

IDENTITET PRIJEVOZNIKA KOD UGOVORA O TIME CHARTER-U

Prof.dr.Časlav Pejović,
Pravni fakultet u Podgorici

UDK 347.795.3.
izvorni znanstveni rad
Primljeno: siječanj,1997.

Identitet prijevoznika kod brodarskog ugovora na vrijeme (time charter-a) jedan je od najčešćih problema koji se javlja kod prijevoza tereta morem. Vlasnici tereta ponekad nisu sugurni od koga trebaju tražiti naknadu štete - od vlasnika broda ili od naručitelja prijevoza. Komparativni pregled najznačajnijih nacionalnih prava ukazuje na činjenicu da postoje različiti pristupi ovom problemu među različitim pravima. Kako bi se moglo naći rješenje ovog problema potrebno je najprije razumjeti njegovu bit. Ovaj članak pokušava prodrijeti ispod površine samoga problema i proučiti njegovu pozadinu. Autorov cilj nije ponuditi potpuno rješenje problema identifikacije prijevoznika, već samo sagledati taj problem iz drukčije perspektive, uz nekoliko preporuka kako se taj problem može rješavati. Nadamo se da će i s ovim ograničenim ciljem članak biti od koristi onima koje ova tema bude interesirala.

UVOD

Problem utvrđivanja identiteta stranke koja je odgovorna kao prijevoznik iz ugovora o prijevozu tereta morem često pričinjava ozbiljne poteškoće za vlasnike tereta. U slučaju manjka ili oštećenja tereta nastalog za vrijeme prijevoza vlasnik tereta mora voditi računa kako ne bi tužio pogrešnu stranku, jer bi u tom slučaju bio izložen nepotrebnim troškovima, a čak bi mogao sasvim izgubiti pravo da traži naknadu štete od prijevoznika koji je odgovoran za štetu ako je u međuvremenu istekao zastarni rok. Ovaj je problem naročito izražen kada se radi o ugovoru o prijevozu koji se treba izvršiti brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni brodarski ugovor na vrijeme (time charter).

Sudovi različitih država zauzimaju različite stavove u svezi s problemom identiteta prijevoznika koristeći različite argumente. Kao rezultat

toga, u nacionalnim pravima postoji široki spektar raznovrsnih prilaza ovom problemu.

Cilj ovoga rada je ukazati na pozadinu problema identifikacije prijevoznika kod *time charter-a* i pokušati pronaći odgovore na neka pitanja koja su u vezi s ovim problemom. Naša će pažnja biti ograničena na ugovornu odgovornost prijevoznika prema trećim strankama. Pitanja koja se odnose na odgovornost koja proizlazi iz ugovora o *charter-u* između vlasnika broda i naručitelja prijevoza, kao i na izvanugovornu odgovornost stvarnog prijevoznika prema trećim osobama neće biti obuhvaćena ovim radom.

PROBLEM IDENTIFIKACIJE PRIJEVOZNIKA

Utvrđivanje identiteta stranke koja je odgovorna kao prijevoznik iz ugovora o prijevozu koji se izvršava brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *charter-u* često je komplicirano, što može dovesti vlasnika tereta u neugodan položaj da nije siguran kome uputiti odštetni zahtjev ako je teret izgubljen ili oštećen. Osnovni je princip da je za teret odgovorna ona stranka koja je zaključila ugovor o prijevozu. Problem kod ugovora o prijevozu koji se treba izvršiti brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *charter-u*, posebno kada se radi o *time charter-u*, je postojanje podjela obveza koje se tiču prijevoza između vlasnika broda i naručitelja prijevoza, pa ponekad nije jasno tko je od njih odgovoran kao prijevoznik prema trećim strankama.

Najvažniji je izvor zabune podjela upravljanja brodom između vlasnika broda i naručitelja prijevoza. Naime, kod *time charter-a* vlasnik broda zadržava navigacijsko upravljanje brodom, a na naručitelja prijevoza prenosi komercijalno upravljanje. Vlasnik broda je odgovoran za navigaciju broda i naručitelj prijevoza nema se pravo miješati u tehničke aspekte navigacije. S druge strane, naručitelj prijevoza ima slobodu upošljavanja broda u pogledu njegovog komercijalnog iskorištavanja u granicama koje su definirane ispravom o sklopljenom ugovoru o *charter-u* (*charter party-jem*). Naručitelj prijevoza može koristiti brod na koji se odnosi ugovor o *time charter-u* za prijevoz vlastitog tereta, ili za prijevoz tereta koji pripada trećim osobama, nastupajući kao prijevoznik. Naručitelj prijevoza je ovlašten davati instrukcije zapovjedniku u pogledu tereta koji se treba ukrcati kao i luka u koje brod treba pristati, a što je posebno značajno, on također ima pravo dati zapovjedniku na potpis tretnice ili ih čak sam potpisati u ime zapovjednika. Vlasnik broda nema pravo miješati se u komercijalno upravljanje brodom, osim ako bi instrukcije naručitelja prijevoza dovele u opasnost brod i/ili posadu, npr. ako je naručitelj prijevoza dao nalog zapovjedniku da uplovi u luku koja nije sigurna. Prema tome, moglo bi se reći da naručitelj prijevoza daje naloge u pogledu operacija

koje brod treba izvršiti, dok vlasnik broda rukovodi samim načinom na koje se te operacije trebaju izvršiti.

Teorijski je moguće napraviti jasnu razliku između navigacijskog i komercijalnog upravljanja brodom. Međutim, u praksi to nije tako jednostavno zbog toga što često dolazi do miješanja između elemenata navigacijskog i komercijalnog upravljanja brodom. Vlasnik broda ima obvezu izvršiti prijevoz u materijalnom smislu, ali se taj prijevoz vrši prema nalozima i instrukcijama dobijenim od naručitelja prijevoza. Brodom se često izvršavaju dvije neovisne obveze u isto vrijeme: 1) obveza vlasnika broda prema naručitelju prijevoza da izvrši putovanje u skladu s *charter party-jem*, i 2) obveza prijevoznika prema korisniku prijevoza da izvrši prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu. Dakle, obveza vlasnika broda iz *charter party-ja* se značajnim dijelom poklapa s obvezom prijevoznika iz ugovora o prijevozu.

Djelomično poklapanje obveze vlasnika broda prema naručitelju prijevoza s obvezom prijevoznika prema korisniku prijevoza može voditi k zaključku da je vlasnik broda odgovoran za izvršenje prijevoza ne samo prema naručitelju prijevoza već i prema korisniku prijevoza. U prilog tome ide činjenica da kod *ugovora o time charte-u vlasnik broda prenosi na naručitelja prijevoza ovlaštenje da daje naloge zapovjedniku da potpisuje teretnice. Kao rezultat toga, vlasnik broda preko potpisa zapovjednika može, pojavljujući se u ulozi prijevoznika, doći u ugovorni odnos s krcateljem, primateljem i trećim imaoцем teretnice. Međutim, moguć je i suprotni scenarij prema kojemu se naručitelj prijevoza pojavljuje u ulozi prijevoznika. Ako naručitelj prijevoza izda teretnicu krcatelju u svoje ime, činjenica da naručitelj prijevoza izvršava prijevoz brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u* ne dovodi vlasnika broda u ugovorni odnos s krcateljem, primateljem ili trećim imaoцем teretnice. U ovom slučaju obveze vlasnika broda u pogledu navigacijskog upravljanja brodom predstavljaju samo jedan instrument koji omogućuje naručitelju prijevoza da kao prijevoznik izvrši svoje obveze iz ugovora o prijevozu.*

Teretnica najčešće čuva ključ za identifikaciju prijevoznika. Čak i ako bi teretnicu izdao naručitelj prijevoza bez ovlaštenja vlasnika broda, vlasnik broda se može naći u ulozi prijevoznika prema imaoću teretnice. Imalac teretnice nije obavezan ispitivati tko bi trebao biti prijevoznik, vlasnik broda ili naručitelj prijevoza; njemu često nije ni poznato da se prijevoz vrši brodom u svezi kojeg je ranije sklopljen ugovor o *time charter-u*. Imalac teretnice ima se pravo oslanjati na teretnicu i prijevoznikom smatrati stranku koja se na osnovi sadržaja teretnice pojavljuje kao prijevoznik. U kontinentalnom pravu se to pravo imaoća teretnice temelji na principu zaštite dobre vjere trećih stranaka, dok se u anglosaksonskom pravu ovo pravo temelji na principu *estoppel-a*. Poseban problem

predstavlja činjenica da ponekad na osnovi teretnice nije jasno tko je prijevoznik. Taj se problem može dalje zakomplicirati u slučaju da teretnica sadrži klauzulu o identitetu prijevoznika ("Identity of Carrier Clause"), koja unatoč svom imenu ima suprotan efekt, tako da često, u stvari, otežava identifikaciju prijevoznika.¹

Problem identifikacije prijevoznika uglavnom proizlazi iz činjenice da pojam prijevoznika nije jasno definiran međunarodnim konvencijama koje reguliraju pomorski prijevoz, kao i zbog toga što u pogledu ovoga problema postoje značajne razlike u komparativnom pravu.

DEFINICIJA PRIJEVOZNIKA

Briselska konvencija o teretnici iz 1924. godine, popularno poznata kao Haška pravila, u članku 1(a) sadrži definiciju prijevoznika. Ova definicija definira prijevoznika kao vlasnika broda ili naručitelja prijevoza koji zaključuje ugovor o prijevozu s krcateljem. Iz definicije Haških pravila proizlazi da Haška pravila polaze od postavke da prijevoznik može biti ili vlasnik broda ili naručitelj prijevoza, ali ova definicija ne precizira tko je od njih prijevoznik, a ni ostali tekst Haških pravila ne pruža pomoć u utvrđivanju identiteta prijevoznika. Na osnovi nekih odredbi Haških pravila moglo bi se zaključiti da su tvorci Haških pravila vjerojatno imali u vidu vlasnika broda kao prijevoznika. Na primjer, članak 3. stavak 1. propisuje da je obveza prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, što je normalno obveza vlasnika broda, a ne naručitelja prijevoza. Međutim, definicija prijevoznika je tako općenita, da je on u biti ostao nedefiniran Haškim pravilima.

Konvencija UN o prijevozu stvari morem iz 1978. godine, poznata kao Hamburška pravila, definira prijevoznika kao osobu koja je zaključila ili u čije ime je zaključen ugovor o prijevozu robe s krcateljem. Ova je definicija šira u odnosu na definiciju Haških pravila, jer nije ograničena na vlasnika broda i naručitelja prijevoza, već ostavlja mogućnost da prijevoznik bude neka treća stranka koja zaključuje ugovor o prijevozu s krcateljem, npr. špediter. Osim toga, članak 10. Hamburških pravila pravi razliku između ugovornog prijevoznika i stvarnog prijevoznika, definirajući i njihovu odgovornost. Treba naglasiti da članak 15. stavak 1. točka c) propisuje da teretnica treba sadržavati naziv prijevoznika, što ima za cilj njegovu lakšu identifikaciju. Međutim, Hamburška pravila su također propustila odgovoriti na osnovno pitanje: tko je prijevoznik - vlasnik broda ili naručitelj prijevoza? Tko će biti prijevoznik u slučaju da naručitelj prijevoza bez ovlaštenja vlasnika broda potpiše teretnicu u kojoj

1 Vidi, Č. Pejović, "The Problem of the Validity of 'Identity of Carrier' Clauses", *European Transport Law*, 1995, str.297.

se kao prijevoznik pojavljuje vlasnik broda?

Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine definiraju prijevoznika kao stranku imenovanu u ugovoru o prijevozu ili onu koja se može identificirati kao takva iz ugovora o prijevozu. Ova je definicija još šira nego ona iz Hamburških pravila i predviđa mogućnost da se prijevoznikom smatra stranka koja se kao takva može identificirati iz ugovora o prijevozu. Međutim, očigledno je da i ova definicija izbjegava problem identifikacije prijevoznika, tako da se ovaj problem može očekivati i kod prijevoza na osnovi pomorskog teretnog lista.

Prema tome, može se zaključiti da problem identifikacije pomorskog prijevoznika nije razriješen međunarodnim konvencijama koje reguliraju prijevoz tereta morem. Ovo je razumljivo ako se zna da je sam problem vrlo kompliciran, a da u pogledu njegova reguliranja postoje značajne razlike među nacionalnim pravima, što čini praktično nemogućim njegovo uniformno pravno reguliranje.

IDENTITET PRIJEVOZNIKA U KOMPARATIVNOM PRAVU

Većina nacionalnih prava koja reguliraju prijevoz tereta morem temelji se na Haškim pravilima, ali to ne znači da sva ta prava deiniraju prijevoznika na isti način. Komparativna analiza nekih od najznačajnijih nacionalnih prava ukazuje na značajne razlike koje postoje između različitih prava u pogledu pojma i načina identifikacije prijevoznika.

a) Anglosaksonsko pravo

U anglosaksonskom se pravu u principu smatra da naručitelj prijevoza izdaje teretnicu kao agent vlasnika broda, tako da se zahtjevi za naknadu štete obično upućuju na adresu vlasnika broda kao prijevoznika. Ovaj se stav temelji na primjeni pravila koja se primjenjuju na odnos nalogodavatelja i agenta, kao i na činjenici da se u anglosaksonskom pravu *time charter* smatra ugovorom o prijevozu.

Bitni elementi za primjenu pravila o odnosu nalogodavatelja i agenta su: 1) tko je potpisao teretnicu, i 2) u čije ime teretnica potpisana. Zapovjednik ima opće ovlaštenje da potpisuje teretnicu u ime vlasnika broda. Vlasnik broda se obvezuje teretnicama koje potpiše njegov zapovjednik, čak i ako je ograničio zapovjednikovo ovlaštenje da potpisuje teretnice, osim ako je imalac teretnice bio obaviješten o nepostojanju ovlaštenja zapovjednika da u konkretnom slučaju potpiše teretnicu.² Krcatelju kojemu nije poznato da se radi o brodu na koji se odnosi

² *Manchester Trust v. Furness*, Law Reports, 1895, str. 539; R. Colinvaux (ed.), *Carver's Carriage by Sea*, 13. izdanje, London, 1982, br. 704, A.A. Mocatta, M.J. Mustill, S.C. Boyd (ed.), *Scrutton On Charter Parties and Bills of Lading*, 19. izdanje, London 1984, br. 38.

ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u* priznato je pravo da smatra da zapovjednik koji potpisuje teretnicu čini to u okviru svojih ovlaštenja obvezujući svojim potpisom vlasnika broda. Bez obzira na činjenicu što je *charter party-jem* vlasnik broda prenio na naručitelja prijevoza ovlaštenje da zapovjedniku daje naloge u pogledu potpisivanja teretnice, to u principu ne utječe na odgovornost iz teretnice vlasnika broda prema trećim osobama. Sve dok krcatelj ne bude obaviješten da je ovlaštenje za izdavanje teretnice preneseno na naručitelja prijevoza, on ima pravo smatrati da je teretnica izdana u ime vlasnika broda, te da je prema tome vlasnik broda odgovoran kao prijevoznik iz ugovora o prijevozu.³

U praksi teretnicu često ne potpisuje zapovjednik, već naručitelj prijevoza ili njegov agent. Takva teretnica obavezuje vlasnika broda ako je on ili njegov zapovjednik dao ovlaštenje naručitelju prijevoza da potpiše teretnicu u njegovo ime.⁴ Kod *time charter-a* je uobičajeno da vlasnik broda prenosi na naručitelja prijevoza ovlaštenje da daje naloge zapovjedniku u pogledu potpisivanja teretnica, pa čak i da sam potpisuje teretnice u ime zapovjednika ("*for the master*"). Međutim, u nekim situacijama nije jasno po čijem ovlaštenju i u čije je ime teretnica stvarno potpisana, odnosno tko treba odgovarati iz takve teretnice.

Iako je ovdje riječ o anglosaksonskom pravu, treba imati u vidu da u pogledu načina određivanja identiteta prijevoznika postoje značajne razlike između engleskog i američkog prava. Prema engleskom pravu teretnica koju potpiše naručitelj prijevoza u ime zapovjednika obavezuje vlasnika broda, osim ako vlasnik broda dokaže da ni on niti njegov zapovjednik nisu prenijeli na naručitelja prijevoza ovlaštenje da potpisuje teretnicu.⁵ Američko je pravo manje naklonjeno naručitelju prijevoza i zahtjeva da naručitelj prijevoza prije potpisivanja teretnice stvarno dobije od vlasnika broda ovlaštenje za potpisivanje teretnice.⁶ Što je još

3 *Smidt v. Tiden*, Law Reports, 1874, str. 446, *Sandeman v. Scurr*, Law Reports, 1866, str.86, *Manchester Trust v. Furness*, Law Reports, 1895, str. 539.

4 Poor, On American Charter Parties and Bills of Lading, New York, 1954, br. 10, Schoenbaum, Maritime Law and Admiralty Law, St. Paul, 1987, str. 312; *Tube Products of India v. Rio Grande*, American Maritime Cases, 1971, str. 1629, *Maize Bd.v. Courageous*, American Maritime Cases, 1988, str. 2138.

5 *Tillmanns v. Knutsford*, Law Reports, 1908, str. 406, *The Berkshire*, Lloyd's Law Reports, 1974, 1, str.189, *The Rewia*, Lloyd's Law Reports, 1991, 2, str.325, *M.B. Pyramid Sound, N.V. v. Briese Schifffahrts G.M.B.H. and Co. etc (The Ines)*, Lloyd's Law Reports, 1995, 2, str.144.

6 Vidi, Pritchett "Charterer's Authority to sign Bills of Lading Under Standard Time Charter Terms", Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly, 1980, str. 21; *Yeramex Intl. v. S.S. Tendo*, American Maritime Cases, 1979, str.1282, *Lana Mora v. Woerman Ulanga*, American Maritime Cases, 1988, str.1036, *Commercial Metals v.Luckyman*, American Maritime Cases, 1994, str. 673, *Daval Investors v. M/V Kamtin*, American Maritime Cases, 1995, str.151.

značajnije, neki su američki sudovi dali drugačije tumačenje "*employment*" klauzule iz *time charter-a* od onoga engleskih sudova, zauzimajući stav da zapovjednik potpisuje teretnicu kao agent naručitelja prijevoza, a ne vlasnika broda, tako da njegov potpis ne samo da može obvezati naručitelja prijevoza, već u nekim slučajevima obvezuje isključivo naručitelja prijevoza.⁷

Može se zaključiti da je u anglosaksonskom pravu opći princip da teretnica potpisana od zapovjednika, ili od naručitelja prijevoza s ovlaštenjem vlasnika broda, obvezuje vlasnika broda. Ali ovaj princip nema univerzalnu primjenu, već se u svakom slučaju na osnovi konkretnih okolnosti treba utvrditi tko je odgovoran iz teretnice. Potpis zapovjednika može obvezati naručitelja prijevoza, a ne vlasnika broda, ako uvjeti *charter party-ja* ili teretnice, ili druge okolnosti, jasno ukazuju da je zapovjednik djelovao u ime naručitelja prijevoza, npr. ako *charter party* sadrži odredbu koja propisuje da će zapovjednik potpisati teretnicu kao agent naručitelja prijevoza ("*as agent on behalf of charterer*"). Također, naručitelj prijevoza će biti odgovoran iz teretnice koju je potpisao u svoje ime, ili bez dobivenog ovlaštenja.⁸

Prema anglosaksonskom pravu, u principu, može postojati samo jedan prijevoznik, bilo da je to vlasnik broda ili naručitelj prijevoza. Međutim, neki američki sudovi dozvoljavaju mogućnost da vlasnik broda i naručitelj prijevoza budu solidarno odgovorni kao prijevoznici.⁹

b) Kontinentalno pravo

Problem identifikacije prijevoznika je tretiran na različit način u nacionalnim pravima koja spadaju u grupu konitnentalnog prava. Zato je nemoguće govoriti o jedinstvenom pristupu ovome problemu u kontinentalnom pravu, već je neophodno posebno prezentirati načine na koje se problem identiteta prijevoznika tretira u barem nekim od najvažnijih nacionalnih prava koninetalnog prava.

Francusko pravo pravi jasnu razliku između ugovora o *charter-u* i ugovora o prijevozu.¹⁰ Kao posljedica toga, koncept prijevoznika u fran-

7 *Yeramex Intl. v. S.S. Tendo*, American Maritime Cases, 1980, str.1397.

8 *Paterson, Zochonis & Co. v. Elder Dempster*, Lloyd's Law Reports, 1922, 12, str.69, *The Rewia*, Lloyd's Law Reports, 1991, 2, str.325.

9 *The Quarington Court*, American Maritime Cases, 1941, str. 1234, Schoenbaum, *supra* br.4), str. 313, W. Tetley, *Maritime Cargo Claims*, 2. izdanje, Toronto, 1978, str.86.

10 René Rodière napisao u svojoj čuvenoj knjizi *Affretements et Transports* (Paris, 1967, I, br.15) da se ugovor o *charter-u* odnosi na brod, dok se ugovor o prijevozu odnosi na teret. Sam naziv ove knjige ukazuje na odvojenost između ugovora: dok se ugovor o *charter-u* odnosi na brod, ugovor o prijevozu odnosi se na teret. Sam naziv ove knjige ukazuje na odvojenost između ugovora o *charter-u* i ugovora o prijevozu koja postoji u francuskom pravu. Također, vidi Remond-Gouilloud, *Droit Maritime*, Paris, 1988, r.461.

cuskom pravu je različit od onoga koji postoji u anglosaksonskom pravu. Dok prema anglosaksonskom pravu koncept prijevoznika podrazumijeva stranku koja izvršava prijevoz u materijalnom smislu, prema francuskom pravu prijevoznik je stranka koja je preuzela obvezu da izvrši prijevoz. Drugim riječima, koncept prijevoznika u anglosaksonskom pravu podrazumijeva stvarnog prijevoznika, dok koncept prijevoznika u francuskom pravu podrazumijeva ugovornog prijevoznika. Krcatelj zaključuje ugovor o prijevozu s prijevoznikom koji preuzima obvezu do luke odredišta, tako da krcatelj ne ulazi u ugovorni odnos s vlasnikom broda, osim ako s njime nije zaključio ugovor o prijevozu. Ovo objašnjava činjenicu da se u anglosaksonskom pravu prijevoznikom obično smatra vlasnik broda, dok se u francuskom pravu kao prijevoznik pojavljuje stranka koja zaključuje ugovor o prijevozu, a to je često naručitelj prijevoza.

Prema francuskom pravu, potpis zapovjednika češće obvezuje naručitelja prijevoza nego vlasnika broda. U principu, smatra se da zapovjednik potpisuje teretnicu u ime osobe koja rukovodi komercijalnim upravljanjem broda, a kod *time charter-a* je to naručitelj prijevoza. Vlasnik broda nije odgovoran prema trećim strankama, čak i ako je teretnicu potpisao njegov zapovjednik, zato što se vlasnik broda ne smatra strankom u ugovoru o prijevozu.¹¹ Međutim, ako je teretnica prenesena na treću stranku, kao prijevoznik se može pojaviti bilo vlasnik broda,¹² bilo naručitelj prijevoza,¹³ ovisno o tome tko se od njih u teretnici pojavljuje kao prijevoznik.

Francuski sudovi, pored potpisa teretnice, pridaju veliku važnost zaglavlju teretnice.¹⁴ Stranka čije se ime nalazi u zaglavlju teretnice smatra se odgovornom za izvršenje ugovora o prijevozu, bez obzira radi li se o vlasniku broda ili naručitelju prijevoza. Ovaj se stav temelji na načelu zaštite dobre vjere trećih stranaka. Bitno je tko se pojavljuje kao prijevoznik iz teretnice i činjenica da se ime neke stranke nalazi u zaglavlju teretnice je dovoljna da na tu stranku prebaci odgovornost pri-

11 *Ap. Paris 31.1.1957*, Droit Maritime Français, 1957, str.935, *Com. Sete 26.11.1963*, Droit Maritime Français, 1964, str.552, *Ap. Aix-en-Provence 7.5.1974*, Droit Maritime Française, 1975, str.395.

12 *Cass. France 6.7.1961*, Droit Maritime Français, 1961, str. 595, *Ap. Aix 14.2.1984*, Droit Maritime Français, 1985, str.542, *Ap. Rouen 11.5.1984*, Droit Maritime Français, 1985, str.351.

13 *Ap. Paris 28.10.1960*, Droit Maritime Français, 1961, str.342, *Ap. Rennes 30.1.1986*, Droit Maritime Français, 1987, str.586.

14 *Ap. Paris 28.10.1960*, Droit Maritime Français, 1961, str.342, *Ap. Rennes 30.1.1986*, Droit Maritime Français, 1987, str.586; također vidi, Remond-Gouilloud, Droit Maritime,....br.535

jevoznika koji je odgovoran iz te teretnice.¹⁵

U slučaju da teretnica ne sadrži ime prijevoznika, francuski sudovi obično zauzimaju stav da je vlasnik broda prijevoznik i njegov identitet pokušavaju ustanoviti na osnovi naziva broda, osim ako je imaocu tere- ta bio poznat identitet prijevoznika.¹⁶ Međutim, neke presude francuskih sudova pokazale su da ovakav stav može biti nepouzdan.¹⁷

Prema talijanskom pravu prijevoznikom se obično smatra naručitelj prijevoza, pod uvjetom da on zaključuje ugovor o prijevozu s krcateljem. Ovaj se stav temelji na podjeli između plovidbe i prijevoza koja postoji u talijanskom pravu.¹⁸ Kod ugovora o *charter-u* vlasnik broda je odgovoran za plovidbu, dok je naručitelj prijevoza odgovoran za prijevoz. To znači da vlasnik broda nije odgovoran kao prijevoznik prema trećim strankama, osim ako iz sadržaja teretnice proizlazi da je on prijevoznik.¹⁹ Prema tome, kao prijevoznik se mogu pojaviti i vlasnik broda i naručitelj prijevoza, što zavisi od sadržaja teretnice, a njihov međusobni odnos nema značaja za imaoca teretnice.²⁰

Slično francuskom pravu, talijansko pravo pridaje veliki značaj zaglavlju teretnice. Stranka čije se ime nalazi u zaglavlju obično se smatra prijevoznikom. Ovaj stav nalazi potporu u članku 460. stavak 1(a) talijanskog Zakonika o plovidbi (*Codice della Navigazione*), koji propisuje da teretnica treba sadržavati ime i sjedište prijevoznika. Međutim, na osnovi imena u zaglavlju teretnice može se utvrditi identitet prijevozni-

15 *Com.Sete* 8.6.1961, *Droit Maritime Français*, 1961, str.746, *Com. Paris* 13.2.1974, *Droit Maritime Français*, 1975, str.98, *Ap. Aix* 1.2.1974, *Droit Maritime Français*, 1975, str.272.

16 *Ap. Aix-en-Provence* 22.10.1985, *Droit Maritime Français*, 1987, str.155, *Cass. France* 21.7.1987, *Droit Maritime Français*, 1987, str.71, *Ap. Rennes* 15.6.1988, *Droit Maritime Français*, 1989, str.444, *Ap. Paris* 2.3.1993, *Droit Maritime Français*, 1995, str.372, *Ap. Versailles* 20.3.1995, *Droit Maritime Français*, 1995, str.813.

17 *Ap. Aix-en-Provence* 22.10.1985, *Droit Maritime Français*, 1987, str.155, *Cass. France* 21.7.1987, *Droit Maritime Français*, 1987, str.71; vidi Tassel "Le connaissement de charter parties sans en tete", *Droit Maritime Français*, 1987, str.547.

18 Dominedo, *Sistema dei contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 1937, str.87; Brunetti, *Manuale del diritto della navigazione marittima e interna*, Padova, 1947, br.274.

19 Graziani, "Locazione di nave e noleggio", *Rivista Trimestrale di Diritto e Procedura Civile*, 1950, str.155, Lefebvre D'Ovidio e Pescatore, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 1969, br. 336, Manca, *Studi di diritto della navigazione*, Milano, 1961, II, str.108.

20 *Ap. Venezia* 27.7.1946, *Diritto Marittimo*, 1946, str.397 (vidi bilješku uz ovu presudu, Casanova "Polizze di carico per conto di noleggiatore"), *Cass. Italia* 15.7.1957, *Diritto Marittimo*, 1958, str.167, *Cass. Italia* 15.1.1965, *Diritto Marittimo*, 1965, str.396 (vidi bilješku uz ovu presudu Berlingieri "Anchora sulla intestazione della polizza di carico e sulla individuazione del vettore"), *Cass. Italia* 17.2.1976, *Diritto Marittimo*, 1977, str.143, *Ap. Genova* 25.6.1986, *Diritto Marittimo*, 1987, str.22; takoder Berlingieri "Emissione di polizza di carico e individuazione del vettore", *Diritto Marittimo*, 1968, str.79.

ka jedino ako to ime nije u kontradikciji s potpisom teretnice.²¹

Potpis teretnice je glavni element identifikacije prijevoznika. Ako naručitelj prijevoza potpiše teretnicu u svoje ime, ili ako je teretnicu potpisao zapovjednik u ime naručitelja prijevoza, onda se imalac teretnice za naknadu štete treba obratiti prema naručitelju prijevoza, a ne vlasniku broda. Međutim, ako teretnica ne sadrži ime naručitelja prijevoza onda se u načelu smatra da je vlasnik broda prijevoznik.²²

Njemački Trgovački zakonik (*Handelsgesetzbuch*) ne pravi razliku između ugovora o prijevozu i ugovora o *charter-u* (vidi članak 556 HGB-a). Kada je riječ o identitetu prijevoznika, postoji razlika između perioda prije usvajanja Haških pravila i perioda nakon što su Haška pravila inkorporirana u njemačko pravo. Prije nego što su Haška pravila prihvaćena, prijevoznik nije bio reguliran Trgovačkim zakonikom, a bio je zauzet stav da kod ugovora o prijevozu koji se treba izvršiti brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u* naručitelj prijevoza treba biti prijevoznik. Ovaj se stav temeljio na članku 510. stavak 1. Trgovačkog zakonika koji se analogijom primjenjivao na *time charter*. Trgovački zakonik je izmijenjen nakon ratifikacije Haških pravila i uveden je pojam prijevoznika kao posebne stranke. Članak 656. propisuje da teretnica obvezuje prijevoznika, ali i u njemačkom pravu problem je ustanoviti tko je prijevoznik. Trgovački zakonik propisuje da teretnica treba sadržavati prijevoznika (članak 643. stavak 1.), ali to nije imperativna obveza. Ako teretnica ne sadrži ime prijevoznika, kao i u ostalim slučajevima kada iz teretnice nije jasno tko je prijevoznik, onda se identitet prijevoznika utvrđuje na osnovi tumačenja drugih relevantnih činjenica u konkretnom slučaju.

Najvažniji izvor informacija o prijevozniku predstavlja teretnica. U njemačkom pravu, u skladu s člankom 642. stavak 4. Trgovačkog zakonika, zapovjednik ili drugi ovlašteni agent vlasnika broda ima generalno ovlaštenje da potpisuje teretnicu bez posebnog ovlaštenja vlasnika broda. To u stvari znači da zapovjednik potpisuje teretnicu kao agent prijevoznika, a ne kao agent vlasnika broda. Na osnovi toga se može izvesti zaljučak da kod teretnica izdanih na osnovi ugovora o prijevozu koji se

21 *Cass. Italia 15.1965*, Diritto Marittimo, 1965, str. 398, *Ap. Firenze 18.6.1990*, Diritto Marittimo, 1991, str.752, *Trib. Genova 16.10.1990*, Diritto Marittimo, 1991, str.1112, *Trib. Genova 15.11.1991*, Diritto Marittimo, 1993, str.120, *Cas. Italia 18.8.1994*, Diritto dei Trasporti, 1995, str.527 (vidi bilješku uz ovu presudu Colafigli "Intestazione della polizza di carico ai fini dell'individuazione del vettore e risarcimento del lucro cessante"); također vidi, Spasiano, "Polizza di carico e individuazione del vettore", Diritto Marittimo 1977, str.144, Bonelli, "Individuazione del vettore in base alla polizza di carico", Diritto Marittimo, 1982, str.11, Zunareli, *La nozione del vettore*, Milano, 1987, str.114.

22 *Ap. Trieste 24.2.1988*, Diritto Marittimo, 1989, str.477; također vidi, Manca, *Studi di diritto dela navigazione*, str.111.

vrši brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u*, potpis zapovjednika obvezuje naručitelja prijevoza.²³

Još je jedna važna odredba sadržana u članku 644. Prema toj odredbi, ako teretnica koju je potpisao zapovjednik ili agent vlasnika broda ne sadrži ime prijevoznika, važit će pretpostavka da je vlasnik broda prijevoznik. Drugim riječima, ako teretnica ne sadrži ime prijevoznika, imalac teretnice bit će ovlašten tražiti naknadu štete od vlasnika broda kao prijevoznika.²⁴ Međutim, članak 644. se ne primjenjuje ako je teretnicu potpisao netko drugi, a ne zapovjednik ili agent vlasnika broda. To znači da ako je teretnicu potpisao naručitelj prijevoza, ili njegov agent, onda će iz takve teretnice kao prijevoznik biti odgovoran naručitelj prijevoza, osim ako dokaže da je imao ovlaštenje potpisati teretnicu.²⁵ Čini se da je najteži problem u njemačkom pravu u vezi s identifikacijom prijevoznika slučaj kada zapovjednik potpiše teretnicu u ime naručitelja prijevoza ("*for and on behalf of the charterer*"). Ovaj je problem privukao značajnu pažnju njemačke teorije i tumačen je na različite načine.²⁶

U japanskom pravu prijevoz tereta morem reguliraju dva zakona: Trgovački zakonik koji se primjenjuje na unutrašnju plovidbu i Zakon o međunarodnom prijevozu robe morem koji se primjenjuje na međunarodni prijevoz.

Trgovački se zakonik temelji na njemačkom Trgovačkom zakoniku, tako da je situacija u pogledu identifikacije prijevoznika vrlo slična onoj koja je postojala u njemačkom pravu prije ratifikacije Haških pravila. Identifikacija prijevoznika kod *time charter-a* temelji se na članku 704. Trgovačkog zakonika (koji odgovara članku 510 njemačkog Trgovačkog zakonika). Tradicionalni stav u japanskom pravu je da je *time charter*

23 Vidi, Trappe, "Zur Frage der Zeichnung der Konnosamente unter eine Zeitcharter", Versicherungsrecht, 1972, str.519.

24 *Okr. Hamburg 26.3.1970*, Versicherungsrecht, 1970, str.663; također vidi, Prussmann-Rabe, *Seehandelsrecht*, 2. izdanje, München, 1983, str.507.

25 *Okr. Hamburg 11.5.1967*, Versicherungsrecht, 1967, str.1173.

26 U sudskoj praksi posebno ukazujemo na presude Okružnog suda iz Hamburga od 12.1.1967 (M.D.R., 1967, str.499) i Vrhovnog suda Njemačke od 11.7.1977 (VersR, 1978, str.177). U obje ove presude sudovi su zauzeli stav da je vlasnik broda odgovoran kao prijevoznik iz teretnice koju je potpisao zapovjednik u ime naručitelja prijevoza. Schmidt je kritizirao taj stav, smatrajući da teretnica potpisana u ime naručitelja prijevoza treba obvezivati naručitelja prijevoza, kao i da vlasnik broda i naručitelj prijevoza trebaju solidarno odgovarati kao prijevoznici (Schmidt, *Verfrachter Konnosament, Reederkonnossament und Identity of Carrier Klausel*, str.37). Prussmann-Rabe zauzimaju drugačiji stav, ističući da prijevoznik treba biti stranka koja se na osnovi sadržaja teretnice pojavljuje kao prijevoznik, te da nema opravdanja za solidarnu odgovornost (Prussmann-Rabe, *Seehandelsrecht*, str.507). Schaps-Abracham smatraju da se članak 644. primjenjuje u slučaju kada zapovjednik potpiše teretnicu u ime naručitelja prijevoza, a teretnica ne sadrži ime prijevoznika, tako da u tom slučaju vlasnik broda treba biti smatran prijevoznikom (Schaps-Abracham, *Das Deutsche Seerecht*, 4. izdanje, Berlin, 1978, str.777).

vrsta ugovora o zakupu, tako da se primjenom na osnovi analogije članka 704. dolazi do stava da je naručitelj prijevoza odgovoran kao prijevoznik prema trećim strankama.²⁷

Zakon o međunarodnom prijevozu robe morem, 1957, temelji se na Haškim pravilima.²⁸ Prema članku 2. stavak 2. ovoga Zakona, prijevoznik može biti vlasnik broda, zakupac ili naručitelj prijevoza. U principu je prihvaćeno da samo jedna stanka može biti odgovorna kao prijevoznik, a kod ugovora o prijevozu na osnovi *time charter-a* kao prijevoznik se najčešće smatra naručitelj prijevoza. Međutim, u jednoj novijoj presudi, koja je izazvala veliku pažnju u japanskoj teoriji, sud je zauzeo stav da je vlasnik broda prijevoznik.²⁹ Ova presuda temeljila se na klauzuli o identitetu prijevoznika, ali se može shvatiti i kao indikacija promjene tradicionalnog stava japanskog prava u pogledu identiteta prijevoznika kod *time charter-a*.

ANALIZA PROBLEMA

U cilju razumijevanja problema identifikacija prijevoznika kod *time charter-a* smatramo da je korisno dati jedno kratko objašnjenje prirode i funkcije *time charter-a*.

Kod *time charter-a* kao stranke ugovora se pojavljuju vlasnik broda i naručitelj prijevoza. Vlasnik broda nudi naručitelju prijevoza ne samo korištenje broda za određeno vrijeme, već i svoje profesionalne usluge. Nadalje, kod *time charter-a* vlasnik broda prenosi na naručitelja prijevoza komercijalno upravljanje brodom, čime se naručitelju prijevoza pruža mogućnost da zaradi na razlici između najamnine koju on plaća vlasniku broda i vozarine koju dobija od korisnika prijevoza. Komercijalni cilj koji ima *time charter* je da između vlasnika broda i naručitelja prijevoza podijeli obveze koje se odnose na prijevoz uz očekivanje da će obje stranke ostvariti prihod od zarade koju je ostvario brod. Za *time charter* se često kaže da je vrsta *joint venture-a* kod kojega vlasnik broda vrši prijevoz u materijalnom smislu, dok je komercijalno upravljanje u rukama

27 Vodeći slučaj je presuda Vrhovnog suda Japana od 28.6.1928. u slučaju *R.D. Tata & Co. v. Taiyo Shipping Co. Ltd.* (Minshu, 1928, 7, str.519); stav zauzet u ovoj presudi je prihvaćen u najvećem dijelu teorije, kao npr. Ishii, *Kaishoho*, Tokyo, 1964, str.17, Kawamata, "Teikiyosen keyaku no seishitsu", Shoho Soten, 2. izdanje, 1977, str.270, Kojima, *Sogo hanrei keyaku soshu shosho*, Tokyo, 1963, 9, str.302, Pejović, *Teikiyosen ni okeru unsonin no tokutei* (magistarski rad), Kyoto, 1990, Tanikawa, "Teikiyosen keyaku no hoteiki kosei", Hogaku Kykai, 1955, 27, str.618.

28 Ovaj Zakon je 1992. godine izmijenjen u skladu s Visbijskim pravilima.

29 *The Oriental Fire & Marine Insurance Co. Ltd v. Kansai Steamship Co. Ltd. Ebisu Marina S.A. (The Jasmine)*, Kaijiho Kenkyu Kaishi, 1991, 10, str.16; navedenu presudu autor ovoga članka je kritizirao u: Pejović, "Identity of the Carrier under a Time Charter in Japanese Law", Bulletin of the Japanese Shipping, 1996, br.33, str.1.

naručitelja. prijevoza.

Time charter je *joint venture* u smislu da se sastoji od radnji i operacija koje vrše vlasnik broda i naručitelj prijevoza kojima se omogućava iskorištavanje broda u zajedničkom interesu. Obveze vlasnika broda se odnose na plovidbu i upravljanje brodom u navigacijskom smislu, dok naručitelj prijevoza ima obvezu pronaći teret koji će se prevoziti, zaključiti ugovor o prijevozu i voditi računa da taj ugovor bude uredno izvršen. Vlasnik broda i naručitelj prijevoza između sebe dijele odgovornost za gubitak i štetu na teretu, a mogu se dogovoriti da jedan od njih preuzme odgovornost za teret prema trećim strankama. U slučaju da je vlasnik broda odgovoran za teret, naručitelj prijevoza obično preuzima obvezu da kompenzira vlasnika broda u dijelu u kojem je odgovornost vlasnika broda iz ugovora o prijevozu veća od one koju je preuzeo ugovorom o *time charter-u*. *Time charter* obično ne precizira tko će biti odgovoran prema trećim strankama, već sadrži odredbe o tome tko će snositi troškove za gorivo, tko će plaćati zapovjednika i posadu, koje su obveze zapovjednika itd. Namjera stranaka da jedna od njih preuzme odgovornost za teret prema trećim strankama se obično teško može jasno identificirati na osnovi tih odredbi, već obično ovisi o okolnostima konkretnog slučaja.

Kada se teret prevozi brodom na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u*, da bi se identificirala stranka koja je odgovorna kao prijevoznik, potrebno je jasno razdvojiti ugovor o *time charter-u* i ugovor o prijevozu. Ova se dva ugovora često miješaju što može otežati identifikaciju prijevoznika. *Time charter* je ugovor između vlasnika broda i naručitelja prijevoza i njihov je odnos reguliran *charter party-jem*. *Time charter* može služiti kao osnova za ugovor o prijevozu, ali ova dva ugovora postoje odvojeno i neovisno. Kada krcatelj zaključuje ugovor o prijevozu on često ne zna da se radi o brodu na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u*. Krcatelj nije dužan ispitivati vezu između prijevoznika i broda i ovlašten je da zahtjev za naknadu postavi prema stranci koja se pojavljuje kao prijevoznik, bez obzira na osnovu po kojoj ta stranka iskorištava brod. U slučaju trećih imaoca teretnice situacija je još kompliciranija: čak i u slučaju da je krcatelju poznato da se radi o brodu na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u*, to ne mora biti poznato trećem imaocu teretnice.

Konfuzija koja često postoji zbog miješanja pojmova *time charter-a* i ugovora o prijevozu povećana je zbog specifične pravne prirode *time charter-a*.³⁰ *Time charter* obično daje naručitelju prijevoza pravo zaključivanja

³⁰ O pravnoj prirodi *time charter-a* vidi, Pejović, "Pravna priroda *time charter-a*", Uppredno pomorsko pravo, br.129-130, str.48.

ugovora o prijevozu. U tom je slučaju naručitelju prijevoza potrebna pomoć zapovjednika prilikom izdavanja teretnice. Uobičajeno je da kod *time charter-a* zapovjednik treba potpisati teretnicu kako mu je prezentirana od strane naručitelja prijevoza i jedan od najkompliciranijih pravnih problema, a ujedno najvažnijih za identifikaciju prijevoznika, je taj izvršava li zapovjednik ovu obvezu kao agent vlasnika broda ili naručitelja prijevoza. Prema jednom mišljenju, koje je prihvaćeno u francuskom pravu i u nekim američkim presudama, zapovjednik je službenik vlasnika broda u vezi s plovidbom i upravljanjem brodom, ali djeluje kao agent naručitelja prijevoza u vezi sa komercijalnim upravljanjem broda.³¹ Prema njemačkom pravu pozicija zapovjednika je nešto drugačija, budući da on potpisuje teretnicu kao agent prijevoznika. Kada se radi o prijevozu brodom na koji se odnosi ugovor o *time charter-u*, u načelu se smatra da zapovjednik potpisuje teretnicu u ime naručitelja prijevoza, pod uvjetom da teretnica sadrži njegovo ime. Prema stavu koji je prihvaćen u engleskom pravu, zapovjednik ne ulazi u neposredan odnos s naručiteljem prijevoza, ali je dužan izvršavati njegove naloge na osnovi odredbi *charter party-ja*. Prema ovom stavu, činjenica da *time charter* predviđa da je zapovjednik dužan potpisati teretnicu onako kako mu je prezentira naručitelj prijevoza, ne znači da zapovjednik djeluje kao agent naručitelja prijevoza, već da vlasnik broda preko svojega zapovjednika zaključuje ugovor o prijevozu s krcateljem u korist naručitelja prijevoza.³²

Glavni izvor zabune je klauzula *charter party-ja* poznata kao klauzula o zapošljavanju ("*employment clause*"). Ova klauzula daje ovlaštenje naručitelju prijevoza da prezentira teretnicu na potpis zapovjedniku, koji ju je dužan potpisati onako kako je prezentirana ("*as presented*"). Ova odredba ukazuje na to da zapovjednik djeluje kao agent naručitelja prijevoza, ali to nije slučaj. Naručitelj prijevoza ne daje zapovjedniku ovlaštenje da potpisuje teretnicu, već mu daje nalog da to učini, dok ovlaštenje zapovjedniku daje vlasnik broda, jer je on stvarni vlastodavac zapovjednika. Odredba *charter party-ja* prema kojoj je zapovjednik dužan potpisati teretnicu kako mu bude prezentirana od strane naručitelja prijevoza predstavlja dio ugovora između vlasnika broda i naručitelja prijevoza. Prema tome, za potpis teretnice prema naručitelju prijevoza je odgovoran vlasnik broda, a ne zapovjednik. Zapovjednik ostaje službenik vlasnika broda unatoč tome što izvršava naloga naručitelja prijevoza, jer

31 Tako je u američkoj presudi *The Santona* (152 F., 1907, 516) navedeno za zapovjednika da djeluje kao agent naručitelja prijevoza u odnosu na "sva pitanja koja se odnose na preuzimanje i predaju tereta, kao i u vezi sa zaradom broda koja ide u džep naručitelja prijevoza". Za francusko pravo vidi, Chauveau, *Traité de droit maritime*, Paris, 1958, br. 666, Danjon, *Traité de droit maritime*, Paris, 1926, br.641.

32 *Smidt v. Tiden*, Law Reports, 1874, 9 Q.B., str. 446; *Colinveaux, Carver's Carriage by Sea*, br.707.

time on, u stvari, izvršava obveze vlasnika broda iz *time charter-a*.

Problem identifikacije prijevoznika se javlja u slučaju kada korisnik prijevoza nije siguran s kim je zaključio ugovor o prijevozu, s vlasnikom broda ili naručiteljem prijevoza. Na ovo pitanje nema jasnog odgovora, već se u svakom konkretnom slučaju trebaju ispitati svi relevantni dokumenti i okolnosti.

U cilju identifikacije prijevoznika od najvećeg je značaja ispitati sadržaj teretnice. Ključ za identifikaciju prijevoznika se često nalazi u potpisu teretnice. U svezi s tim najvažnije je utvrditi tko je potpisao teretnicu i u čije je ime teretnica potpisana. Problem ne postoji kada je teretnicu potpisao zapovjednik ili naručitelj prijevoza po ovlaštenju vlasnika broda ili zapovjednika i u tom slučaju korisnik prijevoza treba postaviti zahtjev za naknadu štete prema vlasniku broda. Međutim, ponekad nije jednostavno utvrditi po čijem je ovlaštenju teretnica potpisana. Tako se problem može pojaviti u slučaju kada naručitelj prijevoza ili njegov agent potpišu teretnicu "za zapovjednika" (*"for the master"*), ili kada teretnica sadrži samo potpis zapovjednika bez navoda u čije ime je teretnica potpisana, ili kada zapovjednik potpiše teretnicu u ime naručitelja prijevoza (*"for and on behalf of the charterer"*).

Pitanje ovlaštenja ima odlučujući značaj za identifikaciju prijevoznika na osnovi teretnice. U načelu, stranka koja sama ne zaključuje neki ugovor može biti odgovorna iz tog ugovora jedino ako bi ugovor zaključio njezin zastupnik, tj. agent, djelujući u okviru svojih ovlaštenja. Kod ugovora o prijevozu, iako zapovjednik potpisuje teretnicu u ime naručitelja prijevoza i u njegovom interesu, on nastupa kao službenik vlasnika broda i imalac teretnice nije dužan znati u čije ime teretnica potpisana. Ono što je bitno jest u čije ime i za čiji račun je teretnica potpisana. Na osnovi ovoga moglo bi se zaključiti da vlasnik broda treba biti odgovoran kao prijevoznik.

U većini nacionalnih prava vlasnik broda odgovara kao prijevoznik kada je teretnica potpisana od strane naručitelja prijevoza ili njegovog agenta "za zapovjednika" (*"for the master"*).³³ Neki *charter party*-ji čak izričito predviđaju da će naručitelj prijevoza ili njegovi agenti imati ovlaštenje za potpisivanje teretnice umjesto zapovjednika.³⁴ U stvari, može

33 *Tilmans v. Knutsford, A.C.*, 1908, str.406, *Maize Bd. v. Courageous*, American Maritime Cases, 1988, str.2138, *Cass. Italia 26.7.1960*, *Rivista della Navigazione*, 1962, 2. str.87, *Cass. France 21.7.1987*, *Droit Maritime Français*, 1987, str.573, *Okr. Hamburg 26.3.1970*, *Versicherungsrecht*, 1970, str.663.

34 Npr. klauzula 20 u *Tanker Time Charter Party* predviđa da "prema opciji naručitelja prijevoza, naručitelj prijevoza ili njegovi agenti mogu potpisati teretnice u ime zapovjednika..." dok klauzula 30 *New York Produce Exchange Time Charter (NYPE)*, 1993, predviđa da "naručitelj prijevoza može potpisati teretnice ili pomorske teretne listove u ime zapovjednika, uz prethodno pismeno ovlaštenje vlasnika broda..."

se reći da je u praksi uobičajeno da agenti naručitelja prijevoza potpisuju teretnice umjesto zapovjednika bez posebnog ovlaštenja, što je bez utjecaja na pretpostavku da su teretnice potpisane u ime i za račun vlasnika broda. Međutim, unatoč izrazu "*for the master*", koji se nalazi u teretnici na mjestu predviđenom za potpis, naručitelj prijevoza može svojim potpisom na teretnici obvezati vlasnika broda jedino ako se utvrdi da je dobio ovlaštenje od vlasnika broda da potpiše teretnicu. Novo izdanje jednog od najčešće korištenih obrazaca *charter party-ja*, New York Produce Exchange Time Charter (NYPE), 1993, u klauzuli 30, predviđa da naručitelj prijevoza može potpisati teretnicu ili pomorski teretni list po ovlaštenju zapovjednika, s prethodnim pismenim ovlaštenjem vlasnika broda, što znači da će naručitelj prijevoza biti odgovoran ako takvo ovlaštenje ne bi postojalo. Ako naručitelj prijevoza potpiše teretnicu nastupajući kao prijevoznik bez ovlaštenja vlasnika broda, sama činjenica da je teretnica potpisana "*for the master*", neće biti dovoljna da obveže vlasnika broda.³⁵ Kada je agent naručitelja prijevoza potpisao teretnicu samo kao agent, a ne "za zapovjednika" ili "po ovlaštenju vlasnika broda", vlasnik broda će biti odgovoran iz teretnice, pod uvjetom da je zapovjednik ovlastio agenta da potpiše teretnicu.³⁶ Ovdje bi trebalo skrenuti pažnju da samom izrazu "*for the master*" ne treba pridavati veliki značaj. Naime, do 19. stoljeća teretnice je redovno potpisivao zapovjednik, te je kao ostatak takve prakse u modernim tereticama, koje u praksi zapovjednik gotovo nikada ne potpisuje, sačuvan navedeni izraz koji se nalazi u dnu teretnice na mjestu predviđenom za potpis.

Opće načelo da teretnica koju potpiše zapovjednik obvezuje vlasnika broda nije primjenjivo u svakom slučaju. Identitet prijevoznika koji je odgovoran iz teretnice je činjenično pitanje čiji odgovor treba tražiti u okolnostima svakog konkretnog slučaja. Ako iz teretnice i *charter party-ja* jasno proizlazi da je teretnica potpisana u ime i za račun naručitelja prijevoza, onda naručitelj prijevoza treba odgovarati kao prijevoznik.³⁷ Kada zapovjednik potpiše teretnicu u ime i za račun naručitelja prijevoza, iz takve će teretnice kao prijevoznik biti odgovoran naručitelj prijevoza, pod uvjetnom da je zapovjedniku dao odgovarajuće ovlaštenje. Vlasnik broda i naručitelj prijevoza mogu ugovoriti da teretnice koje potpiše zapovjednik obvezuju naručitelja prijevoza. Ako vlasnik broda želi izbjeći odgovornost iz teretnica prema trećim strankama, onda treba u *charter party*

35 *Procter & Gamble v. Fort Fraser*, American Maritime Cases, 1992, str.1575, *Daval Investors v. M7V Kamtin*, American Maritime Cases, 1995, str.151.

36 *American Home v. Sletter*, American Maritime Cases, 1994, str.2269.

37 *The Venezuela*, Lloyd's Law Reports, 1980, 1, str.215, *Yeramex Int. v. SS Tendo*, American Maritime Cases, 1979, str.1282, *Trib. Napoli 27.5.1968*, *Dritto Marittimo*, 1968, str. 414, *Cass. France 26.2.1973*, *Droit Maritime Français*, 1973, str.342, *Okr. Hamburg 11.5.1967*, *Versicherungsrecht*, 1967, str.1173.

unijeti klauzulu koja zapovjedniku daje pravo da odbije potpisati teretnicu koja ne sadrži ime prijevoznika, a također treba naložiti zapovjedniku ili svojem agentu da unese ime naručitelja prijevoza na mjestu koje je predviđeno za potpis.

Prema engleskom pravu izgleda da je vlasnik broda prijevoznik čak i kada je teretnica potpisana u ime naručitelja prijevoza. U jednom slučaju iz novije sudske prakse teretnicu je potpisao agent naručitelja prijevoza u ime naručitelja prijevoza, ali je sud zauzeo stav da prijevoznik vlasnik broda temeljeći svoju odluku na tumačenju izraza "agent navedenog broda" ("*the agent of the said vessel*"), u smislu da taj izraz znači agent vlasnika broda, a ne agent naručitelja prijevoza.³⁸ Uz sve uvažavanje ovakvo tumačenje se ne može prihvatiti. Kao što je prethodno objašnjeno, brod na koji se odnosi ugovor o *time charter-u* predstavlja instrument u svezi s kojim se uspostavlja odnos između vlasnika broda i naručitelja prijevoza, temeljen na zajedničkom interesu realizacije profita. Kod *time charter-a* brod služi i vlasniku broda i naručitelju prijevoza i obje ove stranke sudjeluju u upravljanju njime, tako da se ne može *a priori* reći da agent broda nastupa kao agent vlasnika broda. U konkretnom slučaju agenta je imenovao naručitelj prijevoza, a prilikom potpisa teretnice agent je naveo u teretnici da potpisuje kao agent prijevoznika izričito navodeći ime naručitelja prijevoza u potpisu. U slučaju kada je teretnica potpisana u ime naručitelja prijevoza i njegovo je ime jasno navedeno u teretnici, a kada ne postoji neka indikacija ili činjenica koja bi mogla dovesti u sumnju uvjerenje korisnika prijevoza da je naručitelj prijevoza prijevoznik, onda naručitelj prijevoza ne bi trebao izbjeći odgovornost prijevoznika. Naručitelj prijevoza ne može tvrditi da je on samo naručitelj prijevoza, da brod koji vrši prijevoz tereta nije njegov brod i da on nije odgovoran za prijevoz, u slučaju kada je on ugovorio prijevoz u svoje ime nastupajući kao prijevoznik i kada se on pojavljuje kao prijevoznik iz teretnice. Odluka engleskog suda u gore spomenutom slučaju se također temeljila na klauzuli o naknadi štete iz *time charter-a* ("*indemnity clause*"), koja je predviđjela obvezu naručitelja prijevoza da vlasniku broda nadoknadi štetu nastalu zbog potpisa teretnice od strane zapovjednika ili agenta. Međutim, ova klauzula nema naročito značenje u odnosu na treće stranke, koje čak ne moraju ni znati za postojanje *time charter-a*. U odnosu prema trećim savjesnim imaocima teretnice, kao prijevoznik treba biti odgovoran onaj tko se kao takav pojavljuje na osnovi sadržaja teretnice. Prema Haškim pravilima u rukama trećeg savjesnog imaoca teretnica ima potpunu dokaznu snagu u odnosu na podatke o teretu. Ne vidimo smetnju niti razlog zašto se to isto ne bi moglo primijeniti u odnosu na ostale podatke sadržane u teretnici, kao što su npr.

38 *The Ines*, Lloyd's Law Reports, 1995, 2, str.144.

podaci o prijevozniku.

Čini se da je najpouzdaniji način za identifikaciju prijevoznika utvrditi u čije je ime teretnica potpisana. Ako je teretnica potpisana u ime vlasnika broda, onda on treba odgovarati kao prijevoznik, bez obzira na to tko je potpisao teretnicu. Isto tako, ako je teretnica potpisana u ime naručitelja prijevoza, onda naručitelj prijevoza treba preuzeti odgovornost prijevoznika. Najkompliciraniji problemi, koji još uvijek ostaju neriješeni, javljaju se u slučaju kada u teretnici nije navedeno u čije je ime potpisana.

Neka nacionalna prava pridaju veliki značaj zaglavlju teretnice, koje je predviđeno za unošenje imena prijevoznika. Međutim, oslanjanje isključivo na zaglavlje teretnice može biti nepouzđano i može dovesti do toga da odgovara stranka čije se ime nalazi u zaglavlju, iako ta stranka nema nikakve veze s ugovorom o prijevozu. Mnogo je važnije u čije je ime i za čiji račun teretnica potpisana, nego čije se ime nalazi u zaglavlju teretnice. Stranka čije se ime nalazi u zaglavlju teretnice treba odgovarati kao prijevoznik samo ako je teretnica potpisana u ime i za račun te stranke, što znači da zaglavlje teretnice može biti od značaja za identifikaciju prijevoznika samo ako je konzistentno s potpisom.

Problem se može pojaviti ako se ime naručitelja prijevoza nalazi u zaglavlju teretnice, a teretnicu je potpisao agent naručitelja prijevoza "za zapovjednika". U tom slučaju treći imalac teretnice je ovlašten da naručitelja prijevoza smatra prijevoznikom. Treći imaoći teretnice najčešće nemaju druge informacije o prijevozniku osim onih koje su sadržane u teretnici. Činjenica da se ime naručitelja prijevoza nalazi u zaglavlju teretnice logički ukazuje na to da je naručitelj prijevoza prijevoznik, dok potpis "za zapovjednika", kao što je već ukazano, nema veliku težinu. Treći imalac teretnice ne mora uopće znati da se radi o brodu na koji se odnosi ranije sklopljeni ugovor o *time charter-u* i od njega se ne može očekivati da istražuje odnos naručitelja prijevoza i vlasnika broda, niti je li zapovjednik ovlastio agenta naručitelja prijevoza da potpiše teretnicu, niti zašto se ime naručitelja prijevoza pojavljuje u zaglavlju teretnice. Ako je naručitelj prijevoza dopustio da se njegovo ime pojavi u zaglavlju teretnice, koje je predviđeno za unošenje podataka o prijevozniku, onda on treba biti spreman preuzeti odgovornost prijevoznika prema trećim imalcima teretnice.

Teretnice izdate na osnovi *charter party-ja* najčešće ne sadrže naziv prijevoznika. Kada teretnica ne sadrži ime prijevoznika neki sudovi, naročito francuski, pridaju veliki značaj imenu broda, dajući pravo korisniku prijevoza da zahtjev za naknadu štete postavi prema vlasniku broda, čije se ime može ustanoviti na osnovi imena broda. Međutim, ovaj način za identifikaciju prijevoznika je nepouzđan, npr. ako je brod u međuvre-

menu prodan, a adresa prethodnog vlasnika nije poznata, ili ako je teret za vrijeme prijevoza prekrčan na drugi brod koji je u vlasništvu različitog vlasnika. Osim toga, podaci o brodu sadržani u registrima broda nisu uvijek pouzdani i ne mogu služiti kao siguran dokaz o identitetu vlasnika broda. Naime, ti se podaci temelje na informacijama dobivenim od vlasnika broda, koji često nisu vrlo ažurni kada registru broda treba poslati podatke o promjeni imena broda ili o prodaji broda. Nadalje, registri brodova mogu sadržavati više brodova s istim imenom, što dodatno slabi pozdanost tih podataka. Umjesto registra broda, mnogo je sigurnije osloniti se na *charter party*, koji obično sadrži podatke o imenu i adresi vlasnika broda.

Sudovi u nekim zemljama su skloni da naručitelja prijevoza i vlasnika broda proglase solidarno odgovornim, u slučaju kada se identitet prijevoznika ne može utvrditi na pouzdan način.³⁹ Ovaj je stav naizgled u suprotnosti s definicijom prijevoznika iz Haških pravila, koja predviđa da prijevoznik uključuje vlasnika broda ili naručitelja prijevoza. Jezičnim tumačenjem ove definicije dolazi se do zaključka da postoji samo jedan prijevoznik i da korisnik prijevoza može tužiti vlasnika broda ili naručitelja prijevoza, ali ne obje ove stranke. Unatoč ovom tumačenju, solidarna odgovornost vlasnika broda i naručitelja prijevoza može se opravdati činjenicom da prijevoz tereta koji se treba izvršiti brodom na koji se odnosi ugovor o *time charter-u* predstavlja vrstu zajedničkog poduhvata vlasnika broda i naručitelja prijevoza, tako da se oni mogu smatrati solidarno odgovornim za njegovo izvršenje.⁴⁰ Ovaj stav nudi prihvatljiv način za rješenje problema identifikacije prijevoznika. U ovom su tekstu iznijeti argumenti iz kojih je vidljivo da su vlasnik broda i naručitelj prijevoza na izvjestan način zaista partneri u realizaciji zajedničkog posla. Vlasnik broda je dužan osigurati brod sposoban za plovidbu i posadu i poduzeti sve potrebne radnje u svezi s navigacijskim upravljanjem broda, dok naručitelj prijevoza preuzima komercijalno upravljanje brodom izdajući naloge zapovjedniku u pogledu tereta koji treba ukrcati i luka u koje brod treba ploviti. Iz ove podjele obveza vidi se da vlasnik broda i naručitelj prijevoza, u stvari, dijele funkcije prijevoznika. Ako u određenom slučaju nije jasno tko je prijevoznik u smislu Haških pravila, vlasnik broda ili naručitelj prijevoza, onda korisniku prijevoza treba priznati pravo da obje ove stranke tuži solidarno, prepuštajući tako sudu utvrđivanje njihove odgovornosti.

39 *Interim Products Inc. v. Frances Salmon*, American Maritime Cases, 1975, str.152, *Samung America v. Fort Producer*, American Maritime Cases, 1993, str.29, *Ap. Bruxelles 17.2.1966*, European Transport Law, 1966, str.420, *Okr. Brugge 5.11.1991*, European Transport Law, 1992, str.103, *Ap. Rouen 14.6.1984*, *Droit Maritime Français*, 1985, str.351, *Viši privredni sud Hrvatske 29.1.1975*, *Usporedno pomorsko pravo*, 1975, str.67.

40 Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto, 1978, str.86.

ZAKLJUČAK

Ako bismo se vratili u povijest pomorske trgovine vidjeli bismo da je vlasnik broda tradicionalno smatran odgovornim za teret, što je bilo rezultat činjenice da je brod bio u centru obveza, pa je bilo normalno držati njegovog vlasnika odgovornim ako te obveze ne bi bile uredno izvršene. S razvojem ugovora o *charter-u* brodova promijenjena je pozicija vlasnika broda. Krcatelj koji bi zaključio ugovor o prijevozu s naručiteljem prijevoza logično će smatrati da je prijevoznik naručitelj prijevoza, a ne vlasnik broda. Međutim, sudovi različitih zemalja imaju različite stavove po ovom pitanju, tako da sudovi u nekim zemljama smatraju da je naručitelj prijevoza prijevoznik.

Komparativna analiza nacionalnih prava pokazuje da ne postoji uniformnost u pogledu načina identifikacije prijevoznika kod ugovora o prijevozu koji se vrši na temelju *time charter-a*. Posebno je uočljivo da su pozicije anglosaksonskog i kontinentalnog prava u svezi s ovim problemom vrlo različite. U anglosaksonskom pravu odgovornost leži na onom tko vrši prijevoz, dok je u kontinentalnom pravu odgovoran onaj koji ugovara prijevoz. Ova razlika proizlazi iz različitog koncepta *time charter-a* u anglosaksonskom i kontinentalnom pravu. Anglosaksonsko pravo smatra da je *time charter* ugovor o prijevozu, pa se onda vlasnik broda smatra prijevoznikom. Na drugoj strani, kontinentalno pravo pravi razliku između *time charter-a* i ugovora o prijevozu, tako da kada naručitelj prijevoza zaključi ugovor o prijevozu s krcateljem onda se smatra da je on prijevoznik, dok ugovor o prijevozu za vlasnika broda predstavlja "*res inter alios acta*". Unatoč ovim osnovnim principima, ne postoji jasna podvojenost između anglosaksonskog i kontinentalnog prava. Tako je u nekim aspektima američko pravo bliže francuskom nego engleskom pravu, dok se njemačko pravo čini bližim američkom nego francuskom pravu. Također kriteriji koji se koriste za identifikaciju prijevoznika su često različiti, iako rezultat može biti isti.

Nažalost, mora se istaći da pravo nije uvijek bili uspješno u rješavanju problema identifikacije prijevoznika, tako da još uvijek postoje brojne nejasnoće. Iako se većina nacionalnih prava u svijetu temelji na Haškim pravilima, cilj uniformnosti prava koje regulira prijevoz tereta morem nije ostvaren. Razloge za ovaj neuspjeh treba tražiti u činjenici da su među nacionalnim pravima postojale značajne razlike prije nego su Haška pravila usvojena, tako da su Haška pravila, zbog nemoći da se postigne konsensus, propustila regulirati neka pitanja na potpuniji način. Jedan takav primjer je definicija prijevoznika.

Kada se suoče s problemom identifikacije prijevoznika zainteresirane stranke najprije trebaju obratiti pažnju na pravo koje se primjenjuje na

spor, jer zbog različitih prilaza i načina tretiranja ovoga problema u različitim nacionalnim pravima, o pravu koje će se primijeniti može ovisiti ishod spora. Međutim, ne postoji opći odgovor na pitanje tko je prijevoznik. U većini nacionalnih prava to je činjenično pitanje, s otvorenom mogućnošću da bilo vlasnik broda bilo naručitelj prijevoza može biti prijevoznik, s time da su neka nacionalna prava naklonjenija vlasniku broda, dok su neka nacionalna prava povoljnija za naručitelja prijevoza.

S obzirom da je pravo propustilo preciznije regulirati problem identiteta prijevoznika, sudovi su često prisiljeni sami tražiti odgovarajući način identifikacije prijevoznika, što često dovodi do korištenja različitih argumenata i primjenu različitih kriterija, a posljedica je raznovrnost rješenja. U načelu može se reći da se prilikom identifikacije prijevoznika prvenstveno primjenjuju pravila agencijskog prava, tj. pravila o odnosu vlastodavca i zastupnika. Pritom se najveći značaj poklanja potpisu teretnice, ali se pažnja poklanja i nekim drugim elementima, kao što su, na primjer, zaglavlje teretnice i ime broda. Prema tome, može se zaključiti da ne postoji općeniti odgovor na pitanje identiteta prijevoznika, već to ostaje činjenično pitanje koje ovisi o okolnostima svakog konkretnog slučaja.

Cilj ovoga članka nije bio riješiti problem identiteta prijevoznika. Namjera je bila samo ukazati na postojanje toga problema, kao i na različite načine rješavanja toga problema u nekim od najvažnijih nacionalnih prava. U ovom trenutku nije moguće ponuditi način na koje se ovaj problem može riješiti. Imajući u vidu značajne razlike koje postoje među nacionalnim pravima, kao i to da je teško postići uniformnost prava u ovom dijelu, izgledi za uniformno rješenje problema identiteta prijevoznika nisu naročito veliki. Zbog toga je u ovom članku veći prostor posvećen problemima nego rješenjima. Možda najveći doprinos autora, nadajući se da to nije neskromna izjava, predstavlja objašnjenje samog problema i njegove pozadine. Osim toga, u tekstu je ukazano na moguće načine identifikacije prijevoznika, a dana je i kritična ocjena nekih načina koji se koriste u praksi, s nadom da to može biti korisno zainteresiranim strankama.

Ovaj se članak uglavnom temelji na Haškim pravilima, budući da se i sva nacionalna prava koja su ovdje obrađena, kao uostalom i većina nacionalnih prava u svijetu, zasnivaju na Haškim pravilima. Međutim, pozicija prema Hamburškim pravilima ne smije se zanemariti, iako je ovu konvenciju do sada ratificirala samo 21 zemlja. Polje primjene Hamburških pravila je tako široko da se ona primjenjuju praktično na svaki prijevoz koji dodiruje zemlju članicu. To zahtijeva proćavanje problema identifikacije prijevoznika prema Hamburškim pravilima, a posebno pitanja stvarnog i ugovornog prijevoznika. Nadamo se da ćemo imati pri-

liku pozabaviti se ovim problemom u bliskoj budućnosti.

Summary

IDENTITY OF CARRIER UNDER TIME CHARTER

The identity of carrier under time charter contracts is one of the classical questions in law regulating carriage of goods by sea. Cargo claimants are often not sure whom they should sue - the shipowner or the charterer. A comparative review of various national laws shows that there is a wide spectrum of approaches to problems concerning the identity of carrier. This paper attempts to search beneath the surface of the problem and to examine its background. The author's intention was not to offer a complete solution of the problem but only to look at it from a different perspective and to offer advice on how to deal with it. We hope that even within this limited scope this paper will help to those who are interested in this topic.