

TREBA LI DODATNO OPTERETITI POMORSKI TEGLJAČ? Čudan novi vjetar u pramac tegljaču *Is it necessary to burden the marine tug more?* *A queer new wind in the tug's bows*

UDK 347.79(497.5):341.225
Prethodno pripoćenje
Preliminary communication

Sažetak

Postoji tendencija nekih, osobito američkih, sudova da uvedu predmnjevu prešutnog jamstva tegljača za stručnu uslugu ("implied warranty of workmanlike service") pri ugovoru o tegljenju. Ovim se ne samo dodatno opterećuje odgovornost tegljača ako se sudari s tegljenim brodom nego se, prema autorovu mišljenju, odstupa od odredaba međunarodnoga konvencijskog prava i prava nacionalnih zakonodavstava u pitanju odgovornosti tegljača za sudar s brodom u teglju.

Summary

There's a tendency of some, especially American courts to introduce "implied warranty of workmanlike service" in salvage agreement. Thus, not only the liability of the tug has increased in case of the collision with the salvaged ship, but according to the opinion of the authors, the stipulations of international Conventions and national legislations concerning the liability of the tug in collision with the salver (see excerpt).

Uvod

Introduction

U jednom od novijih sudskih slučajeva u kojima je bila riječ o odgovornosti tegljača za sudar s tegljenim brodom, američki sud u Norfolku presudio je da je pri tegljenju "mrtvog broda" (*dead ship* ili *dead tow*), tj. broda koji nema vlastiti pogon i nije sposoban za vlastito kormilarenje, tegljač odgovoran na temelju "implied

warranty of workmanlike service", što bi se moglo prevesti kao "predmnjevano jamstvo za stručnu uslugu" (*McAllister Limitation Proceedings*, 2000 A.M.C. 2164, E.D. Va. 11.7. 2000). Budući da u angloameričkom pomorskom i osiguravajućem pravu pojam "warranty" nosi sa sobom vrlo određene posljedice u pitanju odgovornosti za naknadu štete, spomenuti je sud zaključio: "Ako tegljač nije bio spriječen da na stručan (workmanlike) način izvrši svoje usluge, tegljeni brod ima pravo da bude obeštećen; puka istodobna krivnja na strani tegljenoga broda nije dovoljna." Ovaj je trend u pitanju odgovornosti tegljača započeo uglavnom sredinom 20. stoljeća (usp. npr. sudske slučajeve *Ryan Stevedoring Co. v. Pan-Atlantic S.S. Corp.* /1956/, i *Tebbs* /1969/), pa iako njega ne slijedi ni većina američkih sudova, on znači znatno pooštrenje odgovornosti tegljača za sudar iz ugovora o tegljenju u usporedbi s onom u relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravnim propisima.¹

U ovom ćemo se prikazu pozabaviti pitanjem opravdanosti uvođenja predmnjeve jamstva u odgovornosti tegljača za sudar, i zaključiti da ono nije potrebno i da je suprotno čak i pravu *common law* koje se odnosi na tegljenje. Jedna napomena. Ovdje analiziramo odgovornost tegljača iz ugovora o tegljenju, a ne iz ugovora o prijevozu stvari morem s pomoću tegljenja, u kojemu tegljač preuzima ulogu pomorskog prijevoznika. Taj ugovor o tegljenju može biti ugovor o djelu (*contract of performance*, *Werkvertrag*) ili ugovor o radu (uslugama) (*contract of services*, *Dienstvertrag*). U prvom slučaju tegljač mora dovesti brod ili neki drugi

*prof. dr. sc. Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, 21000 Split
** dr. sc. Zlatko Česić, dipl. iur., Ekonomski fakultet, 21000 Split

¹ Potanje o raznovrsnim naznakama pooštrenja odgovornosti tegljača u sudskoj praksi nekih država vidi u knjizi B. Lukšić, *Tegljenje u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe*, Split, 1976, str. 124 - 131.

plovni objekt do određenog mjesta, dok je u drugomu on obvezan samo pružiti usluge vuče, potiskivanja ili asistiranja npr. pri privezu ili odvezu broda koji ima svoju posadu i vlastiti pogon.² Ovdje također neće biti riječi ni o odgovornosti tegljača kad on pruža usluge spašavanja.

Sudar između tegljača i tegljenog broda *Collision of tug with salvaged ship*

Prema dominantnom postojećem pravnom shvaćanju, kad tegljač tegli plovni objekt koji je u vlasništvu druge osobe, brodar je tegljača obvezan primijeniti "razumnu i uobičajenu brigu i vještinu" (*reasonable and ordinary care and skill*) u obavljanju svoga zadatka, a teret dokaza da on to nije primijenio leži na onome tko tako tvrdi. Međutim, tegljeni je objekt sa svoje strane obvezan tako ploviti da ne spriječi, ili da ne oteža, tegljaču operaciju tegljenja. Odavna su angloamerički sudovi odbacili shvaćanje da tegljač prima tegljeni objekt *in bailment* (u ostavu ili depozit) kao *common carrier*,³ u kojemu bi slučaju on bio odgovoran vlasniku tegljenog objekta za sve štete što ih tegljeni brod pretrpi, osim ako ih je uzrokovala viša sila (*act of God*) ili radnja "kraljičinih neprijatelja" (*the queen's enemies*). Kako, dakle, brodar tegljača nije ni depozitar ni osiguratelj (*neither a bailee, nor an insurer*) tegljenoga broda, on odgovara na temelju krivnje, i to dokazane krivnje (usp. ključnu odluku američkog suda u predmetu *Stevens v. White City* /1932/). Također je već utvrđeno načelo da ugovori o tegljenju nisu ugovori *uberrimae fidei* (najvećeg povjerenja među ugovarateljima). Sadržaj ugovora o tegljenju možda najbolje opisuju britanski standardni uvjeti za tegljenje (*United Kingdom Standard Conditions for Towing*) riječima da je tegljenje svaka operacija u svezi sa zadržavanjem, potiskivanjem, povlačenjem, micanjem, praćenjem, vođenjem ili stajanjem pokraj tegljenoga broda. Slične definicije sadržavaju i standardni obrasci *Towcon* i *Towhire*, a nizozemski uvjeti tegljenja (*The Netherlands Towing Conditions*) izričito tvrde da će brodar tegljača pri izvanlučkom tegljenju poduzeti sve da dovede tegljeni brod do odredišta, ali da za to on ne daje "obvezujuće obećanje" (*binding undertaking*).⁴

Prema tome, predaja tegljaču tegljenog objekta u dobrom stanju i izručenje tegljenog objekta na odredištu u oštećenom stanju ne stvara predmnjevu tegljačeve krivnje. Kada je, pak, riječ o tegljenom objektu koji nema posadu, dakle ni vlastiti pogon ni vlastito upravljanje (tzv. *dumb tow* ili *dead tow*), pa se takav tegljeni objekt tijekom tegljenja ošteti, sudovi su u nekim slučajevima skloni pretpostaviti krivnju tegljača (*prima facie negligence*), iako ne i njegovu obvezu: *warranty* (usp. *Glutzman v. Rougeot* /1955/). Ipak, u zadnje vrijeme, kako smo prije napomenuli, sudovi koji primjenjuju angloameričko pravo,

voljni su, usprkos ustaljenim sudskim presedanima, pri sudaru između tegljača i tegljenog objekta imputirati tegljaču obvezu predmnijevanog jamstva za stručnu uslugu (*implied warranty of workmanlike service*), dakle opteretiti brodar tegljača dodatnim implicitnim jamstvom (*implied warranty*), pored onoga da je njegov tegljač na početku operacije tegljenja sposoban za plovidbu u općem, posebnom i specifičnom smislu ovoga pojma (usp. npr. *Fairmont Shipping Corp. v. Chevron International* /1975/). Problem ovoga implicitnog jamstva za stručnu uslugu je, uz ostalo, i u tome da ako ono postoji, brodar tegljača može biti tužen za sudar iz ugovornog odnosa (*ex contractu*), a ne jedino iz izvanugovornoga građanskopravnog delikta (*ex delicto*), sa svim posljedicama koje iz toga proizlaze (npr. dulji zastarni rok i dr.). Osim toga u angloameričkome pravu *implied warranty* uspostavlja posebni odnos (*special relation*) među strankama, na temelju kojega se može uzeti da je brodar tegljača ušao u tzv. *osobni ugovor* (*personal contract*) sa brodarom tegljenog objekta, kao što je to između te dvojice brodar glade "osobnog ugovora" o prešutnom *warranty* za sposobnost tegljača za plovidbu, pa bi tada bilo dvojbeno smije li brodar tegljača nastupi li sudar ograničiti svoju odgovornost za štete na tegljenom objektu koje su nastale kršenjem toga "osobnog ugovora", iako on može ograničiti svoju odgovornost ako se ona temelji na njegovoj dokazanoj krivnji (usp. *The Cullen No.32* /1933/ i *The Tug Olive L. Moore* /1968/). Ugovor o tegljenju je, isključuje li se rijetke iznimke, ugovor o radu ili uslugama (*locatio conductio operarum, contract of work, Dienstvertrag*), a ne ugovor o djelu (*locatio conductio operis, contract of performance, Werkvertrag*), što znači da je tegljeni brod u velikoj većini slučajeva taj koji upravlja operacijom tegljenja (tzv. *mastermind*). Ako tegljeni brod ima svoju posadu i ako je s vlastitim pogonom i kormilarenjem, on će tada gotovo uvijek biti dužan davati zapovijedi za vlastitu plovidbu i za plovidbu tegljača. Čak ako on nije sposoban za samostalnu plovidbu, on će ipak morati primijeniti dužnu pozornost u svim onim stvarima na koje ima utjecaj, kao što su vlastita svjetla, drugi vidljivi i zvučni znakovi, promatrači itd. Jer tegljeni brod, i kada je potpuno ovisan o pogonu i navigaciji tegljača, nije time oslobođen vlastite obveze da primijeni, u opsegu u kojem on to može, razumnu skrb i dobru pomorsku vještinu (*good seamanship*) u plovidbi u teglju (usp. *The Albion* /1952/).⁵ U oba slučaja ne postoje preduvjeti da tegljač bude dodatno opterećen prešutnim jamstvom za stručnu uslugu, iz kojega bi onda proizišle sve one posljedice o kojima je prije bili riječi. Tako je u slučaju *Hamilton Marine & Engineering Ltd. v. CSL Group Inc.* (1995.), u kojemu je bilo postavljeno pitanje odgovornosti za prevrtanje tegljača dok je on pomagao većem brodu da izađe iz doka, kanadski sud zauzeo stajalište da postoji predmnjeva da je tegljač pod upravljanjem tegljenoga broda, i da je tegljeni brod dužan poduzeti sve potrebno da ne dođe do štete na tegljaču. S druge, pak, strane, smatra sud, bez obzira na činjenicu što je tegljeni brod upravljao operacijom tegljenja, da je tegljač bio dužan skrbiti o vlastitoj sigurnosti.

² Usp. Abraham, *Das Seerecht*, Berlin, 1974, str. 133. i sl. i Rabe, *Seehandelsrecht*, München, 2000, str. 380. i sl.

³ Usp. A. Parks, *The law of tug and tow*, Vancouver, 1979 (materijali s međunarodnog seminara za pomorsko pravo održanoga u Vancouveru u lipnju 1979), referat Ch. E. Lugenbuhl

⁴ Pobliza analiza svih ovih standardnih uvjeta tegljenja u: R. Davison i A. Snelson, *The law of towing*, London, 1990.

⁵ Usp. S. Rainey, *The law of tug and tow*, London, 1996, str. 190. i sl.

Sudar broda (brodova) u teglju s trećim brodom

Collision of salving ship (ships) with the third vessel

Ugovorna utanačenja između tegljača i tegljenog broda glede njihove odgovornosti za međusobne štete, nemaju učinak između tih brodova koji se nalaze u teglju i trećeg broda. Tu je mjerodavno pitanje upravljanja plovidbom. Kad nastane sudar između tegljača i tegljenog broda, s jedne strane, i trećeg broda, koji nije dio teglja, s druge strane, ako treći brod nije kriv, odgovornost će snositi onaj brod u teglju koji je skrivio sudar. Ako su sudar skrivili tegljač i tegljeni brod, oba će solidarno odgovarati trećem brodu, koji nije kriv. Ako je, međutim, treći brod također kriv za sudar, njihova će uzajamna odgovornost biti razmjerna krivnji svakoga od njih.⁶ Ovo je u skladu ne samo s konvencijskim odredbama o odgovornosti za sudar nego i s Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (London, 1972.). Prema tim Pravilima, ni jedan brod, pa ni njegov brodovlasnik, zapovjednik ili članovi posade ne mogu biti oslobođeni odgovornosti za posljedice nepridržavanja Pravila, ili za posljedice zbog nepoduzimanja mjera koje nalaže pomorska vještina ili posebna okolnost slučaja. Prema tome, ponekad je potrebno i odstupiti od tih Pravila da bi se izbjegnula neposredna opasnost (pravilo 2.). Istina je da će u sporu za naknadu štete nastati predmnjeva krivnje onoga broda koji se Pravila za izbjegavanje sudara na moru nije pridržavao, ali i tada tužitelj mora dokazati uzročnu vezu između toga nepridržavanja i nastale štete. Pred američkim bi sudom u takvu slučaju teret dokaza bio na brodaru tegljača koji je prekršio odredbe Pravila o izbjegavanju sudara na moru - da dokaže ne samo da krivnja tegljača vjerojatno nije bila uzrokom šteti nego da ta krivnja nije uopće mogla biti uzrok šteti.⁷ Dapače, u odnosu na treći brod, koji nije u teglju, čak ni klauzula u ugovoru o tegljenju, prema kojoj se posada tegljača smatra posadom u službi brodar tegljenoga broda, neće osloboditi brodar tegljača odgovornosti za štetu što je tegljač svojom krivnjom nanese trećem brodu, koji nije stranka u ugovoru. Ne samo to. Postoji i trend sudske prakse da se i tzv. *cross-insurance endorsement* u ugovoru o tegljenju drži ništavim u odnosu prema trećem brodu. Naime, česta je praksa u tegljenju da brodar tegljenoga broda imenuje brodar tegljača dodatnim osiguranikom (suosiguranikom) u ugovoru o osiguranju trupa (*hull insurance*) i u P&I osiguranju (uzajamnom osiguranju brodar) svoga tegljenog broda. I brodar tegljača to isto radi u korist brodar tegljenoga broda u ugovoru o osiguranju trupa i P&I osiguranju svoga tegljača. Ovoj se klauzuli dodaje i utanačenje da se osiguravatelj, nakon što naknadi osiguraniku štetu iz ovog ugovora, odriče prava na subrogaciju i prava na zahtjev prema štetniku (tegljaču ili tegljenome brodu) za refundaciju plaćene osigurnine. Prema mišljenju nekih, osobito američkih sudova, ovo bi ukrižano osiguranje

značilo ugovaranje ekskulpatorne klauzule za štetu koju je tegljač skrivio, i kao takvo to bilo bi ništavno. Time bi, prema mišljenju toga trenda u sudskoj praksi, brodar tegljača na indirektan način učinio ono što ne smije učiniti na direktan način, tj. izbjegao bi svoju odgovornost prema tegljenom brodu i/ili prema trećima, koji nisu stranke ugovora o tegljenju (usp. *Bisso v. Inland Waterways Corp./1955/*, *Flour Western Inc.v. G & H Offshore Towing /1971/*, *Catherwood Towing Co .v. Reed Stenhouse Ltd./1996/*).

Kako, dakle, vidimo, čak kada bi se i prihvatilo to da tegljača prema tegljenom brodu tereti prešutni *warranty* za stručnu uslugu, ova pravna konstrukcija ne bi imala nikakav utjecaj na odgovornost broda ili brodova u teglju za sudar s trećim brodom.

Zaključak

Conclusion

Mislimo da su u ugovornom odnosu između tegljača i tegljenog broda postojeće obveze jednoga prema drugome dostatne, i da nije potrebno uvoditi prešutno jamstvo (*warranty*) tegljača za stručnu uslugu prema tegljenom brodu. Prema brodovima koji nisu u teglju, to jamstvo i tako ne može postojati.

Smatramo da je prešutni *warranty* nepotreban čak i u tegljenju "mrtvoga broda", dakle onoga bez vlastite posade i vlastita pogona. I prema postojećim ugovornim obvezama brodova u teglju, tegljač ima posebnu obvezu da izvrši tegljenje pažnjom uredna brodar i uporabom pomorske vještine, pa makar on teglio i "mrtvi" brod. Tegljač je, usto, dužan izvršiti vlastitu procjenu određene situacije, čak i tada kad tegljenjem zapovijeda tegljeni brod. On ne smije postupiti po zapovijedi s tegljenoga broda kad smatra da je ta zapovijed netočna i nautički opasna. Ali tamo gdje bi se ipak inzistiralo (ili sumnjalo) da postoji prešutno jamstvo za stručnu uslugu (*implied warranty of workmanlike service*), bilo bi potrebno da se u ugovoru o tegljenju vrlo jasnim i preciznim riječima to jamstvo izričito isključi jer *express warranty* može isključiti *implied warranty*.

Izvadak

Excerpt

In this paper the authors, the former of whom is a full-time professor of transport and insurance law at the University of Split, Croatia, and the latter his assistant at the same chair, discuss a new trend in some court decisions, especially in the United States of America, towards a stricter appraisal of the tug operator's liability in cases involving a collision with the tow and arising out of the salvage agreement. These courts impose on the tug's operator the implied warranty of workmanlike service towards the tow in the execution of the towage contract. Citing the landmark judgements the authors stress, that the tug is neither a bailer nor an insurer of the tow, and that in collision cases the tug's negligence must be

⁶ Chr. Hill, *Maritime law*, London, 1985, str. 166.

⁷ To se pravilo u SAD-u naziva "Pennsylvania Rule" zbog odluke suda u slučaju "Pennsylvania" /1873/; vidi R. Davison i A. Snelson, o. c., s. 75. i sl.

proved. The consequences of the assumption of an implied warranty of workmanlike service are that it would be highly doubtful that the tug owner could limit his liability for damages flowing from the breach, although he could limit against the same claims if they sound in negligence. This is because the warranty, even though implied and not express, could be construed as a "personal contract" of the tug owner, against which the right to limit is precluded. The authors mention a possible implication of the assumption of the warranty on collision liability involving a third vessel, which is not a part of the towage convoy. In this context they also mention the 1972 International Regulations for Preventing Collision at Sea and conclude that the Regulations do not contain anything which could be construed as implying a warranty of workmanlike service. It is true that in a civil action for collision damages strong inference of fault or of negligent conduct will usually arise if it is shown that the Regulations were breached, but the plaintiff must still establish the causation between the breach of the Regulations and the damage. Even the courts which in such a case would apply the so-called "Pennsylvania Rule" would not consider this shifting of the burden of proof onto the tug which breached the Regulations as tantamount to the admission of the tug's warranty of workmanlike service.

After reviewing some of the prominent court cases, especially the American ones, involving the tug's liability the authors conclude, that the existing duties imposed on the tug are sufficient to ensure her liability for a correct performance of her towing services, and that it is

unnecessary even in the towage of an unmanned ship which does not have her own propulsion (called dumb or dead ship) to assume the tug's implied warranty of workmanlike service.

Bilješke

Notes

- (1) Potanje o raznovrsnim naznakama pooštrenja odgovornosti tegljača u sudskoj praksi nekih država vidi u knjizi B. Lukšić, *Tegljenje u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe*, Split, 1976, str. 124 - 131.
- (2) Usp. Abraham, *Das Seerecht*, Berlin, 1974, str. 133. i sl. i Rabe, *See- handelsrecht*, München 2000, str. 380. i sl.
- (3) Usp. A. Parks, *The law of tug and tow*, Vancouver, 1979, (materijali s međunarodnog seminara za pomorsko pravo održanoga u Vancouveru u lipnju 1979), referat Ch.E. Lugenhuhl
- (4) Pobliza analiza svih ovih standardnih uvjeta tegljenja u R. Davison i A. Snelson, *The law of towage*, London, 1990.
- (5) Usp. S. Rainey, *The law of tug and tow*, London, 1996, str. 190. i sl.
- (6) Hill Chr., *Maritime law*, London, 1985, str. 166.
- (7) To se pravilo u SAD-u naziva "Pennsylvania Rule" zbog odluke suda u slučaju "Pennsylvania" /1873/; vidi R. Davison i A. Snelson, o.c., s. 75. i sl.

Rukopis primljen: 16. 6. 2004.

