

## OSOBE OVLAŠTENE OGRANIČITI ODGOVORNOST ZA TRAŽBINE NASTALE IZ UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff,  
znanstvena suradnica  
Jadranski zavod HAZU  
Zagreb

UDK: 347.79  
347.795.3  
Ur.: 16. siječnja 2007.  
Pr.: 23. travnja 2007.  
Izvorni znanstveni članak

*Obrađuje se pitanje tko sve ulazi u krug osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornosti za tražbine nastale iz pravnog posla prijevoza stvari morem.*

*Nakon povijesnog prikaza međunarodne regulative ovog pravnog problema, rad obrađuje ovo pitanje u važećim međunarodnopravnim vrelima i hrvatskom pravu. Istražuje se i kako se nastoji urediti ovo pitanje u najnovijem pokušaju unifikacije prijevoza stvari morem na međunarodnoj razini. Podrobno se analizira pravna osobnost svih subjekata s pravom na ograničenje odgovornosti.*

*U zaključku se ukazuje na otvorena pitanja u sudskoj praksi i konvencijskom uređenju uz kritički osvrt na njih te na konkretne prijedloge de lege ferenda koji bi ujedinili pravno reguliranje pitanja kruga osoba ovlaštenih ograničiti odgovornosti u domaćem zakonodavstvu s međunarodnim pravnim vrelima.*

**Ključne riječi:** ograničenje odgovornosti, prijevoz stvari morem, prijevoznik, brodovlasnik, brodar, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, poslovođa broda, osiguratelj odgovornosti, osobe za čija djela odgovara brodovlasnik.

### 1. Uvod

Svaka rasprava o ugovornoj odgovornosti za štetu iz pravnog posla prijevoza stvari morem uključuje pitanje tko je konkretno odgovorna osoba prijevoznika te za rad kojih sve osoba on odgovara. U okviru toga, središnji je i problem tko su osobe ovlaštene ograničiti odgovornost.

Institut ograničene odgovornosti razvojem brodarskog poslovanja obuhvatio je svu djelatnost brodarstva i proširio efekt toga specifičnog instituta i na

nositelje brodarskog poduzetništva koji ne moraju biti brodovlasnici. Pravno uređenje prijevoza stvari morem razvija se u smjeru priznavanja toga prava, ne samo prijevozniku kao ugovornoj strani, već i drugim osobama kojima se prijevoznici u svom poslovanju služe, a to su prijevoznikovi radnici i punomoćnici. Prema najnovijem pokušaju unifikacije prijevoza stvari morem, to pravo će uz prijevoznika vjerojatno pripadati i bilo kojoj drugoj osobi koja izvršava ili preuzme izvršiti bilo koju prijevoznikovu dužnost iz ugovora o prijevozu, kao što su razni podugovaratelji i njihovi radnici i zastupnici.

Rješenja aktualnih međunarodnih pravnih vrela razlikuju se u ovom bitnom pitanju. Zbog toga je važnost ove teme neupitna. Korisno je spoznati razlike koje postoje u pristupu rješavanju ovog pitanja i moguća rješenja za koja bi se trebalo zalagati u suvremenoj regulativi na domaćoj i međunarodnoj razini, a radi ujednačavanja pravnog reguliranja pitanja kruga osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost.

Cilj rada je komparativno prikazati različita konvencijska uređenja te se kritički osvrnuti na pitanja koja u praksi, ali i teorijskim interpretacijama predstavljaju najveće poteškoće. Ovo pitanje uz njegovu teorijsku važnost ima i iznimno veliko praktično značenje pa će se, gdje je to moguće, ukazati i na stajališta strane sudske prakse.

Provest će se analiza problema koji je predmet istraživanja u pravnoj regulativi prijevoza stvari morem na međunarodnoj razini te uređenje ovog pitanja u konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti. Nakon toga, istraživat će se rješenja u našem pozitivnom pomorskom pravu, uz usporedbu hrvatskog prava s međunarodnom regulativom.

## **2. Povijesni razvoj prava ograničene odgovornosti u pomorskom prijevozu stvari**

Princip ograničene odgovornosti nije bio poznat u ranijoj povijesti prava.<sup>1</sup> Hamurabijev zakonik, iako nehuman jer je pri kažnjavanju primjenjivao talionsko načelo, predstavljao je prvi korak u reguliranju naknade štete. Oštećena strana ubrzo je shvatila da uzrokovanje jednake štete počinitelju štete ne može dovesti do stvarne satisfakcije, kao što je to novčana naknada. Rimsko pravo uvodi princip *restitutio in integrum*. Naknada štete ograničena je na običnu štetu (*damnum emergens*) i izmaklu korist (*lucrum cessans*). Uz to rimsko pravo, uvodi subjektivnu krivnju (*dolus i culpa*).<sup>2</sup> Ograničenje brodovlasnikove

<sup>1</sup> Važilo je talionsko načelo, a predstavljalo je oblik krvne osvete prema kojem se nanosena šteta uzvraćala istom mjerom, tzv. "oko za oko, zub za zub".

<sup>2</sup> Međutim, u ranijim fazama razvoja rimsko pravo poznavalo je tzv. noksalnu odgovornost. *Noxae deditio* znači predaju (davanje) u noksu. Prema noksalnoj odgovornosti u starom Rimu umjesto naknade štete bilo je moguće oštećenom ustupiti krivca, odnosno počinitelja, tj. podređenog roba ili člana obitelji, tako objašnjava A. Romac: *Rječnik latinskih pravnih izraza, Vademecum iuridicum*, Informator, Zagreb, 1992., str. 387.

odgovornosti javlja se, kako tvrde neki autori, po prvi puta u *Consolat de Mar*,<sup>3</sup> zbirci običajnog pomorskog prava Sredozemlja, sačinjenoj u 13. i 14. stoljeću. Ograničenje odgovornosti u pomorskom prijevozu ograničeno je na pomorsku imovinu koja u njemu sudjeluje, a to je brod i vozarina.

Temeljna ideja ograničenja odgovornosti ista je kao u prvim pravilima o zajedničkoj havariji, a to je jednaka distribucija ekonomskog rizika.<sup>4</sup> Ulaganje sve većeg kapitala u pomorsko gospodarstvo opravdavalo je uvođenje ograničene odgovornosti brodovlasnika. Cilj je uvođenja ovog instituta stimulacija razvoja pomorskog gospodarstva te robnog prometa i omogućavanje bavljenja plovidbenim poduzetništvom bez velikih ekonomskih rizika.<sup>5</sup> Uz to, pomorski plovidbeni pothvat u prošlosti bio je iznimno opasan, neizvjestan, a rizici brojni i veliki. Brodovlasnici, koji bi morali nadoknaditi štetu u potpunosti, uz mogućnost naplaćivanja iz cijele njihove imovine bili bi dovedeni do financijske propasti. Također, tržište osiguranja nije bilo razvijeno pa je institut ograničene odgovornosti nastao kao nužna pomoć radi otklanjanja opasnosti da ekonomsko slabljenje brodovlasnika ugrozi pomorsko gospodarstvo.

Sedamnaesto stoljeće obilježeno je intenzivnijim razvojem ovog instituta. Neke odredbe o ograničenju odgovornosti nalaze se u Hamburškom statutu iz 1603., Pomorskim pravilima švedskog vladara iz 1667. i *Jus maritimum hanseaticum* (Hanzeatskim ordonansama) iz 1614.,<sup>6</sup> a odgovornost brodovlasnika ograničena je na vrijednost broda.

Prvi propis kojim se dopušta ograničenje odgovornosti bio je *Ordonnance de la marine marchande* (Zakon o trgovačkoj mornarici), a donijet je 1681. godine u Francuskoj. Usvojen je, tzv. sustav abandona broda i vozarine. Vlasnici brodova odgovarali su za djela zapovjednika, ali su se mogli osloboditi te odgovornosti abandonom, napuštanjem broda i vozarine (II knjiga, poglavlje VIII, čl. 2.).<sup>7</sup> Ovaj sustav preuzet je kasnije i u francuski Trgovački zakonik (*Code de comerce*, 1807.).

Prvo zakonom dopušteno ograničenje odgovornosti u Velikoj Britaniji, kao najjačoj pomorskoj državi, uvedeno je *Responsibility of Shipowners Act-om*, 1733., koji je dopuštao vlasnicima da ograniče svoju odgovornost za slučaj gubitka tereta prouzrokovan krađom zapovjednika i članova posade do iznosa vrijednosti broda i vozarine. Od godine 1786., ograničenje odgovornosti moglo se odnositi na posljedice bilo koje radnje zapovjednika i posade koje su se

<sup>3</sup> Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1975., Sv. 2, str. 40.

<sup>4</sup> P. Vlacic: Monetary limitations of liability – for how long, *Il diritto marittimo*, F. II (2006), p. 438-450.

<sup>5</sup> Zanimljivo je da se u preambuli *Responsibility of Shipowner Act, 1733.*, a to je prvi propis kojim se u Velikoj Britaniji uvodi zakonom dopušteno ograničenje odgovornosti, navodi da su značajni ciljevi i važnost za Kraljevinu pospješiti porast broja brodova i spriječiti destimulaciju trgovaca, jer u protivnom to nužno može predstavljati trend koje će štetiti Kraljevstvu.

<sup>6</sup> Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1975., Sv 2, str. 621.

<sup>7</sup> I. Grabovac: Tendencija proširenja kruga osoba kojima se dopušta globalno ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu, *Privreda i pravo*, vol. 25 (1986), br. 1-2, str. 25-30.

dogodile bez znanja vlasnika. Sljedeći korak u razvoju ove materije je *Merchant Shipping Act, 1854.* u kojem se minimalna vrijednosti ograničenja odgovornosti računala prema tonaži broda. Slijedio je *Amendment Act, 1862.*, u kojem su iznosi ograničenja po toni propisani bez obzira na stvarnu vrijednost broda. Najvažniji pomorski zakonik devetnaestog stoljeća bio je *Merchant Shipping Act, 1894 - "the 1894 Act"* koji je sjedinio ranije zakonodavstvo.

Uz tzv. engleski sustav ograničene odgovornosti (primjena određene svote na tonu brodske tonaže) te tzv. sustav abandona, institut zakonskog ograničenja odgovornosti brodovlasnika razvio se u raznim zemljama u različitim oblicima. Uz spomenute, kao najpoznatiji postoje i tzv. sustav egzekucije ili nordijski sustav<sup>8</sup> te opcioni sustav.<sup>9</sup>

Velike razlike između pojedinih pravnih sustava u odnosu na institut ograničene odgovornosti te iznimna važnost njegovog jedinstvenog reguliranja na međunarodnoj razini, uvjetovali su neodgodivu potrebu ujednačavanja prava ograničenja odgovornosti donošenjem posebne međunarodne regulative ove materije.

### ***3. Međunarodni instrumenti koji uređuju ograničenje odgovornosti u pomorskom prijevozu stvari***

Na međunarodnoj razini postoje dvije skupine instrumenata kojima je uređeno pitanje ograničenja odgovornosti iz pravnog posla prijevoza stvari morem. To su tzv. "specijalni" međunarodni ugovori koji uređuju materiju prijevoza stvari morem pa tako i pravo na ograničenje odgovornosti određenih osoba koje sudjeluju u tom pravnom poslu. Uz njih, na međunarodnoj razini postoji i skupina pravnih instrumenata koji uređuju materiju ograničenja odgovornosti. Točnije, to su oni međunarodni ugovori koji uređuju odgovornost brodovlasnika za pomorske tražbine.

Ova dva sustava ograničenja odgovornosti, sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti i sustav ograničenja ugovorne odgovornosti iz pravnog posla prijevoza stvari morem uz međunarodne izvore uređeni su i domaćim pozitivnim pravom.

---

<sup>8</sup> Za razliku od sustava abandona, u sustavu egzekucije nije potrebna nikakva izjava o ograničenju, jer to proizlazi iz stvarnopravnog karaktera te odgovornosti. Iz istog razloga pomorska imovina jamči za te pomorske obveze, ne samo dok se nalazi u posjedu onoga koji je u trenutku nastanka obveze bio brodovlasnik (ili se trebao takvim smatrati), nego i dok je u rukama svakoga sljedećeg posjednika broda. Podrobnije o ovom sustavu ograničene odgovornosti kao i cjelovit prikaz različitih pravnih koncepcija ograničene odgovornosti: *Pomorska enciklopedija*, Leksikografski zavod, Zagreb, 1981., Sv. 5, str. 559.

<sup>9</sup> U opcioni sustav mogu se ubrojiti neki nacionalni sustavi (Belgije, Italije, Grčke) koji kombiniraju abandon s određenim forfetnim iznosima. Opširnije: A. Rein: *International Variations on Concepts of Limitation of Liability*, *Tulane Law Review* vol. 53 (1979) 4, p. 1259-1276. i A. Bravar: *Međunarodna unifikacija općeg ograničenja odgovornosti brodara i naše pravo*, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (1983), br. 100, str. 25-42.

Prva međunarodna konvencija koja je pokušala ujednačiti materiju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine bila je Međunarodna konvencija za izjednačavanje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924. (u nastavku Konvencija iz 1924.)<sup>10</sup> Konvencija iz 1924. nije bila široko prihvaćena pa je uslijedilo donošenje nove regulative na međunarodnoj razini. Inicijativom Međunarodnog pomorskog odbora - CMI-a, na Desetoj diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Briselu zaključena je 10. listopada 1957. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (u nastavku Konvencija iz 1957.).<sup>11</sup> Na međunarodnoj razini usvojen je još jedan međunarodni instrument, a to je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (u nastavku Konvencija iz 1976.).<sup>12</sup> Posljednji sklopljeni međunarodni ugovor, koji uređuje materiju globalnog ograničenja odgovornosti je Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.<sup>13</sup>

Na području pravnog uređenja međunarodnog prijevoza stvari morem do danas je usvojeno više međunarodnih unifikacijskih instrumenata: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici,<sup>14</sup> Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924.,<sup>15</sup> Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za

<sup>10</sup> Konvencija iz 1924. donijeta je 25. kolovoza 1924., a stupila je na snagu 2. lipnja 1931. Tekst Konvencije na hrvatskom jeziku: I. Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Književni krug, Split, 1986., str. 28-32.

<sup>11</sup> Konvencija iz 1957. stupila je na snagu 31. svibnja 1968. Tekst Konvencije na hrvatskom jeziku: I. Grabovac, *o.c. bilješka 10*, str. 55-61.

<sup>12</sup> Konvencija iz 1976. donijeta je 19. studenog 1976., a stupila je na snagu 1. prosinca 1986. Tekst Konvencije na hrvatskom jeziku: I. Grabovac, *o.c. bilješka 10*, str. 159-170.

<sup>13</sup> Protokol iz 1996. donijet je 3. svibnja 1996., a stupio je na snagu 13. svibnja 2004. Tekst Protokola na engleskom i hrvatskom jeziku: *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, v. 38 (1996), br. 149-152, str. 98-113. Ovaj Protokol ne donosi novine u pogledu osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost pa u nastavku ovog rada neće biti posebno obrazlagane njegove odredbe.

<sup>14</sup> Zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznata kao Haška pravila, (u nastavku ovog rada Haška pravila). Haška pravila uređuju odgovornost prijevoznika, uključujući i njegovo pravo na ograničenje odgovornost za tražbine u svezi sa stvarima koje se prevoze (*cargo claims*). Tekst Konvencije na hrvatskom jeziku: I. Grabovac *o.c. bilješka 10*, str. 19-25.

<sup>15</sup> Usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine. 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* (u nastavku ovog rada Haško-Visbijska pravila). Tekst na hrvatskom jeziku: I. Grabovac, *o.c. bilješka 10*, str. 102-106. Šezdesetih godina 20. st. zamijećeno je da su Haška pravila postala anakronična u odnosu na nove trendove koji su se razvili nakon njihovog donošenja. Potrebu «modernizacije» Haških pravila uvjetovao je napredak tehnologije prijevoza i rukovanja teretom, ponajprije potreba za prilagodbom kontejnerskom prijevozu robe, te smanjenje vrijednosti svjetskih valuta djelovanjem inflacije. Te okolnosti uvjetovale su izmjenu i dopunu Haških pravila protokolima. Uz Haško-Visbijska pravila donijet je i SDR Protokol (*infra bilješka 16*).

izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968.<sup>16</sup> i Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem.<sup>17</sup> Haška pravila pokazala su se kao najprihvaćeniji i najuspješniji instrument kojim je uređen prijevoz stvari morem.<sup>18</sup> Hamburška pravila nisu postigla toliki stupanj prihvaćenosti i ostala su instrument koji nije ostvario ambiciozne zamisli koje su bile motiv njihovog nastanka.<sup>19</sup> Hamburškim pravilima pristupaju poglavito države uvoznice i izvoznice, a ne i velike pomorske zemlje, tj. zemlje s velikom tonažom trgovačke flote.<sup>20</sup> Bitno je, nažalost samo u značenju pokušaja u procesu ujednačavanja pomorskog prijevoza stvari bilo donošenje Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.<sup>21</sup> Ova konvencija niti nakon punih 26 godina

<sup>16</sup> Ovaj Protokol potpisan je u Briselu 21. prosinca 1979., a stupio je na snagu 14. veljače 1984. Naziva se i SDR protokol ili Protokol, 1979., (u nastavku ovog rada SDR protokol). Tekst Protokola na hrvatskom jeziku: I. Grabovac *o.c. bilješka 10*, str. 207-209.

<sup>17</sup> Zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine. 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" (u nastavku ovog rada Hamburška pravila). Tekst Konvencije na engleskom i hrvatskom jeziku: *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (1978), br. 78., str. 5-66.

<sup>18</sup> Aktualni podaci o državama ugovarateljicama Haških pravila, Haško-Visbijskih pravila i SDR protokola dostupni su na web stranici <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html> stranica posjećena 20. prosinca 2006. i *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., p. I.5- 6/3-6/4, I.5-11, I.5-15.

<sup>19</sup> Politički, pravni i gospodarski razlozi potaknuli su, točnije predstavljali su motiv za promjene u međunarodnom sustavu reguliranja pomorskog prijevoza stvari. Kao politički razlog za donošenje nove konvencije navodila se činjenica da su zemlje u razvoju bile odsutne u doba kada su se stvarala Haška pravila, a neke od njih bile su vezane ratifikacijama svojih bivših kolonijalnih gospodara. Pravni razlozi za reviziju Haških pravila nalazili su se u njihovoj stilizaciji, koja po formi manje odgovara tekstu međunarodnog sporazuma. Glavni ekonomski prigovor odnosio se na nejednako snošenje rizika između strane tereta i strane broda, jer su Haška pravila prijevozniku osiguravala povlašten položaj u odnosu na stranu tereta, a najvažniji argument za to bila je neodgovornost prijevoznika za nautičku grešku i potreba krcatelja da sam osigurava svoje rizike. Uz to isticali su se razlozi da se tijekom vremena pojavio problem neujednačene interpretacije Haških pravila u različitim državama, a tehnološki i trgovački razvoj učinio je neke njezine dijelove manje primjenjivim. Tako objašnjava D. Bolanča: *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Sveučilište u Splitu Pravni fakultet, Split, 1996. str. 169.

<sup>20</sup> Aktualni podaci o državama ugovarateljicama Hamburških pravila: *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., p. I.5.97.

<sup>21</sup> Konvencija je usvojena u Ženevi 24. svibnja 1980. godine. Tekst konvencije na hrvatskom jeziku: I. Grabovac, *Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.*, Pravni fakultet, Split, 1981. U suvremenim gospodarsko-tehničkim uvjetima prijevoz stvari se često obavlja u kombinaciji raznih prijevoznih grana. Tome osobito pridonosi razvoj kontejnerizacije te težnja da se omogući organizacija prijevoza "od vrata do vrata". To imperativno dovodi do povezivanje raznih prijevoznih grana i integracije prijevoznih faza u jedinstveni prijevozni proces, bez obzira na etape prijevoza i grane prijevoza koje se moraju upotrijebiti u svrhu izvršavanja prijevoznog posla. Uz to, zahtjevi koje nameće sustav financiranja međunarodne trgovine traže jedan i jedinstven ugovorni odnos unatoč tome što se prijevoz obavlja različitim prijevoznim sredstvima te neovisno o broju prijevoznika koji stvarno obavljaju prijevoz. Spomenuti razlozi



nije stupila na snagu pa je izostala njezina implementacija u međunarodnoj poslovnoj i sudskoj praksi.

Nezadovoljni ovakvim stupnjem unifikacije pomorskog prijevoza stvari koji se nerijetko naziva i najprepoznatljivijim pravnim poslom i općenito institutom čitave pomorske djelatnosti, stručnjaci Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nations Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL) zatražili su od Međunarodnog pomorskog odbora – *Comité Maritime International* (u nastavku CMI) prikupljanje informacija o postojećoj praksi i pravu koje se primjenjuje u području međunarodnog prijevoza stvari morem. Izrađen je nacrt nove konvencije *Draft convention on carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*<sup>22</sup> - Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), u nastavku ovog rada Nacrt konvencije.

#### **4. Obilježja pojedinih metoda ograničenja odgovornosti i njihov međusobni odnos**

Ovlaštena osoba može se koristiti pravom na ograničenje odgovornosti ako su kumulativno ispunjena dva uvjeta. Ponašanje osobe ovlaštene ograničiti odgovornost ne smije imati obilježja ponašanja koja isključuju njegovo pravo na ograničenje odgovornosti prema relevantnim pravilima i/ili prema pravilima o globalnom ograničenju. Drugi je uvjet da je tražbina u pogledu koje želi ograničiti odgovornost jedna od onih koje podliježu ograničenju prema relevantnim pravilima o globalnom ograničenju odgovornosti ili o ograničenju odgovornosti predviđenom relevantnom konvencijom kojom je uređen prijevoz stvari morem.

Dakle, postoje dvije odvojene, ali međusobno povezane metode ograničenja odgovornosti koje su dostupne pomorskom prijevozniku u prijevozu stvari morem. Prije upuštanja u analizu odredbi koje govore o odnosu ovih dviju skupina konvencija, potrebno je razmotriti glavna obilježja spomenutih sustava ograničenja odgovornosti.

Ograničenje odgovornosti prema jedinici tereta, tzv. "*package limitation*" propisano je odredbama Haških pravila i Haško-Visbijskih pravila te Hamburških pravila.<sup>23</sup> Ograničenje odgovornosti odnosi se na tražbine koje proistječu iz

---

uvjetovali su donošenje ove konvencije kojom se nastojalo pravno regulirati probleme koji se javljaju u multimodalnom prijevozu.

<sup>22</sup> U tijeku pisanja ovog rada autorica koristi upravo ovu najnoviju verziju, također upućivanja na pojedine članke odnose se na verziju: *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*, United Nations Commission on International Trade Law (Working Group III - Transport Law) Sixteenth session, Vienna, 28 November – 9 December 2005., A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 1-74., <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement>, stranica posjećena 20. prosinca 2006.

<sup>23</sup> Također Konvencijom Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980., predviđeno je ograničenje po koletu ili drugoj jedinici tereta ili po kilogramu bruto

gubitka ili oštećenja robe ili štetu zbog zakašnjenja u predaji u svezi sa stvarima koje se prevoze. Samo ograničenje odgovornosti se izračunava s obzirom na konkretni teret koji se prevozi.

Globalno ograničenje odgovornosti “*global limitation*” ili ograničenje odgovornosti prema tonaži broda, tzv. “*tonnage limitation*”<sup>24</sup> dostupno je prijevozniku prema pravilima koja se primjenjuju za ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova. Za one države koje primjenjuju Konvenciju iz 1957. ili Konvenciju iz 1976., ovaj oblik ograničenja odgovornosti izračunava se s obzirom na tonažu broda koji je u pitanju. U drugim državama koje ne primjenjuju ove konvencije, kao npr. Sjedinjenim Američkim Državama, ovaj oblik ograničenja odgovornosti izračunava se s obzirom na vrijednost broda i ukupne vozarine koja se plaća za određeno putovanje. Bez obzira na činjenicu što različite države koriste različite principe za izračun ograničenja, ovaj oblik ograničenja odgovornosti se primjenjuje na tražbine koje ne proizlaze samo iz prijevoza stvari morem, nego su povezane i s mnogim drugim tražbinama koje mogu nastati u uvjetima pomorskog prijevoza.<sup>25</sup> Bitno je istaknuti da nije predviđen poseban (odvojeni) fond i posebne granice odgovornosti za tražbine na stvarima. Ova vrsta tražbina svrstava se u ostale tražbine nastale iz istog događaja, a različite su od tražbina zbog smrti ili tjelesnih ozljeda koje su predmet posebnog fonda.

Znači, pravni instrumenti koji uređuju odgovornost brodovlasnika predviđaju određena dodatna ograničenja brodovlasnikove odgovornosti. Opća granica odgovornosti brodovlasnika izračunava se na drugoj osnovi od one na kojoj se izračunava posebna granica prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog oštećenja gubitka ili/i zakašnjenja u predaji stvari. U tom smislu poboljšava se brodovlasnikov položaj, a otežava mogućnost tužitelja da u cijelosti nadoknadi štetu zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji stvari. Uzima se u obzir činjenica da se ovdje ne radi samo o odgovornosti osobe koja je sklopila ugovor o prijevozu, odnosno koja taj ugovor izvršava, već se radi o odgovornosti osobe koja je vlasnik broda ili koja ima kontrolu nad brodom. S obzirom na to njezino svojstvo, pravni sustav toj osobi priznaje dodatnu povlasticu – povlasticu globalnog ograničenja odgovornosti.

---

težine izgubljene ili oštećene robe. Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) isto tako, po uzoru na aktualne prijevozne konvencije predviđa ograničenje odgovornosti po jedinici tereta (koleto ili druga jedinica tereta ili po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe), računajući koji iznos je viši.

<sup>24</sup> Izraz “*tonnage limitation*” dobro ilustrira razliku prema metodi ograničenja odgovornosti poznatoj pod nazivom, tzv. “*package limitation*.”

<sup>25</sup> Npr. tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede, zbog gubitka ili oštećenja imovine (uključujući i štetu na lučkim postrojenjima, prilaznim plovnim putovima i sl.), tražbine do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja, kao i na dalje štete koje iz toga proizlaze, tražbine zbog drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja, tražbine zbog podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom nasukao se i slično.



Granice odgovornosti brodovlasnika su, dakle “globalne”, što znači da se ne utvrđuju s obzirom na svaku jedinicu tereta posebno, već se utvrđuju s obzirom na sve tražbine na teretu. Radi se o utvrđivanju granice odgovornosti za sve istaknute tužbene zahtjeve. Iznos ukupne granice odgovornosti brodovlasnika za štete primjenjuje se na osnovicu koja se unaprijed zna, koja je čvrsta, objektivizirana (kapacitet broda ili tonaža broda). Znači, granice odgovornosti brodovlasnika uređuju se “globalno”, odnosno “po brodu”, a granice odgovornosti prijevoznika uređuju se “pojedinačno”, odnosno po jedinici tereta.

Dakle, oštećenik (korisnik prijevoza) može se susresti s dva različita sustava ograničenja odgovornosti štetnika. Osim ograničenja iz Haških ili Haško-Visbijskih ili Hamburških pravila, prijevoznik koji ujedno potpada pod izraz “brodovlasnik” može se koristiti i povlasticom globalnog ograničenja iz Konvencije iz 1957., odnosno Konvencije iz 1976. Za temu ovog rada važno je razmotriti kakav je odnos, ovih dviju skupina konvencija, znači konvencija koje uređuju prijevoz stvari morem prema konvencijama o ograničenju odgovornosti. To pitanje u svom konvencijskom tekstu izričito rješavaju konvencije o prijevozu stvari morem.

Osoba s pravom na ograničenje odgovornosti može se koristiti tim pravom i to po jedinici tereta koje mu je dostupno prema Haškim ili Haško-Visbijskim ili Hamburškim pravilima ili ograničenjem odgovornosti prema pravilima o ograničenju odgovornosti za konkretnu tražbinu primjenom relevantnih pravila o globalnom ograničenju odgovornosti ovisno o tome koji je iznos povoljniji za osobu koja ograničava odgovornost, odnosno u iznosu koji je niži. To je pravo izričito predviđeno za osobe ovlaštene ograničiti odgovornost, u Haškim pravilima i Haško-Visbijskim pravilima. Članak 8. propisuje da se odredbe te Konvencije neće primjenjivati na prava i obveze prijevoznika, koja proizlaze iz bilo kojeg zakona koji je na snazi, a koji se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova. Ovo je pravilo izričito pridržano za prijevoznike i u odredbi Hamburških pravila koja govori o odnosu Hamburških pravila s drugim konvencijama (čl. 25.). Predviđeno je da se Hamburškim pravilima ne mijenjaju prava i dužnosti prijevoznika, stvarnog prijevoznika i njihovih radnika i punomoćnika koja su predviđena u međunarodnim konvencijama ili domaćem pravu u svezi s ograničenjem odgovornosti vlasnika pomorskih brodova.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. u čl. 30. rješava problem odnosa ove Konvencije s drugim konvencijama. Propisano je da ova Konvencija ne mijenja prava ili obveze predviđene u Briselskoj međunarodnoj konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924.; Briselskoj međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957.; Londonskoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976., uključujući i izmjene i dopune tih konvencija, ili domaće (nacionalno) pravo koje se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova. Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) u čl. 91. rješava pitanje odnosa te konvencije s drugim konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti. Preuzeto je rješenje Hamburških pravila, znači predviđa se da se odredbama ove Konvencije ne mijenjaju prava ili obveze prijevoznika ili

## 5. Osobe s pravom na ograničenje odgovornosti prema konvencijama koje uređuju pomorski prijevoz stvari

Središnja osoba na strani broda koja je nositelj ugovorne odgovornosti iz pravnog posla prijevoza stvari morem je prijevoznik. Prijevoznik je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Osoba prijevoznika može biti, odnosno pasivnu legitimaciju u sporu nastalom iz ugovorne odgovornosti može imati vlasnik broda, brodar i naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru. U svojstvu brodara – prijevoznika uz brodovlasnika može se naći zakupoprimalatelj i to kada sklopi ugovor o prijevozu s naručiteljem prijevoza. Zakupoprimalatelj sklapanjem ugovora o zakupu stječe svojstvo brodara jer dobiva posjed broda i postaje nositelj plovidbenog pothvata. Također, osoba na strani broda bit će brodar i u slučaju hipotekarnog iskorištavanja broda, kada hipotekarni vjerovnik iskorištava brod u prijevozne svrhe radi namirenja svoje tražbine. Prijevoznik može biti i naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru kada s trećim osobama sklopi ugovor o prijevozu.

Prema shvaćanju doktrine i sudske prakse definicija “prijevoznika” iz Haških i Haško-Visbijskih pravila te Hamburških pravila dovoljno je široka, pa može uključivati i “prijevoznike” koji nisu vlasnici ili naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru. Primjerice otpremnik (špediter) koji krcatelju izda svoju teretnicu i od njega naplaćuje vozarinu može biti “prijevoznik” i ovlašten je ograničiti svoju odgovornost prema spomenutim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari morem.<sup>27</sup> Prema Zakonu o obveznim odnosima<sup>28</sup> kod ugovora o otpremi otpremnik posluje u svoje ime, a za račun nalogodavatelja. Međutim, dopušteno je izričito ugovoriti da u pojedinom slučaju otpremnik ne posluje u svoje ime, već u ime i za račun nalogodavatelja (čl. 849. st. 2.). Članak 858. st. 1. ZOO-a predviđa da otpremnik može obavljati potpuno ili djelomično i prijevoz stvari čija mu je otprema povjerena, ako nije što drugo ugovoreno. Ukoliko otpremnik obavlja i prijevoz ili dio prijevoza, on je istodobno i prijevoznik sa svim pravima i obvezama prijevoznika.

Prijevoznik može, ali i ne mora osobno izvršavati ugovoreni prijevoz. Suvremeni prijevoz nameće potrebu razlikovanja ugovornog i stvarnog prijevoznika, dakle prijevoznik koji je ugovorna strana na strani broda može povjeriti prijevoz drugoj osobi (stvarnom prijevozniku). S obzirom na to u doktrini i sudskoj praksi odvojeno se promatra funkcija nositelja prijevoznog

---

izvršitelja koje su predviđene međunarodnim konvencijama ili nacionalnim pravom u pogledu ograničenja odgovornosti.

<sup>27</sup> Tako P. Griggs; R. Williams: *Limitation of liability for maritime claims*, 3rd ed., LLP London, 1998., p. 110, i Đ. Ivković: *Hamburška pravila*, priručnik, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994., str. 19 i 38.

<sup>28</sup> Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005. od 17. ožujka 2005. (u nastavku ZOO).

pothvata kao ugovorne strane, od funkcije stvarnog izvođača obveze prijevoza.<sup>29</sup> Mogu postojati dva prijevoznika ili više njih (u kombinaciji s vlasnikom broda i naručiteljem).

Uz prijevoznika, u krug osoba koje izravno sudjeluju u izvršavanju prijevoznog posla ulaze zapovjednik broda, članovi posade ili druge osobe koje rade za prijevoznika, već spomenuti razni stvarni prijevoznici, izvršitelji, podugovaratelji i sl.

Međutim, krug osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost, odnosno na koje se primjenjuju konvencijske odredbe o ograničenju odgovornosti nije jedinstveno uređen. U nastavku će se podrobno analizirati pitanje tko su sve osobe koje se mogu koristiti pravom na ograničenje odgovornosti i to analizom i usporedbom konvencijskih rješenja i Pomorskog zakonika.<sup>30</sup>

### **5.1. Osobe s pravom na ograničenje odgovornosti prema Haškim pravilima i Haško-Visbijskim pravilima**

Prema Haškim pravilima režim odgovornosti za štetu usmjeren je isključivo na prijevoznika kao ugovornu stranu.<sup>31</sup> Pitanje podugovaranja i eventualno odgovornosti osoba koje faktično izvršavaju neku od obveza iz ugovora o prijevozu nigdje se ne spominje u Konvenciji. U praksi su vrlo česti slučajevi u kojima (ugovorni) prijevoznik izvođenje prijevoza na pojedinim relacijama prijevoznog puta povjerava podugovarateljima, tzv. stvarnim prijevoznicima ili izvršiteljima. Međutim, stvarni prijevoznik nije stranka iz ugovora te ako korisnik prijevoza protiv njega podnese tužbu, on se neće moći pozivati na uvjete glavnog ugovora te na granice odgovornosti i oslobođenja od odgovornosti koja vrijede prema Haškim pravilima. Također, ostali prijevoznikovi pomoćnici, neovisno o tome jesu li njegovi radnici ili su samostalni poduzetnici, prema Haškim pravilima ne uživaju konvencijsku zaštitu niti se na njih primjenjuju granice odgovornosti predviđene ovom konvencijom.

Prijevoznici su zainteresirani da se na osobe kojima se u svom poslovanju služe i na ostale podugovaratelje primjenjuju uvjeti ugovora o prijevozu, jer time spomenute osobe stječu pravo koristiti se visinom odgovornosti propisanom za prijevoznika.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> U suvremenoj trgovačkoj i pomorskoj praksi, ugovorni prijevoznik u pravilu nikada osobno ne izvršava sve obveze prema ugovoru o prijevozu. Većina prijevoznika su korporacije, koje nastupaju jedino preko svojih agenata, a bitno je to da svi prijevoznici danas podugovaraju sa drugim društvima izvršavanje posebnih aspekata ili dijelova prijevoznog posla.

<sup>30</sup> Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004. (u nastavku PZ).

<sup>31</sup> Haškim pravilima propisano je da “*ni prijevoznik, ni brod nisu ni u kom slučaju odgovorni...*”. Konvencija definira da “*prijevoznik*” uključuje vlasnika ili naručitelja prijevoza (*charterer-a*) koji je sklopio ugovor o prijevozu s krcateljem.

<sup>32</sup> Također, stječu prava koristiti se jednogodišnjim zastarnim rokom te mogućnost pozivati se na oslobođenja od odgovornosti koja su predviđena za prijevoznika.

Bitno je, da iako sama Konvencija spominje odgovornost prijevoznika za rad osoba kojima se u svom poslovanju služi, u pogledu ograničenja, odgovornosti te osobe Konvencija ne spominje. U praksi je to stvaralo poteškoće i dovodilo do situacija da i sam prijevoznik posredno izgubi pravo na ograničenje odgovornosti. To se događalo u slučajevima kada bi korisnici prijevoza zahtjevali naknadu štete podnijeli protiv prijevoznikovih radnika ili nezavisnih suugovarača. Odgovor na ovu prijetnju prijevoznici su pronašli uključivanjem u teretnicu posebne ugovorne odredbe poznate pod nazivom "himalaja klauzula" (*Himalaya Clause*)<sup>33</sup> kojom se u pomorskoj poslovnoj praksi ostvaruje pravni učinak da se na prijevoznikove podugovaratelje primjenjuju uvjeti koji vrijede i za same prijevoznike, tj. uvjeti iz ugovora o prijevozu. Nazvana je tako prema presudi u predmetu engleskog Apelacijskog suda "*The Himalaya*" iz 1955. godine (*Adler v. Dickson*), kada se prvi put u povodu izvanugovorne tužbe jednog putnika raspravljalo o pravu zapovjednika da se poziva na uvjete ugovora o prijevozu. Bitno je da su klauzulom obuhvaćeni, ne samo radnici i zastupnici prijevoznika, nego i samostalni poduzetnici, npr. lučki slugači, kada ih je angažirao prijevoznik i kada djeluju u granicama svoga radnog zadatka. Danas je "Himalaja klauzula" redoviti sastojak svake teretnice. Ona je pravno valjana.<sup>34</sup> To je potvrđeno u brojnim sudskim predmetima<sup>35</sup> pa njezinu primjenu preporučuju i P&I klubovi. Pri ugovaranju takve klauzule prijevoznik nastupa kao agent, dakle u ime i za račun, npr. podugovaratelja. U tu svrhu moraju biti ispunjeni ovi uvjeti: a) iz odredaba teretnice mora jasno proizlaziti namjera da

<sup>33</sup> I. Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989., str. 104.: Suvremena "Himalaja klauzula" u slobodnom prijevozu otprilike glasi: «Izričito se ugovara da radnik ili punomoćnik prijevoznika (uključujući i svakog nezavisnog 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 nezavisne ugovaratelje.» Himalaja klauzula mogla bi jednostavnije glasiti i ovako: «Svako ograničenje odgovornosti i druge odredbe sadržane u tekstu isprave koriste prijevozniku, njegovim punomoćnicima, radnicima i drugim predstavnicima, ali isto tako i svakom nezavisnom ugovaratelju koji izvršava poslove u vezi s robom.»

<sup>34</sup> "Himalaja klauzula" je pravno valjana i prema hrvatskom pravu. Njeno ugovaranje u granicama je slobodne i dopuštene dispozicije stranaka (agr. čl. 2. ZOO-a). Slično objašnjava D. Pavić: *Pomorsko pravo*, Knj. 2. Visoka pomorska škola, Split, 2002., str. 223 i 224.

<sup>35</sup> Zanimljiva je novija presuda američkog Vrhovnog suda koja uvelike proširuje primjenu "Himalaja klauzule" čak i u slučaju kada se korisnik ne može pozivati na mjerodavni ugovorni odnos. Sud je iznio tumačenje da se "Himalaja klauzula" koja proširuje primjenu uvjeta iz teretnice, a osobito ograničenje naknade štete, na svakog radnika, uključujući i neovisnog ugovaratelja, mora tumačiti tako da i kopneni prijevoznik potpada tom proširenju jer je strankama bila poznata nužnost prijevoza robe i kopnenim putem, prema: I. Grabovac: *Ugovaranje u korist trećega u prijevozu stvari morem, Pravo i porezi* (2006), br. 1, str. 31-35. Naime, riječ je danas o čestoj uporabi multimodalnog, mješovitog prijevoza. Vlasnik tereta može jednim jedinstvenim poslom ugovoriti prijevoz prekomorskim putem do nekog odredišta u unutrašnjosti.

se zaštiti podugovaratelj, b) prijevoznik nastupa kao agent podugovaratelja uz njegovu prethodnu ili naknadnu suglasnost. Podugovaratelj se tada može s uspjehom pozivati na odredbe "Himalaja klauzule" ako se radi o odgovornosti za štetu u svezi s obavljanjem radnog zadatka povjerenog mu od strane prijevoznika radi ispunjenja ugovora o prijevozu te ako šteta nije posljedica njegove kvalificirane krivnje. Dakle, prijevoznicima je dopušteno, unaprijed ugovoriti ili uključiti u teretnicu utanačenja prema kojima se prilikom gubitka ili oštećenja stvari i neovisni ugovaratelj, koji nije stranka iz ugovora o prijevozu stvari morem niti ima ovlaštenja iz teretnice, ako ga se tuži, može pozivati na sustav odgovornosti prijevoznika.

Haško-Visbijska pravila započela su rješavanje problema odgovornosti osoba kojima se prijevoznik u svom poslu služi upravo kroz nastojanje da riješe spomenuto "Himalaja pitanje". Međutim, time je samo načet problem odgovornosti stvarnih prijevoznika i drugih osoba kojima se prijevoznik u izvršavanju ugovora o prijevozu služi. Haško-Visbijskim 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. Nužno je istaknuti da su tom odredbom obuhvaćeni samo prijevoznikovi radnici i punomoćnici, a da su izričito isključeni neovisni ugovarači (*independent contractors*).<sup>36</sup> Time je napravljena jasna razlika između, s jedne strane prijevoznikovih radnika i punomoćnika, a s druge samostalnih poduzetnika.<sup>37</sup> Samostalni poduzetnici (lučki slugači, operateri terminala, potprijevoznici, npr. iz ugovora o kombiniranom prijevozu kojim ugovorni prijevoznik izvođenje prijevoza na pojedinim relacijama prepušta podugovarateljima, tzv. stvarnim prijevoznicima) izričito su isključeni od pogodnosti koje su predviđene za radnike i zastupnike prijevoznika.

Posebice je bitno istaknuti da opisane osobe koje su ovlaštene ograničiti odgovornosti prema Haškim ili Haško-Visbijskim pravilima imaju to pravo jedino u pogledu tražbina nastalih iz "ugovora o prijevozu". Članak 1 (b) Haških i Haško-Visbijskih pravila definira ugovor o prijevozu kao "... onaj ugovor o prijevozu kod kojeg je izdana teretnica ili slična isprava, koja daje naslov na prijevoz robe morem ...". Odredbe kojima se uređuje prijevoz stvari morem ne primjenjuju se na brodarske ugovore. Haška pravila primijenit će se na teretnicu ili sličnu ispravu, izdanu na temelju brodarskog ugovora, počevši od trenutka kada se odnosi između prijevoznika i imatelja teretnice ravnaju prema toj ispravi (čl. 1. st. 1. toč. b)).

To znači, da vlasnik ili naručitelj prijevoza ne mogu ograničiti svoju odgovornost u pogledu njihove odgovornosti kao prijevoznika prema brodarskom

<sup>36</sup> Koristi se sljedeća stilizacija "*such servant or agent not being an independent contractor.*"

<sup>37</sup> U literaturi se rabi izraz neovisni ugovaratelji ili samostalni poduzetnici. I. Grabovac: *o.c. bilješka 35* objašnjava da se radi o "trećim osobama koje prijevoznik zapošljava ali te osobe nisu u radnom odnosu s prijevoznikom, odnosno one same upravljaju svojim radom, nisu u hijerarhijskoj ovisnosti ni pod nadzorom svojeg suugovaratelja, prijevoznika".

ugovoru, osim ako se stranke tog ugovora izričito sporazume da se pravila primjenjuju, npr. uključivanjem *paramount klauzule* u brodarski ugovor.<sup>38</sup>

## **5.2. Osobe s pravom na ograničenje odgovornosti prema Hamburškim pravilima**

Hamburška pravila u čl. 6. koji govori o “granicama odgovornosti” uređuju pravo prijevoznika na ograničenje odgovornosti. Prijevoznik je u Konvenciji definiran kao: “... bilo koja osoba koja je sklopila ili u čije ime je bio sklopljen ugovor s krcateljem za prijevoz robe morem” (čl. 1. st. 1.). Hamburška pravila uvode “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 glavnog ugovora. Stvarni prijevoznik u Hamburškim pravilima definiran je kao svaka osoba kojoj je prijevoznik povjerio prijevoz stvari ili dio prijevoza i svaka druga osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren (čl. 1. st. 2.).<sup>39</sup>

Članak 10. Hamburških pravila uređuje pitanje odgovornosti prijevoznika i stvarnog prijevoznika. Propisano je da prijevoznik odgovara u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za čine i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka. Sve odredbe konvencije koje se odnose na odgovornost prijevoznika primjenjuju se i na odgovornost stvarnog prijevoznika za prijevoz koji je izvršio. U opsegu u kojem su prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovorni, njihova je odgovornost solidarna.

Međutim, odredbe o ograničenju odgovornosti ne spominju stvarnog prijevoznika, već samo prijevoznika i njegove radnike i punomoćnike. To može predstavljati svojevrsni nedostatak konvencijskog teksta jer se može tumačiti da se u specijalnim odredbama Konvencije koje govore o “ograničenju odgo-

<sup>38</sup> Tako tumače i P. Greegs; R. Williams, *o.c. bilješka 27*, p. 110. Klauzulom o mjerodavnom pravu, tzv. *Paramount klauzulom* koja se unosi u teretnice po kojima se vrši prijevoz, stranke ugovaraju mjerodavno pravo. Prema tom sporazumu na odnose iz ugovora primijenit će se konvencija koju su stranke ugovorile, a ništavi su uglavci koji mijenjaju odredbe te konvencije na štetu krcatelja ili primatelja.

<sup>39</sup> M. F. Sturley: *The treatment of performing parties*, Transport Law, Document 6, *CIM Yearbook 2003.*, p. 230-244. objašnjava da nije potpuno jasno kako široko treba tumačiti definiciju “stvarnog prijevoznika” iz Hamburških pravila. Širim jezičnim tumačenjem dolazi se do zaključka da definicija pokriva bilo koju osobu koja izvršava bilo koji aspekt prijevoza stvari. Međutim, ključno pitanje je uključuje li “prijevoz stvari, ili dio prijevoza” svaki aspekt pomicanja stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke (kao što je ukrcavanja ili iskrcavanja) ili ono uključuje samo one aspekte sveukupnog prijevoza stvari koje se mogu opisati samo kao prijevoz stvari. Logička interpretacija definicije sugerira šire tumačenje. Fraza “prijevoz stvari” ukazuje na prijevoznikovu obvezu prijevoza stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke i bilo bi besmisleno smatrati da npr. ukrcaj stvari i njihov iskrcaj s broda nisu dio ispunjavanja cjelokupne obveze (uz pretpostavku da primitak stvari prethodi ukrcaju stvari na brod, a isporuka stvari slijedi iza iskrcaja stvari s broda). Isti autor zaključuje da nije potpuno nedvojbeno je li intencija Hamburške konferencije bila tako široko tumačenje definicije.



vornosti” ne spominje stvarni prijevoznik, dok tumačenjem čl. 10. proizlazi da bi i stvarni prijevoznik imao jednako pravo kao i prijevoznik.

Isto tako, propisano je da se svi prigovori i ograničenja odgovornosti, predviđeni u toj Konvenciji, primjenjuju i na svaku tužbu zbog gubitka ili oštećenja robe na koju se odnosi ugovor o prijevozu morem, kao i na zakašnjenje u predaji bilo da je tužba utemeljena na ugovoru ili na izvanugovornoj odgovornosti ili drugačije i ako je takva tužba podnesena protiv prijevoznikovih radnika ili punomoćnika (čl. 7. st. 1. i 2.). Radnik ili punomoćnik može se koristiti svim prigovorima i ograničenjima odgovornosti na koje se i sam prijevoznik može pozivati prema ovoj Konvenciji pod uvjetom da dokaže da je djelovao u okviru svog radnog zadatka (čl. 7. st. 2.).

Međutim, u krug osoba za koje prijevoznik odgovara prema Hamburškim pravilima, nisu uključeni samostalni poduzetnici pa prema tomu oni nisu ovlaštene, prema Konvenciji, koristiti se povlasticom ograničenja odgovornosti.

Odredbe Hamburških pravila se ne primjenjuju na brodarske ugovore (čl. 2. st. 3.). Međutim, stranke brodarskog ugovora mogu se izričito sporazumjeti da se Hamburška pravila primjenjuju, npr. uključivanjem *paramount klauzule* u brodarski ugovor. Također, Hamburška pravila će se primjenjivati na teretnice koje je izdao brodar, ako se one nalaze u rukama osobe koja nije naručitelj u brodarskom ugovoru.

### **5.3. Osobe s pravom na ograničenje odgovornosti prema Multimodalnoj konvenciji**

Nositelj odgovornosti prema Multimodalnoj konvenciji je poduzetnik multimodalnog prijevoza (*multimodal transport operator*) pa se i u odredbama koje govore o ograničenju odgovornosti spominje ta osoba. Međutim, ograničenjem odgovornosti prema Multimodalnoj konvenciji mogu se koristiti i radnici ili zastupnici poduzetnika multimodalnog prijevoza, ako takav radnik ili zastupnik dokaže da je radio u granicama svog ovlaštenja. Također, kada je tužba zbog štete, koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe ili iz zakašnjenja u predaji, podignuta protiv bilo koje druge osobe čijim se uslugama poduzetnik služi radi izvršavanja ugovora o multimodalnom prijevozu i ako ta osoba dokaže da je radila u okviru izvršavanja ugovora bit će ovlaštena koristiti se ograničenjem odgovornosti na koje se može pozivati poduzetnik multimodalnog prijevoza prema ovoj Konvenciji.

Dakle, u usporedbi s aktualnim pomorsko pravnim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari, Multimodalna konvencija predviđa najširi krug osoba s pravom na ograničenje odgovornosti.

#### 5.4. Osobe s pravom na ograničenje odgovornosti prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)

Odredbe koje govore o ograničenju odgovornosti spominju da je prijevoznikova odgovornost ograničena (čl. 64.), dok se to pravo u odnosu na ostale osobe ne spominje. Međutim, u odredbama koje govore o gubitku prava na ograničenje odgovornosti (čl. 66.) izričito se navodi da niti prijevoznik niti bilo koje druge osobe spomenute u čl. 19. neće imati pravo ograničiti odgovornost u točno navedenom slučaju.

Članak 19. govori o odgovornosti prijevoznika za bilo kojeg izvršitelja i bilo koju drugu osobu uključujući izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i zastupnike, koji izvršavaju neku od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu u mjeri u kojoj oni djeluju izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev. Prijevoznik odgovara za ove osobe, točnije njihove radnje ili propuste jedino ako su nastali u okviru izvršavanja ugovora, radnih zadataka ili zastupanja.

Međutim, najvažnija odredba za pitanje kojim se ovaj rad bavi, sastavljena je u alternativnom obliku. Predlažu se norme različitog sadržaja, a to znači da o ovom pitanju nije postignuta suglasnost. Prema varijanti A čl. 20. st. 4. propisano je ako je bilo koji zahtjev podnesen protiv pomorskog izvršitelja<sup>40</sup> ta je osoba ovlaštena koristiti se povlasticom ograničenja odgovornosti koja je dostupna i samom prijevozniku prema ovoj Konvenciji. Varijanta B istog članka, predviđa znatno širi krug osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. To pravo pripada bilo kojoj osobi različitoj od prijevoznika, a to je bilo koji izvršitelj i bilo koja druga osoba uključujući izvršiteljeve podugovaratelje, radnike i zastupnike. Također, u ovoj varijanti odredbe izričito se spominju radnici ili zastupnici ugovornog prijevoznika ili izvršitelja. Sve te osobe ovlaštene su koristiti se povlasticom ograničenja odgovornosti koja je dostupna i samom prijevozniku prema ovoj Konvenciji, ako dokažu da su djelovale prema ugovoru, svojim radnim zadacima ili zastupanju, ovisno o slučaju.

U rješavanju ovog pitanja sučeljavaju se različita stajališta pojedinih delegacija i prijevozničkih, krcateljskih te špediterskih organizacija. Radi bolje ilustracije razdijeljenih mišljenja ukazat će se na neka od njih.

Prepoznata je činjenica, da su neke važne države nesklone tomu da nova međunarodna “*maritime plus*”<sup>41</sup> konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim

<sup>40</sup> Pomorski izvršitelj je prema Nacrtu konvencije izvršitelj koji izvršava bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti za vrijeme razdoblja između dolaska stvari u luku ukrcaja [ili u slučaju tranzitnih pošiljki, u prvu luku ukrcaja] i njihovog odlaska iz luke iskrcaja [ili posljednje luke iskrcaja]. U slučaju tranzitnih pošiljki, izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti na kopnu za vrijeme razdoblja između dolaska stvari iz luke i njihovog odlaska u drugu luku ukrcaja nisu pomorski izvršitelji. Ne-pomorski izvršitelji su izvršitelji koji izvršavaju bilo koju od prijevoznikovih dužnosti prije odlaska stvari u luku ukrcaja ili nakon dolaska stvari iz luke iskrcaja.

<sup>41</sup> Nacrt konvencije u dostupnoj recentnoj literaturi naziva se i “pomorska plus konvencija” (“*maritime-plus convention*”). Takav naziv dobio je zbog specifičnog polja primjene. U pogledu polja primjene novi instrument će se primjenjivati na unimodalne pomorske prijevozne ugovore,

konvencijama. Konkretno, europske zemlje nesklone su napustiti CMR<sup>42</sup> i CIM-COTIF<sup>43</sup>, a neke su države nesklone napustiti svoje nacionalno pravo.

Podrška shvaćanju da se ostavi nedirnuta pozicija kopnenih prijevoznika, dolazi od strane dvije skupine delegata. Dolazi od delegata koji ne žele primjenu pomorskog prava, jer je kopneni prijevozni režim odgovornosti u njihovim zemljama znatno povoljniji za tužitelje. Također, dolazi od delegata iz zemalja gdje je suprotan slučaj, kopneni prijevoznici prema njihovom nacionalnom pravu potpadaju pod režim odgovornosti koji je za njih (same kopnene prijevoznike) znatno povoljniji, nego režim Nacrta konvencije. Prema ovom pristupu, položaj kopnenih prijevoznika bio bi uređen na način da stranke ugovora o prijevozu mogu jedino postaviti zahtjeve protiv kopnenog prijevoznika temeljem izvanugovorne odgovornosti.<sup>44</sup> U tom slučaju kopneni prijevoznik ima, tzv. himalaja zaštitu.

Unutar Sjedinjenih Američkih Država nekoliko se organizacija sporazumjelo oko toga da imaju jedinstveni pregovarački tim u projektu izrade Nacrta konvencije: *World Shipping Council* (WSC), organizacija koja zastupa većinu linijskih prijevoznika koji pružaju usluge na tržištu SAD-a te *National Industrial Transportation League* (NITL), organizacija koja predstavlja krcatelje SAD-a.<sup>45</sup> Kao dio kompromisa u sporazumu, WSC i NITL zauzeli su gledište da ugovorni prijevoznik treba biti jedini odgovoran za gubitak ili oštećenje stvari. Ne samo to, nego nova se konvencija treba uzdržavati od nametanja bilo kakve nove odgovornosti izvršiteljima, te treba usvojiti one odgovornosti koje izvršitelji mogu imati prema postojećem pravu. WSC i NITL su se zalagali za postojanje izvanugovorne odgovornosti izvršitelja. To bi značilo da bi u slučaju izostanka

---

a pokrivat će i specifične multimodalne prijevozne ugovore. Da bi se radilo o multimodalnom prijevoznom ugovoru nužno je da jedan dio prijevoza bude izvršen morem.

<sup>42</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*, 19. svibnja 1956. (u nastavku CMR). Tekst konvencije na hrvatskom jeziku: V. Hlača, *Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije*, Pravni fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2000., str. 291-308.

<sup>43</sup> Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je *The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF), 9. svibnja 1980, *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail* (CIM), čiji dodatak je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvenciji (CIM '80) ta se pravila navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF, (u nastavku CIM-COTIF). Tekst konvencije na hrvatskom jeziku: V. Hlača, *o.c. bilješka 42*, str. 207-231.

<sup>44</sup> Naravno, osim ukoliko nacionalno pravo ne dopušta pravo na tužbu prema kopnenim prijevoznicima kao podugovarateljima, znači s osnova podugovora. Ako tužitelj nije samo primatelj prema glavnom ugovoru o prijevozu, nego je spomenut kao primatelj, također i prema podugovoru, tada će se prema nekim nacionalnim zakonima smatrati da je tužitelj (zahtijevajući robu od potprijevoznika ili na drugi način) pristupio podugovoru (ili je na drugi način postao stranka podugovora) i u skladu s time mu se priznaju ugovorna prava prema potprijevozniku.

<sup>45</sup> Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument: <http://www.worldshipping.org/jointstatement.pdf>. stranica posjećena 19. prosinca 2006.

Himalaja klauzule, npr. stivador bio odgovoran za cjelokupnu tražbinu, bez beneficije na ograničenje odgovornosti koju ima prijevoznik. Upravo bi WSC-ov i NITL-ov prijedlog doveo do takve posljedice. Praktični efekt ovog prijedloga doveo bi do toga da bi interesi strane tereta ostali bez efektivne zaštite u slučajevima u kojima bi ugovorni prijevoznik ostao insolventan.

Prijedlog talijanske delegacije je primjena Nacrta na sve tužbe protiv ugovornog prijevoznika, bez obzira na to u kojem dijelu prijevoznog puta je šteta nastala. Štoviše, Nacrt bi se primjenjivao na sve tužbe protiv pomorskih izvršitelja. Nova konvencija ne bi bila jedino multimodalni instrument u kontekstu “*maritime plus*”, već bi bila i unimodalni instrument za pomorski prijevoz stvari. S druge strane, izvršitelji koji nisu pomorski prijevoznici, mogu očekivati da će se na njih primjenjivati uvjeti njihovog ugovora s ugovornim prijevoznikom. Radi zaštite ovih očekivanja, talijanski prijedlog dopušta strani tereta tužiti kopnene izvršitelje jedino s osnova subrogacije. Bitno je da bi strana tereta mogla ostvariti odštetu od kopnenog izvršitelja na istoj osnovi, kao što ju *door to door* ugovorni prijevoznik može ostvariti.

Prema prijedlogu SAD-a, u pogledu kopnenih izvršitelja strana tereta bila bi slobodna odlučiti hoće li tužiti kopnenog prijevoznika prema istim uvjetima koji postoje prema sadašnjem pravu. Za pomorske izvršitelje Nacrt bi predviđao izravnu tužbu. Za štetu nastalu na prijevoznom putu između, npr. Berlina i Antverpena, strana tereta bi mogla tražiti naknadu od ugovornog prijevoznika ili europskog kopnenog prijevoznika prema odredbama odgovarajuće konvencije (CMR ili CIM-COTIF). Za štetu nastalu u pomorskom dijelu prijevoza, Nacrt bi se primjenjivao na tužbe podnijete i protiv ugovornog prijevoznika i protiv pomorskog prijevoznika.<sup>46</sup>

S obzirom na izneseno, u ovom trenutku još uvijek je preuranjeno s određenim stupnjem vjerojatnosti praviti predikciju o tomu koja od predloženih odredbi (ili bolje rečeno koji kompromis između različitih pristupa rješavanju ovog važnog pitanja) će prevladati u konačnoj verziji konvencije. Ukoliko se pravo na ograničenje odgovornosti omogući bilo kojoj osobi koja sudjeluje u izvršavanju neke od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu to će rješenje biti podudarno s rješenjem ovog pitanja u multimodalnog konvenciji. Ako se ograničenje odgovornosti dopusti samo pomorskim izvršiteljima, krug osoba će biti drastično sužen i otvorit će se problem odgovornosti kopnenih prijevoznika. Također, ukoliko ovo važno pitanje ne bude primjereno riješeno, može se pretpostaviti da će to ugroziti i stupanje na snagu same konvencije, kada ona bude donesena.

<sup>46</sup> O ostalim prijedlozima opširnije: V. Skorupan: Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 45 (2006), br. 160, str. 31-64.

## **6. Osobe s pravom na ograničenje odgovornosti prema konvencijama o ograničenju odgovornosti**

### **6.1. Konvencija iz 1924. godine**

Odredbe Konvencije iz 1924. primjenjuju se na vlasnika broda, međutim i na brodaru nevlasnika i glavnog naručitelja u brodarskom ugovoru kada su oni odgovorni za tražbine za koje se može ograničiti odgovornost. Ako je vlasnik ili suvlasnik broda u isto vrijeme i zapovjednik broda, on se ne može pozivati na ograničenje odgovornosti za svoju krivnju, osim za svoju nautičku krivnju i za krivnju osoba u službi broda.

U usporedbi s kasnije donijetim konvencijama (Konvencija iz 1957. i Konvencija iz 1976.), Konvencija iz 1924., omogućuje pravo na ograničenje odgovornosti uskom krugu osoba, a to znači da je razvoj materije išao u smjeru proširivanja kruga osoba s pravom na ograničenje odgovornosti (opširnije *infra*).

### **6.2. Konvencija iz 1957. godine**

Konvencija iz 1957., mogućnost ograničenja odgovornosti osim brodovlasniku, priznaje i naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru, brodarima, poslovođaма broda, zapovjedniku broda, članovima posade i drugim radnicima osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost (vlasnika, naručitelja prijevoza, brodaru, poslovođe), kada svi oni djeluju u okviru svojih ovlaštenja.

U usporedbi s konvencijom iz 1924., proširen je krug osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost i to uključivanjem mogućnosti poslovođaма da ograniče odgovornost te davanjem tog prava širokom krugu osoba, kao što su zapovjednici, članovi posade i drugi radnici osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost kada svi djeluju u okviru svojih ovlaštenja. Glavni razlog za proširivanje kruga osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost bio je rješavanje problema koji je uočen u slučaju "*The Himalaya*".<sup>47</sup> Cilj je ove novosti spriječiti pokušaje da se, kada je brodar uspio ograničiti svoju odgovornost, tuži zapovjednika ili člana posade kao izravnog štetnika te da se tako zaobilaznim putem i brodaru učini neograničeno odgovornim.

U pogledu izraza "drugi radnici" treba napomenuti da on obuhvaća samo "*servants*", odnosno zavisne radnike. Izraz "*agents*" za kojega je bilo nejasno obuhvaća li i nezavisne ugovarače, isključen je iz ove odredbe.

Pod odgovornošću vlasnika, Konvencija obuhvaća i odgovornost samog broda (čl. 6. st. 1.). Na taj su način ograničenju podvrgnute i tražbine iz tužbi *in rem* angloameričkog prava. To je osobito značajno u slučajevima kada brodovlasnik nije odgovoran *in personam* (pa s te osnove i nema što ograničavati), a njegov brod bude negdje zaustavljen u sklopu *in rem* postupka protiv samog broda u pogledu pomorske tražbine nastale prije nego što je ovaj brodovlasnik

<sup>47</sup> Opširnije *supra* t. 5.1, te bilješka 33.

kupio brod. Smisao ove odredbe za kontinentalno pravni krug je u tome da se ograničenje primjenjuje i na tražbine koje su istovremeno i privilegirane, dakle kada putem privilegija odgovornost pogađa izravno brod.

U teoriji je postavljeno pitanje je li Konvencija iz 1957. proširila odgovornosti *in rem* i na one tražbine, koje ona spominje, a koje nisu privilegirane. Zaključuje se, da i dužnici, koji nisu osobni dužnici, ali odgovaraju realno s brodom, mogu ograničiti svoju odgovornost jednako kao i osobni dužnici, a da oni dužnici, koji su i osobni i realni dužnici, ograničenjem odgovornosti ograničavaju istovremeno i jednu i drugu svoju odgovornost. Prema tomu Konvencija tom odredbom nije proširila odgovornost *in rem* samim brodom.<sup>48</sup>

### 6.3. Konvencija iz 1976. godine

Temeljno obilježje Konvencije iz 1976., je da u prvi plan stavlja prirodu tražbina podvrgnutih ograničenju te otvara mogućnost ograničenja odgovornosti širokom krugu osoba čija je djelatnost vezana uz plovidbeno poslovanje. Status osobe koja je ovlaštena ograničiti odgovornost nije više od primarnog značenja, relevantna postaje priroda tražbina podvrgnutih ograničenju odgovornosti. Tako se ne govori više o ograničenju odgovornosti brodovlasnika već o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Ova je promjena u novom pristupu materiji vidljiva i u samom naslovu konvencije.

Pojam brodovlasnika u Konvenciji iz 1976., obuhvaća kako vlasnika, tako i naručitelja u brodarskom ugovoru, poslovodu broda i brodara pomorskog broda. Međutim, to je uže stajalište od prvobitnog prijedloga CMI-a. Tijekom izrade konvencije predlagalo se da odredbe o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornosti imaju ulogu da ograničenje odgovornosti omoguće stvarno svima koji na bilo koji način aktivno sudjeluju u pomorskom poduzetništvu i mogu doći u poziciju da odgovaraju za neku od pomorskih tražbina. Nije prihvaćeno rješenje koje bi uključivalo pod pojam brodovlasnika i svaku osobu koja pruža usluge u neposrednoj vezi s plovidbom ili rukovanjem brodom.<sup>49</sup>

Prije no što je materija prešla u nadležnost IMCO-a "otpale" su još i osobe koje pružaju usluge ukrcaja, iskrcaja i slaganja broskog tereta. IMCO je poduzeo daljnje restrikcije pa su na putu do konačnog Nacrta iz kruga ovlaštenih osoba isključeni još piloti, zatim osobe na kopnu i obali koje pomažu brodu (privezivači i sl.), kao i brodopopravljači kada djeluju za vrijeme plovidbe (putovanja).<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Tako objašnjavaju E. Pallua; B. Jakaša: Privilegiji na brodu i međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 1957. godine *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. IX (1959), br. 1-2, str. 73-79.

<sup>49</sup> I. Grabovac: Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu XIV* (1977), str. 29-40.

<sup>50</sup> Te su osobe u CMI-evom Nacrtu bile obuhvaćene izrazom "any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship" koji je izraz zajedno s naručiteljem, brodarom i poslovištvom broda ulazio u definiciju pojma "brodovlasnik".



Također, unutar CMI-a nije prihvaćen prijedlog da se u red osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost ubroji vlasnika tereta, krcatelja i primatelja, premda i te osobe mogu biti izložene nekoj od pomorskih tražbina (kao što je slučaj s vlasnikom opasnog tereta iz čl. 4. st. 6. Haških pravila).

Usprkos početnim nastojanjima, Konvencija nije omogućila ograničenje odgovornosti svima koji bi mogli odgovarati za pomorske tražbine. Premda je dosta učinjeno, ideja “širom otvorenih vrata” nije do kraja provedena.<sup>51</sup>

Ako se promatra definicija brodovlasnika iz čl. 1 stavka 2. Konvencije iz 1976., izgleda da određene skupine osoba, koje su prema Konvenciji iz 1957. bile ovlaštene ograničiti odgovornost, nisu više u mogućnosti ograničiti odgovornost ukoliko ne mogu dokazati da je osoba koja ima pravo ograničiti odgovornost po čl. 1. odgovorna za njihova “djela, propuste ili greške”, a time ulaze u kategoriju osoba iz čl. 4. st. 1. Konvencije iz 1976.<sup>52</sup> To se odnosi na osobe koje posjeduju brod, ali ga ne koriste (*operating the vessel*), npr. brodograditelji, ili osobe koje vrše popravak broda, kao i hipotekarni vjerovnici (*mortgagee*) koji osobno ne iskorištavaju brod.

Konvencija iz 1976., uvodi dvije nove osobe s pravom na ograničenje odgovornosti, to su spašavatelji (opširnije *infra t. 7.5*) i osiguratelji odgovornosti za tražbine koje podliježu ograničenju odgovornosti (opširnije *infra t. 7.8*).

*Poredbena analiza osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost prema konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti*

<b>Konvencija iz 1924.</b>	<b>Konvencija iz 1957.</b>	<b>Konvencija iz 1976.</b>
- brodovlasnik	- brodovlasnik	- brodovlasnik
- brodar nevlasnik	- brodar	- brodar
- glavni naručitelj u brodarskom ugovoru	- naručitelj prijevoza brodarskom ugovoru	- naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru
	- poslovođa broda	- poslovođa broda
	- zapovjednik broda, članovi posade i drugi radnici brodovlasnika, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodara i poslovođe broda	- osobe za čija djela, propuste ili pogreške odgovara vlasnik ili spašavatelj
	- brod	- brod
		- spašavatelj
		- osiguratelj odgovornosti za tražbine koje podliježu ograničenju u skladu s odredbama Konvencije

<sup>51</sup> A. Rein: International Variations on Concepts of Limitation of Liability, *Tulane Law Review* vol. 53 (1979) 4, p. 1259-1276. On štoviše tvrdi da na tom planu nije učinjeno ništa nova osim odredbe o spašavatelju koji djeluje izvan broda te samog naslova konvencije.

<sup>52</sup> P. Griggs; R.; Williams: *o.c. bilješka 27*, p. 8.

Unutar tablice pojedine osobe nisu uvijek navedene redosljedom kojim se nabrajaju u konvencijskim tekstovima. Radi preglednosti i svrhe prikaza u tablici unutar istog polja navodi se ista osoba, a polja koja ostaju prazna pokazuju da određena konvencija nije predvidjela pravo na ograničenje odgovornosti nekih osoba.

## 7. Analiza pravne osobnosti pojedinih osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost

### 7.1. Brodovlasnici

Vlasnik je pojam građanskog (imovinskog) prava pa njegovo pojmovno određenje vrijedi i za pomorsko pravo. Ovlaštenja brodovlasnika odgovaraju sadržaju vlasničkih ovlaštenja.<sup>53</sup>

Države kontinentalnog pravnog kruga u pogledu vlasništva na stvarima za koje se vode javni upisnici priznaju kao jedine vlasnike one osobe koje su kao takve i upisane u te upisnike.<sup>54</sup> Za razliku od toga, u zemljama *common law* sustava, osim vlasnika koji je naveden u upisniku brodova (eng. *legal, registred, nominal owner*), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer upravo ona uživa prihode od korištenja broda (eng. *beneficial owner*).<sup>55</sup>

<sup>53</sup> Uz to, iz prava vlasništva na brodu proizlaze i neka specifična ovlaštenja, npr. zasnivanje založnog prava (hipoteka na brodu i pomorski privilegij), napuštaj broda u korist osiguratelja, sklapanje ugovora o zakupu broda.

<sup>54</sup> Međutim, može se dogoditi da osoba koja je upisana u upisnik brodova kao vlasnik nekog broda zapravo tim brodom ne upravlja niti uistinu raspolaže prihodima od iskorištavanja broda pa bi se moglo reći da ta osoba i nije istinski, pravi vlasnik. Ako se uzme u obzir da velike brodovlasničke kompanije vrlo često stvaraju manje kompanije kojima "predaju u vlasništvo" samo jedan brod (tzv. *one-ship companies*), jasna je mogućnost postojanja namjere da se osnivanjem niza takvih manjih "papieratih" kompanija brodovlasnika, onemogućujući izvršavanje i osiguravanje tražbina, npr. u postupcima *in rem*. Tako objašnjava J. Marin: Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 47 (1997) br. 4, str. 407-425.

<sup>55</sup> C. Hill: *Maritime law*, 4th ed., Lloyds's of London press LTD, 1995. p. 133 iznosi tumačenje engleske sudske prakse i teorije koje definiraju *beneficial owner* kao osobu koja u skladu sa zakonom ima potpuni posjed i kontrolu nad brodom i kao posljedicu takvog posjeda i kontrole, ima pravo i na prihode i koristi od broda koje uobičajeno ima zakoniti vlasnik ili tzv. *equitable owner*. J. Marin: *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Pravni fakultet, Zagreb, 2003., str. 41. i 42. objašnjava da je upravo institut *beneficial ownership* poslužio sudskoj praksi za suzbijanje zlorabina instituta odgovornosti brodovlasnika. Naime, sudovi su smatrali da je vlasnik broda ona osoba koja je *beneficial owner*, bez obzira što je neka druga osoba bila upisana kao vlasnik u upisniku brodova. Radi otkrivanja osobe koja je *beneficial owner* broda i koja je doista odgovorna za nastanak tražbine, sud mora proniknuti iza činjenica koje su upisane u upisniku brodova. Kako je kao "upisani" vlasnik broda redovito navedena neka *one ship company*, to je sud, kada bi to ocijenio potrebnim, morao proniknuti u člansku i upravljačku strukturu takve kompanije te istražiti njezinu povezanost s nekim drugim društvom koje kontrolira donošenje odluka u *one ship company*. U pravilu se u takvim slučajevima radilo o povezanim društvima te o odnosu između više društava – kćerki kao upisanih brodovlasnika i društava – majke kao *beneficial owner*-a koja

Proricanje iza stanja navedenog u upisniku brodova i analiziranje članske i upravljačke strukture u pojedinim *one ship companies* slikovito se naziva “podizanje korporacijskog zastora” (engl. *piercing the corporate veil*). Međutim, bitno je istaknuti da sudska praksa ne dopušta proboj pravne osobnosti kod zahtjeva za naknadu štete iz ugovornih odnosa, ali dopušta kod izvanugovornih.<sup>56</sup> Znači, sa stajališta ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem problem proboja pravne osobnosti nije relevantan. Tumači se da kod ugovornih odnosa stranke biraju svoje sukontrahente i pregovorima koji prethode sklapanju ugovora mogu osigurati svoj položaj.

U povijesti je bilo logično da se u sustavu abandona povlastica ograničenja odgovornosti odnosi isključivo na vlasnika broda. Smatralo se da nije moguće ovlastiti neku osobu da napusti (abandonira) brod koji joj ne pripada. Zanimljivo je da je samo brodovlasniku pripadalo pravo koristiti se ograničenjem odgovornosti i u sustavima koji nisu poznavali abandon.

S vremenom su se ugovorni odnosi zasnovani na *time charteru* u praksi sve više počeli primjenjivati, jer su to iziskivale ekonomske potrebe pa je pravilo o “usmjerenju” prava na ograničenje jedino na brodovlasnika postalo nekonvencijentno.<sup>57</sup> Određeni pokušaji sudske prakse da se elastičnom interpretacijom izbjegne ovo strogo pravilo nisu bili zadovoljavajući pa je unifikacijom na međunarodnoj razini pravo na ograničenje odgovornosti prošireno i na druge subjekte.

## 7.2. *Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru (charterers)*

U odnosima iz brodarskog ugovora kao prijevoznik se može javiti naručitelj (*charterer*), ako sklopi ugovor o prijevozu i u svoje ime izda teretnicu. U tom slučaju naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru ugovara s trećim osobama prijevoz stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. On stoji u pogledu prijevoza robe u neposrednom ugovornom odnosu s krcateljima.<sup>58</sup> Kod potprijevoznog ugovora na strani je broda brodar i naručitelj. Brodar, točnije se može nazvati brodovlasnik je «davatelj broda», on je plovidbeni poduzetnik, postavlja zapovjednika i posadu, snosi troškove njihove plaće, upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo izvršenje. Naručitelj iz brodarskog ugovora prijevoznik je poduzetnik. Za vrijeme trajanja brodarskog ugovora on je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom pogledu. Otuda njegovo svojstvo prijevoznika u ugovoru prema trećoj osobi (podnaručitelju). Znači, podnaručitelj svoj odštetni zahtjev može

---

je kontrolirala donošenje odluka glede poslovanja brodova i bila doista odgovorna za nastanak tražbine.

<sup>56</sup> Najčešće kod slučajeva odgovornosti za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomoraca te privremenih mjera zaustavljanja broda.

<sup>57</sup> I. Grabovac: *o.c. bilješka 7.*

<sup>58</sup> Naziv *charterer* može označavati i bitno različit pojam. *Charterer* može biti i stranka u brodarskom ugovoru, on tada ugovara s brodovlasnikom (brodarom), ali prijevoz obavlja potustranka čarterera, koja po tome ima svojstvo prijevoznika.

usmjeriti prema brodaru kao nositelju plovidbenog pothvata i prema svom ugovaratelju kao osobi ovlaštenoj gospodarski iskorištavati brod.

Slijedom opisanog, naručitelj prijevoza (*charterer*) ima pravo ograničiti odgovornost u pogledu tražbina koje treće osobe ističu prema njemu. Međutim, nije potpuno jasno i u doktrini i praksi se raspravlja o tome jesu li naručitelji prijevoza ovlašteni ograničiti odgovornost u pogledu tražbina brodovlasnika prema njima.

Prema odluci u arbitražnom predmetu *The Aegean Sea, Lloyd's Rep. [1998] 2 p. 39* naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterers*) nisu ovlašteni ograničiti svoju odgovornost za tražbine prouzrokovane vlasnicima u pogledu određivanja nesigurne luke. Slično tomu, u predmetu *CMA CGM S.A. v. Classica Shipping Co. LTD, Lloyd's Rep. [2003] Part 1 vol. 2, p. 50* (brod "Djakarta") sud je zaključio da iz razvoja ograničenja odgovornosti prije Konvencije iz 1976., uz to iz cjelokupnog konteksta, cilja i svrhe Konvencije iz 1976., slijedi da ona ne propisuje ovlaštenje naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru (čartererima) da ograniče odgovornost kada brodovlasnici imaju tražbine koje su usmjerene protiv njih. Pravo ograničiti odgovornost odnosi se na osobe navedene u čl. 1. (2), a bitno je da je njihova odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost proizašla iz svojstva vlasnika te da odgovornost (tražbina) nije nastala prema brodovlasniku kao tražbina nastala iz uloge čarterera kao vlasnika.<sup>59</sup> Međutim, u istom predmetu odlučujući o žalbi naručitelja prijevoza *Court of Appeal* donio je odluku<sup>60</sup> da čartereri ulaze u skupinu osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost prema čl. 1. Konvencije iz 1976. Sud smatra da ovlaštenje ograničiti odgovornost ovisi o vrsti tražbine zbog koje je određena osoba podvrgnuta odgovornosti, više nego o svojstvu u kojem osoba nastupa kada je odgovorna za tu tražbinu.

U sporu *Andrea Ursula*<sup>61</sup> sud je stao na stajalište da nije moguće zaustaviti brod za tražbine za koje je odgovoran *time charterer* ako on nije *beneficial owner* broda koji se želi zaustaviti. Sud je zauzeo i važno stajalište da *time charterer* nema posjed ili kontrolu broda kao što to ima zakupoprimalatelj broda.

Prema teoriji i praksi Sjedinjenih Američkih Država u tumačenju dijela 186 *Limitation of Liability Act-a, 1851.* zaključuje se da *time charteres* i *voyage charterers* koji ne opremaju i opskrbljuju brod te njime ne upravljaju, već te obveze obavlja i dalje vlasnik, nisu ovlašteni ograničiti odgovornost.<sup>62</sup> S obzirom na uobičajene tipove ugovora smatra se da samo zakupoprimalatelj (*bareboat* ili *demise charterers*) mogu ograničiti odgovornosti, a da se tim pravom ne mogu koristiti *time charterers* i *voyage charterers*.<sup>63</sup>

<sup>59</sup> Opširniji prikaz presude *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 43 (2004), br. 158, str. 287-299.

<sup>60</sup> *Lloyd's Rep. [2004] Part 8 vol. 1., p. 460.*

<sup>61</sup> *Lloyd's Law Reports [1971] 1, p. 145.* prema C. Hill: *o.c. bilješka* 55, p.134.

<sup>62</sup> Tako objašnjavaju G. Gilmore; C. L. Black jr.: *The law of Admiralty*, The Foundation Press, INC., Mineola, New York, 1975., p. 905.

<sup>63</sup> *Ibid* p. 840.

Uz spomenuta pitanja pojavljuje se i problem jesu li *slot chartereri*<sup>64</sup> ovlaštene ograničiti odgovornost, tj. može li se ova skupina osoba podvesti pod definiciju “naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru” ili “brodar”. Naime, problem je u tomu što je “slot čarterer” osoba koja je za prijevoz tereta ovlaštena koristiti točno određeni dio broskog prostora, (ali ne i čitav brodski prostor) i to na točno određenom prijevoznom putovanju ili za određeno vrijeme te također u pravilu izdaje vlastitu teretnicu.<sup>65</sup> Ta osoba nema atribut brodar.

Sve ostale osobe na koje upućuje Konvencija iz 1976., imaju interes nad cijelim brodom i ograničenje njihove odgovornosti se izračunava prema tonaži broda. U instrumentima koji uređuju globalno ograničenje odgovornosti ne postoji odredba koja bi dopuštala “*slot čartererima*” da ograniče svoju odgovornost proporcionalno dijelu broda koji čarteriraju. Također, ne spominje se niti druga mogućnost, a to je dopustiti im ograničenje odgovornosti prema ukupnoj tonaži broda, jer prema brodarskom ugovoru mogu koristiti samo dio broskog prostora. Postoji i treća mogućnost za rješenje ovog problema, a to je da se “*slot čartererima*” uopće ne dopusti ograničenje odgovornosti jer prema definiciji oni nisu osobe koje su naručitelji ili brodari broda.<sup>66</sup> Može se smatrati da bi suštini prava na ograničenje odgovornosti i cilju Konvencije iz 1976. najbolje odgovaralo prvo spomenuto rješenje (ograničenje odgovornosti proporcionalno dijelu broda koji se koristi).<sup>67</sup> U interesu postizanja međunarodne uniformnosti u pogledu ovog pitanja, trebalo bi redefinirati definiciju “brodovlasnika” u Konvenciji iz 1976. Ako naručiteljima dijela broskog prostora, što mogu biti i krcatelji bude dopušteno da ograniče odgovornost, bit će također nužno propisati hoće li fond biti ograničen s obzirom na proporciju dijela broskog prostora koji naručitelj dijela broskog prostora ili krcatelj koristi u određenom trenutku.

<sup>64</sup> “*Slot charter*” je vrsta brodarskog ugovora kod kojeg se ugovara prijevoz određenim brodskim prostorom, tj. ugovara se jedno ili više “brodskih mjesta”, slikovito rečeno “komada” broskog prostora. Taj točno određeni dio broskog prostora naziva se “*slot*”. Ova vrsta brodarskog ugovora najčešće se koristi u kontejnerskom prijevozu. Stranke ugovaraju “iznajmljivanje” prostora za kontejner, što znači otprilike prostor od 20 stopa koji je dovoljan za smještaj kontejnera. Prijevoznik od naručitelja uzima naknadu za određeni broj mjesta za kontejnere. Dimenzije kontejnera su standardizirane (20 stopa) pa se lako može utvrditi prostor koji treba za jedan kontejner, a to znači da se lako može utvrditi i ukupna naknada za sva brodska mjesta, sve “*slot-ove*” koji su predmet ugovora.

<sup>65</sup> Opširnije o obilježjima ugovora *slot charter*, njegovoj pravnoj prirodi, pojedinim podvrstama, pravima i obvezama stranaka: J. Marin: *Slot charter, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 56 (2006), Posebni broj, str. 591-607.

<sup>66</sup> Prema komentarima pomorskih zakonika nordijskih zemalja osim čarterera dijela broskog prostora odgovornost mogu ograničiti i krcatelji. Međutim, razvidno je iz pripremnih radova na Konvenciji iz 1976. da su sastavljači konvencije ograničili to pravo na one osobe koje koriste cijeli brod, a ta činjenica je ignorirana od strane nordijskih zemalja kada su inkorporirale konvenciju u domaće pravo. Tako objašnjavaju P. Griggs; R. Williams: *o.c. bilješka 27*, p. 9.

<sup>67</sup> P. Griggs; R. Williams, *o.c. bilješka 27*, p. 9

### 7.3. Poslovođe broda (menadžeri broda)

Poslovođa broda najčešće se definira kao “osoba koja ima određene interese na brodu” (“*person interested in ship*”), međutim ona najčešće nije u posjedu broda i izravno ne upravlja plovidbenim pothvatom, već to čine brodovlasnik ili brodar. Ta osoba obavlja brodarsko poslovanje u svoje ime, ali u korist stvarnog brodara. Takav odnos nastaje kada brodovlasnik (brodar) prepusti nekom poduzetniku brigu o brodu, o popunjavanju broda posadom, opskrbu broda hranom, zalihama i sl.

Kada se govori o odgovornosti za tražbine iz pravnog posla prijevoza stvari morem odgovorna osoba je uvijek prijevoznik. Međutim, ovo vrlo složeno pitanje identiteta osobe poslovođe i njegove odgovornosti kada je riječ o prijevozu stvari morem može također biti relevantno. Posebice je značajno njegovo djelovanje u sklopu trgovačkog iskorištavanja broda (sklapanje ugovora o pomorsko plovidbenim poslovima). Grabovac<sup>68</sup> objašnjava da osoba, kojoj je namijenjeno upravljanje brodovima u brodarevu korist (*management*), djeluje prema trećima kao brodar. Prema istom autoru, poduzetnik iz managementa formalno postaje brodar jer brodar, zapravo brodovlasnik može dati na upravljanje osobi koja vodi management brod (s posadom ili bez nje) na određeno vrijeme ili na jedno ili više putovanja. Dobit i troškovi u plovidbenom pothvatu među strankama dijele se prema određenom omjeru.

Faktično ovdje nastaje situacija pojavljivanja na strani broda osobe koja iako nije upisana kao vlasnik broda, a isto tako ne mora imati niti pravne ni stvarne preduvjete za brodara, preko upisanog vlasnika kojeg kontrolira, iskorištava brod.

Vrlo složeni problemi utvrđivanja osobe poslovođe i pitanje proboja pravne osobnosti u pomorskom pravu najčešće dolaze do izražaja u sporovima za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede pomoraca te zaustavljanja broda.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> I. Grabovac: Treba li pojam “brodar” u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, *Naše more* 44 (1997), br. 1-2, str. 63-68.

<sup>69</sup> Npr. nerijetko nastaju sporovi u kojima su tuženi agenti za zapošljavanje pomoraca (*crewing agent*). Može se dogoditi da neovisni agent za zapošljavanje pomorca ne može ograničiti odgovornost u okolnostima kada svojom krivnjom zaposli nekompetentnog pomorca koji prouzroči štetu u pogledu koje agent bude tužen i nastoji ograničiti odgovornost. Ako se riječ “poslovođa” ograniči samo na osobe koje su izravno uključene u korištenje broda, izgleda da “*crowing agent*”, tim pojmom nije pokriven. Agent za zapošljavanje pomoraca je tzv. neovisni ugovarač i nije osoba za čija “djela, propuste ili greške” izravno odgovara vlasnik. Ograničenje odgovornosti agenta za zapošljavanje pomoraca ne može se podvesti niti pod čl. 1. st. 2., niti pod čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976. Tako objašnjavaju P. Griggs; R. Williams: *o.c. bilješka* 27, p. 9. Međutim prema našem pravu pomorski agent potpada pod definiciju poslovođe broda. *Poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja... popunjava brod posadom* (čl. 5. st. 1. toč. 33 PZ-a).



#### 7.4. Brodari (operators)

Odredbе Konvencije iz 1924., primjenjuju se i na “brodara nevlasnika” (“*person who operates the vessel without owning*”) kada on odgovara za tražbine koje prema toj konvenciji podliježu ograničenju odgovornosti, a navedene su u čl. 1. iste Konvencije. Konvencija iz 1957. i Konvencija iz 1976. rabe izraz “brodar.”

U poslovima prijevoza stvari morem uz brodovlasnike u ulozi brodarka mogu se naći zakupoprimalci i hipotekarni vjerovnici.

##### 7.4.1. Hipotekarni vjerovnici

Čl. 219. st. 1. PZ-a sadrži izričito ovlaštenje hipotekarnom vjerovniku da namiri svoju tražbinu uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem. Ta odredba, dakle dopušta *pactum antichreticum*. Založni vjerovnik može koristiti založenu stvar – brod i njegovim iskorištavanjem sam zaprimati prihode broda te zaradu rabiti za namirenje svoje tražbine (*ius utendi*).<sup>70</sup> Tako hipotekarni vjerovnik ostvaruje izravni upliv u način, dinamiku i uspješnost ostvarivanja civilnih plodova založenog broda. Njemu se, dakle pruža mogućnost da, ovisno o vlastitoj inicijativi i umješnosti, namiri svoju tražbinu bez izlaganja svim opasnostima inherentnim prinudnoj prodaji broda.<sup>71</sup> U pravu zemalja *common lawa* čitavo uređenje odnosa *mortgagee-a* prema trećima zasniva se na pravilu da on, od trenutka preuzimanja posjeda broda, ima sve ovlasti koje inače ima vlasnik broda.<sup>72</sup>

Međutim, u pogledu pitanja kojim se ovaj rad bavi, treba razlikovati dva moguća položaja hipotekarnog vjerovnika u odnosu na njegovo pravo ograničiti odgovornost za tražbine nastale iskorištavanjem broda u svrhu prijevoza stvari.

Ukoliko hipotekarni vjerovnik deposesijom broda stupi u posjed broda i osobno iskorištava brod u prijevozne svrhe nesumnjivo je da će imati svojstvo brodarka i moći će ograničiti odgovornost. Svojstvo brodarka omogućuje hipotekarnom vjerovniku da se za sve odnose za koje postoji mogućnost ograničenja odgovornosti posluži pravom na ograničenje odgovornosti.<sup>73</sup> Znači, prava hipotekarnog vjerovnika pri iskorištavanju broda treba izvoditi iz njegova svojstva brodarka. Tako, primjerice hipotekarni vjerovnik kao brodarka može zamijeniti posadu, već postojećoj posadi odrediti nove uvjete ugovora o radu, može pristupiti spašavanju na moru te ubrati nagradu za spašavanje. Međutim, ovlaštenje hipotekarnog vjerovnika da uzme brod u posjed i iskorištava ga,

<sup>70</sup> Tako propisuje čl. 225. st. 1. PZ-a. Prihodi koji se ostvaruju brodom su tzv. civilni plodovi, a od njih svakako najvažnije mjesto zauzima vozarina, međutim može se raditi i o tegljarini, nagradi za spašavanje, zakupnini.

<sup>71</sup> Tako objašnjava G. Stanković: Hrvatska pomorska hipoteka u svjetlu nadolazećih izmjena Pomorskog zakonika, *Vladavina prava*, god. I (1997), br. 1, str. 113-145.

<sup>72</sup> Tako J. Marin: Pravno uređenje hipoteke na brodu u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* 44 (2005), 159, str. 25-57.

<sup>73</sup> Svojstvo brodarka s vlasnika broda (založnog dužnika) prelazi na založnog vjerovnika.

pruža mu i mogućnost samostalnog sklapanja novih ugovora o iskorištavanju broda pa tako i ugovora o zakupu. Upravo hipotekarni vjerovnici, najčešće banke, koji su stupili u posjed broda, obično brod osobno ne iskorištavaju, već ga daju u zakup. U tom slučaju smatra se da ne mogu potpadati pod skupinu osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost.

Dakle, ako hipotekarni vjerovnik kao posjednik broda osobno iskorištava brod imat će pravo ograničenja odgovornosti. Suprotno od toga, ukoliko hipotekarni vjerovnik sklopi ugovor o zakupu gubi svojstvo brodarka i nije ovlašten ograničiti odgovornost. Ugovorom o zakupu svojstvo brodarka prenosi se na zakupoprimalca i on će biti ovlašten ograničiti odgovornost (opširnije *infra t. 7.4.2*). U slučaju sumnje tko je zakupoprimalac, a tko hipotekarni vjerovnik može poslužiti odgovor na pitanje tko imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika jer to ovlaštenje pripada brodarku.

Hipotekarni vjerovnici, ne mogu ograničiti odgovornost niti primjenom čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976.<sup>74</sup> jer osobe koje imaju pravo ograničiti odgovornost po čl. 1. st. 1. i 2. Konvencije iz 1976. (vlasnici broda i spašavatelji) nisu odgovorni za njihova djela i propuste.

#### 7.4.2. Zakupoprimalci

U slučaju zakupa broda zakupoprimalac, a ne više brodarkar (zakupodavatelj), postaje osoba koja trećima odgovara za tražbine u vezi sa zakupljenim brodom. Prema našem pravu zakupoprimalac stječe svojstvo brodarka, to znači nositelja plovidbenog pothvata i posjednika broda, a posada je u načelu dužna izvršavati naloge zakupoprimalca.

Prema anglosaksonskoj pravnoj teoriji, zakupoprimalac, (eng. *demise charterer*; *bareboat charterer*) stječe posjed i nadzor nad brodom i preuzima niz prava i obveza koje je do tada imao brodarkar. *Demise (bareboat) charterer* se nerijetko naziva i *owner pro hac vice* (vlasnik za poseban slučaj). Govori se i o osobi koja oprema, opskrbljuje brod i upravlja plovidbom broda (*man, victual and navigate*), tj. *demise charterer*u ili *bare boat charterer*u.

U skladu s tim, upravo osoba koja oprema, opskrbljuje i upravlja brodom o svom trošku smatra se "vlasnikom" u smislu njegovog značenja u *Limitation of Liability Act*, 1851. i ovlaštena je ograničiti odgovornost u istoj mjeri kao i sam vlasnik.<sup>75</sup>

U ranije spomenutom sporu *Andrea Ursula*,<sup>76</sup> sud je iznio tumačenje instituta *beneficial ownership* i to vrlo liberalno. Prema tom gledištu, *beneficial owner* može biti, ne samo zakupoprimalac broda, nego i bilo koja druga osoba koja ima posjed i kontrolu nad brodom.

<sup>74</sup> Čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976. propisuje: "ako se neko potraživanje iz čl. 2 upravi protiv neke osobe za čija djela, propuste ili greške odgovara vlasnik ili spašavatelj, ta osoba je ovlaštena koristiti se ograničenjem odgovornosti prema ovoj Konvenciji."

<sup>75</sup> *o.c. bilješka 62*, p. 840.

<sup>76</sup> *o.c. bilješka 61*.

## 7.5. Spašavatelji

Konvencija iz 1976., pravo na ograničenje odgovornosti eksplicitno priznaje i spašavateljima. Smatra se da je uvrštavanje u krug osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost i spašavatelja, možda jedna od najznačajnijih novina ove Konvencije, a isto tako i pravo na ograničenje odgovornosti bilo koje osobe za čija djela, propuste ili pogreške odgovara spašavatelj.<sup>77</sup> Može se zamijetiti da su spašavatelji, do trenutka njihovog uvrštavanja u Konvenciju iz 1976. bili u prilično teškoj situaciji. To vrlo dobro ilustrira odluka Doma lordova u poznatom predmetu *The Tojo Maru*.<sup>78</sup> Raspravljalo se o tomu imaju li vlasnici spašenih stvari pravo zahtijevati naknadu štete koju su pretrpjeli krivnjom spašavatelja. Prijeporno pitanje u sporu bilo je može li se ronilac smatrati osobom na brodu "any person on board." Sud je zauzeo stajalište da spašavatelji nisu ovlaštene ograničiti odgovornost u pogledu štete nastale zbog krivnje njihovog ronioca, koji je također pomagao u akciji spašavanja. Niti ronilac, niti oštećeni brod nisu ovlaštene ograničiti odgovornost jer se nisu nalazili na spašavateljevom tegljaču, a također, ronilac nije sudjelovao u upravljanju tegljačem.

Tako je u Velikoj Britaniji, a tada temeljeno na Konvenciji iz 1957., statuirano načelo da spašavatelj koji nije djelovao s broda odgovara neograničeno za štetu u akciji spašavanja.<sup>79</sup>

Znači, prema Konvenciji iz 1957., spašavatelji nisu bili izdvojeni kao posebna skupina osoba koje vrše specijalni tip pomorske operacije, već su eventualno u primjeni te Konvencije mogli biti "fuzionirani" u pojam brodovlasnici. Dodatak spašavatelja u Konvenciju iz 1976., uvršten je upravo kao posljedica odgovora na "pritisak" brodarske zajednice, točnije međunarodne zaštite interesa spašavatelja u svezi s odlukom u slučaju *The Tojo Maru*.

Prema čl. 1. Konvencije iz 1976., spašavatelji su postali kategorija osoba s vlastitim pravom na ograničenje odgovornosti, potpuno neovisno od brodovlasnika, a spašavatelj je svaka osoba koja pruža usluge u neposrednoj vezi s akcijama spašavanja ili pružanja pomoći. Također, Konvencijom iz 1976., definiraju se radnje spašavanja. Spašavanje nije samo akcija spašavanja (pružanja pomoći) brodu u opasnosti, nego također ono uključuje osim pružanja usluga u neposrednoj svezi s radnjama spašavanja i radnje u svezi s podizanjem na površinu, uklanjanjem, uništenjem ili činjenjem neškodljivim broda, tereta na brodu, mjere poduzete radi sprječavanja ili smanjenja štete, kao i daljnjih šteta prouzročenih tim mjerama.

Bitno je istaknuti, a to se zaključuje i prema samoj definiciji Konvencije iz 1976., da spašavatelj ne mora biti "osoba na brodu" i njegovo djelovanje (koje je dalo povoda za odgovornost) ne mora biti izvršeno na tom brodu, nego se

<sup>77</sup> C. Hill: *o.c. bilješka* 55, p. 402.

<sup>78</sup> *N.V. Bureau Wijsmuller v. The Tojo Maru*. Prikaz odluke u predmetu *The "Tojo Maru"* objavljen je u *Lloyd's Report [1971] 1*, p. 341.

<sup>79</sup> I. Grabovac: *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Književni krug Split, Pravni fakultet, Split, 1986., str. 170.

može odnositi i na osobe koje djeluju ili su djela počinile, izvan broda, na moru.

Člankom 6. Konvencije iz 1976., propisuju se granice odgovornosti, a one se obračunavaju s obzirom na tonažu broda. U operacije spašavanje najčešće je uključeno više brodova. Podrazumijeva se da se ograničenje utvrđuje prema tonaži broda s kojeg se djelovalo, tj. broda u svezi s kojim je prouzročena šteta, kada se dokaže nepažnja u svezi sa spašavanjem. Ako je šteta prouzročena u svezi više brodova uzima se u obzir ukupna tonaža brodova.<sup>80</sup>

### **7.6. Osobe za čija djela, propuste ili pogreške odgovara vlasnik ili spašavatelj**

Prema Konvenciji iz 1957., ograničiti odgovornost mogao je zapovjednik broda, članovi posade i drugi radnici brodovlasnika, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar i poslovođa broda, kada djeluju u okviru svojih ovlaštenja. Dakle, Konvencija iz 1957., nije uključivala neovisne ugovarače, angažirane od stranaka koje su imale pravo ograničiti odgovornost, već jedino njihove radnike. Konvencija iz 1976., proširuje krug osoba za koje odgovara vlasnik ili spašavatelj u odnosu na Konvenciju iz 1957. Tim se pravom može koristiti bilo koja osoba za čija djela, propuste ili pogreške odgovara neka od osoba koja je ovlaštena ograničiti odgovornost, a to su brodovlasnik (naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar i poslovođa broda) te spašavatelj. To znači, da se u ovu skupinu osoba mogu uvrstiti i neovisni ugovarači brodovlasnika ili spašavatelja (tzv. *independent contractors*), a ne samo osobe koje su u radnom odnosu s nekom od osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Intencija ovakve stilizacije je omogućiti neovisnim ugovaračima, ponajprije, stivadorima angažiranim od strane brodovlasnika te brodovlasnikovim podugovarateljima da ograniče svoju odgovornost.

Primjerice u predmetu "*Muncaster Castle*"<sup>81</sup> Dom Lordova odlučio je da je brodovlasnik odgovoran ako brod bude nesposoban za plovidbu kao rezultat djela ili propusta neovisnih ugovarača koje je on angažirao u svezi s ispunjavanjem brodovlasnikove obveze iz čl. 3. st. 1. Haško-Visbijskih pravila, a ona je dokazati da je prije i na početku putovanja brod bio sposoban za plovidbu, odnosno da je uložio dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Iz toga slijedi da su neovisni ugovarači ovlašteni ograničiti odgovornost prema Konvenciji iz 1976., ako su tuženi od strane vlasnika oštećenih stvari jer su prouzročili nesposobnost broda za plovidbu, a za takav propust ili pogrešku odgovara brodovlasnik.<sup>82</sup>

<sup>80</sup> Čl. 6. st. 4. Konvencije iz 1976., propisano je da se ograničenje odgovornosti za svakog spašavatelja koji ne obavlja akcije spašavanja s nekog broda ili za svakog spašavatelja koji djeluje isključivo na brodu kojem ili u odnosu na kojega pruža usluge spašavanja, obračunavaju prema tonaži od 1.500 tona.

<sup>81</sup> Lloyd' s Report [1961] 1, p. 57, prema P. Griggs; R. Williams, o.c. *bilješka* 27, p. 11.

<sup>82</sup> Jednako tome, Hamburška pravila, čl. 10. st. 1., izričito propisuju da je "... prijevoznik odgovoran u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za radnje i propuste stvarnog

U interpretaciji čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976., pojavljuje se pitanje jesu li brodovlasnici odgovorni za djela hipotekarnih vjerovnika koji su stupili u posjed broda, ali brod sami ne iskorištavaju. Može se pretpostaviti da bi hipotekarni vjerovnici "nenamjerno" mogli ostati bez prava na ograničenje odgovornosti prema Konvenciji iz 1976.<sup>83</sup>

Još tijekom rasprava oko priprema Konvencije iz 1976. u okviru CMI-a bilo je prijedloga da se proširi mogućnost ograničenja odgovornosti i na određene "ugovaratelje" brodovlasnika, čije djelovanje, iako ne uključuje odgovornost brodovlasnika, spada u okvir pomorskih tražbina (tako npr. djelovanje koje uključuje odgovornost krcatelja odnosno vlasnika za opasne stvari, u skladu s čl. 4 toč. 6 Haških pravila). Međutim, prijedlog nije prihvaćen u CMI-u, niti je IMCO pružio podršku tom prijedlogu.<sup>84</sup>

### **7.7. Brodovlasnici - zapovjednici**

Prema Konvenciji iz 1957., kada je tužba podnesena protiv zapovjednika broda ili članova posade, oni su ovlaštene ograničiti odgovornost i kada je događaj iz kojeg je nastala tražbina prouzrokovan njihovom osobnom krivnjom. Međutim, ako je zapovjednik broda ili član posade u isto vrijeme jedna od osoba koja je ovlaštena ograničiti odgovornost prema konvenciji (vlasnik broda, suvlasnik, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar ili poslovođa broda), odredbe Konvencije primjenjuju se samo ako se radi o krivnji počinjenoj u svojstvu zapovjednika broda ili člana posade broda. Znači, ako su zapovjednik ili član posade broda u isto vrijeme vlasnik, naručitelj prijevoza, poslovođa ili brodar broda te osobe mogu biti ovlaštene ograničiti odgovornosti jedino u slučaju ako su djelo ili propust učinili u svojstvu zapovjednika ili člana posade broda. Konvencija iz 1976., više ne nameće takav uvjet. Prema Konvenciji iz 1976., nije odlučno je li vlasnik / zapovjednik broda djelovao u svojstvu zapovjednika broda ili vlasnika broda.<sup>85</sup>

---

prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka."

<sup>83</sup> Tako tumače i P. Griggs; R. Williams, *o.c. bilješka* 27, p. 11.

<sup>84</sup> S. M. Carbone: *Limitation of Liability for Maritime Claims, An analyses of the CMI Draft convention as amended by IMCO, Il diritto marittimo*, II, (1976), p. 278-292.

<sup>85</sup> U sudskoj praksi Velike Britanije poznat je slučaj broda "Annie Hay" *Lloyd` s Report [1968] I, p. 141*. Vlasnik broda "Annie Hay" nastupao je kao zapovjednik broda kada se brod sudario s jahtom koja je tada u cijelosti uništena i potopljena. Nije bilo spora oko uzroka nezgode, ona je nastala krivnjom zapovjednika/vlasnika. Vlasnik broda pozvao se na ograničenje odgovornosti koje ima prema čl. 6 (3) Konvencije iz 1957. i to na temelju toga što tražbina proizlazi iz djela ili propusta počinjenih u svojstvu zapovjednika broda. U Konvenciji iz 1976., ne postoji ekvivalentna odredba. Međutim, čl. 1. daje vlasniku općenito ovlaštenje da ograniči odgovornost, a prema ovoj konvenciji nije relevantno jesu li djelo ili propust počinjeni u svojstvu zapovjednika ili vlasnika.

### 7.8. Osiguratelji odgovornosti za tražbine koje podliježu ograničenju odgovornosti

Konvencija iz 1976., uvodi još jednu osobu koja do tada nije imala pravo ograničiti odgovornost. To je osiguratelj odgovornosti za tražbine koje podliježu ograničenju odgovornosti (*insurer of liability*). Znači, kada je osigurana osoba ovlaštena ograničiti odgovornosti, osiguratelj odgovornosti je prema Konvenciji iz 1976., ovlašten na tu beneficiju u istoj mjeri kao i sam osiguranik. Intencija ovakve odredbe je da se osiguratelj odgovornosti ne stavi u nepovoljniji položaj od položaja koji bi imao njegov osiguranik kada bi bio izravno tužen. Ocjenjuje se da je ta odredba bila nužna da bi se izbjeglo opterećenje brodovlasnika doplatnom premijom osiguranja kako bi se pokrila eventualna šteta ako se osiguratelj direktno tuži na temelju nacionalnih propisa koji dopuštaju takvu direktnu tužbu za cjelokupnu štetu u svezi s potraživanjem koje je inače podvrgnuto ograničenju.<sup>86</sup>

Pod pojmom osiguratelj podrazumijeva se osiguratelj koji je osigurao odgovornost za štete nanesene trećim osobama (*third party liability*). Prema tomu, ako je neka osoba, koja prema Konvenciji iz 1976., ima pravo na ograničenje provela osiguranje svoje odgovornosti prema trećim osobama, osiguratelj je ovlašten koristiti se povlasticom ograničenja onoliko koliko i osiguranik.<sup>87</sup> Stilizacija konvencijskog teksta nedvojbeno upućuje na to da se osiguratelj može koristiti ovom beneficijom jedino u istoj mjeri kao što može osiguranik osobno. Osiguratelji mogu biti tuženi izravnom tužbom, tzv. "*direct action*" treće osobe u slučaju kada osiguranik postane nelikvidan. Hill<sup>88</sup> zaključuje da je zbog toga apsolutno logično, da je razvoj prava išao u tom smjeru da se osigurateljima kada oni stupe u pravni položaj svojih osiguranika, omogućuju ista prava na obranu i ograničenje odgovornosti koja su dostupna i osiguranicima. U ovom slučaju najčešće će se raditi o P&I klubovima koji nastupaju kao osiguratelji u pogledu vrlo širokog kruga, tzv. P&I rizika.

Međutim, iz stilizacije čl. 1. st. 6. nije potpuno jasno kako tumačiti sintagmu "u istoj mjeri kao i sam osiguranik" ("*to the same extent as the assured himself*"), u situaciji kada osiguranik nije ovlašten ograničiti odgovornost, odnosno ako mu je oduzeto to pravo, znači, kada mora u cijelosti namiriti tražbinu trećoj osobi koja ga tuži. Pitanje koje se nameće je gubi li osiguratelj pravo svog osobnog ograničenja odgovornosti, tj. mora li on platiti naknadu u punom iznosu. Smatra se da osiguratelj stupa u pravni položaj osiguranika, pa stoga ne može imati veća prava od svog osiguranika, s druge strane osiguratelj je prema Konvenciji iz 1976. (samostalna) osoba s pravom na ograničenje odgovornosti. Koji je cilj Konvencije u ovom slučaju i hoće li se izigrati njezin cilj ako se osigurateljima dopusti ograničenje odgovornosti, bez obzira na osiguranikov gubitak prava na ograničenje odgovornosti.

<sup>86</sup> I. Grabovac: *o.c. bilješka 79*, str. 171.

<sup>87</sup> D. Pavić: *o.c. bilješka 34*, str. 50.

<sup>88</sup> C. Hill: *o.c. bilješka 55*, str. 403.



Bit prava subrogacije je što sva prava osiguranika prelaze na osiguratelja nakon isplate osigurarine. Osoba koja ima regresno pravo (tražbinu) ne može imati veće pravo od osiguranika u trenutku subrogacije. Dakle, u nedostatku prava osiguranika ne postoji pravo koje bi prešlo na osiguratelja temeljem subrogacije.<sup>89</sup> Može se tumačiti da ukoliko se osiguranik ne može koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti, ne može se time koristiti niti osiguratelj. To dalje znači da Konvencija ne može osiguratelju davati veća prava od prava koja bi imao oštećeni (osiguranik). U rješavanju ovog pitanja bitna je interpretacija prava regresa.

Nužno je istaknuti da pravni sustavi poznaju dvije osnovne metode stjecanja prava subrogacije. Prema jednoj, isplatom naknade iz osiguranja osiguratelj "stupa u prava osiguranika", a prema drugoj, isplatom naknade iz osiguranja na osiguratelja "prelaze" prava osiguranika prema trećim osobama.<sup>90</sup> Npr. prema engleskom pravu osiguratelj ulazi u pravni položaj osiguranika i također u njegovo ime postavlja svoju tražbinu. Drugim riječima, osiguratelj na temelju subrogacije u engleskom pravnom sustavu nema procesno ovlaštenje da štetnika tuži u vlastito ime, nego to može učiniti samo u ime osiguranika. Za razliku od toga, u skladu sa stajalištem izraelskog prava,<sup>91</sup> položaj osiguratelja kao oštećenika je drugačiji, on je u položaju treće osobe i njegov zahtjev je indirektni zahtjev prema štetniku (u pravilu prijevozniku).<sup>92</sup> Prema ovom sustavu osiguratelj ostvaruje prava iz osiguranja postavljanjem zahtjeva u svoje ime. Prema PZ-u (čl. 723. st. 1.) isplatom naknade iz osiguranja sva prava osiguranika prema trećim osobama, nastala u vezi sa štetom za koju je isplaćena naknada, prelaze na osiguratelja.

Prilikom razmatranja pravnog položaja osiguratelja u slučaju kada osiguranik nema pravo na ograničenje odgovornosti treba imati na umu da je pravo na direktni zahtjev uspostavljeno u korist oštećene osobe, a da je, s druge strane, konvencijska odredba o ovlaštenju osiguratelja uspostavljena kako bi se izjednačila obveza osiguratelja i njegova osiguranika prema trećima. Iz toga bi proizlazilo da osiguratelj prema općim načelima, ima pravo na ograničenje ako to pravo ima i njegov osiguranik i obrnuto, ako to pravo osiguranik nema, onda ga nema ni osiguratelj, tj. tada bi osiguratelj odgovarao neograničeno.<sup>93</sup>

<sup>89</sup> Ovakvo stajalište zauzeo je *Israel Supreme Court*, presuda od 3. lipnja 2002., u predmetu *Bellina Maritime S.A. Monrovia and others v. Menorah Insurance CO. LTD., Lloyd's Law Reports, (2002), Vol. 2, Part 9, p. 575.*

<sup>90</sup> D. Pavić: Pravo subrogacije osiguratelja, *Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja*, Pula, 1988., str. 45-53.

<sup>91</sup> o.c. bilješka 89.

<sup>92</sup> U spomenutom predmetu (o.c. bilješka 89) sud je zauzeo stajalište da: "Ustupanjem prava iz osiguranja s osiguranika na osiguratelja, osiguratelj ne postaje tzv. "direct party to the event", ali on dobiva prava koja subrogacijom na njega prelaze. Prijenosom prava osiguratelj ostaje treća osoba, ali ima istovjetna prava kao osiguranik."

<sup>93</sup> Tako objašnjava D. Pavić: *Pomorsko osiguranje*, Knj. 2., Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1994. str. 363 i 364.

Smatra se da ne postoji obveza osiguratelja ako se radi o šteti koja je isključena iz osiguranja. U tom su pogledu upravo tipične štete nastale zbog kvalificirane krivnje osiguranika. Ako je takvo ponašanje osiguranika rezultiralo gubitkom prava na ograničenje odgovornosti, oštećeni uopće ne bi mogao od osiguratelja odgovornosti dobiti naknadu za štetu, jer to pravo nema ni osiguranik. Ili ako je brod započeo putovanje u stanju koje ga čini nesposobnim za plovidbu, a to je osiguraniku poznato, osiguratelj nije u obvezi za štete koje se mogu pripisati nesposobnosti broda za plovidbu. Takvo ponašanje može uzrokovati i gubitak prava na ograničenje, pa je situacija u odnosima osiguratelja i oštećenog istovjetna onoj prije opisanoj.<sup>94</sup>

### 7.9. Pomorski brodovi

Čl. 1. st. 5. Konvencije iz 1976., ima jednak učinak kao čl. 6. st. 1. Konvencije iz 1957., u pogledu prava na ograničenje odgovornosti pomorskim brodovima “*a seagoing ship*”.<sup>95</sup> Naime, odgovornost brodovlasnika uključuje i odgovornost iz tužbe pokrenute protiv samog broda (tužba *in rem*).

Bit postupka *in rem* je u pravnoj fikciji da je u tom postupku pasivno legitimiran sam brod te da se postupak vodi protiv broda i brod je štetnik (eng. *wrongdoer*). Prema ranijem engleskom pravu, brod je istovremeno bio i razlog odgovornosti za naknadu štete i iznos ograničenja te odgovornosti. Zahvaljujući ovoj podjeli postoji mogućnost da se o istom tužbenom zahtjevu vode dva odvojena postupka – *in rem* i *in personam*, što znači da se ne može s uspjehom istaknuti prigovor *res judicata*.<sup>96</sup>

### 7.10. Osobe koje su isključene i brodovi koji su isključeni

Među osobe ovlaštene ograničiti odgovornost ne ulaze lučke vlasti, poduzetnici terminala, vlasnici opreme za rukovanje teretom na dokovima, osobe zadužene za zaštitu i slično.

Međutim, tražbine koje podliježu ograničenju odgovornosti su i tražbine zbog gubitka ili oštećenja imovine, uključujući i štetu na lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putovima i oznakama za plovidbu.<sup>97</sup>

Prema Konvenciji iz 1976., izuzimaju se od ograničenja odgovornosti tražbine koje su podvrgnute bilo kakvoj međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom

<sup>94</sup> *Ibid.*, str. 365.

<sup>95</sup> U tom smislu pojam “brod” uključuje bilo koju strukturu (bez obzira je li cjelovita ili je u postupku izgradnje) koja se koristi u navigaciji kao brod ili dio broda.

<sup>96</sup> J. Marin: *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Pravni fakultet, Zagreb, 2003., str. 40.

<sup>97</sup> Granice odgovornosti obračunavaju se primjenom čl. 6. i 7. Konvencije iz 1976. Propisano je da država ugovornica može predvidjeti u svome nacionalnom pravu da tražbine koje se odnose na štetu u lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putovima i oznakama za plovidbu imaju prednost pred ostalim tražbinama prema st. 1 b) Konvencije, kako je predviđeno u tom pravu.

zakonodavstvu, koji reguliraju ili zabranjuju ograničenje odgovornosti za nuklearne štete (čime su se uvažili prihvatljivi razlozi o specifičnom položaju pomorskog prijevoznika koji prevozi nuklearne tvari) te tražbine protiv brodovlasnika nuklearnog broda za nuklearnu štetu.<sup>98</sup>

Konvencijom iz 1976. čl. 15. st. 1., propisano je da svaka država ugovornica ima pravo potpuno ili djelomično isključiti od primjene ove Konvencije svaku osobu koja se spominje u čl. 1. Konvencije, koja u trenutku kada se poziva na odredbe ove Konvencije pred sudom te države nema svoje stalno prebivalište u jednoj od država ugovornica ili čiji brod, zbog kojeg se ta osoba poziva na ograničenje odgovornosti ili se traži njegovo oslobođenje, ne vije zastavu jedne od država ugovornica.

Konvencija iz 1976., ne primjenjuje se na: lebdjelice i ploveće platforme koje se koriste za istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskoga dna i podzemlja (čl. 15. st. 5.).

Konvencija iz 1924., ne primjenjuje se na ratne brodove i na državne brodove koji su isključivo namijenjeni javnoj službi (čl. 13.). Konvencijom iz 1957. (čl. 8.) propisano je da svaka država ugovornica pridržava pravo odlučiti koje su ostale kategorije brodova izjednačene s pomorskim brodovima u svrhu primjene ove konvencije.

## **8. Pomorski zakonik**

### **8.1. Ograničenje odgovornosti prema odredbama koje uređuju pomorski prijevoz stvari**

Prema odredbama PZ-a koje govore o ograničenju odgovornosti za štete na stvarima ograničenjem odgovornosti se mogu koristiti prijevoznik, zapovjednik broda, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za prijevoznika. Uvjet koji PZ spominje, a koji mora biti ispunjen da bi se zapovjednik, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za prijevoznika mogle koristiti ograničenjem odgovornosti je da je šteta prouzročena na radu ili u vezi s radom, odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom (čl. 569. st. 1.).<sup>99</sup>

<sup>98</sup> Tako objašnjava I. Grabovac: *o.c. bilješka 79*, str. 172.

<sup>99</sup> Stilizacija zakonskog teksta: “na radu ili u vezi s radom, odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom” ima obilježje pleonazma. Nije poznato kakva bi bila razlika između poslova, odnosno u ovom slučaju šteta prouzročenih “na radu” u odnosu na one nastale “u obavljanju službe ili u vezi sa službom”, pa se to suvišno gomilanje istoznačnih riječi može ocijeniti nepotrebnim. Izraz “služba” asocira na obavljanje poslova državne službe ili državne uprave, stoga se smatra da je primjerenije da PZ u ovom kontekstu spominje samo “na radu ili u vezi s radom.” Također, formulacija “u službi ili u vezi sa službom” ne spominje se u odredbi koja govori o odgovornosti prijevoznika za osobe kojima se u svom poslovanju služi. U čl. 550. st. 1. PZ-a spominje se formulacija “za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika ... u okviru obavljanja njihovih dužnosti...”. Dakle, i zbog potrebe da uvjeti budu jedinstveno postavljeni u ove dvije odredbe koje uređuju pitanje kruga osoba za koje prijevoznik odgovara, kao i pravo istih osoba da ograniče odgovornost smatra se da bi trebalo iz

Pod "osobama koje rade za prijevoznika" podrazumijevaju se samo fizičke osobe koje ne nastupaju kao samostalni poduzetnici. Obuhvaćene su osobe koje rade za one koji su u pogledu mogućnosti ograničenja odgovornosti izjednačeni s prijevoznikom (vlasnici, poslovođe broda i naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru).<sup>100</sup>

Neovisni ugovaratelji mogu se neizravno služiti pomorskopравnim institutom ograničenja odgovornosti i to primjenom Himalaya klauzule. Prema domaćem pravu takva klauzula može imati učinak ako je između pomorskog prijevoznika i naručitelja (korisnika prijevoza) izričito ugovorena ili u teretnicu uključena.<sup>101</sup> Čl. 336. st. 3. ZOO-a propisuje da se ugovorom može utvrditi pravo u korist treće osobe. Dakle, prijevoznik s naručiteljem prijevoza može u korist trećeg neovisnog ugovaratelja njemu osigurati pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju izvanugovorne tužbe.<sup>102</sup>

U interpretaciji odredbe čl. 569. PZ-a potrebno je istaknuti da ona ne djeluje kao *lex specialis* u slučaju izravne, izvanugovorne odgovornosti osoba kojima se pomorski prijevoznik služi. Kada bi odredbe čl. 569. PZ-a bile *lex specialis*, značilo bi uvođenje izvanugovorne odgovornosti zaposlenika u svim slučajevima kada i prijevoznik odgovara upravo zbog propusta i rada tih osoba (a ne samo za namjerno postupanje).<sup>103</sup>

Prema općim propisima za naknadu štete prouzročene na radu i u svezi s radom (čl. 1061. st. 2. ZOO-a) oštećenik ima pravo zahtijevati popravljane štete i neposredno od zaposlenika ako je štetu prouzročio namjerno. Dakle, prema općim propisima (obveznog prava) radnik je zaštićen propisom o odgovornosti prema trećim osobama, oštećenima, osim za *dolus* ili drugim riječima odgovara trećoj osobi samo za namjeru (*dolus*).

Prema PZ-u (čl. 569. st. 2.) zapovjednik, drugi članovi posade broda i druge osobe koje rade za prijevoznika, kao i sam prijevoznik ne mogu se pozivati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Mogućnost ograničenja odgovornosti zapovjednika broda, drugih članova posade broda ili drugih osoba koje rade za prijevoznika u pogledu zakašnjenja ne dolazi u obzir pa zato nije niti propisana. Spomenute osobe mogu odgovarati

---

dijela čl. 569. st. 1. ispustiti: "u obavljanju službe ili u vezi sa službom." To je, nažalost propušteno učiniti u novom PZ-u, pa predstavlja pitanje koje bi trebalo raspraviti prilikom slijedeće izmjene PZ-a.

<sup>100</sup> B. Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 130 i 131.

<sup>101</sup> Tako i I. Grabovac: *o.c. bilješka 35*.

<sup>102</sup> Ako se radi o ugovornoj odgovornosti, u našem je pravu dopušteno sporazumom ograničiti odgovornost. Primjerice, slugač ugovorno odgovara naručitelju slugačkih poslova, a čl. 345. st. 3. ZOO-a propisuje da je pravovaljana 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.

<sup>103</sup> Tako tumači I. Grabovac: *o.c. bilješka 35*.

samo izvanugovorno, a za zakašnjenje odgovornost može biti samo ugovorna. Navedene se osobe korisniku prijevoza nisu obvezale da će brod stići na odredište bez zakašnjenja,<sup>104</sup> pa od tuda ne postoji niti njihova odgovornost za zakašnjenje, a recipročno tomu niti pravo na ograničenje odgovornosti.

Prema PZ-u osim ograničenja visine odgovornosti na temelju odredbi koje govore o prijevozu stvari morem, prijevoznik može ograničiti svoju odgovornost i na temelju odredbi PZ-a, koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti, a koje predstavljaju krajnju granicu do koje prijevoznik odgovara. To znači, da će doći do primjene onog sustava ograničenja odgovornosti koji je niži, odnosno prijevoznik će u konkretnom slučaju odgovarati do one visine koja je za njega povoljnija.

## **8.2. Ograničenje odgovornosti prema pravilima o globalnom ograničenju odgovornosti**

Republika Hrvatska stranka je konvencije iz 1976. i PZ usvaja njezina rješenja u pogledu pitanja kruga osoba koje mogu ograničiti odgovornost.

Dio šesti PZ-a, nosi naslov "Brodar", a uz ostalo uređuje postupak ograničenja brodareve odgovornosti. Iz samog naslova ovog dijela PZ-a, razvidno je da je stožerna osoba koja prema Zakoniku odgovara za obveze koje nastaju u svezi s plovidbom i iskorištavanjem broda "brodar", osim ako samim Zakonikom za pojedine slučajeve nije drugačije određeno.

Tko je ustvari osoba brodar, a to znači tko su osobe koje su ovlaštene ograničiti odgovornost, objasniti će se u nastavku tumačenjem PZ-a. Također, pokušat će se odgovoriti na pitanje koristi li naš PZ-a adekvatno nazivlje za spomenute osobe te je li ono usklađeno s međunarodnim instrumentima koji uređuju globalno ograničenje odgovornosti.

Prema samom zakonskom tekstu (čl. 386. st. 1. PZ) pojam "brodar" za potrebe dijela PZ-a koji govori o odgovornosti brodar i ograničenju brodareve odgovornosti, uključuje vlasnika broda i naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru te spašavatelja.<sup>105</sup> Nadalje, u istom članku (čl. 368. st. 3. PZ-a) izričito je objašnjeno, tko uz spomenute osobe može ograničiti odgovornost. Ako je neka tražbina koja je podvrgnuta ograničenju odgovornosti upravljena protiv neke osobe za čija djela, propuste ili pogreške odgovara brodar ili spašavatelj, ta je osoba ovlaštena koristiti se ograničenjem odgovornosti. Isto tako, osiguratelj odgovornosti za tražbine koje podliježu ograničenju, u skladu s odredbama PZ-a, ovlašten je koristiti se povlasticama dijela PZ-a koji govori o globalnom ograničenju odgovornosti u istoj mjeri kao i osiguranik. Uz to PZ posebno propisuje da zapovjednik, ostali članovi i druge osobe koje rade za brodar, ako

<sup>104</sup> Tako tumače V. Brajković; I. Čolović; V. Filipović; B. Jakaša; N. Katičić; E. Pallua; V. Tomašić; S. Triva: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentatorskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 239.

<sup>105</sup> Spašavatelj je definiran kao osoba koja pruža usluge u neposrednoj vezi s radnjama spašavanja ili pružanja pomoći (čl. 368. st. 2.).

su odgovorne za tražbine koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti mogu ograničiti svoju odgovornost (čl. 387.).

Odredbe našeg PZ-a koje govore o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornost (na ovom se mjestu govori o globalnom ograničenju odgovornosti) sadržajno su podudarne s odredbama Konvencije iz 1976., međutim ne i terminološki.<sup>106</sup> Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., koju je Republika Hrvatska ratificirala, u ovom kontekstu rabi izraz "vlasnici brodova". Bilo bi dobro da je novi PZ uskladio terminologiju s ovom međunarodnom konvencijom, tim više što ju je Republika Hrvatska i ratificirala. Stoga bi *de lege ferenda* u člancima koji govore o globalnom ograničenju odgovornosti riječ brodar trebalo zamijeniti pojmom vlasnik broda. Izraz vlasnik broda bi za potrebe tog dijela Zakonika značio vlasnika broda, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodarka i poslovođu pomorskog broda.

U pogledu "osoba za čija djela, propuste ili greške odgovara vlasnik ili spašavatelj", potrebno je istaknuti da PZ preuzima istu stilizaciju, osim već istaknute razlike, a to je umjesto "vlasnik broda" rabi pojam "brodar." Bitno je da odgovornost mogu ograničiti samo osobe za čije radnje i propuste odgovara brodovlasnik, odnosno brodar, a to znači da samostalne osobe, tj. neovisni ugovarači ne mogu ograničiti odgovornost prema PZ-u (čl. 386. st. 3.). Posebice se navode zapovjednik i ostali članovi posade i druge osobe koje rade za brodarka, ako su odgovorni za tražbine za koje se može ograničiti odgovornost.

U PZ-u iz 1994., poslovođa broda spominjao se u okviru odredbe koja govori o globalnom ograničenju odgovornosti, točnije krugu osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost za obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda (čl. 406. st. 1.). Bilo je propisano da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje vlasnika broda, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru i poslovođu pomorskog broda. Takvo rješenje sukladno je s međunarodnim konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti (Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. i Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.). Međutim, u novom PZ u okviru iste odredbe, znači odredbe koja govori o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornost za pomorske tražbine (čl. 386. st. 1.) ispušteno je da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje i poslovođu pomorskog broda. Radi se o nehotičnom propustu u redakciji novog PZ-a, a tu bi pogrešku bilo potrebno otkloniti ispravkom PZ-a.

<sup>106</sup> U novom PZ-u pojam brodar zadržan je u kontekstu globalnog ograničenja odgovornosti kao središnja osoba. Međutim, činjenica je da se od svih poslova normiranih PZ-om, svojstvo brodarka prenosi od vlasnika na drugu osobu samo ugovorom o zakupu broda kada brodarkom postaje zakupoprimalac (čl. 658.-672.) i hipotekarnim iskorištavanjem broda, kada hipotekarni vjerovnik uzme brod u posjed i iskorištava ga radi namirenja svoje tražbine (čl. 219.). Uz to, osim "brodarka" za obveze iz ugovora o prijevozu stvari morem odgovara i naručitelj prijevoza koji je s trećom osobom sklopio ugovor o prijevozu (čl. 452.).



## 9. Zaključak

Na području pravnog uređenja prijevoza stvari morem, ali isto tako i globalnog ograničenja odgovornosti postoji nekoliko različitih međunarodnih pravnih instrumenata, a u pogledu pitanja kruga osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost konvencije i tekstovi pripadajućih protokola se razlikuju. Znači da su pravila o ograničenju odgovornosti te o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornosti za tražbine iz pravnog posla prijevoza stvari morem oni segmenti pomorskog prava u kojima dolazi do izražaja problem nepostojanja jedinstvene međunarodne regulative.

I. Aktualne pomorsko pravne konvencije koje uređuju prijevoz stvari morem, pravo na ograničenje odgovornosti priznaju prijevozniku. Haška pravila donose precizniju definiciju tko može biti osoba prijevoznika. Jasno se imenuju brodovlasnik i naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, međutim takav zaključak indirektno proizlazi i iz Hamburških pravila. Za razliku od toga, Hamburška pravila izričito spominju i stvarnog prijevoznika. Uz to prema Haško-Visbijskim pravilima i Hamburškim pravilima prijevoznikovi radnici i punomoćnici, ali ne i neovisni ugovaratelji, mogu ograničiti odgovornost. 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.

Razlike u uređenju iste materije nisu poželjne, stoga su zanimljive ambiciozne zamisli rješavanja ovog problema sadržane u najnovijem pokušaju unifikacije, a on je u izradi Nacrta konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem). U novom Nacrtu konvencije nije postignuta suglasnost oko reguliranja ovog pitanja, štoviše, to je jedno od najspornijih i najsloženijih pitanja za reguliranje u čitavom projektu izrade nove konvencije. Ako se pravo na ograničenje odgovornosti dopusti samo prijevoznicima, njihovim radnicima, zastupnicima i pomorskim izvršiteljima otvara se problem odgovornosti kopnenih potprijevoznika. Ukoliko se pravo na ograničenje odgovornosti omogući bilo kojoj osobi koja sudjeluje u izvršavanju bilo koje od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu, to rješenje odgovarat će suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja u kojem prijevoznici redovito podugovaraju izvršenje svih ili pojedinih aspekata prijevoznog posla. Međutim, oko normiranja ovog pitanja sučeljavaju se stajališta različitih delegacija. Uz to, izvor različitosti suprotstavljeni su motivi pojedinih prijevozničkih, krcateljskih i špediterskih interesnih skupina pa u ovom trenutku nije moguće predvidjeti koje stajalište (ili bolje rečeno koji kompromis između različitih gledišta) će prevladati u konačnoj verziji instrumenta.<sup>107</sup> Svakako, radi se o zaštiti važnih gospodarskih interesa za obavljanje usluga prijevoza i to ne samo pomorskih, već i kopnenih prijevoznika te onih poduzetnika koji rade s međunarodnim multimodalnim pošiljkama.

<sup>107</sup> U radu su, primjerice opisana stajališta delegacije SAD-a, Italije te nekih organizacija, *supra* t. 5.4

Tržišna utakmica nameće potrebu stvaranja snažnih mehanizama zaštite ugovornih prijevoznika, korisnika prijevoza te brojnih podugovaratelja kroz meditaciju poslovnog rizika između svih subjekata prijevoznog poslovnog odnosa. Vrlo dinamična i razdijeljena praksa dovodi do dalekosežnih posljedica za gospodarstvo i tržišni položaj prijevoznicke djelatnosti. Ukoliko ovo važno pitanje ne bude riješeno na zadovoljavajući način, to može uzrokovati otpor prema samoj konvenciji i onemogućiti čak i njezino stupanje na snagu.

II. Prema prvim propisima o globalnom ograničenju odgovornosti brodovlasnici su bili jedina skupina osoba koja je bila ovlaštena ograničiti odgovornosti. S vremenom se počela ekstenzivnije promatrati svrha prava na ograničenje odgovornosti te tumačiti da ono nije reducirano samo na brodovlasnike, već i na druge osobe čija odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost nastaje iz svojstva vlasnika, znači zbog toga što su preuzeli odgovornosti koje inače preuzima vlasnik. To je utjecalo na stvaranje nove pravne regulative i međunarodnih instrumenata u kojima je definicija "brodovlasnik" proširena i na neke druge osobe, a time su i one uključene u krug osoba koje su ovlaštene ograničiti svoju odgovornost.

Prema prvoj međunarodnoj konvenciji, koja uređuje globalno ograničenje odgovornosti, (Konvencija iz 1924.) pravo ograničiti odgovornosti imao je uz brodovlasnika i brodar nevlasnik i glavni naručitelj u brodarskom ugovoru. Razvojem međunarodne regulative (Konvencija iz 1957. i Konvencija iz 1976.) i dalje je zadržan brodovlasnik kao središnja i glavna osoba koja je ovlaštena ograničiti odgovornost, međutim smatra se da je to sveobuhvatan pojam za čitavu skupinu osoba, kao što su naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru, poslovođe broda i brodari, protiv kojih mogu postojati tražbine koje obično proizlaze iz aktivnosti vezanih uz vlasništvo broda.

U ulozi brodara nevlasnika naći će se najčešće zakupoprimalatelj pa je zbog toga čestog oblika iskorištavanja broda izraz "vlasnik" (*owner*) proširen i na brodara, kao osobu kojoj je brod dan u zakup, znači zakupoprimalatelja.

Također, ukoliko hipotekarni vjerovnik radi namirenja svoje tražbine uzme brod u posjed i iskorištava ga u prijevozne svrhe bit će ovlašten ograničiti odgovornost. Međutim, ako hipotekarni vjerovnik iskorištava brod na način da sklapa ugovore o zakupu, a ubiranjem zakupnine namiruje svoju tražbinu, tada neće biti ovlašten ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz pravnog posla prijevoza stvari morem. U tom slučaju svojstvo brodara prelazi s hipotekarnog vjerovnika na zakupoprimalatelja i on će biti ovlašten ograničiti odgovornost.

Pravo naručitelja prijevoza ograničiti odgovornost u pogledu tražbina trećih osoba nedvojbeno je. Međutim, nije potpuno jasno u teoriji te sudskoj praksi mogu li naručitelji prijevoza ograničiti odgovornost u pogledu tražbina vlasnika. Teoretski oni bi mogli ograničiti odgovornost ako se gubitak može opisati kao "gubitak ili oštećenje imovine koji se dogodio na brodu i u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda."<sup>108</sup> Međutim, evidentirana je i drugačija sudska praksa,

<sup>108</sup> Tako objašnjava i P. Griggs; R. Williams: *o. c. bilješka 27*, p. 8.

kojom je naručiteljima osporeno pravo na ograničenje odgovornosti za tražbine brodovlasnika prema njima. Također, postoji i stajalište suda prema kojem je u rješavanju ovog pitanja odlučna vrsta tražbine zbog koje je određena osoba podvrgnuta odgovornosti, više nego svojstvo u kojem osoba nastupa kada je odgovorna za tu tražbinu. Poimanje prava kakvo danas prevladava, sudove smatra jednim od bitnih aktera u pravno kreativnom procesu. Tekst pravne norme samo je polazište od kojeg sud kreće, ali koje ne sadržava u sebi gotovo rješenje. Sudovi tumačenjem prilagođavaju pravne norme, međutim, ako se ostavi (pre)široko polje djelovanja sudskoj praksi, otvara se prostor za često neujednačena tumačenja pa će biti zanimljivo pratiti razvoj sudske prakse u rješavanju ovog važnog pitanja.

U pomorskopravnoj praksi otvoren je problem jesu li “slot čartereri,” kao osobe koje za prijevoz stvari koriste određeni dio broskog prostora, ovlaštene ograničiti odgovornost. U interesu međunarodne uniformnosti rješavanja pitanja osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost bilo bi korisno propisati da se ovim osobama priznaje pravo na ograničenje proporcionalno dijelu broskog prostora koji koriste.

Konvencija iz 1976., izrijekom ne rješava pravni položaj osiguratelja u slučaju kada osiguranik nema pravo na ograničenje odgovornosti. Smatra se da ukoliko se osiguranik ne može koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti ne može se time koristiti ni osiguratelj, a to znači da osiguratelj koji stupa u pravni položaj osiguranika, odnosno osiguratelj na kojeg prelaze prava osiguranika prema trećim osobama, ne može imati veća prava od prava koja bi imao osiguranik.

Uz ekstenzivno tumačenje pojma brodovlasnik u međunarodnoj regulativi ograničenja odgovornosti dolazi do daljnjeg širenja kruga osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost. Razlog za daljnje proširivanje kruga osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost bio je problem, na koji je sud prvi puta naišao u slučaju “*Himalaya*”, a sastojao se u nastojanju tužitelja da izbjegnu učinak prava na ograničenje odgovornosti, podnošenjem tužbe protiv osoba koje su različite od brodovlasnika, konkretno, zapovjednika broda. U skupinu osoba čija odgovornost može biti ograničena prema konvenciji iz 1957., ulaze zapovjednik broda, članovi posade i drugi radnici brodovlasnika, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodarka i poslovođe broda. Konvencija iz 1976., govori o osobama za čija djela, propuste ili pogreške odgovara vlasnik ili spašavatelj. Znači, Konvencija iz 1976., u odnosu na Konvenciju iz 1957., proširuje krug osoba za koje odgovara vlasnik ili spašavatelj jer se u ovu skupinu osoba mogu uvrstiti i neovisni ugovaratelji brodovlasnika i spašavatelja, a ne samo osobe koje su u radnom odnosu s nekom od osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost.

Odnos međunarodnih ugovora koji uređuju prijevoz stvari morem i instrumenata koji uređuju materiju ograničenja odgovornosti uređen je tako da se ovlaštena osoba može koristiti onim iznosom koji je povoljniji za osobu koja ograničava odgovornosti. Dakle, globalno ograničenje odgovornosti koegzistira s posebnim ograničenjem ugovorne odgovornosti za teret i postavlja opću gornju granicu odgovornosti.

III. Hrvatsko pozitivno pravo ujednačeno je s međunarodnom regulativom. Međutim, nužno je usklađivanje određenih termina.

U člancima koji govore o globalnom ograničenju odgovornosti riječ brodar trebalo bi zamijeniti pojmom vlasnik broda. Izraz vlasnik broda bi za potrebe tog dijela Zakonika značio vlasnika broda, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodarka i poslovođu pomorskog broda. Međunarodne konvencije koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti u ovom kontekstu rabe izraz "vlasnik broda" pa bi bilo dobro da PZ ima usklađenu terminologiju s ovim međunarodnopravnim vrelima.

U okviru odredbe koja govori o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornost za pomorske tražbine (čl. 386. st. 1. PZ-a), ispušteno je da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje i poslovođu pomorskog broda. Radi se o nehotičnom propustu u redakciji novog PZ-a, a tu pogrešku bi bilo potrebno otkloniti ispravkom PZ-a.

IV. Na temelju provedene raščlambe može se zaključiti da razvoj prava na ograničenje odgovornosti ide u smjeru proširivanja kruga odgovornih osoba, a time i osoba s pravom na ograničenje odgovornosti. Noviji unifikacijski instrumenti na međunarodnoj razini (Multimodalna konvencija i Nacrt konvencije o prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem) znatno povećavaju broj osoba koje mogu ograničiti odgovornost. Nacrt konvencije uvodi izvršitelje, a opravdano se može pretpostaviti da će to pravo pripadati i bilo kojoj osobi čijim djelima se prijevoznik ili izvršitelj služe.

Ukoliko se ovaj instrument usvoji i na međunarodnoj razini široko prihvate njegova rješenja i u domaće pravo bilo bi poželjno uvesti njegova recentna i suvremena rješenja ovog pitanja. Smatramo da treba krenuti od postavke da je i u hrvatsko pravo potrebno uvesti stvarnog prijevoznika i priznati mu pravo na ograničenje odgovornosti. Stvarni prijevoznik je svakako osoba koja odgovara faktičnom stanju koje je praksa stvorila u izvršavanju prijevoznih poslova pa će to nužno postati i predmet raspravljanja za buduće izmjene i osuvremenjivanje PZ-a. Definicije prijevoznika i stvarnog prijevoznika trebale bi biti sročene tako da pomognu otkriti njihov identitet, pogotovo kod prijevoza bez prijevozne isprave. Isto tako, *de lege ferenda* potrebno je raspraviti pitanje treba li sve ostale osobe koje na bilo koji način sudjeluju u prijevozu (slagače, poduzetnike terminala i sve njihove radnike, punomoćnike, kooperante, izvođače itd.) obuhvatiti pojmom stvarnog prijevoznika ili izvršitelja, a s time je povezano i pitanje treba li se i ograničenje odgovornosti iz PZ-a odnositi na njih.

## Summary

### **PERSONS ENTITLED TO LIMITATION OF LIABILITY FOR CLAIMS DERIVING FROM THE CONTRACT ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA**

This paper analyses the issue of persons entitled to limitation of liability for claims deriving from contract of carriage of goods by sea.

After presenting a historical overview of international regulation of this legal problem, the author analyses the issue in existing international legal instruments and in the Croatian law. An account of the newest attempts of legal unification on the international level of carriage of goods by sea is also given. Detailed analysis of legal personality of all the subjects entitled to limitation of liability is presented.

As a conclusion, the open questions detected in case-law and international conventions are pointed out and critically examined, while specific suggestions *de lege ferenda* are given in order to unify domestic legislation with international legal sources in the field of legal regulation of persons entitled to limitation of liability.

**Key words:** *limitation of liability, transport of goods by sea, carrier, ship-owner, shipper, charterer, ship manager, insurer of liability, ship-owner's servants and agents.*

## Zusammenfassung

### **PERSONEN, DIE BEFUGT SIND DIE HAFTUNG FÜR FORDERUNGEN AUS DEM VERTRAG ÜBER DEN TRANSPORT VON SACHEN AUF DEM SEEWEG ZU BESCHRÄNKEN**

Es wird die Frage bearbeitet, wer alles zu dem Kreis von Personen gehört, die befugt sind die Haftung für Forderungen, die aus dem Rechtsgeschäft des Transports auf dem Seeweg entstanden sind, zu beschränken.

Nach einem geschichtlichen Überblick über die internationalen Regulativen dieser Rechtsfrage wird in der Arbeit dieses Problem in den geltenden internationalen Rechtsquellen und im kroatischen Recht bearbeitet. Es wird untersucht, wie man auf internationaler Ebene versucht diese Frage in den neuesten Versuchen der Unifizierung des Transports auf dem Seeweg zu regulieren. Gründlich wird der Rechtscharakter aller Subjekte mit dem Recht die Haftung zu beschränken analysiert.

In der Schlussfolgerung wird auf offene Fragen in der Gerichtspraxis und - mit einer kritischen Betrachtung - in den Konventionen hingewiesen sowie auf konkrete Vorschläge *de lege ferenda*, die die rechtliche Regulierung der Frage nach dem Kreis der Personen, die befugt sind, die Haftung in der nationalen Gesetzgebung mit internationalen Rechtsquellen zu beschränken, vereinheitlichen würden.

**Schlüsselwörter:** *Beschränkung der Haftung, Transport von Gütern auf dem Seeweg, Spediteur, Schiffseigentümer, Schiffer, Auftraggeber für den Transport in dem Schiffsvertrag, Geschäftsführer des Schiffes, Versicherungsträger der Haftung, Personen, für deren Arbeit der Schiffseigentümer haftet.*

### Sommario

## **SOGGETTI AUTORIZZATI A LIMITARE LA RESPONSABILITA' PATRIMONIALE DA CONTRATTO DI TRASPORTO MARITTIMO DI BENI**

Ci si domanda quali soggetti sono autorizzati a limitare la responsabilità patrimoniale derivante da contratto di trasporto marittimo di beni.

Dopo una panoramica storica della normativa internazionale applicabile a detta questione giuridica, il lavoro tratta della questione alla luce delle vigenti fonti internazionali e del diritto croato. Si indaga, altresì, in quale modo si cerca di regolare detta questione alla luce dei più recenti sforzi unificatori del trasporto marittimo dei beni a livello internazionale. Si esamina, quindi, dettagliatamente la personalità giuridica di tutti i soggetti che vantano il diritto alla suddetta limitazione della responsabilità.

Nelle conclusioni si rilevano in chiave critica le questioni dibattute nella prassi giurisprudenziale e nella regolamentazione delle convenzioni, così come le proposte concrete *de lege ferenda* attraverso le quali uniformare la regolamentazione giuridica della questione relativa ai soggetti legittimati a limitare la responsabilità nella legislazione domestica e nelle fonti internazionali.

**Parole chiave:** *limitazione della responsabilità, trasporto marittimo di beni, trasportatore, armatore, comodatario di nave, noleggiatore, operatore della nave, assicuratore della responsabilità, soggetti per le cui azioni risponde l'armatore.*