s namjerom te u slučaju izjave o vrijednosti od strane krcatelja koja je unijeta u teretnicu i koju je prijevoznik prihvatio. Takva izjava bit će mjerodavna prema prijevozniku, osim ako protivno ne dokaže.

Francuski zakonodavac je za lučkog slagača izričito predvidio i isključenje odgovornosti u određenim slučajevima. Prema odredbama članka 53. st. 2. FZOBU-a lučki slagač ne odgovara za štete na teretu ako one potječu:

- a) od požara;
- b) od činjenica koje proizlaze iz događaja koji se ne mogu pripisati lučkom slagaču;
- c) od štrajka, lock-out-a ili bilo kojih drugih smetnji što potpuno ili djelomično sprječavaju rad;
- d) od pogreški krcatelja, posebno u lošem pakiranju, ambalažiranju ili označavanju tereta;
- e) od vlastite mane tereta.

Međutim, isključenje odgovornosti za nabrojene razloge nema automatsko djelovanje isključenja odgovornosti slagača, već ono prebacuje teret dokaza o krivnji, odnosno o uzroku nastanka štete sa slagača na njegovog suogovaratelja. Taj zaključak izvire iz odredbe članka 53. st. 3. FZOBU-a, a glasi: „*Tužitelj će moći ipak u ovim slučajevima dokazati da su gubici ili štete prouzročeni, u cijelosti ili djelomično, krivnjom poduzetnika ili njegovih namještenika.*“

Da bi se lučki slagač mogao uspješno pozvati na jedan od navedenih razloga, mora dokazati dvije činjenice: da postoji jedan od navedenih uzroka i uzročnu vezu između tog uzroka i štete.

Za razliku od francuskog prava, u Republici Hrvatskoj ne postoji poseban pravni akt o poslovanju i pravnom položaju lučkog slagača. Zbog neuspjelog pokušaja da se prilikom donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kasnije Pomorskog zakonika iz 1994. godine kao i Pomorskog zakonika iz 2004. godine normira slagački posao, a u okviru tih normi i pitanje ograničenja visine slagačeve odgovornosti, u hrvatskom pravu lučki slagači kao neovisni ugovaratelji načelno i dalje odgovaraju neograničeno.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Uredba br. 66-1073 od 31. prosinca 1966. o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima. Tekst Uredbe vidjeti u: UPPiPK, Zagreb, br. 33, 1967..

<sup>6</sup> Nacrt Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sadržavao je odredbe o slagačkom poslu i slagačkim poduzetnicima. U čl. 508. st. 1. Nacrta ZPiUP-a bilo je predviđeno da „za visinu slagačeve odgovornosti primjenjuju se odredbe članka 644. ovog Zakona (propisi koji se odnose na odgovornost brodarar za teret)“. Za vrijeme izrade Nacrta isticala se bojazan da primjena pomorsko pravnih instituta na posao lučkog slagača ima svrhu olakšati posao nemarnog slagača, jer mu ograničava odgovornost i skraćuje vrijeme zastare tako da ta opasnost ne opravdava promjenu prava, prema kojem su se do tada uređivali ti pravni odnosi. Osim toga, isticalo se da u obvezno pravnom smislu pomorsko pravo predstavlja izuzetak od građanskog, odnosno imovinskog prava, te da nije poželjno proširivanje, odnosno multipliciranje izuzetaka za štetu opće pravne osnove koju predstavlja građansko, odnosno imovinsko pravo. Savezna Skupština, Zajednička komisija za kodifikaciju pomorskog prava, Nacrt Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Knjiga III, Beograd, 1972., str. 30..

### 3. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI LUČKOG SLAGAČA KLAUZULOM U UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM ILI TERETNICI (HIMALAJA KLAUZULA)

Odgovornost lučkog slagača bit će stvarno ograničena ako osoba kojoj odgovara za štetu odgovara ograničeno. To je redovito slučaj kod odgovornosti pomorskog prijevoznika. Lučkim slagačima kao neovisnim ugovarateljima ovakva zaštita, međutim, nije uvijek dovoljna, jer sudovi po načelima izvanugovorne odgovornosti nerijetko priznaju aktivnu procesnu legitimaciju i vlasniku, odnosno primatelju tereta prema lučkim slagačima.<sup>7</sup> Stoga će lučki slagač biti daleko bolje zaštićen ako za njega ograničenje odgovornosti bude izričito predviđeno klauzulom u teretnici ili u prijevoznom ugovoru, jer primatelj tereta prihvaćajući teretnicu, odnosno pristupajući prijevoznom ugovoru prihvaća i tu klauzulu koja zaštićuje lučkog slagača.

Problem definiranja i reguliranja statusa osoba koje nisu stranke ugovora o prijevozu, ali koje izvršavaju neke od prijevoznikovih obveza prema tom ugovoru nazočan je u prijevozu stvari svim prijevoznim granama.<sup>8</sup> Međutim u različitim instrumentima nije jedinstveno reguliran i to je upravo jedno od važnih pitanja u kojima se očituje neujednačenost pravnog uređenja prijevoza stvari morem, ali i prijevoza drugim prijevoznim granama.

<sup>7</sup> Prema presudi VPS SRH od 28.10.1964., slagač je odgovoran kako primatelju tereta tako i brodaru od kojeg je primio nalog za uskladištenje tereta; UPK, br. 25, 1965., str. 75.-76.; prema presudi VPS SRH od 18.11.1964. godine predajom tereta skladištu prestaje brodareva odgovornost za teret i prelazi na skladištara. Ovo posljednje je neposredno odgovorno primatelju tereta za gubitak, manjak i /ili oštećenje tereta koji nastanu od trenutka preuzimanja tereta za vrijeme čuvanja u skladištu sve do izdavanja tereta primatelju; UPK, br. 29, 1966., str. 40.-44.; prema presudi Sudskog odbora tajnog savjeta Australije od 01.07.1970. godine, slagač kojem je brodar na određite ovlašteno povjerio teret odgovara primatelju bez obzira na njegov ugovor s brodarom, UPK, Zagreb, br. 51, 1971., str. 49.-51.. U istom smislu i presuda Trgovačkog suda u Marseilleu od 10.03.1967., UPK, Zagreb, br. 37, 1968., str. 54.-55., uz napomenu da se taj spor rješavao po propisima koji su u Francuskoj vrijedili prije stupanja na snagu FZOBU-a iz 1966. godine.

<sup>8</sup> Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – CMR*). Pitanje osoba za koje prijevoznik odgovara regulirano je čl. 3. Konvencije u kojem stoji da prijevoznik odgovara za radnje i propuste svojih predstavnika, službenika i drugih osoba kojima se u izvršenju prijevoza služi kao za svoje vlastite, kad takvi predstavnici, službenici i druge osobe postupaju u okviru svojih dužnosti. Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o međunarodnom željezničkom prijevozu (*The Convention Concerning International Carriage by Rail - COTIF*), te Jedinstvenim pravilima vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (*Uniform Rules concerning the Contract of Goods by Rail – CIM*) koja čine Dodatak B COTIF Konvenciji. Prema članku 40. Jedinstvenih pravila prijevoznik je odgovoran za svoje službenike i druge osobe čije usluge koristi u obavljanju prijevoza, kad ti službenici ili druge osobe djeluju u okviru svojih dužnosti. Tekst CMR konvencije, te CIM-COTIF pravila na hrvatskom jeziku: Hlača, V., Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Rijeka, 2000., str. 207.-231., 291.-308.. Prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima na međunarodnoj razini reguliran je Budimpeštanskom konvencijom o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (*Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway - CMNI*). Člankom 17. st. 1. propisano je da za radnje i propuste svojih radnika (službenika) i opunomoćenika čije usluge koristi u izvršenju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da su te radnje i propusti njegovi vlastiti ako te osobe djeluju u okviru svog zaposlenja. Tekst Budimpeštanske konvencije na hrvatskom jeziku: NN – MU br. 10/04.

Prema Haškim pravilima<sup>9</sup> režim odgovornosti za štetu usmjeren je isključivo na prijevoznika kao ugovornu stranu, a pitanje podugovaranja i eventualno odgovornost osobe koja faktično izvršava neku od obveza iz ugovora o prijevozu nigdje se u pravilima ne spominje. Prijevoznikovi pomoćnici, neovisno o tome jesu li njihovi radnici ili su samostalni poduzetnici, prema Haškim pravilima ne uživaju konvencijsku zaštitu, niti se na njih primjenjuju uvjeti iz ugovora o prijevozu. Ako korisnik prijevoza protiv njih podnese tužbu, oni se ne mogu pozivati na uvjete glavnog ugovora, niti na granice odgovornosti i oslobođenja od odgovornosti koja vrijede prema Haškim pravilima.

Haško-Visbijska pravila<sup>10</sup> započela su rješavanje problema odgovornosti osoba kojima se prijevoznik u svom poslu služi upravo kroz nastojanje da riješe „Himalaja pitanje“. Tim pravilima propisano je da će se prijevoznikovi radnici moći koristiti oslobođenjima i ograničenjima odgovornosti na koja se može pozivati prijevoznik u smislu te konvencije i to ako je protiv njih podignuta tužba. Potrebno je istaknuti da su tom odredbom obuhvaćeni samo prijevoznikovi radnici i punomoćnici, a da su izričito isključeni neovisni ugovaratelji. Time je napravljena jasna razlika između s jedne strane prijevoznikovih radnika i punomoćenika, a s druge strane samostalnih poduzetnika. S obzirom na spomenutu stilizaciju („*such servants or agent not being an independent contractor*“) smatra se da su samostalni poduzetnici (lučki radnici, operatori terminala i sl.) izričito isključeni od pogodnosti koje su predviđene za radnike i zastupnike prijevoznika.

Hamburška pravila<sup>11</sup> uvode tzv. „stvarnog prijevoznika“ i to predstavlja prvi pravi napor usmjeren na rješavanje problema odgovornosti osoba na strani broda tj. osoba koje nisu ugovorni prijevoznici, ali izvršavaju ugovornu prestaciju iz

---

<sup>9</sup> Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici zaključena u Briselu 25. kolovoza 1924. godine, a stupila je na snagu 2. lipnja 1931. poznatija kao Haška pravila (u nastavku ovog rada Haška pravila). Republika Hrvatska obvezala se Ustavnom odlukom o suverenosti i samostalnosti od 8. listopada 1991. godine te člankom 33. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora na primjenu međunarodnih ugovora koje je sklopila ili kojima je pristupila bivša SFRJ i u Republici Hrvatskoj ako nisu u suprotnosti s Ustavom i pravnim poretkom Republike Hrvatske, a u skladu s pravnim načelima o sukcesiji država glede ugovora. Notifikacije o sukcesiji upućene su depozitarima međunarodnih konvencija, te se Hrvatska od 8. listopada obvezala na temelju notifikacije o sukcesiji na Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine. Tekst Konvencije na hrvatskom jeziku: Grabovac, I., Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split, 1986., str. 19.-25..

<sup>10</sup> Protokol o izmjeni Međunarodne konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici usvojen je u Briselu 23. Veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine (u nastavku ovog rada Haško – Visbijska pravila). Nazvan je po gradu i luci Visby na zapadnoj obali otoka Gotland u Švedskoj u kojoj je godine 1963. formuliran sadržaj protokola tzv. Visby Amendments ili Visby Rules. Godine 1995. Republika Hrvatska donijela je Odluku o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1968. (NN-MU br. 3/95.). Tekst na hrvatskom jeziku vidjeti u: Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995., str. 449..

<sup>11</sup> Tekst Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem usvojen je 31. ožujka 1978. godine na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Hamburgu. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem preporučeno je da pravila koja su u ovoj Konvenciji sadržana budu poznata kao „Hamburška pravila“. Tekst Konvencije na engleskom i hrvatskom jeziku: UPPiPK, Zagreb, br. 78, 1978., str. 5.-66., a o njihovom utjecaju na pomorsko gospodarstvo više u: Polić-Čurčić, V., Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, UPP, Zagreb, br. 1-2, 1992., str. 33.-34..

glavnog ugovora, ali ne rješavaju i pitanje neovisnih ugovaratelja.<sup>12</sup>

Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe<sup>13</sup> u članku 15. regulira odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za svoje radnike, zastupnike i ostale osobe. Za čine i propuste svojih radnika i punomoćnika poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara kada takav radnik ili punomoćnik djeluje u granicama svog posla. Također, poduzetnik odgovara i za svaku drugu osobu čijim se uslugama služi u izvršavanju ugovora. Za radnje i propuste spomenutih osoba odgovara kao za svoje vlastite radnje i propuste. Multimodalna konvencija znatno proširuje krug osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost, pa se to pravo priznaje, ne samo poduzetnicima multimodalnog prijevoza, njihovim radnicima i zastupnicima, nego i bilo kojoj drugoj osobi čijim se uslugama poduzetnik služi radi izvršavanja ugovora o prijevozu. Vidljivo je da „odgovornost poduzetnika za osobe“ uključuje i tzv. *neovisne ugovaratelje*.

Najnoviji pomak učinjen je donošenjem Roterdamskih pravila.<sup>14</sup> Prema tim pravilima neovisni ugovaratelji smatraju se pomorskim izvršiteljima, a sve obrane i ograničenja odgovornosti primjenjuju se na tužbu protiv prijevoznika ili pomorskog izvršitelja bez obzira na to je li tužba temeljena na ugovoru, izvan ugovora ili drugačije. Prema definiciji iz članka 1. t. 7. Roterdamskih pravila „*pomorski izvršitelj je osoba koja izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznih obveza za razdoblje između dolaska stvari u luci ukrcaja na brod i njihovog odlaska iz luke iskrcaja s broda.*“

Prema Roterdamskim pravilima pomorski izvršitelj ima obveze i odgovornosti koje su propisane za prijevoznika prema toj konvenciji. Pomorski izvršitelj ovlašten je također koristiti se pravom na ograničenje odgovornosti predviđenim za prijevoznika, kao i svim drugim prijevoznikovim pravima i obranama.<sup>15</sup>

Treba napomenuti kako pomorski izvršitelj nije samo odgovoran za neispunjenje svojih obveza, već odgovara i za svaku osobu kojoj je povjerio izvršenje neke od

---

<sup>12</sup> U krug osoba za koje prijevoznik odgovara prema Hamburškim pravilima uključeni su prijevoznikovi radnici ili punomoćnici, ali ne i samostalni poduzetnici. U skladu s čl. 7. st. 2. Hamburških pravila radnik ili punomoćnik može se koristiti svim prigovorima i ograničenjima odgovornosti na koje se i sam prijevoznik može pozvati pod uvjetom da dokaže da je djelovao u okviru svog radnog zadatka.

<sup>13</sup> Konvencija je usvojena u Ženevi 24. svibnja 1980. godine. Tekst konvencije na hrvatskom jeziku: Grabovac, I., Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980., Split, 1981.. O odgovornosti poduzetnika mješovitom prijevozu više u: Filipović, V., *Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza*, Privreda i pravo, br. 2, 1976., str. 1.-10..

<sup>14</sup> Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem potpisana je 23. rujna 2009. godine u Roterdamu (u nastavku Roterdamska pravila). Konvencija će stupiti na snagu nakon što joj pristupi najmanje 20 država. O pripremnim radovima na Roterdamskim pravilima, kao i o sadržaju i interpretaciji pojedinih odredbi konvencije i nacrt konvencije u: Skorupan, V., *Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 57 (2007.), br. 1. str. 7.-60..

<sup>15</sup> Spomenuto pravo pomorski izvršitelj ima ako: a) je pomorski izvršitelj preuzeo stvari na prijevoz u državi ugovarateljici, ili ih je predao u državi ugovarateljici, ili je djelovao u odnosu na stvari u luci države ugovarateljice i b) ako su okolnosti koje su prouzročile gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: za vrijeme razdoblja između dolaska stvari u luku ukrcaja na brod i njihovog odlaska iz luke iskrcaja s broda; dok pomorski izvršitelj čuva stvari, ili bilo koje drugo vrijeme ako je sudjelovao u izvršenju neke djelatnosti koja je predviđena ugovorom o prijevozu (čl. 19. Roterdamskih pravila).

prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu (čl. 19. st. 3. Rotterdamskih pravila).<sup>16</sup>

Obzirom da u ovom trenutku nije poznata sudbina ovog instrumenta, ne može se sa sigurnošću reći kakav će ubuduće biti položaj lučkih slagača kao neovisnih ugovaratelja. Kao što je prije navedeno, prema Haško-Visbijskim pravilima koja imaju najširu primjenu, lučki slagači ne mogu se koristiti obranama i ograničenjima koja vrijede za prijevoznika.

Zbog prisutnih razlika u sustavu odgovornosti pomorskog prijevoznika i lučkog slagača, prema kojima prijevoznik u sustavu Haško-Visbijskih pravila odgovara blaže u odnosu na lučkog slagača, u poslovnoj praksi postoji zainteresiranost lučkih slagača i drugih samostalnih poduzetnika (*independent contractors*) da se i na njih primjene uvjeti ugovora o prijevozu stvari morem čime stječu pravo koristiti se visinom odgovornosti propisanom za prijevoznika kao i jednogodišnjim zastarnim rokom, te se mogu pozivati i na oslobađajuće klauzule iz teretnice. To više jer je prijevoznik ovlašten za relacije prije ukrcaja i poslije iskrcanja jednostrano stipulirati odgovornost blažu od propisane. Problem nastaje zato što te osobe nisu stranke iz ugovora o prijevozu, pa se uvjeti ugovora i režim odgovornosti propisan Haško-Visbijskim pravilima na njih ne odnosi.

Prijevoznici su također zainteresirani da se i na njihove pomoćnike, neovisno o tome jesu li njihovi službenici ili su samostalni poduzetnici, primijene uvjeti koji vrijede i za njih tj. uvjeti ugovora o prijevozu stvari morem.

Takav se pravni učinak u pomorskoj poslovnoj praksi osigurava uključivanjem u teretnicu posebne ugovorne odredbe poznate pod nazivom Himalaja klauzula.<sup>17</sup>

Nastanak Himalaja klauzule i njezina uporaba vezuje se uz odluku engleskog Apelacijskog suda u predmetu Adler v. Dickson iz 1955. godine. Tužiteljica Adler, koja se ozlijedila rušenjem platforme za iskrcaj putnika, tužila je kapetana Dicksona, zapovjednika putničkog broda „Himalaya“. Ona je tako postupila iz razloga što je putna karta sadržavala klauzulu o isključenju prijevoznikove, odnosno brodareve odgovornosti. Najviša sudska instancija Kuća lordova (*House of Lords*) presudila je da se u slučaju prijevoza putnika, kao i prijevoza tereta, dopušta pomorskom prijevozniku da izričitim ili prešutnim ugovornim klauzulama zaštićuje sebe, ali isto tako i osobe koje zaposli prilikom ispunjenja ugovora. U navedenom slučaju

---

<sup>16</sup> Detaljnije vidi: Wolff, Skorupan, V., Obveze prijevoznika-recentna rješenja Nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, PPP, Zagreb, br. 158, 2004., str. 101.-151.; Wolff, Skorupan, V., Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem, PPP, Zagreb, br. 157., 2003., str. 137.; Skorupan, V., Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu (u cijelosti ili djelomično) (morem), PPP, Zagreb, br. 160, 2006., str. 31.-64.; Grabovac, I., Hoće li nova Konvencija o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) nadomjestiti postojeće međunarodne instrumente, Pravo i porezi, Zagreb, br. 1, 2010., str. 44.-48..

<sup>17</sup> Prema Tetleyu Himalaja klauzula predstavlja domišljato kratkoročno rješenje složenog problema, rješenje koje stvara neusporedivo više problema nego što ih rješava. Prema njemu, temeljni problem je iznaći način kako trećim osobama koje nisu agenti niti namještenici prijevoznika dopustiti ograničenje odgovornosti, a posebno lučkim slagačima i operaterima terminala kao neovisnim ugovarateljima. Tetley, W., The Himalaya Clause: heresy or genius?, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Washington, vol. 9, 1977., str. 111.-129.; Tetley, W., The Himalaya Clause – revisited, *JIML*, br. 9, 2003., str. 40.-64..

sud je utvrdio da sadržaj putne karte nije ni izričito ni implicitno mogao koristiti prijevoznikovim službenicima ili opunomoćenicima. Naime, sud je polazeći od teksta klauzule ustvrdio da se nigdje ne spominje zapovjednik broda kao osoba koja bi uživala povlasticu klauzule o isključenju odgovornosti. Tako je zapovjednik Dickson proglašen odgovornim na temelju izvanugovorne odgovornosti. Nakon te odluke u teretnicu su se počele unositi posebno sastavljene tzv. Himalaja klauzule u korist lučkih slagača i drugih osoba.<sup>18</sup>

Smisao Himalaja klauzule prepoznaje se u tumačenju da svako ograničenje odgovornosti i druge odredbe sadržane u tekstu isprave koriste prijevozniku (brodaru), njegovim punomoćnicima, službenicima i drugim predstavnicima, ali isto tako i svakom neovisnom ugovaratelju koji izvršava poslove u vezi s teretom. Osobito značenje ima posljednji dio rečenice u kojem piše da se pravo na ograničenje odgovornosti priznaje i neovisnim ugovarateljima (dakle, i lučkim slagačima) sve pod uvjetom da se radi o poslovima vezanim za teret.<sup>19</sup>

Reakcija sudova, u usporedbi prava različitih država, nije bila jedinstvena. Ipak, većina država priznala su pravni učinak tog klauzuli. Sudovi nekih država, primjerice SAD-a i UK-a, tijekom vremena mijenjali su svoja stajališta, u pravilu priznajući djelovanje te klauzule.<sup>20</sup>

Povijesno gledano postojale su faze kad su američki sudovi priznavali valjanost Himalaja klauzula da bi potom u nekom izvjesnom razdoblju skeptično gledali na takva stajališta. Presude koje datiraju iz 50-ih godina prošlog stoljeća priznavale su mogućnost ugovaranja u korist trećih osoba. Da bi takva ugovorna formulacija proizvodila pravne učinke mora postojati jasno izražena namjera ugovornih strana. Od treće osobe nije se tražio „*consideration*“ da bi postala sudionikom takve ugovorne pogodbe.

Amerika je time odstupila od načela *privity of contract* kako je formulirano još sredinom 19. st. u slučaju *Tweddle v. Atkinson*.<sup>21</sup> Stajalište da ugovorne strane mogu ugovarati koristi za treću osobu potvrđeno je i u kasnijim odlukama

---

<sup>18</sup> Suvremena Himalaja klauzula u slobodnom prijevodu glasi:

„Izričito se ugovara da radnik ili punomoćnik prijevoznika (uključujući i svakog neovisnog ugovaratelja koga zaposli prijevoznik) ne odgovara krcatelju, primatelju ili vlasniku stvari ili držatelju teretnice za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje koji su posljedica njihova djela, propusta ili krivnje za vrijeme rada ili u vezi sa svojim radom, ali u svakom slučaju navedeni radnik ili punomoćnik (uključujući i nezavisnog ugovaratelja) može se pozvati na svaku iznimku, ograničenje, uvjet ili oslobođenje u teretnici, kao i na svako pravo, oslobođenje od odgovornosti i povlasticu, koji se primjenjuju na prijevoznika. Radi primjene odredaba ove klauzule smatra se da prijevoznik radi u ime i za račun osoba koje su njegovi radnici ili punomoćnici, uključujući i neovisne ugovaratelje.“

<sup>19</sup> „Svako ograničenje odgovornosti i druge odredbe sadržane u tekstu isprave koriste prijevozniku, njegovim punomoćnicima, radnicima i drugim predstavnicima, ali isto tako i svakom neovisnom ugovaratelju koji izvršava poslove u vezi s robom.“ Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika*, Split, 1989., str. 104..

<sup>20</sup> O stajalištima sudova u SAD-u i Engleskoj vidi pobliže: Costabel, M. Attilio, *The „Himalaya“ Clause Crosses Privity’s Far Frontier*, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, br. 2, 2005., str. 217.-245..

<sup>21</sup> *B&S. 393, 121 E. R. 762, 1861.* Više u: Tetley, W., *The Himalaya Clause – revisited*, *JIML*, br. 9, 2003., str. 20..



engleskih sudova te u sudskoj praksi *Commonwealtha*.

U ranijim presudama fleksibilnost američkih sudova išla je toliko daleko da su priznavali izuzetke čak i u slučajevima kada klauzule sadržane u teretnici nisu bile dovoljno određene u smislu da bi takvo pravo proizlazilo iz njenog sadržaja. Tako je u slučaju *National Federation Coffee Growers of Colombia v. Isbrandtsen Co.*<sup>22</sup> Vrhovni sud New Yorka priznao operateru terminala koji je bio agent prijevoznika pravo pozivanja na jednogodišnji rok zastare iz Zakona o prijevozu robe morem,<sup>23</sup> bez obzira što teretnica nije sadržavala posebnu klauzulu kojom bi se i operateru terminala omogućila takva beneficija.

Prekretnicu u američkom pravu u pogledu pravnih učinaka Himalaja klauzule predstavlja slučaj *Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp*<sup>24</sup> gdje je Vrhovni sud odbio primijeniti pravilo o ograničenju odgovornosti od 500 \$ po koletu na lučkog slagača koji je bio u ugovornom odnosu s prijevoznikom.

Vrhovni sud zastupao je stajalište da osoba koja radi u ime drugoga (u ovom slučaju lučki slagač), odgovara za ukupnu štetu koju je uzrokovao nemarnim postupanjem, osim ako nije u cijelosti ili djelomično oslobođena te odgovornosti na temelju pozitivnih propisa ili na temelju valjanog ugovora koji veže oštećenu stranku. U obrazloženju presude sud je ustvrdio da ne postoje pozitivni propisi temeljem kojih bi odgovornost slagača bila ograničena budući da odredbe COGSA-e priznaju pravo ograničenja odgovornosti samo prijevozniku (brodaru). S druge strane slagač sam nije bio stranka ugovora o prijevozu sklopljenog između krcatelja i prijevoznika. Prema tome, odgovornost slagača nije ničim ograničena te isti odgovara za naknadu štete prema pravilima općeg prava.<sup>25</sup>

U novijim presudama ponovno je u odnosu na treće osobe započeo proces priznavanja ograničenja iz teretnice, kada iz teretnice nedvosmisleno proizlazi namjera da se njime koristi lučki slagač.<sup>26</sup>

U Velikoj Britaniji u sporu *Midland Silicones Ltd. v. Scrutons Ltd.* tuženi lučki slagač priznao je odgovornost, ali je smatrao da na temelju teretnice kao i ugovora

---

<sup>22</sup> 185 N.Y.S. 2d 392, 1957, AMC 1571. Tetley, W., *The Himalaya Clause – revisited*, JIML, br. 9, 2003., str. 21..

<sup>23</sup> *The Carriage of Goods by Sea Act* (u nastavku COGSA).

<sup>24</sup> *Krawill Machinery Corporation* kao naručitelj prijevoza sklopio je ugovor o prijevozu sanduka sa strojevima iz Detroita u Valenciju preko Baltimora. Teret je vlakom prevezen do Baltimora gdje slagačka tvrtka *Robert C. Herd Co., Inc.*, na temelju usmenog ugovora s prijevoznikom preuzima ukrcaj tereta na brod. Prilikom ukrcaja došlo je do oštećenja tereta jer je isti pao s dizalice u more. Tužitelj *Krawill Machinery Corporation* podnio je tužbu protiv lučkog slagača zahtijevajući naknadu nastale štete do koje je došlo zbog nemarnog postupanja lučkog slagača. S druge strane, lučki slagač pozivao se na pravo ograničenja odgovornosti tvrdeći da to pravo proizlazi kako iz teretnice tako i iz COGSA-e. 359 U.S. 297, 1959, AMC 879.

<sup>25</sup> Razlozi za takvo djelovanje pratili su stav Kongresa koji prilikom donošenja COGSA-e nije namjeravao regulirati djelovanje lučkih slagača ili drugih agenata ili ograničiti njihovu odgovornost za štetu koju oni uzrokuju svojom nemarnošću. Tako je došlo do promjene u odnosu na ranije odluke.

<sup>26</sup> Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, Second Edition, Toronto, 1978., str. 377.-380., Sturley, F. M., *Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States*, *Texas International Law Journal*, Vol 44, 2009., str. 448.-450..

s prijevoznikom, ima pravo ograničiti svoju odgovornost.

Njegov ugovor s prijevoznikom sadržavao je sljedeću odredbu:

„*Slagač će imati zaštitu kako je predviđeno u klauzulama teretnice.*“

Slagaču ni sud prvog stupnja ni sud drugog stupnja nije priznao pravo ograničenja odgovornosti, jer ni COGSA, a ni teretnica nije sadržavala odredbu po kojoj bi riječ brodar (prijevoznik) obuhvaćala i slagača. Slagač se ne može pozvati na ugovor između krcatelja i prijevoznika (brodara) u kojem nije stranka i za koji nema „*consideration*“.<sup>27</sup>

Sud je pored toga zauzeo stajalište da tužitelj (primatelj) nije znao da je prijevoznik pristao da lučki slagač kao tužena strana vrši radnje iskrcaja tužiteljevog tereta.

Povodom slagačeve revizije sud trećeg stupnja (*House of Lords*) također nije priznao slagaču pravo da ograniči svoju odgovornost. Bilo je očito da sudovi common law-a nisu bili skloni proširiti obveze i koristi iz ugovora na treću osobu koja nema „*consideration*“, a time i priznati klauzule u teretnici koje štite prijevoznika (brodara), a ujedno i lučkog slagača kojeg je prijevoznik (brodar) zaposlio.

Međutim, odluka u Kući lordova nije bila jednoglasno donesena, jer je sudac lord Reid izdvojio svoje mišljenje. Naime, on je smatrao da se stav tuženoga (slagača) može prihvatiti ako iz odredaba teretnice jasno proizlazi namjera da se zaštiti slagača, da iz teretnice jasno proizlazi da prijevoznik nije ugovarao ove odredbe samo za sebe nego i za slagača, te da je prijevoznik bio ovlašten od slagača ugovarati u njegovo ime (prijevoznik nastupa kao agent lučkog slagača) pri čemu suglasnost slagača može biti kako prethodna tako i naknadna.

Osobito je zanimljiva najnovija presuda američkog Vrhovnog suda koja uvelike proširuje primjenu Himalaja klauzule čak i u slučaju kada se korisnik ne može pozivati na mjerodavni ugovorni odnos. Radi se o slučaju *Norfolk Southern Railway Company v. James N. Kirby Pty Ltd.*, od 9. studenog 2004. godine.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Englesko se pravo u početku nije zasnivalo na teoriji da se ugovori moraju izvršavati, pa se tražilo načina kako bi se izvršenje osiguralo. Pronađen je indirektni način putem tužbe „*action of debt*“ (radi duga) i „*assumpsit*“ (preuzeo je). Da bi uspio s tužbom „*of debt*“, tužitelj je morao dokazati da je pružio korist tuženome, a da bi uspio s „*assumpsit*“, tužitelj je bio dužan dokazati da je pretrpio štetu ili gubitak. Tijekom vremena prevladalo je mišljenje da javni interes traži da se neposredno osigura izvršenje ugovora. Tako „*assumpsit*“ postaje opća ugovorna tužba. Sudovi su inzistirali da se ugovor ne može utužiti ako svaka strana ne dokaže da je, zaključivanjem ugovora, jedna drugoj pružila korist, ili je prihvatila određene štetne posljedice za sebe. Upravo ta pružena korist ili pretrpljeni gubitak čini „*consideration*“. *Consideration* se može definirati kao svaki čin, propust ili obećanje jedne osobe koje se daje u zamjenu za obećanje druge osobe. U jednoj je presudi rečeno: „Valjani *consideration* može se sastojati u nekom pravu, interesu, dobitku ili koristi za jednu od stranaka ili u nekom propuštanju (trpljenju), šteti, gubitku ili odgovornosti koje se daju, podnose ili preuzimaju od druge strane“. Vidi u: Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika*, Split, 1989., str. 105.; Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Split, 2010., str. 110..

<sup>28</sup> Tvrtka *Kirby* obvezala je *International Cargo Control (ICC)*, otpremnika, da preveze strojeve iz Australije u Huntsville u Alabami. ICC je izdao teretnicu koja je označavala Savannah kao luku iskrcaja, a Huntsville kao mjesto odredišta, zatim ograničenje odgovornosti za naknadu štete od 500 USD po koletu za pomorski prijevoz i višu svotu ograničenja za kopneni put, te je sadržavala i standardnu Himalaja

U svojoj odluci Apelacijski sud je presudio da tuženi željeznički prijevoznik Norfolk nije mogao zahtijevati ograničenje koje je predviđeno u teretnici koju je izdao ICC jer je klauzula u toj teretnici o ograničenju odgovornosti štitila samo osobe koje su bile u ugovornom odnosu<sup>29</sup> s ICC.

Odluka je, osim toga, ustvrdila da se ograničenje označeno u teretnici *Hamburg Suda* (njemačkog pomorskog prijevoznika) ne može primijeniti protiv krcatelja (*Kirby*) jer tvrtka ICC nije djelovala kao agent *Kirbyja* kad je sklapala ugovor o prijevozu s pomorskim prijevoznikom. No, Vrhovni sud SAD-a osporio je takvu odluku.

U odluci se ističe da je ugovor o prijevozu, koji uključuje pomorsku rutu i mnogo kraću kopnenu, po svojoj naravi pomorski prijevoz samo ako je glavni, primarni predmet ugovora prijenos robe morskim putem od mjesta ukrcavanja do iskrcaja s broda (od Australije do istočne obale SAD-a) i zato se u potpunosti podvrgava saveznom zakonu (posebna pravila za nadležnost u pomorskim sporovima u SAD-u, za razliku od kopnenih prijevoza koji se podvrgavaju pravu države). Zbog takve konstatacije u obrazloženju odluke se ističe da u slučaju *Kirby* imamo pomorski spor o željezničkom brodolomu (*maritime case about a train wreck*). Ako bi se za kopnenu etapu prijevoza primijenilo pravo države, ta bi okolnost zapravo bila suprotna težnji za unifikacijom pomorskog prava.

Ono što je posebno važno, Himalaja klauzula koja proširuje primjenu uvjeta iz teretnice, a osobito ograničenje naknade štete, na svakog službenika, uključujući i neovisnog ugovaratelja, mora se tumačiti tako da i kopneni prijevoznik pripada tom proširenju jer je nužnost prijevoza robe i kopnenim putem bila poznata strankama. Naime, riječ je o danas čestoj uporabi multimodalnog prijevoza, prijevoza u kojem sudjeluju prijevoznici najmanje dvije grane prometa, u kojem na temelju teretnice za takav prijevoz („*through*“ *bill of lading*) vlasnik tereta može jednim jedinstvenim poslom ugovoriti prijevoz prekomorskim putem do nekog odredišta u unutrašnjosti.

U obrazloženju presude sud je zauzeo stav da ICC nije agent *Kirbyja* u klasičnom smislu, već je ICC agent *Kirbyja* jedino i isključivo kada je riječ o ograničenju odgovornosti, i to onda kada je ICC sklopio ugovor sa sljedećim prijevoznikom za

---

klauzulu uz spominjanje svih osoba, uključujući i neovisnog ugovaratelja, čije su djelatnosti služile u ispunjenju ugovora. ICC je zatim sklopio sa svoje strane, samostalno, ugovor o prijevozu s njemačkim prijevoznikom, *Hamburg Sudom*, koji je izdao teretnicu koja je isto tako predviđala Savannah kao luku iskrcaja i Huntsville kao mjesto odredišta, te istu svotu granica odgovornosti prema američkom *Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA)*, 500 USD po koletu, ali i za kopneni prijevoz. Ta je teretnica osim toga sadržavala i posebnu Himalaja klauzulu koja se odnosila i na kopnene prijevoznike. *Hamburg Sud* je potom povjerio prijevoz od Savannah do Huntsville željezničkom prijevozniku *Norfolk Southern Railway*. Vlak na kojemu su bili ukrcani kontejneri sa strojevima iskočio je iz tračnica prouzročivši znatne štete strojevima – 1.500.000 USA. *Kirby* i njegov osiguratelj pokrenuli su postupak izvanugovorne odgovornosti prema *Norfolk Southern Railway* pred prvostupanjskim sudom u Georgiji. Tuženi je zatražio ograničenje odgovornosti od 500 USD po kontejneru i uspio je u sporu, ali je odluka promijenjena od strane Apelacijskog suda.

<sup>29</sup> Tzv. *privity of contract*, interes u ugovoru, specifičan institut anglosaksonskog prava.

slučaj ograničenja odgovornosti.<sup>30</sup>

Danas pravna valjanost Himalaja klauzule ne bi trebala biti sporna.<sup>31</sup> Vrijednost priznanja pravne valjanosti Himalaja klauzule ogleda se u tome što to priznanje ruši načelo o zabrani proširenja instituta ograničenja odgovornosti i na lučke slagača. Ako je već ograničenje odgovornosti slagača u načelu dopušteno, treba razmisliti o donošenju posebnih pravila i kreiranju za lučkog slagača mogućnosti da se sam, bez posredovanja stranaka prijevoznog ugovora, tim pravom služi.

Naime, slagač nema osobite koristi od toga što prijevoznik u svojoj teretnici predviđa ograničenje odgovornosti i za njega, jer za pružanje takve zaštite prijevoznik će sigurno tražiti protuvrijednost koja će se najvjerojatnije sastojati u nižim tarifnim iznosima za izvršenje slagačkih operacija.

O ovim pitanjima morat će se ponovno raspravljati jer je nepravедno da se nakon nastanka štete na teretu različito tretira tužba protiv prijevoznika i tužba protiv lučkog slagača.

Rasprave o valjanosti Himalaja klauzule i nastojanje da se formalnopravno prizna njen učinak prisutne su i među hrvatskim znanstvenicima, pravnim stručnjacima i praktičarima koji se bave pomorskim pravom i problematikom. Te rasprave rezultat su činjenice da ne postoje posebne zakonske norme o, poglavito, slagačima (osim u francuskom pravu) ili o poduzetnicima prijevoznih terminala (osim, u pokušaju, na međunarodnom planu).

Kako ti poduzetnici potpadaju pod opća načela odgovornosti, ne mogu se pozivati na određene povlastice koje u režimu odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari morem postoje (zastarni rok, a osobito ograničenje odgovornosti). Odgovornost slagača i drugih nezavisnih poduzetnika stvarno će biti ograničena ako osoba kojoj odgovaraju za štetu i sama odgovara ograničeno. To je slučaj kada slagač odgovara prijevozniku. U tom slučaju slagač se neizravno služi pomorskopravnim institutom ograničenja odgovornosti, ali primjerice nema mogućnosti da se protiv prijevoznika koristi pomorskopravnom zastarom. Kao tužitelj može se pojaviti vlasnik tereta, zapravo korisnik prijevoza. Slagač naravno odgovara ugovorno naručitelju slagačkih operacija. Ako je u pitanju ugovorna odgovornost, dopušta se u našem pravu sporazumno ograničenje odgovornosti uz uvjete iz članka 345. st. 3. ZOO-a. Ograničenja nema ako je u pitanju kvalificirana krivnja slagača (čl. 345. st. 4. ZOO-a).

Međutim, u našem pravu nema formalnih zapreka da neovisni ugovaratelj

---

<sup>30</sup> Poblje o sadržaju i tumačenju odluke Vrhovnog suda: Joseph C. Sweeney, Crossing the Himalaya: Exculpatory Clauses in Global Transport, *Norfolk Southern Railway Co.v. James N. Kirby*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, br. 2, 2005., str. 155.-199.; William H. Theis, Third-Party beneficiaries in Multimodal Contracts of Carriage, *Norfolk Southern Railway Co.v. James N. Kirby*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, br. 2, 2005., str. 201.-215..

<sup>31</sup> Pravnu valjanost Himalaja klauzuli priznaju ili se pretpostavlja da nema zapreke njenom priznavanju mnoge zemlje, među njima su: Argentina, Belgija, Danska, Njemačka, Grčka, Irska, Japan, Meksiko, Nizozemska, Norveška, Švedska. Vidjeti u: Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika*, Split, 1989., str. 107.. Također vidjeti u: Jakaša, B., *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1979., str. 161.; Moore, C. John, *Liability of Stevedors for Cargo Damage under United States and British Law*, Göteborg, 1961., str. 16..

za svoju djelatnost odgovara i izvanugovorno oštećenoj strani. To znači da se u položaju aktivne legitimacije može naći i vlasnik oštećenih stvari, odnosno korisnik prijevoza. Postavlja se pitanje postoji li mogućnost da se slugač zaštiti od otegotnih općih načela odgovornosti odnosno može li Himalaja klauzulom zaštititi svoj položaj.

Pravna znanost priznaje joj učinak. Smatra se da bi u hrvatskom pravu takva klauzula mogla imati učinak ako je između pomorskog prijevoznika i naručitelja bilo izričito klauzulom uključeno, a to znači precizno i jasno, da će se i tzv. neovisni ugovaratelji, kao treći, moći koristiti sustavom odgovornosti za prijevoznika. Nema pravnih razloga da hrvatski sudovi ne priznaju njezinu valjanost. Naime, Himalaja klauzula predstavlja ugovor u korist trećeg, a takvi su ugovori pravno valjani.

Prema odredbi članka 336. st. 3. ZOO-a „ugovorom se može ustanoviti pravo u korist treće osobe“, a prema odredbi članka 337. st. 1. ZOO-a „kad netko ugovori u svoje ime tražbinu u korist trećega, treći stječe vlastito i neposredno pravo prema dužniku ako nije što drugo ugovoreno ili ne proizlazi iz okolnosti posla.“<sup>32</sup>

Ovdje bi prijevoznik u dogovoru s naručiteljem prijevoza mogao u korist trećeg lučkog slugača njemu osigurati pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju izvanugovorne tužbe. Naravno, lučki slugač mogao bi se tada pozvati na režim odgovornosti prijevoznika (odnosno na dogovorom dopuštena, precizirana načela te odgovornosti) samo onda kada je djelovao u poslovima koji pripadaju u domenu pomorskopravnog posla prijevoza stvari. U našem pravu prijevoznik odgovara od preuzimanja stvari pa do predaje, a to znači da odgovara i dok čuva stvari na kopnu (čl. 547. PZ-a). Dakle, i kopnene operacije koje izvode lučki slugači ili poduzetnici prijevoznih terminala, ako su u razdoblju odgovornosti prijevoznika, u stadiju su ispunjenja ugovora o prijevozu.

Zaključno, naše bi pravo i sudska praksa trebali priznati ugovornu klauzulu u korist trećih, ali samo onda kada bi se ugovaratelji iz osnovnog posla detaljno i jasno dogovorili o sadržaju Himalaja klauzule koja bi izvanugovorno štitila i treće osobe, u našem slučaju, lučke slugače.

---

<sup>32</sup> Ovdje se radi o ugovoru u korist trećega (*pactum in favorem tertii*) koji predstavlja iznimku od općeg pravila o relativnosti obveznih ugovora prema kojem obveznopravni odnos obvezuje samo suugovaratelja. Temeljem ove odredbe zakonodavac dopušta suugovarateljima da ustanove neko pravo u korist trećega, što znači da tada ugovor proizvodi odgovarajuće pravne učinke i prema toj trećoj osobi. Kod ugovora u korist trećega postoje tri skupine odnosa: odnos suugovaratelja koji ovisi o vrsti glavnog ugovora kojem se dodaje klauzula „u korist treće osobe“; odnos stipulanta i korisnika koji predstavlja isključivo unutarnji odnos koji pojašnjava pobude zbog kojih je stipulant sklopio ugovor u korist treće osobe – korisnika te odnos dužnika i korisnika koji ustvari predstavlja odnos promitenta kao dužnika i korisnika kao vjerovnika, jer se promitent obvezao stipulantu da će umjesto njemu ugovornu obvezu ispuniti korisniku i u tom smislu je odnos promitent – korisnik originalni i izravni odnos. Vidi u: Gorenc, V. i dr., Komentar Zakona o obveznim odnosima, Zagreb, 2005., str. 498.; Crnić, I., Zakon o obveznim odnosima, Napomene, komentari, sudska praksa i prilozi, Drugo bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2006., str. 342.; Barbić, J. i dr., Novi Zakon o obveznim odnosima – zbornik radova, Zagreb, 2005., str. 76..

#### 4. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI LUČKOG SLAGAČA UGOVOROM O SLAGAČKOM POSLU

Da bi lučki slagač mogao uspješno ograničiti svoju odgovornost u ugovoru s naručiteljem slagačkih operacija potrebno je da slagač za štete na teretu kojim manipulira odgovara isključivo s naslova ugovorne odgovornosti i da je takvo ograničenje odgovornosti pravno dopušteno.

U hrvatskom pravu nema posebnih zakonskih rješenja bilo o zakonskom bilo o ugovornom ograničenju odgovornosti lučkih slagača, pa se pitanje ograničenja njegove odgovornosti rješava primjenom odredbi Zakona o obveznim odnosima (u daljnjem tekstu ZOO), dakle prema općim pravilima o ograničenju odgovornosti.<sup>33</sup>

Relevantne odredbe kako za ograničenje tako i za isključenje odgovornosti lučkih slagača sadržane su u članku 345. ZOO-a.

Prema odredbi članka 345. st. 1. ZOO-a:

*„Odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može se unaprijed ugovorom isključiti ni ograničiti.“*

Ovom odredbom dana je opća klauzula o dopustivosti isključenja ili ograničenja odgovornosti. Zbog zaštite prometa uopće, ali i druge, slabije ugovorne strane, prisilnim zakonskim normama utvrđeno je kada takva isključenja ili ograničenja nisu dopuštena.

Unatoč načelnoj dopustivosti ugovornog ograničenja odgovornosti dužnika, koje se može ugovoriti na dva načina: sklapanjem posebnog ugovora ili unošenjem odredaba o ograničenju odgovornosti jedne ili obje strane u glavni ugovor (tzv. egzoneracijska klauzula),<sup>34</sup> prisilnom normom st. 1. zabranjeno je takvo ograničenje za nakanu i grubu nepažnju. Poseban ugovor ili ugovor s takvom egzoneracijskom klauzulom bili bi ništetni.

Istodobno se može zaključiti kako je ugovorno ograničenje odgovornosti za štete nastale uslijed obične nepažnje pravno dozvoljeno.

Nadalje, u odredbi st. 2. istog članka navodi se da:

*„Ali sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju i ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proizašao iz monopolskog položaja dužnika ili uopće iz neravnopravnog odnosa ugovornih strana.“*

Dakle, bez obzira što je ugovorno ograničenje odgovornosti dužnika dopušteno,

---

<sup>33</sup> NN br. 35/05. Stupanjem na snagu Zakona o obveznim odnosima iz 2005. godine derogiran je Zakon o obveznim odnosima iz 1978. godine (Službeni list SFRJ, br. 29/78., 39/85. i 57/89.) koji je Zakonom o preuzimanju Zakona o obveznim odnosima (NN br. 53/91) preuzet od 8. listopada 1991. godine kao republički Zakon o obveznim odnosima (NN br. 53/91., 73/91., 111/93., 3/94., 7/96., 91/96., 112/99., i 88/01.).

<sup>34</sup> Egzoneracijske klauzule moraju biti stavljene u ugovor prije nego što je nastala šteta povredom obveze. Ako bi ugovor o isključenju odgovornosti bio sklopljen nakon nastanka štete, to bi bio ugovor o otpustu duga.

sud na zahtjev zainteresirane strane, a to je vjerovnik koji se obratio sudu za poništenjem egzoneracijske kluzule, može donijeti odluku o poništenju odredbe o ograničenju odgovornosti i za običnu nepažnju, ako je ugovor proistekao iz: a) monopolnog položaja dužnika ili b) neravnopravnih odnosa ugovornih strana.

Kako ZOO nije odredio da sud mora na zahtjev zainteresirane strane poništiti odredbu o ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju, čak ako je takav sporazum proizašao iz monopolnog položaja dužnika ili neravnopravnog odnosa ugovornih strana, sud će morati u svakom konkretnom slučaju, prije donošenja odluke, utvrditi sve pravno relevantne okolnosti koje su utjecale na unošenje odredbe o ograničenju odgovornosti u ugovor, a po utvrđenju da je dužnik zloupotrijebio svoj monopolistički položaj ili dominantni položaj u odnosu na drugu ugovornu stranu, donijeti odluku o poništenju ugovorne klauzule o ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju.

Osim na nakanu i nepažnju, ugovaranje ograničenja odgovornosti dužnika može se odnositi i na druge okolnosti. Tako se stavkom 3. istog članka propisuje pravilo o utvrđivanju najviše svote naknade štete.

Prema odredbama članka 345. st. 3. ZOO-a:

*„Pravovaljana je odredba ugovora kojom se određuje najviši iznos naknade, ako tako određeni iznos nije u očitom nerazmjeru sa štetom i ako za određeni slučaj nije što drugo zakonom određeno.“*

Citiranjem odredbom zakonodavac je uredio jednu tipičnu klauzulu koju čini ograničenje ugovorne odgovornosti, a to je klauzula o najvišoj svoti naknade štete.

Takva klauzula je dopuštena, ali se uspješno može pobijati ako je unaprijed utvrđena svota naknade štete: a) očitom u nerazmjeru s nastalom štetom, ili b) ako za određeni slučaj nije što drugo zakonom određeno.

Ako, pak, vjerovnik i dužnik ugovore najvišu svotu naknade štete koju dužnik treba platiti u slučaju nastanka štete vjerovniku, a nemogućnost ispunjenja je dužnik sam prouzročio s nakanom ili grubom nepažnjom, vjerovnik ima pravo na potpunu naknadu štete,<sup>35</sup> pri čemu potpuna naknada štete znači cjelokupna šteta u smislu članka 346. st. 2. ZOO-a.

Sigurno je da će hrvatski slugači u nedostatku posebnih zakonskih propisa o ograničenju njihove odgovornosti iskoristiti priliku koju im nudi ZOO i u svojim općim uvjetima poslovanja predvidjeti ograničenje odgovornosti za štete na teretu koje nastanu prilikom obavljanja slugačkih operacija.<sup>36</sup> Sigurno je i to da će hrvatski sudovi imati priliku ocjenjivati da li su i u kojoj mjeri odredbe slugačevih općih uvjeta poslovanja o ograničenju odgovornosti pravno valjane i na taj način

---

<sup>35</sup> U čl. 345. st. 4. ZOO-a stoji: „U slučaju ograničenja visine naknade vjerovnik ima pravo na potpunu naknadu ako je nemogućnost ispunjenja obveze prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom dužnika.“

<sup>36</sup> Primjerice OUP Luke Rijeka sadrže takvu odredbu. Člankom 11. st. 2. propisano je da: „Odgovornost Luke kao slugača ne može prijeći iznos odgovornosti po jedinici tereta za koji odgovara prijevoznik na čijem ili sa čijeg se prijevoznog sredstva obavlja slugački posao.“

doprinijeti stabiliziranju ovog pravno nemirnog područja.

## 5. ZAKLJUČAK

Rijetka su zakonodavstva koja bilo posebnim propisom bilo u okviru pomorskog zakona uređuju pravni položaj i poslovanje lučkog slagača, iz razloga što se smatra da slagački posao nema nikakvih osobitosti koje bi zahtijevale posebnu pravnu regulaciju, a koje se ne bi mogle riješiti temeljem općih pravnih propisa, odnosno načela.

Izuzetak predstavlja francusko zakonodavstvo koje lučke slagače po pitanju ograničenja odgovornosti izjednačava s pomorskim prijevoznikom.

Važno je istaknuti kako je Nacrt Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1972. godine sadržavao odredbe o slagačkom poslu i slagačkim poduzetnicima po uzoru na francusko zakonodavstvo. Međutim, odredbe o slagačkom poslu nisu uspjele zadržati svoje mjesto i u konačnom tekstu čime je bivša SFRJ, a potom i Republika Hrvatska propustila priliku da se svrsta u red rijetkih zemalja koje su regulirale pitanje slagača i slagačkog poslovanja.

Izostanak konkretnih zakonskih rješenja, odnosno međunarodnih pravila prisililo je zainteresirane stranke da kreiraju priručna sredstva tako da se u ugovor o prijevozu stvari morem ili teretnicu počela uvrštavati tzv. Himalaja klauzula. Po pitanju valjanosti Himalaja klauzule sudska praksa kroz desetljeća bila je vrlo neujednačena te je predstavljala plodno tlo za pravnu nesigurnost.

Veliki pomak predstavlja donošenje Roterdamskih pravila koja u odnosu na dosadašnje pomorskopravne konvencije proširuju krug osoba za čija djela i propuste odgovara prijevoznik. Prema Roterdamskim pravilima pomorski izvršitelj, a prema definiciji i lučki slagači imaju se smatrati pomorskim izvršiteljima, ovlašten je koristiti se pravom na ograničenje odgovornosti predviđenim za prijevoznika, kao i svim drugim prijevoznikovim pravima i obranama.

Možemo se upitati kakav će pravni položaj imati lučki slagači ako Roterdamska pravila budu u primjeni, a kako ako ona u dogledno vrijeme ne stupe na snagu. Ako Roterdamska pravila sažive u praksi, Himalaja klauzula neće više imati praktično značenje zaštite od tužbi podignutih protiv lučkih slagača kao neovisnih ugovaratelja, odnosno pomorskih izvršitelja obzirom da će uživati iste pogodnosti kao i pomorski prijevoznik. Svaka daljnja rasprava bila bi suvišna, a za lučke slagače to bi značilo izvjestan i povoljniji položaj na međunarodnoj pomorskoj sceni.

Prema hrvatskom pravu lučki slagač načelno odgovara neograničeno, ali može na temelju odredbe čl. 345. st. 3. ZOO-a ugovorno odrediti najviši iznos naknade, ako tako određeni iznos nije u očitom nerazmjeru sa štetom i ako za određeni slučaj nije što drugo zakonom određeno.

Isti se ne može koristiti ugovornim ograničenjem odgovornosti ako je nemogućnost ispunjenja obveze uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom.



Pravno je valjano ograničenje odgovornosti lučkog slagača predviđeno i ugovorom o prijevozu stvari morem ili teretnicom koji sadrže tzv. Himalaja klauzulu obzirom da takva klauzula predstavlja ugovor u korist trećega, a takav ugovor je u hrvatskom pravu pravno valjan.

*De lege ferenda* ograničenje odgovornosti lučkog slagača trebalo bi izričito i detaljno regulirati zakonskim putem i u tom pogledu lučkog slagača izjednačiti s prijevoznikom, odnosno na lučkog slagača protegnuti primjenu instituta ograničenja odgovornosti iz pomorskog prava po uzoru na francusko pravo. Izričito i sveobuhvatno reguliranje ograničenja odgovornosti zakonskim putem jedino je pravo rješenje, jer uklanja pravnu nesigurnost kako na strani lučkog slagača tako i na strani sudionika prijevoznog ugovora, a posljedično klauzule o ograničenju odgovornosti slagača, bilo u prijevoznom ugovoru, bilo u ugovoru o slagačkom poslu činile bi se suvišnima, kao i sve rasprave u vezi s pravnom valjanošću tih klauzula.

## **LIMITATION OF RESPONSIBILITY OF THE STEVEDORES WITH SPECIAL REFERENCE TO ROTTERDAM RULES**

In this article the author analyses the problem of limitations of responsibility of stevedores. In case of damaged goods, there are two doubts: can the damaged party (recipient of the goods) also sue, other the carrier, stevedores who caused the damage during their operations and could the principles of responsibility for the sea carrier be applied to the stevedores in the case of an extra – contractual responsibility? In this paper above mentioned doubts are analyzed by calling upon international conventions. Together with the analysis of international sources, the provisions of national legislations, primarily of French and Croatian law, are also examined. Special attention is given to Rotterdam rules and the consequences of their application to the legal status of a stevedores pro futuro. In conclusion the author points to the need and benefits of creating special regulations on the business operation of a stevedores and their legal status.

**Key words:** *stevedores, limitation of responsibility, the Himalaya clause, Rotterdam rules*