

Dr. sc. **Axel Luttenberger**, docent
Pomorski fakultet u Rijeci
Studentska 2, Rijeka

Peljarenje s posebnim osvrtom na odgovornost za štetu uzrokovanu peljaranjem

Sažetak

Rad obrađuje pravna pitanja odgovornosti za štetu uzrokovanu peljaranjem. Analizira se pojam i vrste peljaranja te prava i obveze peljarskog trgovačkog društva i peljara. Navode se dužnosti zapovjednika tijekom peljaranja, te razmatra odgovornost za štetu uslijed sudara, udara i nasukanja. Posebna pozornost je usmjerena na primjenu ograničenja odgovornost prijevoznika, te slijedom toga prava na ograničenje odgovornosti peljarskog društva koje hrvatski zakonodavac predviđa do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljenu uslugu peljaranja pomnožene faktorom 300.

Ključne riječi: pomorsko peljarenje, odgovornost za štetu, ograničenje odgovornosti

1. Pojam i vrste peljaranja

Pomorski zakonik definira pomorsko peljarenje ili pilotažu (*pilotage*) kao vođenje plovnog objekta od stručnih osoba (peljara) i davanje stručnih savjeta zapovjedniku plovnog objekta, radi sigurne plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

Pomorsko peljarenje, ovisno o području djelovanja, može biti lučko ili obalno, a ovisno o obveznosti ono može biti obvezno ili neobvezno. Lučko peljarenje je peljarenje broda u području luke od točno određene granice, a granice i način korištenja peljarske djelatnosti, vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja peljara za obvezno peljarenje određuje lučka kapetanija. U luci u kojoj je obvezno lučko peljarenje brod se mora peljariti i ako se premješta s jedne obale na drugu ili se pomiče uzduž obale upotrebom porivnog stroja. Zapovjednik broda dužan je zatražiti uslugu lučkog peljaranja najkasnije dva sata prije isplovljenja, premještanja ili pomicanja. Obalno peljarenje je peljarenje broda u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru dijelu obalnog do granice lučkog peljaranja (u dijelu unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora izvan područja lučkog peljaranja). Obvezno obalno peljarenje, granice peljaranja, način korištenja, vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja peljara određuje ministarstvo nadležno za pomorstvo.

2. Peljarsko trgovačko društvo

Lučko i obalno peljarenje može obavljati peljarsko trgovačko društvo ovlašteno za peljarenje rješenjem ministarstva nadležnog za pomorstvo. To peljarsko društvo mora ispunjavati propisane uvjete iz Pravilnika o pomorskom peljaranju koje provjerava lučka kapetanija. Na istom lučkom području peljarenje može obavljati samo jedno peljarsko trgovačko društvo.

Peljarsko društvo može obavljati peljarenje ako ima potreban broj peljarskih brodova i motornih brodica, potreban broj VHF radiopostaja, potreban broj peljara, s valjanom iskaznicom, onoliki broj prijenosnih VHF radiopostaja koliko ima peljara i zaključen ugovor o osiguranju odgovornosti peljara.

Potreban broj brodova, brodica i peljara određuje rješenjem lučka kapetanija vodeći računa o prometu brodova na određenom području.

3. Peljar

Peljarenje broda može obavljati samo osoba s valjanom iskaznicom pomorskog peljara, što znači da ta osoba mora imati propisanu stručnu spremu, plovidbeni staž i položen stručni ispit za peljara te u pogledu zdravstvenih i psihofizičkih sposobnosti ispunjavati uvjete propisane za članove posade brodova u službi palube. Peljar dokazuje svojstvo peljara iskaznicom pomorskog peljara i peljarskom oznakom koju mora nositi na vidljiv način na odjeći na lijevoj strani grudi.

Dužnosti peljara su odbiti peljarenje ako gaz broda ne odgovara dubini mora na mjestu određenom za privez ili sidrenje broda, odnosno ako na mjestu priveza broda nisu osigurani uvjeti da brod uvijek može biti sigurno privezan u plutajućem stanju, ako brod nije sposoban za plovidbu ili ako od lučke kapetanije nije dobio dozvolu za uplovljenje ili isplovljenje, te ako zapovjednik broda kojeg treba peljariti ne prihvati savjete u pogledu predstojećeg peljarenja. U slučaju odbijanja peljarenja peljar je dužan o tome bez odlaganja izvijestiti pismenim putem lučku kapetaniju.

Peljar je dužan za vrijeme peljarenja voditi brod i davati stručne savjete zapovjedniku peljarenog broda u svezi vođenja broda, njegovog priveza i sidrenja i upozoravati na uvjete plovidbe i propise koji vrijede za područje na kojem se brod peljari, obavijestiti lučku kapetaniju putem radiopostaje o započetom i završenom peljaranju. Po završetku peljarenja, peljar je dužan pismeno izvijestiti lučku kapetaniju o obavljenom peljaranju u slučajevima povrede propisa koje je počinio peljarenim ili drugi brod, a koje se odnose na sigurnost broda, posade, putnika i tereta, pomorske nezgode što ih je za vrijeme peljarenja prouzročio ili pretrpio peljarenim brodom, neispravnog funkcioniranja sredstava za sigurnost plovidbe u luci, na plovnom putu ili zaprekama na plovnom putu i svake radnje na peljarenom ili drugom brodu koja je dovela ili je mogla dovesti u opasnost koji od ovih brodova, plutajuće i druge objekte na plovnom putu ili im nanijeti štetu ili radnji koja je dovela do zagađenja morskog okoliša.

Za vrijeme obveznog peljarenja, peljar ne smije napustiti zapovjednički most peljarenog broda prije nego li završi peljarenje bez obzira na to što zapovjednik peljarenog broda ne prihvaća njegove stručne savjete u vezi plovidbe, manevriranja broda, priveza i sidrenja broda. Smatra se da je peljar prestao obavljati poslove peljarenja prije nego je ono obavljeno, odnosno da je ovlaštena organizacija uskratila zatraženo obvezno peljarenje ako peljar napusti brod prije započetog peljarenja, ukoliko zapovjednik broda ne prihvati njegove savjete u pogledu predstojećeg vođenja broda. Ako peljarenje nije obvezno, peljar je dužan prekinuti peljarenje kad to od njega zatraži zapovjednik peljarenog broda.

Iskaznicu pomorskog peljara stječe osoba koja položi stručni ispit za peljara te posjeduje svjedodžbu pomorskog peljara i ispuni propisane uvjete. Ispit za stjecanje svjedodžbe pomorskog peljara može polagati osoba koja ima ovlaštenje kapetana duge plovidbe i najmanje tri godine plovidbenog staža u svojstvu časnika palube ili zapovjednika broda, ima posebna ovlaštenja o osposobljenosti za prijevoz ukapljenih plinova, sigurnost tankera, sigurnost tankera za prijevoz kemikalija, rukovanje uređajima za automatsko radarsko ucrtavanje, rukovanje radarom za osmatranje, traganje, spašavanje i opstanak na moru, protupožarnu zaštitu i rukovanje sredstvima za spašavanje, posjeduje zdravstvene i psihofizičke sposobnosti za člana posade trovačke mornarice u službi palube, ima najmanje pedeset peljarenja pod nadzorom peljara, od čega najmanje pet obalnih peljarenja i zvanje pomorskog radiotelefonista s općim ovlaštenjima ili zvanje GMDSS operatora s ograničenim ovlaštenjem. Peljarsku praksu dužno je osigurati peljarsko trgovačko društvo. Peljarski se ispit sastoji od usmenog dijela sigurnosti plovidbe, pomorskog peljarenja, engleskog i talijanskog jezika, kao i praktičnog dijela ispita.

4. Dužnosti zapovjednika broda tijekom peljarenja

Svaki brod, približavajući se odredištu, uspostavlja radiotelefoniku vezu s peljarskom postajom. No, unatoč uspostavljenoj vezi, Pravilnik o pomorskom peljarenju ne oslobađa brod dužnosti isticanja signalne zastave "G" Međunarodnog signalnog kodeksa. Kad se dolazeći brod približi peljarskoj postaji, u susret mu peljarskim brodom ili brodicom izlazi peljar. Koristeći radiotelefoniku vezu zapovjednik i peljar po potrebi izmjenjuju informacije o predstojećem ukrcaju peljara. Zapovjednik postavlja brod tako da peljarskoj brodicu učini zavjetrinu, a službujućeg časnika zadužuje da provjeri jesu li peljarske ljestve pravilno postavljene, te nadzire li ukrcaj peljara, dočeka ga i provede do zapovjedničkog mosta.

Zapovjednik broda je dužan peljaru, na njegovu traženje, pružiti sve potrebne podatke o brodu. Ako je brod dubokog gaza, peljar obično dolazeći na brod sam očita gaz, no najčešće peljar od zapovjednika traži podatke o gazu i eventualno o dužini broda, manevarskoj brzini ili snazi pogonskog stroja. Inače, na zapovjedničkom mostu su obično na vidljivom mjestu prikazani osnovni podaci o brodu, pa se o svim relevantnim podacima peljar može sam informirati. Po dolasku na most, peljar informira

zapovjednika o mjestu i načinu veza te eventualno, ako to okolnosti zahtijevaju, predlaže potreban broj tegljača, njihov razmještaj i način korištenja, a zapovjednik peljaru skreće pažnju na eventualne posebnosti dotičnog broda, odnosno na eventualne nedostatke.

Ako je peljarenje neobavezno, nakon izmjene potrebnih informacija, zapovjednik će omogućiti obavljanje peljarske djelatnosti i tijekom peljarenja stalno pratiti njegov rad. Naime, činjenica da je zapovjednik peljaru prepustio nautičko vođenje broda kroz područje peljarenja ni najmanje ne umanjuje njegove dužnosti i prava. Zapovjednik će se pobrinuti oko pravilnog izvršavanja naloga peljara, ali se također neće ustručavati peljaru uputiti primjedbu ili ga upozoriti na potreban oprez, kadgod to ocijeni potrebnim. U izvanrednim prilikama, zapovjednik će se i umiješati te će u okolnostima kada peljar iskaže nedvojbenu nesposobnost smijeniti peljara i ponovno preuzeti vođenje broda.

I pri obveznom peljarenju zapovjednik peljaru omogućava obavljanje peljarskih djelatnosti, no dopušteno je da zapovjednik nekog linijskog broda (npr. putničkog), koji dobro poznaje dotičnu luku, ukrcavši peljara nastavi osobno voditi brod kroz područje obveznog peljarenja. Obvezno peljarenje, naravno, ne podrazumijeva i obvezno vođenje broda od strane peljara, pa je, ukrcavši peljara na brod, zapovjednik praktički ispunio svoju zakonom propisanu dužnost. Neovisno od svega, zapovjednik zadržava sva svoja prava i neumanjenu odgovornost za sigurnost broda.

Pravo je svake obalne države propisati obvezno peljarenje u svojim lukama i teritorijalnim vodama. Ali država koja je propisala obvezno peljarenje mora se odreći definicije po kojoj je peljarenje isključivo vođenje broda od strane peljara. Da bi se peljarenje uopće moglo zapovjedniku nametnuti kao obveza te zakonom propisati dužnost korištenja peljara, bilo je nužno peljarenju dati i savjetodavni karakter.

5. Odgovornost za štetu uslijed sudara

Sudar je događaj u kojem jedan brod ili više brodova izravnim srazom ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu, imovini ili osobama što se na brodu nalaze. Sudar, dakle, ne podrazumijeva isključivo međusobni fizički sraz brodova, već uključuje i štetu nastalu posredno, bez međusobnog doticaja.

Odgovornost broda u slučaju sudara temelji se na dokazanoj krivnji, a Pomorski zakonik pod odgovornošću broda podrazumijeva odgovornost vlasnika broda i prijevoznika. Ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brodova, svaki odgovara razmjerno svojoj krivnji. Za materijalne štete nema solidarne odgovornosti, ali ako je sudarom prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda neke osobe, tada solidarno odgovaraju brodovi čijom krivnjom je došlo do sudara. U slučaju da je smrt ili ozljeda putnika ili gubitak i oštećenje ručne prtljage posljedica sudara, prijevoznik će odgovarati na temelju pretpostavljene krivnje.

Potrebno je spomenuti i načelo građanskog prava da poslodavac odgovara za protupravne radnje i propuste svojih namještenika. Na taj se način štite interesi

oštećenika, jer stvarni štetnik obično nema sredstava za nadoknadu štete, a kada se radi o gospodarskim djelatnostima, kao što je i pomorska, poduzetnik je taj koji ostvaruje dobit radom svojih namještenika, pa je opravdano da snosi i rizik njihovih štetnih radnji. Kada se radi o radnjama i propustima zapovjednika, brodske posade i peljara, prijevoznik za njih odgovara po samom zakonu. Položaj peljara je, dakle, izjednačen s položajem svakog drugog člana brodske posade.

Prijevozniku ipak pripada pravo prebacivanja odgovornosti na stvarnog krivca, odnosno pravo regresa za iznos koji je morao isplatiti, uvećan za štetu koju je eventualno pretrpio sam peljarenim brodom. Za takve štete prijevozniku odgovara pravna osoba čiji je peljar namještenik, ali prijevoznik mora dokazati krivnju peljara. Međutim, organizacija koja obavlja poslove peljarenja odgovara ograničeno do određene visine, bez obzira na količinu stvarne štete. Istim ograničenjem može se koristiti i sam peljar, ukoliko bi se od njega zatražila naknada štete, a on sam nije štetu namjerno prouzročio.

6. Odgovornost za štete uslijed udara

Udar je materijalni sraz broda s nekim fiksnim pomorskim ili kopnenim objektom. Tijekom peljarenja, naročito pri uplovljenju, moguće je da brod udari u operativnu obalu, lučke uređaje i postrojenja. Prilikom manevriranja, moguće je također da brod udari u veznu ili balisažnu plutaču ili svojim sidrom zahvati i prekine podmorski kabel, ošteti podmorski cjevovod, ili nanese štetu drugim objektima u luci odnosno na moru.

Prema Pomorskom zakoniku prijevoznik odgovara za štetu koju udarom brodom nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podmorskim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru. Prijevoznik odgovara na temelju veoma strogog načela kauzaliteta, dakle, bez obzira na krivnju odnosno na osnovi same činjenice da je udarom počinio štetu. Jedini su oslobađajući razlozi krivnja oštećenoga tijela koje upravlja lukom i stanje oštećenih objekata. Ovako stroga odgovornost može se protumačiti jedino činjenicom da lučki kapaciteti, pa i balisažne oznake, jesu objekti od posebnog interesa svake obalne države.

Za oštećenje ostalih stvari, koje nisu navedene u Pomorskom zakoniku, treba primijeniti Zakon o obveznim odnosima, pri čemu treba polaziti od činjenice da je u tim odnosima brod opasna stvar. Za štetu od opasne stvari odgovara njen imatelj i to bez obzira na krivnju, a odgovornosti se može osloboditi ako je šteta nastala višom silom ili radnjom oštećenika ili treće osobe.

7. Odgovornost za štete uslijed nasukanja

Nasukanje je slučaj kada brod naiđe na mjesto gdje je dubina manja od njegova gaza, pa prekine putovanje za neko vrijeme jer je izgubio sposobnost plutanja.

Nasukanjem se smatra stvarno dodirivanje odnosno oslanjanje na morsko dno kada brod izgubi svojstvo plovnosti i pokretljivosti, prenjevši dio svoje mase na morsko dno, a ne smatra se nasukanjem ako brod samo dotakne dno i nastavi ploviti (touch and go). Neovisno o tome radi li se o tipičnom nasukanju ili samo o dodiru u pokretu, u oba slučaja je moguće veće ili manje onečišćenje morskog okoliša. Nasukanjem mogu nastati velike štete na brodu, teretu, veliki mogu biti i troškovi odsukavanja te eventualnog tegljenja i dokovanja.

Ukoliko dode do onečišćenja zbog nasukanja, sudara ili druge pomorske nezgode, prema Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem ugljikovodicima (Bruxelles 1969.) odgovara prijevoznik i to na temelju stroge kauzalne (objektivne) odgovornosti. Ovo usmjeravanje odgovornosti na prijevoznika i njegova kauzalna odgovornost olakšava oštećenima ostvarenje zahtjeva za naknadu štete. Službenici ili punomoćnici prijevoznika, pa tako i peljar, uživaju imunitet od tužbenih zahtjeva, osim u slučaju osobne kvalificirane krivnje.

8. Odgovornost peljarskog društva i peljara

Prijevoznik peljarenog broda odgovara za radnje i propuste peljara jednako kao i za radnje i propuste člana posade svoga broda. U odnosu prema trećima peljar se smatra namještenikom na isti način kao i zapovjednik i ostali članovi brodske posade. Dakle, neovisno o tome je li peljarenje obvezno ili neobvezno, za štete što ih trećim osobama svojom radnjom ili propustom počini peljar, odgovoran je prijevoznik, korisnik usluge pomorskog peljarenja.

Ako je brod tijekom peljarenja pretrpio štetu krivnjom peljara, ili je pak prijevoznik bio dužan trećima nadoknaditi štetu nastalu pri peljarenju, prijevoznik može u regresnom postupku od peljara odnosno peljarske organizacije tražiti naknadu isplaćenog iznosa, uvećanog za eventualnu štetu koju je pretrpio i sam peljarenog brod. Međutim, pretpostavka peljareve odgovornosti je dokazana krivnja peljara.

Peljarska organizacija odnosno peljarsko trgovačko društvo odgovara za naknadu štete što je peljar prouzroči prijevozniku peljarenog broda, ako se dokaže da je šteta nastala krivnjom peljara. Pri tome, treba napomenuti da je peljar dužan postupati uobičajenom pažnjom, te posjedovati znanje koje obično imaju osobe toga zvanja. Od peljara se ne traži da posjeduje izvanredno znanje ili da postupi izvanrednom (neuobičajenom) pažnjom. U svakom slučaju od peljara se zahtijeva profesionalno znanje i potrebna vještina, te da prilikom peljarenja postupi prosječnom profesionalnom pažnjom.

Ako u regresnom postupku prijevoznik dokaže krivnju peljara, tada će pravna osoba čiji je peljar zaposlenik biti dužna prijevozniku naknaditi iznos isplaćen trećim osobama na ime počinjene štete, kao i štetu koju je eventualno pretrpio i peljarenog brod. Regresno pravo peljarske organizacije odnosno peljarskog trgovačkog društva prema peljaru, za naknadu štete isplaćene trećoj osobi, nije posebno regulirano, pa će

prema odredbama Zakona o radu zaposlenik, u ovom slučaju peljar, ako je štetu počinio namjerno ili krajnjom nepažnjom biti dužan poslodavcu peljarskom trgovačkom društvu naknaditi iznos naknade isplaćene trećoj osobi.

9. Ograničenje odgovornosti prijevoznika

Prema poznatom općem načelu gradanskog prava štetnik oštećeniku počinjenu štetu nadoknađuje u cijelosti. No već u srednjovjekovnim zakonskim spomenicima Sredozemlja postoje tragovi ograničene odgovornosti prijevoznika iz pomorskog pothvata. Nastao u okviru pomorskog prava, institut ograničenja odgovornosti danas se primjenjuje i u drugim granama prijevoznog prava.

U pomorskom pravu ovaj institut se opravdava nemogućnošću prijevoznikova nadzora njegovih službenika, pa i nedovoljnom stručnošću prijevoznika. U današnje vrijeme, kad su mogućnosti komunikacije između broda i prijevoznika izuzetno dobre, može se slobodno reći da su gospodarski razlozi glavni oslonac na kojem ovaj institut danas stoji. On je konačno i nastao iz gospodarskih razloga, jer neograničena odgovornost zasigurno bi destimulativno djelovala na razvitak pomorskog poduzetništva

10. Ograničenje odgovornosti peljarskog društva

Naš zakonodavac u Naredbi o najvećoj dopuštenoj visini naknade za usluge peljarenja u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske utvrđuje najviše dopuštene visine naknade za usluge lučkog i obalnog peljarenja. Unatoč ograničenoj odgovornosti prijevoznika, pa i činjenici da visina naknade za pruženu uslugu pomorskog peljarenja odgovara veličini broda, očit je nerazmjer između visine naknade za obavljeno peljarenje i moguće visine odštetnog zahtjeva prijevoznika u regresnom postupku prema peljarskoj organizaciji. Naime, tijekom peljarenja uslijed sudara, udara ili nasukanja mogu krivnjom peljara nastati ogromne štete, pa izloženi nerazmjer upućuje na potrebu ograničenja visine odštetne odgovornosti peljarske organizacije.

Pomorski zakonik usvaja ograničenje peljareve odgovornosti propisujući da za štetu što je peljar prouzročio prijevozniku i koji se koristi uslugama peljarenja, odgovara trgovačko društvo u kojem je peljar zaposlen, do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljenu uslugu peljarenja pomnožene faktorom 300, pod uvjetom da se dokaže da je šteta nastala krivnjom peljara. Peljar može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti, pa tako ukupna odgovornost može prijeći zakonsku granicu, ali samo ukoliko se dokaže da je peljar štetu prouzročio namjerno.

11. Zaključak

Brodovi su, u pravilu, danas osigurani za svaku štetu koju brod može pretrpjeti

uslijed nemara zapovjednika, posade i peljara, a klupskim osiguranjem pokrivaju i svoju izvučovu odgovornost. Tako je u praksi potvrđena potreba da prijevoznikova odgovornost pokriva i radnje i propuste peljara, čime je prijevoznik preuzeo odgovornost i za radnje i propuste peljara zaštitivši time i interese obalne države koja time redovito dobiva platežno sposobnijeg dužnika.

Obzirom na ograničenje odgovornosti prijevoznika, interes je obalne države da što više umanjí mogućnost nastanka štete. Stoga obalna država propisuje obvezno peljaranje, a od peljara zahtjeva određene standarde.

Budući da su zapovjednik i peljar prijevoznikovi namještenici, osim za slučaj regresa, nije važno da li je u trenutku štete brodom upravljao zapovjednik ili peljar. Prijevoznik ima pravo regresa prema štetniku, ali je i odgovornost peljarskog društva ograničena. U regresnom postupku bi zapovjednik morao dokazati da peljar nije postupio pozornošću srednje sposobnog peljara

Visina ograničenja odgovornosti peljara koju predviđa naš zakonodavac do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljenú uslugu peljarenja pomnožene faktorom 300 ima za posljedicu i odgovarajuću premiju osiguranja koja utječe na troškove poslovanja peljarskog društva, odnosno na cijenu peljarenja.

Literatura:

- [1] Hill, Christopher, Fifth Edition, LLP, London, Hong Kong, 1998
- [2] Bolanča, Dragan, Pomorsko pravo (odabrane teme), Split, 1999.
- [3] Grabovac, Ivo, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995.
- [4] Lukšić, Branimir, Peljar – samo savjetnik?, Usporedno pomorsko pravo, god.34., br.135-136, Zagreb, 1992.
- [5] Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972 (COLREGs), www.imo.org
- [6] Pomorski zakonik, Narodne novine, 181/04.
- [7] Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, 53/91., 83/91., 111/93., 3/94., 107/95., 7/96.
- [8] Zakona o radu, Narodne novine, 38/95., 54/95., 65/95., 17/01., 82/01., 114/03.
- [9] Pravilnik o pomorskom peljarenju, Narodne novine, 17/95.
- [10] Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, Narodne novine, 17/96.
- [11] Naredba o najvećoj dopuštenoj visini naknade za usluge peljarenja u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, Narodne novine, 22/05.

Axel Luttenberger

Pilotage with Particular Reference to the Liability for the Damage Thereby Incurred

Summary

The paper addresses legal issues concerning the liability for damage incurred by pilotage. Analysis is made both of the concept and types of pilotage as well as of the rights and liabilities of a company operating in pilotage and the pilot. Duties of a shipmaster during pilotage are specified and damage liability caused by collision, allision and stranding is considered. Special attention is dedicated to the application of limited liability of a ship operator and shipowner and consequently the right to limitation of liability of a company operating in pilotage that the Croatian legislator has provided up to the amount of a basic fee foreseen by the rate for pilotage service rendered multiplied by 300.

Key words: maritime pilotage, damage liability, limit of liability

Responsabilità per danni causati dal pilotaggio

Sommario

Lo studio tratta la questione legale sulle responsabilità per danni provocati nell'esercizio di pilotaggio. Si esaminano varie questioni come la nozione di pilotaggio ed i suoi vari tipi, i diritti e gli obblighi della società commerciale di pilotaggio e del pilota. Si elencano le responsabilità del capitano durante il pilotaggio e considera la responsabilità per danni dovuti a collisione, urto ed arenamento (incaglio). Particolare attenzione viene rivolta alla norma di applicazione della responsabilità limitata dell'armatore ed dell'operatore marittimo e di conseguenza della responsabilità limitata della società di pilotaggio. In Croazia il risarcimento base previsto dal legislatore ammonta alla tariffa di prestazione del servizio di pilotaggio moltiplicato per il fattore 300.

L'autore prospetta un cambiamento di detto importo reputandolo inappropriatamente elevato.

Parole chiave: pilotaggio marittimo, responsabilità per danno, limitazione di responsabilità

