

Udar m/b STI POPLAR u operativnu obalu luke Ploče

Obuljen, Filip

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:382795>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-26**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet u Zagrebu
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Diplomski rad

Udar m/b STI POPLAR u operativnu obalu luke Ploče

Filip Obuljen

Mentorica: izv. prof. dr. sc. Iva Savić

Zagreb, kolovoz 2023. godine

Izjava o izvornosti

Ja, Filip Obuljen, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor ovog diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima osim onih navedenih u radu.

Filip Obuljen, v.r.

Sadržaj

1. Uvod.....	6
2. Udar m/b STI POPLAR u obalu i pokretanje postupka.....	8
2.1. Opis događaja	10
2.2. Pokretanje postupka.....	11
2.2.1. Nadležnost i mjerodavno pravo.....	11
2.2.2. Tijek postupka	13
3. Privremena mjera zaustavljanja broda.....	16
3.1. Stvarna i mjesna nadležnost	18
4. Institut općeg ograničenja odgovornosti.....	19
4.1. Uvodno o pojmu ograničenja odgovornosti.....	19
4.2. Razvoj institut ograničenja odgovornosti.....	21
4.3. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.godine...23	
4.4. Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1996. i Rezolucija iz 2012. godine.....	25
4.5. Razvoj ograničenja odgovornosti u Hrvatskoj i primjena mjerodavnog prava u slučaju udara m/b STI POPLAR-a u obalu	27
5. Šteta na lučkoj infrastrukturi.....	30
5.1. Šteta.....	30
5.1.1. Uvodno o pojmu štete.....	30
5.1.2. Izvanugovorna odgovornost za štetu.....	31
5.1.3. Subjektivna i objektivna odgovornost štetu.....	32
5.1.4. Popravljanje štete	33
5.2. Pravni status morskih luka	34
5.3. Lučka infrastruktura	35
5.3.1. Odgovorne osobe.....	37
5.3.2. Temelj odgovornosti.....	38

5.3.3. Vrste i obujam štete.....	39
5.4. Sudska praksa.....	41
5.4.1. Domaća sudska praksa.....	42
5.4.2. Strana sudska praksa	44
6. Zaključak	48

Sažetak

Tema rada je udar m/b STI POPLAR-a u operativnu obalu u luci Ploče, obrazlaže se pravni status morskih luka i lučke infrastrukture te način zaštite istih. Ukazuje se na razlike u pravnoj terminologiji između pojmova udara i sudara brodova, te su prikazani najpoznatiji slučajevi udara brodova.

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu u svom izvješću detaljno je opisala događaj, dok su vještačenjem utvrđeni uzroci zbog kojih je došlo do udara broda u operativnu obalu. Opisan je tijek sudskog postupka te određivanje mjerodavnog prava i nadležnog suda. Uz navedeno, rad se bavi spornim pitanjima među strankama, tj. mogućnosti izricanja privremenih mjera zaustavljanja brodova i iznosom fonda ograničenja odgovornosti.

Privremene mjere su sredstva prisilnog osiguranja novčanih i nenovčanih tražbina koje se mogu zahtijevati u određenim slučajevima. U opisanom slučaju postavlja se pitanje može li država koja je potpisnica Konvencije iz 1952. izdati privremenu mjeru zaustavljanja broda, na teritoriju koji spada pod njenu suverenost, koji vije zastavu države koja nije potpisnica Konvencije iz 1952. Uz navedeno, potrebno je odrediti koji je sud stvarno i mjesno nadležan za rješavanje spora.

Institut ograničenja odgovornosti je obrađen kroz nastanak, razvoj i potrebu unifikacije te važeće međunarodne ugovore. Kroz prikaz međunarodnih ugovora uviđaju se novine koje donosi svaki ugovor, te je naglasak na dodatnom povećavanju iznosa fonda ograničenja. Spor među strankama nastaje oko pitanja treba li iznos fonda izračunati prema Protokolu iz 1996. ili prema Rezoluciji iz 2012. kojom je došlo do prešutnog povećanja iznosa ograničenja odgovornosti.

Morske luke spadaju pod pomorsko odnosno opće dobro, te je opisan pravni status morskih luka i način njihove zaštite. Posebna pozornost je pridana luci Ploče u kojoj je došlo do udara m/b STI POPLAR-a u operativnu obalu. Operativna obala potpada pod lučku infrastrukturu, te se detaljno opisuju dijelovi lučke infrastrukture, za čije oštećenje je propisana stroga objektivna odgovornost vlasnika broda odnosno broдача jer je potrebna pojačana zaštita luka i lučke infrastrukture zbog njihove javne namjene i gospodarskog značenja. Rad je obradio elemente štete koji su bitni za navedeni udar broda u obalu odnosno izvanugovornu i objektivnu odgovornost.

Nadalje, u radu je problematiziran članak 811. Pomorskog zakonika o oštećenju stvari koji ne navodi da je potrebno nadoknaditi izmaklu korist. Navedena odredba se uspoređuje s odredbama o sudaru brodova i udaru broda u unutarnjoj plovidbi, gdje je potrebno uz materijalnu štetu nadoknaditi i izmaklu korist. Zbog nerazlikovanja objekta štete od objekta štetne radnje, tumačenja članka 811. Pomorskog zakonika, nisu jedinstvena.

Sudska praksa je obrađena kroz tri odabrana domaća i strana primjera. Primjeri iz domaće sudske prakse opisuju tri sudske odluke u kojima se prikazuje nedosljednost sudova kod odlučivanja o izmakloj koristi u slučajevima udara broda u obalu i prikazan je način zaštite lučke infrastrukture od strane sudova. Kod strane sudske prakse rad se bavi načinom zaštite obale i lučke infrastrukture u izabranim primjerima drugih država. U svim navedenim primjerima krivnja se smatra jednom od pretpostavki za odgovornost broдача, što se razlikuje od hrvatskog prava gdje se odgovara samim činom nastanka štete odnosno propisana je objektivna odgovornost.

Summary

The topic of the paper is the impact of the vessel STI POPLAR on the operational shore in the port of Ploče. It explains the legal status of seaports and port infrastructure, as well as the ways to protect them. It highlights the legal terminology differences between ship impact and ship collision, and presents the most famous cases of ship impacts.

The Accident Investigation Agency in air, maritime, and railway traffic has provided a detailed description of the event in its report, while the causes of the ship's impact on the operational shore were determined through expert examination. The course of the legal proceedings and the determination of the applicable law and competent court are described. In addition, the paper addresses the disputed issues among the parties, namely the possibility of imposing temporary measures to stop the ships and the amount of the limitation of liability fund.

Temporary measures are coercive means of securing monetary and non-monetary claims that can be requested in certain cases. In the described case, the question arises whether a state that is a signatory to the 1952 Convention can issue a temporary measure to stop a ship in a territory under its sovereignty, which flies the flag of a state that is not a signatory to the 1952

Convention. Additionally, it is necessary to determine which court is truly competent to resolve the dispute.

The concept of limitation of liability is discussed through its genesis, development, and the need for unification as well as the applicable international agreements. By presenting international agreements, the innovations brought about by each agreement are recognized, with emphasis on the additional increase of the limitation of liability fund. The dispute among the parties arises regarding whether the fund amount should be calculated according to the 1996 Protocol or according to the 2012 Resolution, which silently increased the amount of liability limitation.

Seaports fall under maritime or public goods, and the legal status of seaports and their protection methods are described. Special attention is given to the port of Ploče, where the vessel STI POPLAR impacted the operational shore. The operational shore falls under port infrastructure, and the parts of port infrastructure are described in detail. Strict objective liability of the ship owner or ship operator is prescribed for the damage to port infrastructure, as increased protection of ports and port infrastructure is necessary due to their public purpose and economic significance. The paper examines the elements of damage that are crucial for the mentioned ship impact on the shore, i.e. non-contractual and objective liability.

Furthermore, the paper problematizes Article 811 of the Maritime Code regarding damage to property, which does not specify the obligation to compensate for lost profit. This provision is compared to provisions on ship collision and ship impact in inland navigation, where compensation for lost profit is required in addition to material damage. Due to the lack of distinction between the object of damage and the object of harmful action, interpretations of Article 811 of the Maritime Code are not uniform.

Case law is discussed through three selected domestic and foreign examples. Examples from domestic case law describe three court decisions that illustrate the inconsistency among courts in deciding on lost profit in cases of ship impact on the shore and demonstrate the courts' approach to protecting port infrastructure. In foreign case law, the paper addresses the methods of protecting the coast and port infrastructure in selected examples from other countries. In all mentioned examples, fault is considered one of the assumptions for the liability of the ship operator, which differs from Croatian law where liability is based solely on the occurrence of damage, i.e. objective liability is prescribed.

1. Uvod

Predmet ovog rada je nekontrolirani udar broda STI POPLAR u obalu za prekrcaj tekućih tereta u luci Ploče, u kanalu Vlačka. Kroz rad će se opisati kako je došlo do udara te sudski postupak koji je uslijedio nakon opisanog događaja.

Glavna tema bavi se nastalom štetom na lučkoj infrastrukturi odnosno obrazlaže pravni status morskih luka koje su pomorsko dobro i spadaju pod posebnu zaštitu Republike Hrvatske. U njoj je prezentirano na koji način je Republika Hrvatska zaštitila svoje luke, te će se uvidjeti da krivnja nije pretpostavka za postojanje odgovornosti već se odgovara na temelju objektivne odgovornosti. Za oštećenje lučkog objekta odgovara se na osnovi činjenice da je šteta prouzročena. Nadalje, problematizira se članak 811. Pomorskog zakonika o oštećenju stvari, u kojem se ne razlikuje objekt štete od objekta štetne radnje. Šteta se može nanijeti samo fizičkim i pravnim osobama, a ne stvarima kako je navedeno u odredbi. Takva odredba ostavlja prostor za dvostruko tumačenje navedenog propisa jer nije jasno treba li uz materijalnu štetu nadoknaditi i izmaklu korist.

Upravo zbog tako propisane odredbe sudska praksa nije jedinstvena po tom pitanju te će se prikazati presude koje različito tumače članak 811. Pomorskog zakonika. Kroz prikaz strane sudske prakse ponuditi će se uvid o načinu zaštite luka i obala u drugim državama, te koji je stupanj odgovornosti za štetu propisan. Također, rad će obraditi pravne institute, oko kojih su postojale nesuglasice među strankama, a koji su korišteni u predmetnom slučaju.

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine uređuje pitanje privremene mjere zaustavljanja broda. Postavlja se pitanje može li država koja je potpisnica Konvencije, na svom teritoriju, izdati privremenu mjeru zaustavljanja broda koji vije zastavu strane države koja nije potpisnica navedene Konvencije i između koje nema uzajamnosti s Republikom Hrvatskom.

Institut ograničenja odgovornosti biti će prikazan kroz nastanak i razvoj instituta, te propise koji su na snazi u Republici Hrvatskoj, a to su Konvencija iz 1976., Protokol iz 1996. i Rezolucija iz 2012. koja je prešutno povećala iznos ograničenja odgovornosti. Rad nadalje problematizira koji međunarodni propis je potrebno uzeti kao mjerodavan za izračunavanje iznosa fonda za ograničenje odgovornosti. Drugim riječima, treba li taj izračun napraviti prema iznosu iz Protokola iz 1996. čije je iznose preuzeo Pomorski zakonik ili treba primijeniti odredbe Rezolucije iz 2012.

kojom je došlo do prešutnog povećanja iznosa, protiv kojeg se Republika Hrvatska nije protivila, ali nije objavila datum stupanja na snagu navedenog međunarodnog ugovora.

Ključne riječi: *udar broda, šteta na lučkoj infrastrukturi, morske luke, ograničenje odgovornosti, privremena mjera zaustavljanja broda, sudska praksa*

2. Udar m/b STI POPLAR u obalu i pokretanje postupka

Dana 05. kolovoza 2018. godine došlo je do udara m/b STI POPLAR,¹ u obalu za prekrcaj tekućih tereta za tankere u luci Ploče, u kanalu Vlačka. Udar se dogodio za mirna vremena i u idealnim vremenskim uvjetima. Dakle, nikakvi vanjski uvjeti nisu bili determinator ovog događaja.

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu,² u svom izvješću, utvrdila je opseg i razmjere štete. Prema izvješću agencije,³ udar broda rezultirao je znatnim oštećenjem dijela tankerskog pristana, tj. bitnim oštećenjem objekata lučke infrastrukture te manjim oštećenjima broda. Oštećena lučka infrastruktura obuhvaća uništenje privezne utvrdice i ruba glavne platforme, oštećenje pilota i pristupne platforme, te potonuće betonskog bloka i svjetionika. Prilikom udara broda u pristan, ozbiljno je ugrožena sigurnost osoba na brodu i terminalu. Osim navedenih oštećenja, nije došlo do onečišćenja mora ili morskog okoliša niti do oštećenja brodskog tereta te nije bilo ozlijeđenih ili smrtno stradalih osoba.

U pravnoj terminologiji potrebno je razlikovati definicije sudara i udara broda. Udar je materijalni sraz broda s nekim fiksnim kopnenim ili pomorskim objektom dok je sudar brodova događaj u kojem jedan ili više brodova direktnim dodirom ili indirektno uzrokuju štetu drugom brodu, imovini odnosno osobama što se nalaze na brodu.⁴

Pomorskim sudarom smatraju se slučajevi direktnog ili indirektnog kontakta među brodovima. Sraz ili direktni sudar stvarni je sudar između dva ili više brodova, te nastaje kada se brodovi stvarno dodirnu trupom ili pojedinim dijelovima svoje opreme. Do direktnog sudara dolazi i u

¹ Brodovlasnik: STI POPLAR Shipping Company Limited., Republika Marshallovi otoci, IMO: 9696589, zastava i luka upisa: Republika Marshallovi otoci, Majuro, vrsta broda: tanker za ulje i kemikalije, (u daljnjem tekstu: m/b STI POPLAR).

² Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu je pravna osoba s javnim ovlastima, koju je osnovala Republika Hrvatska u skladu sa Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu („Narodne novine“, broj 54/13, 96/18). Agencija se smatra organizacijski i funkcionalno neovisnim tijelom u odnosu na sva ostala tijela nadležna za pomorski, zračni i željeznički promet. Agencija ima samostalnu i neovisnu ustrojstvenu jedinicu pod nazivom Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu koja provodi stručne poslove temeljem javne ovlasti. Cilj Odjela je unaprijediti sigurnosti plovidbe i smanjiti opasnost od onečišćenja s brodova, uključujući otvaranje i provođenje sigurnosnih istraga zbog utvrđivanja uzroka pomorskih nesreća i nezgoda, objavu rezultata provedenih sigurnosnih istraga te predlaganje mjera radi sprječavanja pomorskih nesreća i nezgoda u budućnosti. Međunarodna pomorska organizacija (IMO) i Europska agencija za sigurnost pomorskog prometa (EMSA), skupa s Direktivom 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, razvile su smjernice i metodologiju za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća koju primjenjuje Agencija odnosno njen Odjel za istragu nesreća u pomorskom prometu.

³ KLASA: 342-27/18-01/86, URBROJ: 699-05/4-22-116.

⁴ Grabovac, I., Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991, str. 211. i 233.

slučajevima kada jedan brod udari u sidreni lanac drugog broda. Indirektni sudar je pojam koji se odnosi na odgovornost za štetu koju jedan brod uzrokuje drugom brodu, iako nije bilo stvarnog kontakta brodova. To se događa u postupku manevriranja ili propuštanja obavljanja manevriranja ili kršenjem propisa o sigurnosti plovidbe. Za pojam sudara nije važno jesu li oba broda u pokretu.⁵

Premda, u pomorskom poduhvatu, gotovo podjednako često dolazi do sudara i do udara brodova, znanstvena literatura puno više pažnje posvećuje sudarima brodova i pravilima za izbjegavanje istih. Neke od najpoznatijih pomorskih nesreća dogodile su se zbog udara, poput vjerojatno najpoznatije pomorske nesreće, udara m/b Titanic u santu leda pri čemu je smrtno stradalo više od 1.500 ljudi. Upravo taj događaj potaknuo je održavanje prve Međunarodne konferencije za zaštitu ljudskoga života na moru, u Londonu 1913. godine.⁶ Poznat je i slučaj Coste Concordije iz 2012. godine kada se brod nasukao, prevrnuo i na kraju potonuo u plitkim vodama nakon udara u podvodnu stijenu pokraj otoka Giglio, u talijanskoj regiji Toskani, pri čemu je smrtno stradalo 32 ljudi.⁷ Također puno manje je poznata, jedna od najvećih pomorskih nesreća u povijesti, nesreća broda Wilhelm Gustloff koji se na kraju 2. svjetskog rata zatekao u Istočnoj Pruskoj, današnjem Kalinjingradu, odakle je trebao evakuirati njemačke vojnike i civile. Brod je pogođen s tri torpeda,⁸ od strane sovjetske podmornice te je potonuo u roku od sat vremena. Nije poznat točan broj ukrcanih putnika ali procjenjuje se da je na brodu bilo oko 10.000 osoba od kojih je preživjelo 1.239, a poginulo preko 8.000.⁹ Iz navedenih slučajeva vidljivo je da su mnoge poznate i smrtonosne nesreće u pomorskom prometu upravo posljedica udara brodova.

⁵ Ibid., str. 211.

⁶ Hrvatska enciklopedija-Titanic, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021.

⁷ Dabo, L., Kurtela, Ž. i Kobojević, Ž., Uklanjanje olupine M/B Coste Concordije s mjesta nezgode, Naše more, 2013., 60 (1-2), str. 1-6.

⁸ VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE, Vijeće: Gabro Badovinac, dr. Emilio Paulla, prof. dr. Branko Jakaša; Udar torpeda u brod - Nadležnost suda - Zastara - Odgovornost osobe koja lansira torpedo, 11(1969), 43, str. 53-55, dio obrazloženja: „*Naime na predmetni slučaj ne mogu se primijeniti odredbe Međunarodne konvencije o sudaru brodova iz jednostavnog razloga zato što se ne radi o sudaru brodova. Naime torpedo ni u kom pogledu ne može se smatrati brodom ili plovnim objektom na koji bi se imale protegnuti odredbe Međunarodne konvencije o sudaru brodova...*“

⁹ Petrikowski, N. P., Wilhelm Gustloff, <https://www.britannica.com/topic/MV-Wilhelm-Gustloff>, (pristup: 25.8.2023.)

2.1. Opis događaja

Do štetnog događaja dolazi 05. kolovoza 2018. godine u večernjim satima kada je tanker m/b STI POPLAR prilikom uplovljavanja direktno udario svojim desnim stražnjim bokom u dva odvojena dijela obale za prekrcaj tekućih tereta. Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu u već navedenom izvješću¹⁰ detaljno je opisala razloge zbog kojih je došlo do udara broda u obalu, a koji će biti izloženi u nastavku poglavlja.

U 20:36 sati na brod, koji se nalazio sjevernije od ulaza u kanal Vlačka, ukrcava se lučki peljar te se nadalje sve manevarske radnje poduzimaju sukladno savjetima peljara, što je kod obavljanja peljarenja uobičajena praksa.¹¹ Prije ulaza u kanal Vlačka brodu je prišao tegljač „Altair,“ dok je tegljač „Jaki“ već ranije privezan brodskim tegljem za krmu broda s ciljem da tegli isti. Namjera je, uz asistenciju tegljača, ploviti krmom uz pristan terminala za rasute terete, te se privezati desnom stranom uz tankerski pristan.

U 21:22 brod ulazi u kanal Vlačka, te prati smjer pružanja kanala, ali se svojim krmenim dijelom počinje približavati sjevernoj obali kanala, na kojoj se nalazi pristan. Brod se na udaljenosti od oko 120 metara do zapadne utvrdice kreće krmom u njenom smjeru, te časnik palube koji se nalazio na krmenoj stanici za privez broda javlja da se brod neuobičajeno brzo primiče pristanu.

U 21:29 brod je na udaljenosti od oko 60 m do zapadne utvrdice, te se primiče svojom krmom obali. Peljar nalaže tegljaču „Jaki“ da krmu broda povuče u smjeru suprotnom od pristana, u nastojanju da izbjegne sve izgledniji sraz sa zapadnom utvrdom. Trideset sekundi kasnije, brod se nalazi na udaljenosti od oko 30 m do zapadne utvrdice, krećući se i dalje neuobičajeno brzo u njenom smjeru te se sve više primiče krmom.

Oko 21:30 sva dotadašnja nastojanja da se zaustavi nekontrolirano kretanje broda prema pristanu pokazala su se nedovoljnim, te brod, svojim desnim krmenim dijelom, udara u kut zapadne privezne utvrdice koju potapa zajedno s na njom pričvršćenim svjetionikom i pristupnom platformom. Brod potom nastavlja nekontrolirano kretati dalje u smjeru privezne platforme.

¹⁰ Op. Cit. (bilj. 3.)

¹¹ Peljarenje je upravljanje plovnim objektom, odnosno brodom, od stručne osobe (peljara) i nuđenje relevantnih prijedloga zapovjedniku broda, zbog sigurne plovidbe kroz tjesnace, luke i druge plovne putove.

Trideset sekundi nakon prvog udara, brod svojim istim krmenim dijelom ponovno udara i oštećuje priveznu platformu.

Napokon, 21:36 brod ponovo prilazi pristanu te se uspijeva privezati uz oštećeni pristan. U navedenom opisu događaja pojašnjeno je kako je do nesreće došlo, a naknadnim vještačenjem je utvrđeno da je do udara broda u obalu došlo zbog tri pogreške zapovjednika broda.

2.2. Pokretanje postupka

Lučka uprava Ploče,¹² kao tužitelj u ovom slučaju, pokrenula je postupak protiv tuženika STI POPLAR Shipping Company Limited, brodovlasnika m/b STI POPLAR, zbog udara broda u obalu terminala tekućih tereta u luci Ploče radi naknade štete. Šteta je procijenjena u ukupnom iznosu od 15.269.421,92 kn, i sastoji se od troškova obnove, odnosno stvarne štete na oštećenom dijelu terminala tekućih tereta u iznosu od 9.418.750,00 kn te izgubljenih prihoda u iznosu od 5.850.671,92 kn.¹³

2.2.1. Nadležnost i mjerodavno pravo

U navedenom slučaju riječ je o sporu s međunarodnim elementom, po tužbi tužitelja sa sjedištem u Republici Hrvatskoj, protiv tuženika sa sjedištem u Republici Maršalsko Otočje, pokrenutom radi naknade štete proizašle iz udara m/b STI POPLAR u obalu u luci Ploče, dakle o sporu koji se odnosi na brodove, uključujući druge plovne objekte i plovidbu morem.

Stoga je na predmetni spor potrebno primijeniti plovidbeno pravo, odnosno odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske. To znači da je za predmetni spor mjerodavno i da se primjenjuje pravo Republike Hrvatske, kojim je propisano da je za izvanugovornu odgovornost za štetu, u slučaju da za određene slučajeve nije drugačije navedeno, mjerodavno pravo države gdje je radnja

¹² Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 13. veljače 1997., (Klasa 342-21/97-01/03, UBROJ: 5030116-97-1), donijela Odluku o osnivanju Lučke uprave Ploče radi upravljanja, izgradnje i korištenja luke Ploče. Lučka uprava Ploče određena je kao ustanova koja vodi brigu o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unaprjeđenju lučkog područja u Pločama i Metkoviću, osiguravanju trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa i sigurnosti plovidbe, usklađivanju i nadziranju rada koncesionara koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području te upravljanju slobodnom zonom na lučkom području.

¹³ Tužba u predmetu P-474/2018-1 pred Trgovačkim sudom u Splitu.

izvršena odnosno gdje je štetna posljedica nastupila, ovisno o želji oštećenika koji bira između povoljnijeg od ta dva prava.¹⁴

Nadležnost naslovnog Suda za odlučivanje u ovoj pravnoj stvari temelji se na odredbama Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima,¹⁵ kojima je propisano: „da glede sporova o izvanugovornoj odgovornosti za štetu nadležnost suda Republike Hrvatske postoji ako je do štete došlo na teritoriju Republike Hrvatske“¹⁶ i na odredbama Zakona o parničnom postupku, koje određuju: „da je za suđenje u sporovima o izvanugovornoj odgovornosti za štetu nadležan sud na čijem je području štetna radnja počinjena ili na čijem je području štetna posljedica nastupila.“¹⁷

U navedenom slučaju je nedvojbeno da je do šteta došlo na teritoriju Republike Hrvatske, odnosno da je štetna radnja, udar m/b STI POPLAR u obalu u luci Ploče, izvršena na području Republike Hrvatske, kao i da je posljedica, u vidu nastale štete za tužitelja, također nastupila na području Republike Hrvatske i to na području nadležnosti Trgovačkog suda u Splitu.¹⁸

Luka Ploče se nalazi na području Dubrovačko-neretvanske županije za koji je nadležan Trgovački sud u Dubrovniku, ali kada se sporovi odnose na brodove, plovidbu na moru, unutarnje vode i zrakoplove na koje se primjenjuje plovidbeno odnosno zračno-plovidbeno pravo, pod nadležnost Trgovačkog suda u Splitu spadaju područja Trgovačkog suda u Dubrovniku i Trgovačkog suda u Zadru, osim ako posebnim zakonom nije drukčije propisano.¹⁹

¹⁴ Čl. 28., st. 1. Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima

¹⁵ Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, NN 53/91, 88/01, na snazi je bio do 28.01.2019., te je zamijenjen Zakonom o međunarodnom privatnom pravu, NN 101/17 koji je na snazi od 29.01.2019.

¹⁶ Čl. 53., st. 1. Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima

¹⁷ Čl. 52., st. 1. Zakona o parničnom postupku

¹⁸ Čl. 34.b., t. 6. Zakona o parničnom postupku

¹⁹ Čl. 6.- 8. Zakona o područjima i sjedištima sudova

2.2.2. Tijek postupka

Trgovački sud u Splitu, u predmetu R1-99/2018, rješenjem je odredio vještačenje radi osiguranja dokaza. Vještačenjem je utvrđeno da su nastala znatna oštećenja na oslonačkim utvrdicama (istok i zapad), pristupnim mostićima te pretakačkoj platformi te da su navedeni dijelovi lučke infrastrukture u neupotrebljivom stanju. Procijenjena šteta je iznosila 18.505.186,88 kn, te je vrijeme potrebno za obnovu oštećenih dijelova lučke infrastrukture procijenjeno između 12 i 15 mjeseci.²⁰

Tijekom postupka postavilo se pitanje odgovornosti zapovjednika dok se peljar nalazio na brodu i pružao stručne savjete zapovjedniku. Tužitelj je upozorio na odredbu Pomorskog zakonika kojom je određeno da peljarenje ne ekskulpira zapovjednika broda od odgovornosti glede plovidbe i manevriranja plovnim objektom, kao ni odgovornosti koje iz toga nastanu, bez obzira je li peljarenje propisano ili nije. Korištenjem usluga peljara, brodar i dalje zadržava odgovornost za propuste i radnje peljara, isto kao i za propuste i radnje članova brodske posade.²¹

Tuženik, STI POPLAR Shipping Company Limited, je zatražio građevinsko vještačenje da bi se utvrdila oštećenja na terminalu, stupanj čvrstoće betona i otpornost na udar prema građevinskim standardima za takvu vrstu konstrukcija. Rješenjem Trgovačkog suda u Splitu, u predmetu R1-118/2018-5, odobreno je vještačenje da bi se utvrdilo stanje lučke infrastrukture.

Vještačenjem je zaključeno da su konstrukcija pristaništa i pretakačke platforme u ispravnom stanju te je kvaliteta betona zadovoljavajuća, a starenje konstrukcije nije smanjilo njezinu nosivost. Iz svega navedenog proizlazi da lučka infrastruktura nije bila trošna te da se nalazila u ispravnom stanju.²²

Važnost navedenog vještačenja je u tome da ukazuje na konstrukcijsko stanje obale, a kao što će tijekom rada biti prikazano, jedan od dva razloga mogućeg oslobođenja odgovornosti brodaru nastaje ako je šteta nastupila zbog neadekvatnog stanja obale, lukobrana, uređaja i postrojenja. Upravo zbog ovog vještačenja, tuženik je izgubio mogućnost pozivanja na jedan od dva

²⁰ Vještačenje nastalih oštećenja na terminalu tekućih tereta u Luci Ploče nakon udara tankera radi osiguranja dokaza, dipl. ing. grad. Nikša Urlić, stalni sudski vještak za graditeljstvo.

²¹ Čl. 73. Pomorskog zakonika

²² Građevinsko vještačenje konstrukcije terminala u luci Ploče, nalaz i mišljenje vještaka, Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

ekskulpacijska razloga, jer je utvrđeno da je obala odnosno lučka infrastruktura u ispravnom stanju.

Tužitelj, Lučka uprava Ploče, je zatražio vještačenje radi utvrđivanja činjeničnog stanja i okolnosti zbog kojih je došlo do udara u obalu za prekrcaj tekućih tereta luke Ploče. Rješenjem Trgovačkog suda u Splitu, u predmetu P-499/2018, određeno je vještačenje da bi se utvrdile okolnosti i dinamika udara tankera STI POPLAR u terminal tekućih tereta. Vještak je u svom mišljenju zaključio da je došlo do udara zbog tri pogreške zapovjednika.²³

Prva greška zapovjednika m/b STI POPLAR-a je bila otpuštanje pramčanog tegljača „Altair“ zbog čega je brod ostavljen bez mogućnosti kontroliranog usporavanja ili zaustavljanja od strane tegljača. Druga greška je usmjeravanje broda krmom prema utvrdici terminala tekućih tereta pod preoštrim kutom, umjesto zadržavanja smjera paralelno uz terminal. Brod u navedeni položaj nije mogao doći djelovanjem tegljača niti su na položaj broda mogli utjecati vremenski uvjeti koji su bili povoljni. Treća greška je počinjena kada zapovjednik broda nije prilagodio brzinu kretanja broda kroz kanal.

Mjesec dana nakon udara započela je obnova oštećenog veza. Prva faza obnove trajala je tri mjeseca tijekom koje je izvršena privremena obnova veza te je obnova završena u studenome 2018. godine. Tijekom ta tri mjeseca u potpunosti je bio prekinut promet naftnih derivata preko luke Ploče, te se nakon djelomične obnove promet odvijao u smanjenom obujmu. Druga faza obnove tankerskog veza obuhvaćala je izgradnju potpuno nove privezne utvdice. U svibnju 2019. godine završili su kompletni radovi na obnovi oštećenog tankerskog veza u luci Ploče.²⁴

Važno je naglasiti da je zbog osiguranja tražbine i prije pokretanja postupka tužitelj zatražio izdavanje privremene mjere zaustavljanja broda, dok je tuženik, nakon pokretanja postupka, zahtijevao osnivanje fonda za ograničenje odgovornosti. Glede korištenja oba pravna instituta postojale su nesuglasice između stranaka, te će navedeni prijepori detaljnije biti objašnjeni u nastavku rada.

²³ Vještačenje je obavljeno od strane prof.dr.sc. Srećka Favra, stalnog sudskog vještaka i procjenitelja za pomorski promet.

²⁴ Batur, T., Završena obnova tankerskog veza u luci ploče, <https://www.ppa.hr/hr/završena-obnova-tankerskog-veza-u-luci-ploce/>, (pristup: 25.8.2023.)

Nesuglasice oko privremene mjere odnosile su se na pitanje postoji li mogućnost zaustavljanja broda, koji vije zastavu strane države koja nije potpisnica Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine i između koje nema uzajamnosti s Republikom Hrvatskom, od strane hrvatskih sudova.

3. Privremena mjera zaustavljanja broda

Privremene mjere mogu se definirati kao sredstva prisilnog osiguranja nenovčanih i novčanih tražbina koje sud određuje prije pokretanja upravnog ili sudskog postupka ili nakon pokretanja takvih postupaka, sve dok ovrha radi ostvarenja osigurane tražbine ne bude provedena, ako se učini vjerojatnim postojanje tražbine od strane predlagatelja osiguranja i pod uvjetom da pored toga učini vjerojatnim opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati ostvarenje njegove tražbine.²⁵

Određivanje privremene mjere od strane suda radi osiguranja novčane tražbine odobrava se kad su ispunjene tri osnovne pretpostavke, a to su: 1. predlagatelj mora učiniti vjerojatnim postojanje tražbine, 2. opasnost da će protivnik osiguranja znatno otežati ili spriječiti naplatu tražbine time što će otuđiti svoju imovinu ili na drugi način njome raspolagati i 3. pravozaštitnu podobnost predložene privremene mjere da se njome otkloni ili smanji ta opasnost.²⁶

Samo zbog određenih pomorskih tražbina se može zahtijevati privremena mjera zaustavljanja broda, a među te tražbine spadaju štete prouzročene sudarom broda čije se zaustavljanje traži ili štete prouzročene tim brodom na koji drugi način.²⁷ Kada sud izrekne privremenu mjeru zaustavljanja broda, ta mjera se provodi na temelju zabrane odlaska broda iz luke, a ako je mjera određena prije pokretanja postupka, predlagatelj osiguranja mora pokrenuti postupak unutar 15 dana od određenja mjere.²⁸

Lučka uprava Ploče, kao tužitelj, zatražila je izdavanje privremene mjere zaustavljanja m/b STI POPLAR zbog osiguranja novčane tražbine. Tražbina predlagatelja osiguranja prema protivniku osiguranja proizlazila je iz udara u obalu m/b STI POPLAR, čije se zaustavljanje tražilo zbog naknade štete prouzročene na operativnoj obali, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima te drugim objektima u luci Ploče, pa se stoga radilo o pomorskoj tražbini u povodu koje se sukladno odredbama Pomorskog zakonika moglo odrediti privremeno

²⁵ Marić-Ivanović, R., Privremene mjere – 1. dio (pojam, nadležnost, prijedlog i rješenje o određivanju), Ius-Info, stručni članak, 2010.

²⁶ Marić-Ivanović, R., Privremene mjere – 3. dio (vrste privremenih mjera radi osiguranja novčanih tražbina, privremene mjere na pokretninama), Renata Marić-Ivanović, Ius-Info, stručni članak, 2010.

²⁷ Čl. 953. st. 1. Pomorskog zakonika

²⁸ Čl. 952. i čl. 958., st. 2. Pomorskog zakonika

zaustavljanje m/b STI POPLAR-a.²⁹ Protivnik osiguranja bio je upisani vlasnik m/b STI POPLAR i osobni dužnik predlagatelja osiguranja. Budući da je protivnik osiguranja pravna osoba sa sjedištem u inozemstvu, te da se radilo o tražbini prema brodu u vlasništvu strane odnosno inozemne pravne osobe, pa bi se predmetna tražbina imala ostvariti u inozemstvu, sukladno odredbama Ovršnog zakona postojala je opasnost da će bez predložene mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu iste tražbine.³⁰

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.,³¹ (dalje: Konvencije iz 1952.), donesena je u Bruxellesu 10. svibnja 1952. godine, te je stupila na snagu 24. veljače 1956. Ratificirana je od strane Jugoslavije,³² a preuzima je Republika Hrvatska 8. listopada 1991., na temelju članka 3. Ustavne odluke o samostalnosti i suverenosti Republike Hrvatske, pa se primjenjuje u Republici Hrvatskoj te je po članku 134. Ustava Republike Hrvatske po pravnoj snazi ispod Ustava, a iznad zakona.

Stoga je potrebno naglasiti da je u konkretnom slučaju protivnik osiguranja strane državne pripadnosti, a brod vije zastavu strane države odnosno Maršalskog otočja koja nije potpisnica Konvencije iz 1952., pa se postavilo pitanje postoji li mogućnost zaustavljanja broda i za tražbine koje nisu privilegirane ako između država ugovarateljica Konvencije iz 1952. nema uzajamnosti.

Takav slučaj je već bio poznat u hrvatskoj sudskoj praksi, kada je Vrhovni sud u svom obrazloženju presude naveo: *„Također, potrebno je ukazati i na pravilo o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora i okolnost da između Republike Hrvatske i Republike Liberije (pod čijom zastavom plovi brod protustranke) nema diplomatske uzajamnosti, jer ta država nije potpisala Konvenciju iz 1952. godine. Ta Konvencija, naime, sadrži pravila i o mogućnosti zaustavljanja brodova i za tražbine koje nisu privilegirane ako između država ugovarateljica, tj. država koje su prihvatile Konvenciju, nema uzajamnosti. Odredbe Konvencije iz 1952. predviđaju da brod koji ne plovi pod zastavom jedne od država ugovarateljica, a Liberija to nije, može biti privremeno zaustavljen na području bilo koje države ugovarateljice, a Republika Hrvatska to je, u vezi sa*

²⁹ Čl. 953., st. 1. t. 1. Pomorskog zakonika

³⁰ Čl. 344. st. 3. Ovršnog zakona

³¹ NN-MU, br. 1/92

³² Službeni list SFRJ-MU, br. 12/67

*pomorskom tražbinom navedenom u prvom članku Konvencije iz 1952. i bilo koje druge tražbine za koju zakon države ugovarateljice dopušta privremeno zaustavljanje.*³³

To implicira, da brod koji ne plovi pod zastavom jedne od država ugovarateljica može biti privremeno zaustavljen na području države ugovarateljice, radi pomorske tražbine navedene u članku 1. Konvencije iz 1952. i bilo koje druge tražbine za koju zakon te države ugovarateljice dopušta privremeno zaustavljanje.³⁴ Prema tome, sudovi Republike Hrvatske su nadležni u navedenom slučaju te mogu izreći privremenu mjeru zaustavljanja broda.

3.1. Privremena mjera - stvarna i mjesna nadležnost

Trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove provode ovrhu i osiguranje na brodu i brodskom teretu.³⁵ Postupak osiguranja privremenom mjerom prolazi kroz dva stadija: stadij određivanja i stadij provedbe privremene mjere.

Privremena mjera može predložiti prije pokretanja odnosno tijekom parničnog, ovršnog ili upravnog postupka te nakon završetka istih. Pomorski zakonik određuje da je za odlučivanje o prijedlogu i provedbi ovrhe mjesno nadležan sud na čijem se području brod nalazi.³⁶ U slučajevima kod kojih privremenu mjeru nije potrebno provoditi upisom u upisnik brodova, prije započinjanja parničnog ili drugog sudskog postupka kojim se odlučuje o prijedlogu za određivanje privremene mjere, mjesno je nadležan sud na čijem se području nalazi brod u vrijeme podnošenja prijedloga za određivanje privremene mjere.³⁷ Stadij provedbe privremene mjere zaustavljanja broda realizira se oduzimanjem upisnog lista i brodskih svjedodžbi odnosno, za strani brod, oduzimanjem isprava koje odgovaraju navedenim hrvatskim ispravama.³⁸ Iz svega navedenog proizlazi, da je u predmetnom slučaju udara broda STI POPLAR u obalu, stvarno i mjesno nadležan Trgovački sud u Splitu.

³³ Privremena mjera zaustavljanja broda - Vrhovni sud Republike Hrvatske, Presuda broj: Gzz 8/1992-2 od 2. veljače 1999., Vijeće: Stanko Jesenković kao predsjednik vijeća, Boris Guttman, Vladimir Drakulić, Stanko Hautz i Vlatka Potočnjak-Radej kao članovi vijeća.

³⁴ Skorupan Wolff, V., Privremena mjera zaustavljanja broda: [prikaz presude], Poredbeno pomorsko pravo, 46 (161), 320-322., 2007. godine., str. 321.

³⁵ Čl. 841., st. 6. i čl. 842. Pomorskog zakonika

³⁶ Čl. 845., st. 1. Pomorskog zakonika

³⁷ Čl. 849. st. 3. Pomorskog zakonika

³⁸ Čl. 860. Pomorskog zakonika

4. Opće ograničenje odgovornosti

Institut općeg ograničenja odgovornosti bio je nužna pretpostavka za razvoj brodarskog poduzetništva i gospodarstva kroz povijest jer bi rizik pomorskog poduhvata, bez navedenog instituta, bio osjetno veći. Poglavlje se bavi razvojem instituta, unifikacijom različitih sustava, značajem P&I klubova i važećim međunarodnim ugovorima kako bi se dobio potpuni prikaz značaja navedenog instituta. Međunarodni ugovori detaljnije su opisani zbog novina koji je svaki ugovor donosio te zbog povećanja iznosa fonda ograničenja odgovornosti. Uslijed razlike u izračunu veličine fondova, za stranke je od ključne važnosti koji ugovor treba primijeniti.

Konvencije iz 1924. i 1957. nisu postigle značajniji uspjeh, ali donošenjem Konvencije iz 1976. uvode se važne novine. Stupanjem na snagu Protokola iz 1996., izmijenjen je postupak budućih izmjena granica odgovornosti, te je tako stupila na snagu Rezolucija iz 2012. tzv. postupkom prešutnog prihvata. Zbog takvog oblika stupanja na snagu ugovora, nastaje spor među strankama koji će se detaljnije obrazložiti.

Pitanje ograničenja odgovornosti je sporno u pogledu propisa odnosno međunarodnog ugovora kojeg je potrebno primijeniti da bi se izračunao fond ograničenja odgovornosti. Sporno pitanje se odnosilo na to treba li primijeniti odredbe Protokola iz 1996. koji je na snazi u Republici Hrvatskoj od 2013. godine ili odredbe Rezolucije iz 2012. godine kojim je došlo do prešutnog povećanja iznosa ograničenja odgovornosti, a s kojim se Republika Hrvatska prešutno složila. Problem nastaje zbog odredbe Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora kojom je propisano da se trebaju objaviti svi podatci međunarodnog ugovora koji stupa na snagu, ali Republika Hrvatska je propustila objaviti datum stupanja na snagu u Narodnim novinama.

4.1. Uvodno o pojmu ograničenja odgovornosti

Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika znači ukupno, globalno ograničenje za sve tražbine za koje brodovlasnik može odgovarati, a koje nastanu iz jednog štetnog događaja. Taj je institut iznimno važan u pogledu održivosti i osigurljivosti brodarskog poduzetništva.

Institut općeg ograničenja odgovornosti broдача odnosno brodovlasnika odstupa od općeg načela obveznog prava koje glasi da štetnik treba nadoknaditi oštećeniku prouzročenu štetu u cijelosti tj.

u punom opsegu i visini. Iako se ovakvom praksom, u određenoj mjeri, odstupa od načela pravičnosti, razlog razvitka ovog instituta treba pronaći u potrebama gospodarstva tijekom povijesti.³⁹

Iznos štete koji prelazi zakonski utvrđenu granicu štetnik nije dužan nadoknaditi. Profesor Marin ističe da „naknada štete u punome iznosu u pomorskom pravu nije pravilo nego izuzetak, koji se javlja u sljedeća tri slučaja: 1. ako je iznos pretrpljene štete manji od propisanog iznosa ograničenja odgovornosti; 2. ako se radi o tražbini u pogledu koje primjenjivi propis izričito određuje da ograničenje odgovornosti nije dopušteno; 3. ako je odgovorna osoba prouzročila štetu svojom osobnom kvalificiranom krivnjom (namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati).“⁴⁰

Zbog povećanog opsega i vrsta odgovornosti broдача koji se nisu mogli osigurati na redovnom tržištu osiguranja, sredinom 19. stoljeća razvio se sustav osiguranja putem P&I klubova. P&I klubovi (Protecting and Indemnity Clubs) osnovni su organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti broдача odnosno smatraju se uzajamnim udruženjima poduzetnika pomorskog prijevoza zbog pokrića troškova i šteta u vezi s brodom koje osiguratelji obično ne pokrivaju.⁴¹ P&I klubovi za razliku od osiguranja broда, osiguravaju odgovornost broдача za štete nanesene tuđoj imovini ili drugim osobama, a koji su u vezi su s plovidbom i poslovanjem broда.⁴² Nakon što broдар nadoknadi oštećeniku iznos koji je temeljem propisa dužan platiti, tek tada P&I je obvezan isplatiti naknadu iz osiguranja broдарu.

Član P&I kluba može biti broдовlasnik, suvlasnik broда, založni vjerovnik, naručitelj i upravitelj broда te se članstvo u klubu stječe se u odnosu na određeni broд.⁴³ Premija osiguranja je novčani iznos koji je član kluba dužan platiti osiguravatelju (klubu) na ime njegove obveze da će

³⁹ Marin, J., Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi, Poredbeno pomorsko pravo, god. 50 (2011), 165, str. 91-115, str. 92.

⁴⁰ Marin, J., Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi, Poredbeno pomorsko pravo, god. 50 (2011), 165, str. 91-115., str. 92.

⁴¹ Medić, M., Osiguranje odgovornosti putem P&I klubova, Ministarstvo financija, Praktični menadžment, Vol. I, br. 1, str. 62.-68., str. 63.

⁴² Medić, M., Osiguranje odgovornosti putem P&I klubova, Ministarstvo financija, Praktični menadžment, Vol. I, br. 1, str. 62.-68., str. 66.

⁴³ Ibid., str. 64.

osiguraniku (članu kluba), na osnovi ugovora o osiguranju, naknaditi štetu, to jest isplatiti osigurninu ako do štete dođe zbog realizacije rizika koji su navedeni u ugovoru o osiguranju.⁴⁴

4.2. Razvoj instituta ograničenja odgovornosti

Postoje određene naznake da je institut ograničenja odgovornosti postojao već i u vrijeme rimskog prava, ali se u kodifikacijama srednjovjekovnog pomorstva ne pronalaze sigurni tragovi instituta. Znameniti nizozemski pravnik Hugo Grotius 1625. godine, potvrđujući već dugotrajno postojanje instituta u svojoj zemlji, ističe sukladnost ograničenja brodovlasnikove odgovornosti s principima prirodnog prava, te tvrdi da je institut neophodan kao poticaj rastu pomorske trgovačke djelatnosti.⁴⁵

Do razvoja instituta ograničenja odgovornosti dolazi krajem 17. stoljeća. Zbog povećanja robnog prometa institut ograničenja odgovornosti ulazi u pomorsko pravne sustave, te se njegovim nastankom stimulira gospodarski rast i razvoj te se olakšava djelovanje pomorskog poduzetništva uz ograničavanje rizika.⁴⁶ Do trenutka unifikacije razvila su se tri heterogena sustava ograničenja odgovornosti odnosno sustav abandona,⁴⁷ egzekucijski sustav⁴⁸ i sustav ograničenja odgovornosti na određenu.⁴⁹ Zajednički element svih sustava je da u slučaju osobne krivnje broдача ne postoji mogućnost ograničenja odgovornosti.⁵⁰

⁴⁴ Aržek, Z., Bendeković, J., Transport i osiguranje, Zagreb, Mikrorad, Ekonomski fakultet, 2008., str. 278.

⁴⁵ Bravar, A., Međunarodna unifikacija općeg ograničenja odgovornosti broдача i naše pravo, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 25(1983), 100, str. 25-42., str. 26.

⁴⁶ Pavić, D., Pomorsko pravo, Split, Književni krug, 2006. godina, str. 48.

⁴⁷ Sustav abandona ili mediteranski sustav je sustav u kojem je odgovornost vlasnika broда osobna i neograničena cijelom imovinom za sva djela i obveze zapovjednika, ali u slučaju prepuštanja vozarine i broда vjerovnicima, glede putovanja na kojem je obveza nastala, vlasnik prestaje biti neograničeno osobno odgovoran.

⁴⁸ Egzekucijski ili njemački sustav, koji je prihvaćen i u zemljama Skandinavije, propisuje zakonsku odgovornost broдача u kojem broдар odgovara jedino svojim brodom i vozarinom, na način da se vjerovnicima ustupi imovina.

⁴⁹ Sustav ograničenja odgovornosti na određenu svotu odnosno engleski sustav je sustav u kojem se odgovornost broдача odnosi na njegovu cijelu imovinu, ali se odgovornost odnosi na unaprijed precizno određenu svotu koja se izračunala prema brođskoj veličini temeljem registarske tonaže broда.

⁵⁰ Vasilj, A., Bošnjak, M., Sustav općeg ograničenja odgovornosti ..., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 3/2011., str. 549.-576., str. 552.

Unifikacija je bila nužna zbog pružanja pravne sigurnosti i omogućavanjem nesmetanog odvijanja gospodarske djelatnosti. Prevladavajuću ulogu, kao specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda za pomorska pitanja, u tom procesu imala je Međunarodna pomorska organizacija.⁵¹

Prvi pokušaj unifikacije je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924.,⁵² kao kombinacija njemačkog sustava egzekucija i engleskog sustava ograničene odgovornosti na određenu svotu, ali nije postigla značajniji uspjeh. Odgovornost temeljem Konvencije iz 1924. uređena je tako da je ograničena u visini vrijednosti broda i vozarine, ali u velikom broju slučajeva dolazi do ograničenja prema registarskoj tonaži broda iako je cjelokupna vrijednost vozarine i broda bila veća.⁵³

Nedostacima Konvencije smatrali su se neuspješnost pokušaja pomirenja nacionalnih sistema, nedostatan krug osoba koje su mogle tražiti ograničenje i neuzimanje u obzir inflatorne bujice, koja je nastupila u godinama nakon donošenja Konvencije te je stavila brodovlasnike u iznimno pogodan položaj.⁵⁴

Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957.⁵⁵ opredijelila se za engleski sistem ograničenja odgovornosti tonažom broda, te su izbjegnute nedoumice oko kompatibilnosti više sistema ograničenja odgovornosti, dok je u pogledu osoba, Konvencija proširila pravo na beneficij instituta na sve osobe koje mogu biti odgovorne iz plovidbenog pothvata.⁵⁶ Konvenciju iz 1957. prihvatio je veći broj zemalja nego Konvenciju iz

⁵¹ Do osnutka Međunarodne pomorske organizacije dolazi 1948. godine (usvajanjem Konvencije o međunarodnoj pomorskoj organizaciji), tada nazvane Međunarodna pomorska konzultativna organizacija (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO), koja djeluje pod sadašnjim imenom od 1982. godine. Prva skupština Međunarodne pomorske organizacije održana je 1959. godine, gdje je Organizacija proglašena specijaliziranom organizacijom Ujedinjenih naroda za pitanja pomorstva, a godinu dana ranije stupila je na snagu Konvencija kojom se osnovala Organizacija. Organizacija je izglasala znatan broj protokola i konvencija koji se odnose na zaštitu ljudskih života tijekom plovidbe i na moru, o sigurnosti plovidbe, zaustavljanja onečišćenja mora, odgovornosti i naknadu štete koja nastane zbog obavljanja pomorskog prijevoza te druga važna pomorskopravna pitanja.

⁵² Konvencija stupa na snagu u lipnju 1931. godine. Iako je Konvencijom iz 1924. u početku bilo obvezano 15 zemalja, 6 zemalja poslije otkazuje Konvenciju jer su se obvezale konvencijama koje su kasnije donesene, a koje se bave istom problematikom.

⁵³ Marin, J., Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conviniens, Pomorsko poredbeno pravo, god. 59 (1997) 155- 154,57 51, str. 38.

⁵⁴ Bravar, A., Međunarodna unifikacija općeg ograničenja odgovornosti brodara i naše pravo, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 25(1983), 100, str. 25-42., str. 30.

⁵⁵ Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. stupa na snagu u svibnju 1968. godine.

⁵⁶ Bravar, A., Međunarodna unifikacija općeg ograničenja odgovornosti brodara i naše pravo, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 25(1983), 100, str. 25-42., str. 31.

1924., ali zbog postizanja polovičnog uspjeha došlo je do nastavka razvoja kako bi se uspjela postići cjelovita unifikacija. Godine 1979. donesen je Protokol o izmjenama i dopunama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. kojim se uvodi u Konvenciju iz 1957. nova obračunska jedinica „posebno pravo vučenja“⁵⁷ (eng. Special Drawing Right-SDR) uz alternativnu mogućnost i daljnje primjene zlatnog Poincare franka.⁵⁸

4.3. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine

U studenome 1976. godine u Londonu je donesena nova Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (dalje: Konvencija iz 1976.).⁵⁹ Konvencija određuje da, uz ostale novine, među tražbinama koje podliježu ograničenjima, što je važno u predmetnom slučaju, potpadaju i tražbine zbog smrti odnosno tjelesnih ozljeda ili zbog gubitka i oštećenja imovine (što uključuje i štetu na lučkim objektima, postrojenjima, bazenima i na plovnim putovima) do kojih je došlo na brodu, odnosno u neposrednoj vezi s njegovim korištenjem ili u vezi sa spašavanjem broda.⁶⁰

U odnosu na Konvenciju iz 1957. godine, Konvencija iz 1976. godine donosi dvije znatne novosti. Prva novina Konvencije iz 1976. odnosi se na osjetno povećanje granice odgovornosti brodovlasnika. Usporedbom dviju konvencija vidljivo je da se u Konvenciji iz 1957. granica odgovornosti povećavala sa svakom tonom zapremine broda,⁶¹ dok je u Konvenciji iz 1976. ustanovljena osnovna granica odgovornosti za brod s tonažom do 500 tona, a za brodove s tonažom

⁵⁷ Posebno pravo vučenja (eng. Special Drawing Rights - SDR) globalno je prihvaćena obračunska jedinica, usvojena i osnovana od Međunarodnog monetarnog fonda 1969. godine, kojom se izračunavaju granice odgovornosti za isplatu naknade štete. Prije uvođenja SDR-a vrijednost se mjerila prema zlatu, te nije iznenađujuće što su svi ugovori u međunarodnom prijevozu putnika i stvari bili obračunati temeljem vrijednosti zlata. Sporazumom članica Međunarodnog monetarnog fonda 1974. godine, dolazi do prestanka korištenja zlata kao mjerila vrijednosti jer gubi obilježje stabilnog i sigurnog mjerila zbog burzovne krize koja je nastupila. Umjesto zlata uveden je SDR. Vrijednost SDR-a se određuje na temelju dnevnog prosjeka srednjih vrijednosti pet svjetskih valuta - tzv. košarica valuta; euro, britanska funta, japanski jen i američki dolar i kineski renminbi – juan.

⁵⁸ Marin, J., Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 53 (1) 75-94 (2003), str. 76.

⁵⁹ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. stupila je na snagu 01. prosinca 1986. godine. Konvencija je objavljena u Narodnim novinama - Međunarodni ugovori, broj 2/1992. Republika Hrvatska je na međunarodnoj razini obvezana ovom Konvencijom od 1. lipnja 1993. godine.

⁶⁰ Grabovac, I., Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Književni krug Split, 1991., str. 121.

⁶¹ Čl. 3. Konvencije iz 1957.

iznad 500 tona postoji i dodatna skala koja određuje utjecaj tonaže broda na visinu granice odgovornosti.⁶²

Kao opreka značajnom povišenju odgovornosti uvela se druga bitna novina koja se tiče mogućnosti da dođe do gubitka prava brodovlasnika na ograničenje odgovornosti. Konvencija iz 1957. godine, propisuje da: „brodovlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako je događaj iz kojega je tražbina nastala bio prouzročen osobnom krivnjom vlasnika.“⁶³ Osoba koja odgovara nije ovlaštena ograničiti vlastitu odgovornost ukoliko se dokaže da je do štete došlo zbog njezinog osobnog djelovanja ili propusta, učinjenog s namjerom da se izazove ta šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti.⁶⁴ Stoga se može zaključiti da brodovlasnik gubi pravo na ograničenje svoje odgovornosti samo ako se ispune dva uvjeta odnosno ako šteta nastane kao posljedica njegove osobne krivnje i ako je štetna radnja učinjena s namjerom ili neodgovorno pretpostavljajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati.⁶⁵

Konvencijom 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“⁶⁶ što je izuzetne važnosti u ovom slučaju, a što je Republika Hrvatska propustila napraviti, a svakako bi bilo poželjno iskoristiti svaki dodatni pravni instrument za zaštitu luka i lučke infrastrukture.

Konvencija iz 1976. bila je kvalitetnija i prihvaćena je od većeg broja država nego dvije konvencije koje su joj prethodile, ali pojavili su se zahtjevi za izmjenom Konvencije iz 1976., zbog potrebe povišenja granica odgovornosti i olakšavanja tog postupka te je 1996. godine donesen Protokol o izmjenama Konvencije.

⁶² Čl. 6-8. Konvencije iz 1976.

⁶³ Čl. 1. st. 1. Konvencije iz 1957.

⁶⁴ Čl. 4. Konvencije iz 1976.

⁶⁵ Vasilj, A., Bošnjak, M., Sustav općeg ograničenja odgovornosti ..., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 3/2011., str. 549.-576, str. 555.

⁶⁶ Čl. 6, st. 3. Konvencije iz 1976.

4.4. Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1996. i Rezolucija iz 2012.

Godine 1996. donesen je Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (dalje: Protokol iz 1996.).⁶⁷ Protokol znatno povisuje granice odgovornosti te uvodi jednostavniji postupak izmjene iznosa ograničenja. Republika Hrvatska obvezana je Konvencijom iz 1976. i njezinim Protokolom iz 1996. te je tako obvezana s dva zasebna međunarodna ugovora koji uređuju istu materiju. Protokol navodi da: „među strankama ovog Protokola, Konvencija i ovaj Protokol smatrat će se i tumačiti zajedno kao jedinstveni instrument, također ništa u ovom Protokolu ne utječe na obveze države koja je stranka i Konvencije i ovoga Protokola obzirom na države koje su stranke Konvencije ali ne i Protokola.“⁶⁸

Prema tome, za Hrvatsku i dalje postoji obveza primjenjivati odredbe Konvencije iz 1976. prema svim onim državama koje su stranke Konvencije iz 1976., a nisu stranke Protokola iz 1996.⁶⁹ Takvo rješenje je uvedeno zbog dva razloga, prvo, da se omogući vjerovnicima pomorskih tražbina namirenje u što je moguće većoj mjeri i drugo, utjecaj inflacije na iznose ograničenja odgovornosti iz Konvencije iz 1976.^{70 71}

Protokol zadržava pravilo da se granice odgovornosti obračunavaju odvojeno za različite kategorije tražbina, te za razliku od Konvencije iz 1976. odvaja kategoriju smrti i tjelesne ozljede od kategorije materijalnih šteta pod koju spada i šteta na lučkim objektima. Također, protokolom je izmijenjen članak 6. Konvencije iz 1976. kojim su bile utvrđene visine granica odgovornosti za

⁶⁷ Protokol iz 1996. objavljen je u Narodnim novinama, pod Međunarodnim ugovorima, broj 12/2005. Protokol iz 1996. donesen je na Međunarodnoj konferenciji o opasnim i štetnim tvarima i ograničenju odgovornosti, koja se održala od 15. travnja do 3. svibnja 1996. godine u Londonu. Protokol stupa na snagu 2004. godine, a Republika Hrvatska pristupa Protokolu 2006. godine, koji stupa na snagu za republiku Hrvatsku u kolovozu 2013. godine.

⁶⁸ Čl. 9. st. 1. i 4. Protokola iz 1996.

⁶⁹ Vasilj, A., Bošnjak, M., Sustav općeg ograničenja odgovornosti ..., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 3/2011., str. 549.-576, str. 557.

⁷⁰ Pad vrijednosti valuta imao je za posljedicu i pad vrijednosti SDR-a. Mjereno kroz kupovnu moć, vrijednost SDR-a 1996. u odnosu na vrijednost iz 1976., opala je za 58%. Prema podacima Međunarodnog monetarnog fonda, u razdoblju od 1990. do 2001., inflacija u Ujedinjenom Kraljevstvu iznosila je 42,9%, u SAD-u 35,8%, a u zemljama OECD-a 30%.

⁷¹ Marin J., Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 53 (1) 75-94 (2003), str. 86.

tražbine, koje se povisuju, te se određuje novi minimalni iznosi tonaže broda radi utvrđivanja granica odgovornosti za tražbine.⁷²

Dodatna novost koju donosi Protokol iz 1996. u odnosu na Konvenciju iz 1976. je postupak budućih izmjena granica odgovornosti. Konvencijom iz 1976. je propisano da: „za izmjenu iznosa ograničenja i obračunskih jedinica ili novčanih jedinica, potrebno da Organizacija sazove takvu konferenciju na zahtjev najmanje jedne četvrtine država ugovornica, te da će se odluka o izmjeni iznosa ili o izmjeni obračunskih jedinica drugim jedinicama prihvatiti većinom od dvije trećine država ugovornica koje su prisutne i glasaju na toj konferenciji.“⁷³

Za razliku od Konvencije iz 1976., Protokol je odredio da za izmjenu granica odgovornosti više nije potrebno sazivati konferenciju država ugovarateljica, već je za pokretanje postupka izmjene potrebna suglasnost polovice država ugovarateljica, ali nikako manje od šest država. Tijekom glasanja o izmjenama nužna je prisutnost barem polovice država ugovarateljica, te je za usvajanje izmjena neophodna suglasnost dvije trećine istih. Potreban je protek vremena od osamnaest mjeseci da bi se izmjene smatrale usvojenima, osim u slučaju ako unutar toga razdoblja najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovarateljice u trenutku prihvaćanja izmjene, priopće glavnom tajniku da ne prihvaćaju izmjenu. Izmjena koja je prihvaćena stupa na snagu osamnaest mjeseci nakon njenog prihvaćanja i postaje obvezna za sve države članice, osim u slučaju ako država članica otkáže Protokol najmanje šest mjeseci prije stupanja takve izmjene na snagu.⁷⁴ Ovakvim izmjenama Protokol uvodi novi način promjene granica odgovornosti, tzv. postupak prešutnog prihvata.

Na prethodno opisan način usvojene su izmjene Protokola iz 1996. godine, 19. travnja 2012. na 99. zasjedanju Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije održanom u Londonu. Izravan povod za izmjenu Protokola iz 1996. bila je nesreća broda Pacific Adventurer do koje je došlo 11. ožujka 2009. godine uz istočnu obalu Australije za vrijeme olujnog nevremena.⁷⁵

Te iste godine, Australija pokreće postupak povećanja iznosa ograničenja, tvrdeći da su iznosi općeg ograničenja nedovoljni da uz cjelokupnu štetu pokriju još i štete nastale radi onečišćenja

⁷² Čl. 3. Protokola iz 1996.

⁷³ Čl. 21., st. 2. i 3. Konvencije iz 1976.

⁷⁴ Čl. 8., st. 1.-10. Protokola iz 1996.

⁷⁵ Pospišil Miler, M., Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 51 (2012), 166, str. 227-255, str. 232.

pogonskim gorivom, te da je od vremena stupanja na snagu Protokola iz 1996., na svjetskoj razini nastala znatna promjena u novčanim vrijednostima. Australiji je podršku pružilo više od polovice država, te je Rezolucija prihvaćena na 99. zasjedanju Pravnog odbora održanom u travnju 2012. godine (dalje: Rezolucija iz 2012.).⁷⁶

Pravni odbor je usvojio povećanje iznosa ograničenja odgovornosti za tjelesne i materijalne štete za 51% u odnosu na sadašnje iznose prema Protokolu iz 1996., zadržavajući tako omjer od 2:1 u korist tjelesnih šteta.⁷⁷ Republika Hrvatska se nije protivila, te je stoga prihvatila izmjene Protokola iz 1996. godine, koje su usvojene na 99. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom u Londonu. Povećani iznosi prema izmjenama Protokola primjenjuju se od 8. lipnja 2015. godine.

4.5. Razvoj ograničenja odgovornosti u Hrvatskoj i primjena mjerodavnog prava u slučaju udara m/b STI POPLAR-a u obalu

U Hrvatskoj je do stupanja na snagu Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1. siječnja 1978.) vrijedio sustav abandona. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi prihvatio je Bruxellesku konvenciju iz 1957. godine (engleski sustav ili sustav ograničenja odgovornosti utvrđenim iznosom). Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske ratificirao je u studenome 1992. godine Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. Zato je Pomorski zakonik iz 1994. i 2004. posve razumljivo uredio područje općeg ograničenja odgovornosti u skladu s tom Konvencijom.⁷⁸

Slijedi usporedni prikaz promjene granice odgovornosti za tražbine tijekom važenja različitih međunarodnih ugovora, kako bi se predočilo povećanje iznosa tijekom godina. Usporedba se odnosi samo na razred tonaže pod koju potpada m/b STI POPLAR (Bruto tonaža: 24 162 tona).

⁷⁶ Ćorić, D., Opće ograničenje odgovornosti brodara: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj, Pomorsko poredbeno pravo, god. 59 (2020), 174, str. 9-38, str. 23.

⁷⁷ Pospišil Miler, M., Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, Poredbeno pomorsko pravo, god. 51 (2012), 166, str. 227-255, str. 248.

⁷⁸ Grabovac, I., Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik, Književni krug Split, 2005. godina, str. 63.

Međunarodni ugovor	Konvencija iz 1976.	Protokol iz 1996.	Rezolucija iz 2012.
Tonaža broda	501-30 000 tona	2 001-30 000 tona	2 001-30 000 tona
SDR	167 SDR-a	400 SDR-a	604 SDR-a
Povećanje za	240%		51%
Ukupno povećanje	362%		

Tablica 1.

Gornja tablica prikazuje da Rezolucija iz 2012. ukupno povećava iznose Konvencije iz 1976. za 362%, što je drastično povećanje prvotnih iznosa propisanih navedenom Konvencijom. Povećanje od 51% u odnosu na Protokol iz 1996. bitno je za slučaj udara m/b STI POPLAR-a u obalu.

Razlog osnivanja fonda ograničene odgovornosti je mogućnost da se vjerovnici, u čiju je korist osnovan, iz njega mogu namiriti. Postupak ograničenja odgovornosti vodi sudac pojedinac u izvanparničnom postupku stvarno nadležnog suda. Stvarna nadležnost pripada trgovačkim sudovima, dok mjesna nadležnost ovisi o tome je li brod domaće ili strano plovilo, a ako brod strane države mjerodavan je sud na čijem području je brod zaustavljen.⁷⁹

Brodar koji želi koristiti povlasticu ograničenja odgovornosti dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti, te predlagatelj osiguranja navodi da ispunjava traženi uvjet jer je spreman osnovati fond u iznosu od 90.000.000,00 kn koji je obračunao prema iznosima iz članka 391. Pomorskog zakonika, koji su Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008. usklađeni s iznosima Protokola iz 1996. koji je na snazi za Republiku Hrvatsku.⁸⁰ Sud se sa takvim zahtjevom predlagatelja osiguranja nije složio, te je prijedlog odbio. Kao razlog odbijanja sud je naveo da iznos je potrebno izračunati u skladu s prešutnim povećanjem.

Kao što je već navedeno Republika Hrvatska nije se protivila izmjenama iz 2012. godine, ali nije objavila datum stupanja na snagu u Narodnim novinama. Članak 30. stavak 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora propisuje da se prigodom objavljivanja međunarodnog

⁷⁹ Čl. 401. Pomorskog zakonika

⁸⁰ Ćorić, D., Opće ograničenje odgovornosti brodara: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u republici Hrvatskoj, Poredbeno pomorsko pravo, god. 59 (2020), 174, str. 9–38, str. 11.

ugovora objavljuju svi odgovarajući podaci o stupanju tog međunarodnog ugovora na snagu. Stoga se postavlja pitanje je li Republika Hrvatska vezana tim ugovorom.

Profesorica Ćorić je zaključila da su: „domaći sudovi ili druga nadležna tijela dužni primjenjivati međunarodne ugovore koji su stupili na snagu za Republiku Hrvatsku, bez obzira je li datum njihova stupanja na snagu objavljen u službenom glasilu Republike Hrvatske ili nije. Kada međunarodni ugovor za koji je Republika Hrvatska provela odgovarajući postupak potvrđivanja predviđa postupak prešutnog prihvata kao model za izmjenu pojedinih njegovih odredbi ili priloga, Republika Hrvatska je potvrđujući navedeni ugovor prihvatila i navedeni način izmjena i dopuna.“⁸¹ Sličnog mišljenja bio je i sud.

Sud je obrazložio da je „*predlagatelj trebao svoj prijedlog za ograničenje odgovornosti temeljiti na odredbama Protokola iz 1996., uzimajući u obzir i prešutnim prihvatom povišene iznose, ali s obzirom da je predlagatelj svoj prijedlog temeljio na Pomorskom zakoniku, pogrešno je primijenio materijalno pravo te pogrešno označio visinu iznosa ograničenja za koji želi ponuditi polaganje bankarskog jamstva, a koji Sud ne može prihvatiti jer je pogrešno obračunat te se pravilnom primjenom materijalnog prava pokazuje znatno veći i iznosi 133.028.644,00 kn.*“⁸²

Nakon obrazloženja suda, predlagatelj osiguranja predložio je osnivanje fonda u iznosu od 134.000.000,00 kn, te je Sud navedeni prijedlog prihvatio. Prikazano je da Rezolucija iz 2012. povećava iznose Protokola iz 1996. za 51%, što je osjetno povećanje. U konkretnom slučaju to znači da je fond veći za 44.000.000,00 kn, što vjerovnicima omogućuje puno veći iznos iz kojeg se mogu namiriti.

⁸¹ Ćorić, D., Opće ograničenje odgovornosti brodarar: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u republici Hrvatskoj, Poredbeno pomorsko pravo, god. 59 (2020), 174, str. 9-38, str. 30.

⁸² Rješenje Trgovačkog suda u Splitu - 9.R1-102/2018.

5. Šteta na lučkoj infrastrukturi

Kroz ovo poglavlje će biti obrađeni elementi štete koji su bitni za udar m/b STI POPLAR-a u obalu, pravni status morskih luka koje su pomorsko odnosno opće dobro i smatraju se od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku. Detaljnije će se objasniti što sve potpada pod lučku infrastrukturu, koje se osobe smatraju odgovornima i na kojem temelju. Također će biti prikazana sporna odredba Pomorskog zakonika o oštećenju stvari. Domaću sudsku praksu karakterizira nedosljednost glede članka 811. Pomorskog zakonika gdje je temeljno pitanje obuhvaća li odredba, uz materijalnu štetu i naknadu izmakle koristi? Nasuprot tome, kad se u obzir strana sudska praksa, prikazati će se način zaštite lučke infrastrukture u odabranim državama za primjer.

5.1. Šteta

5.1.1. Uvodno o pojmu štete

Šteta definirana Zakonom o obveznim odnosima je: „umanjenje nečije imovine (obična šteta) i sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).“⁸³ Imovina u ekonomskom ili gospodarskom smislu je skup dobara koje pripadaju određenom subjektu, dok je u pravnom smislu imovina skup subjektivnih imovinskih prava predstavljenih jednim nositeljem.⁸⁴ U pravnoj teoriji šteta je povreda nečijeg subjektivnog prava ili interesa prouzročena štetnom radnjom. Šteta se smatra svaki gubitak odnosno povreda, koju jedna osoba trpi na subjektivnim pravima i interesima zaštićenima građanskopravnim normama, mimo svoje volje, tj. zbog štetnoga događaja, a koji je odgovorna osoba dužna naknaditi.⁸⁵

Šteta je moguće razvrstati u više kategorija. Imovinske ili materijalne štete su one koje se odražavaju na imovini oštećenika, dok su neimovinske ili nematerijalne štete povrede subjektivnih neimovinskih prava ili interesa.⁸⁶ Pozitivna ili obična šteta se odnosi na umanjenje postojeće imovine oštećenika, a negativna šteta ili izmakla korist je dobitak kojim se netko nadao prema

⁸³ Čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima

⁸⁴ Klarić P., Vedriš M., Građansko pravo – opći dio, stvarno pravo, obvezno i nasljedno pravo, XIV. Izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2014, str. 589.

⁸⁵ Hrvatska enciklopedija-Šteta, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021.

⁸⁶ Klarić, Vedriš, op. cit. (bilj. 81.), str. 590.

redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima i bio bi ga ostvario da nije bilo štetne radnje.⁸⁷

Odgovornost za štetu je takav obveznopravni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti prouzročenu štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati takav popravak.⁸⁸ U pravnoj teoriji, pretpostavkama za štetu smatraju se štetna radnja štetnika, šteta, uzročna veza, protupravnost te postojanje subjekata obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu, a to su oštećenik, štetnik i odgovorna osoba.

5.1.2. Izvanugovorna odgovornost za štetu

Protupravnost postoji uvijek kada je povrijeđena neka pravna norma koja regulira određeno ponašanje, pri tome ne mora biti riječ o nekoj izričitoj pravnoj normi koja sankcionira takvo ponašanje ili propuštanje, već tu spadaju i pravne norme kojima se propisuju i određuju pravni standardi te uređuje u društvu usvojeno i prihvatljivo ponašanje. Također, protupravnom se može smatrati samo ona činidba ili propuštanje koje je u uzročnoj vezi sa štetom, odnosno njenom posljedicom, jer sama činjenica da je neka radnja protivna pozitivnoj pravnoj normi nije sama po sebi dovoljna da bi postojala odštetna odgovornost.⁸⁹

Izvanugovorna odgovornost za štetu je odgovornost koja je nanesena građanskim deliktom, za razliku od ugovorne štete koja nastaje povredom neke ugovorne obveze. Ključni kriterij razlikovanja ove dvije vrste odgovornosti je u naravi štetne radnje. Nedopuštene ili protupravne ljudske radnje u građanskom pravu nazivaju se građanskim deliktima, te kada je šteta prouzročena građanskim deliktom uvijek je riječ o izvanugovornoj odgovornosti za štetu.⁹⁰

Postoje značajne razlike između ugovorne i izvanugovorne odgovornosti. U odnosu na pravila o ugovornoj odgovornosti, pravila o izvanugovornoj odgovornosti imaju karakter općih pravila o odgovornosti za štetu, to znači da se na pitanja koja nisu uređena pravilima o ugovornoj

⁸⁷ Ibid. str. 593.

⁸⁸ Ibid. str. 583.

⁸⁹ Pavlović, M., Izvanugovorna, predugovorna i ugovorna odgovornost za štetu - 1. dio, Ius-Info, stručni članak, 2019., str.

⁹⁰ Pavlović, M., Izvanugovorna, predugovorna i ugovorna odgovornost za štetu - 1. dio, Ius-Info, stručni članak, 2019., str.

odgovornosti primjenjivati pravila o izvanugovornoj odgovornosti. Za nastanak ugovorne odgovornosti zahtjeva se poslovna sposobnost štetnika, a za nastanak izvanugovorne odgovornosti dovoljna je deliktna sposobnost, kod ugovorne odgovornosti štetnik odgovara za štetu ali i za ispunjenje prvobitne obveze, dok kod izvanugovorne odgovornosti odgovara samo za štetu. Pravila ugovorne odgovornosti su dispozitivne prirode, dok su pravila izvanugovorne odgovornosti propisane imperativnim normama.⁹¹ Potrebno je naglasiti da izvanugovorno odgovara vlasnik broda odnosno brodar za štetu koju brod ili drugi plovni objekt prouzroči osobama, stvarima izvan broda te morskom okolišu.

5.1.3. Subjektivna i objektivna odgovornost štetu

Razlikovanje između subjektivne i objektivne odgovornosti zasniva se, uz opće pretpostavke, na potrebi postojanja ili nepostojanja krivnje kao pretpostavke za odgovornost. Subjektivna ili kulpozna odgovornost za štetu, uz opće pretpostavke, zahtjeva i krivnju štetnika. Objektivna ili kauzalna odgovornost ne zahtjeva krivnju štetnika. Može se reći da se za štetu odgovara na temelju objektivne činjenice što je šteta prouzročena.⁹² Postojanje odgovornosti za štetu nastupa kad između štetne radnje i štete postoji uzročna veza.

Subjektivna odgovornost se može podijeliti na dvije podvrste: subjektivna odgovornost kod koje se krivnja dokazuje i subjektivna odgovornost kod koje se krivanja predmnijeva. Dokazivanje krivnje je svedeno na iznimku, zbog toga oštećenik mora dokazati štetnu radnju, štetu, uzročnu vezu, a krivnju štetnika ne dokazuje jer se predmnijeva. Krivnja se može podijeliti na više stupnjeva zato vrijedi pravilo da se predmnijeva najniži stupanj krivnje tj. običnu nepažnju, a svaki viši stupanj krivnje oštećenik mora dokazati.⁹³

Objektivna odgovornost ne zahtjeva krivnju štetnika kao pretpostavku za nastanak odgovornosti za štetu. Za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara se bez obzira na krivnju, uključujući i druge slučajeve predviđene zakonom.⁹⁴ Pravila objektivne odgovornosti odnose se na odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti,

⁹¹ Klarić, Vedriš, op. cit. (bilj. 81.), str., 606.

⁹² Klarić, Vedriš, op. cit. (bilj. 81.), str. 613.

⁹³ Ibid., str. 610.

⁹⁴ Čl. 1046., st. 3. i 4. Zakona o obveznim odnosima

odgovornost za neispravan proizvod, odgovornost organizatora priredbi i odgovornost za onečišćenje okoliša.⁹⁵ Vlasnik broda odgovara temeljem načela objektivne odgovornosti, što znači da krivnja nije jedna od pretpostavki odgovornosti za štetu, već se za štetu odgovara samom činjenicom nastanka štete.

5.1.4. Popravljanje štete

Popravljanje štete podrazumijeva uklanjanje, naknađivanje ili ublažavanje štetnih posljedica koje su nastupile zbog određene štetne radnje.⁹⁶ Iako se naknada štete često smatra jedinim oblikom popravaka štete, postoje još i druga dva slučaja popravljanja štete, a to su naturalna restitucija i satisfakcija.

Naknada štete je oblik popravljanja štete koji se sastoji u novčanom ekvivalentu. Ovdje ne dolazi do uspostave prijašnjeg stanja, već se isplatom adekvatnog iznosa novca nadomješta ono što je štetnom radnjom izgubljeno te zato naknada štete kao ekvivalent u novcu ne smije biti ni veća ni manja od pretrpljene štete.⁹⁷

Obujam štete obuhvaća skup svih šteta koje su se dogodile zbog neke štetne radnje, obuhvaćajući običnu štetu, izmaklu korist, troškove napravljene zbog umanjenja ili ublažavanja štetnih posljedica i kamate na iznos naknade. Kod delikte odnosno izvanugovorne odgovornosti oštećenik ima pravo na naknadu obične štete i izmakle koristi. Zakon o obveznim odnosima propisuje da se: „visina naknade štete određuje prema cijenama u vrijeme donošenja presude, a pri ocjeni visine izmakle koristi uzima se u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom radnjom ili propuštanjem.“⁹⁸

⁹⁵ Klarić, Vedriš, op. cit. (bilj. 81.), str. 615.- 622.

⁹⁶ Ibid., str. 627.

⁹⁷ Ibid., str. 629.

⁹⁸ Čl. 1089., st. 1.- 3. Zakona o obveznim odnosima

5.2. Pravni status morskih luka

Opća dobra ne mogu biti predmetom stvarnopravnih odnosa, te općim dobrima upravlja i o njima vodi brigu Republika Hrvatska. U opće dobro, kao osobito važno područje spada i pomorsko dobro. Pomorsko dobro je dobro od općeg interesa za Republiku Hrvatsku, te ima njenu osobitu zaštitu. Pod definiciju pomorskog dobra spadaju unutarnje morske vode i teritorijalno more, podzemlje i dno navedenih pojaseva, te dio kopna koji je namijenjen općoj upotrebi i sve što je u trajnoj vezi spojeno s tim dijelom kopna, uključujući morsku obalu i luke tj. morske luke.⁹⁹

Iako opća dobra, uključujući pomorska dobra, ne mogu biti predmetom stvarnopravnih odnosa, tijela koja upravljaju tim dobrima ovlaštena su na određeno vrijeme, naplatno, dati pojedinoj fizičkoj ili pravnoj osobi koncesiju za uporabu i korištenje općeg dobra. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama definira koncesiju kao: „pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama.“¹⁰⁰

Morska luka je: „morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim ili neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, za ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, te druge gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj ili prometnoj vezi.“¹⁰¹

Luke spadaju pod unutarnje morske vode, zajedno sa zaljevima, unutrašnjim morima, ušćima rijeka i morima unutar otočja ili otočnih lanaca. Potpuna državna suverenost proteže se na pojas unutarnjih morskih voda kao i na teritorijalno more. Luke koje su otvorene za međunarodni promet su luke u kojima je omogućen slobodan pristup plovniha objekata svih državnih pripadnosti. Vlada Republike Hrvatske je odredila luku Ploče, uz još dvadeset devet drugih luka, kao luku koja je otvorena za međunarodni promet.¹⁰² Luke otvorene za javni promet dijele se na tri podskupine, luke lokalnog, županijskog značaja i luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za

⁹⁹ Čl. 3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama

¹⁰⁰ Čl. 2., st. 1., t. 5. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama

¹⁰¹ Čl. 5., st. 1., t. 18. Pomorskog zakonika

¹⁰² Uredba o određivanju luka otvorenih za međunarodni promet, Vlada Republike Hrvatske, NN 8/2006.

Republiku Hrvatsku. Luke od međunarodnog značaja osniva Vlada Republike Hrvatske, a u koje se ubraja i luka Ploče i koja je uz luku Rijeka prvenstveno namijenjena za teretni promet.¹⁰³

Promet preko Luke Ploče, u 2018. godini, iznosio je 3.150.000,00 tona robe, te su poslovni prihodi iznosili 201.300.000,00 kuna.¹⁰⁴ Promet robe preko luke Ploče iznosio je 15,6% ukupnog robnog prometa preko morskih luka u Republici Hrvatskoj u 2018. godini.¹⁰⁵ Iz toga proizlazi da je luka Ploče od iznimno važnog interesa za Republiku Hrvatsku, te da je, kao jednu od dvije luke namijenjene za teretni promet, potrebno posebno zaštititi. U predmetnom slučaju došlo je do udara m/b STI POPLAR u operativnu obalu u luci Ploče. Operativna obala, uz lukobrane i druge lučke infrastrukturne objekte, je dio pomorskog dobra koji potpada pod lučku podgradnju odnosno infrastrukturu.¹⁰⁶

5.3. Lučka infrastruktura

Izvanugovorna odgovornost za štetu podrazumijeva odgovornost vlasnika broda ili broдача za štetu koju brod ili drugi plovni objekt prouzroči osobama, stvarima izvan broda te morskom okolišu.¹⁰⁷ Odredbe o izvanugovornoj odgovornosti primjenjuju se na sve plovne objekte, neovisno o njihovoj namjeni ili veličini, uključujući i hidroavion na moru.¹⁰⁸ Pod plovne objekte spadaju pomorski objekti koji su namijenjeni za plovidbu morem, a obuhvaćaju brodove, ratne brodove, podmornice, jahte i brodice, dok pomorski objekti obuhvaćaju plovne objekte, plutajuće objekte tj. objekte stalno privezane ili usidrene na moru i nepomične odobalne objekte tj. objekte dijelom ili potpuno ukopane u morsko dno ili položene na dno mora.¹⁰⁹ Spomenuta odredba razvidno ukazuje da se pravila o izvanugovornoj odgovornosti primjenjuju na dio pomorskih objekata tj. na plovne objekte, dok se ne primjenjuje na plutajuće i nepomične odobalne objekte.

¹⁰³ Batur, T., Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010., str. 677.- 692., str. 680.

¹⁰⁴ Revidirano godišnje izvješće i konsolidirani i nekonsolidirani financijski izvještaji za društvo Luka Ploče za 2018. godinu.

¹⁰⁵ Državni zavod za statistiku, transport i komunikacije, promet brodova, putnika i robe po lučkim kapetanijama i statističkim lukama, 2018.

¹⁰⁶ Čl. 2., st. 1., t. 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama

¹⁰⁷ Čl. 808. Pomorskog zakonika

¹⁰⁸ Čl. 809. Pomorskog zakonika

¹⁰⁹ Čl. 5., t. 27. i 31. Pomorskog zakonika

Pomorski zakonik djeluje kao posebni zakon¹¹⁰ u odnosu prema Zakonu o obveznim odnosima. Kada se radi o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i broдача u slučajevima odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, za oštećenje stvari, onečišćenje okoliša koje se sastoji od onečišćenja uljem koje se prevozi kao teret ili onečišćenja pogonskim gorivom. Na slučajeve koji nisu regulirani Pomorskim zakonikom primjenjuju se propisi općeg odštetnog prava.

Glede teritorijalne primjene Pomorski zakonik određuje da se odredbe o odgovornosti za oštećenje stvari, onečišćenje okoliša koje se sastoji od onečišćenja uljem koje se prevozi kao teret i onečišćenja pogonskim gorivom primjenjuje na štetu nastalu u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, epikontinentalnom pojasu i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu,¹¹¹ a odredbe o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika primjenjuju se na štete nastale na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.¹¹²

¹¹⁰ Lex specialis derogat legi generali (posebni zakon ukida opći zakon). Opće načelo prava, prema kojem posebni pravni akt odnosno pravna norma, ukida opći pravni akt odnosno normu, ako imaju istu pravnu snagu te reguliraju istu pravnu materiju, ali na različit način.

¹¹¹ Na temelju članka 1024. Pomorskog zakonika, a u svezi s člankom 55. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, Hrvatski sabor na sjednici održanoj 3. listopada 2003. donio je Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru kojom je ustanovljen zaštićeni ekološko-ribolovnom pojas (u daljnjem tekstu: ZERP). ZERP obuhvaća morski prostor u Jadranskom moru, od vanjske granice teritorijalnoga mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom, a privremeno slijedi crtu razgraničenja epikontinentalnog pojasa uspostavljenu Sporazumom između SFR Jugoslavije i Republike Italije o razgraničenju epikontinentalnog pojasa iz 1968. godine. Republika Hrvatska je proglasila sadržaje isključivoga gospodarskog pojasa koji se odnose na suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan vanjske granice teritorijalnog mora, te jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša.

Hrvatski sabor na sjednici 5. veljače 2021. donio je odluku o proglašenju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru. Isključivi gospodarski pojas Republike Hrvatske obuhvaća morski prostor od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom. Ne dirajući u suverena prava i jurisdikciju Republike Hrvatske, isključivi gospodarski pojas Republike Hrvatske ostaje morski prostor u kojemu sve države uživaju međunarodnim pravom zajamčene slobode plovidbe, preleta, polaganja podmorskih kablova i cjevovoda i druge međunarodnopravno dopuštene uporabe mora. Na dan stupanja na snagu ove Odluke stavlja se izvan snage Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (»Narodne novine«, br. 157/03., 77/04., 138/06. i 31/08.). Vidljivo je da zakon nije usklađen sa stvarnim stanjem jer se u zakonu navodi ZERP koji je proglašenjem isključivog gospodarskog pojasa stavljen izvan snage, pa je za pretpostaviti da se odredbe koje su se odnosile na ZERP sada odnose na područje isključivog gospodarskog pojasa.

¹¹² Čl. 809.A Pomorskog zakonika

5.3.1. Odgovorne osobe

Pomorski zakonik u članku 811. navodi da: „brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru.“ Drugi objekti u luci ili na moru su svi drugi pokretni objekti u moru koji nisu brodovi, odnosno nisu s njima izjednačeni objekti u moru, kao što su podrtine, ledene sante, gromade zemlje, kompaktno raslinje, razni balvani, stvari izbačene s broda i sl.¹¹³

U istom članku navedeno je da „pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda, odnosno broдача, dok za štetu koju prouzroči jahta ili brodice odgovaraju vlasnik i korisnik jahte ili brodice te najmoprimac jahte ili brodice dane u najam bez posade.“¹¹⁴ Nije navedeno je li odgovornost navedenih osoba solidarna. Kao što je već bilo naznačeno u prethodnom poglavlju, dolazi do odnosa u kojem je jedna strana dužna popraviti prouzročenu štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati takav popravak.

Vlasnik broda je ovlaštenik prava vlasništva na brodu i ima među ostalim, pravo posjedovanja (lat. *possidere*), uporabe (lat. *uti*), korištenja (lat. *frui*) i raspolaganja (lat. *abuti*), njegova su prava pune privatne pravne vlasti ograničena samo zakonom ili pravima neke druge osobe na tom brodu.¹¹⁵ U glavnu knjigu upisnika brodova, u list B, upisati će se naziv i sjedište pravne osobe odnosno tvrtka, uključujući osobno ime i prebivalište fizičke osobe koja je vlasnik broda i osobnih ograničenja vlasnika glede slobodnog raspolaganja brodom.¹¹⁶ Pomorski zakon definira broдача kao: „fizičku ili pravnu osobu koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je broдар osoba koja je u upisniku brodova upisana kao vlasnik broda.“¹¹⁷

¹¹³ Kačić, H., Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1968., str. 30.

¹¹⁴ Čl. 811. Pomorskog zakonika

¹¹⁵ Bolanča, D., Odgovornost za oštećenje (oštećene) stvari i onečišćenje okoliša..., Zbornik radova „Izazovi pravnom sistemu“, Istočno Sarajevo 2021, str. 44–61., str. 53.

¹¹⁶ Čl. 200., st. 1. Pomorskog zakonika

¹¹⁷ Čl. 5., t. 6. Pomorskog zakonika

5.3.2. Temelj odgovornosti

Vlasnik broda, za štetu nanесenu lučkoj infrastrukturi, odgovara temeljem načela objektivne (kauzalne) odgovornosti. Pomorski zakonik propisao je dva razloga za oslobođenje od odgovornosti za štetu: „brod, jahta odnosno brodica ne odgovaraju za štetu u mjeri u kojoj je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja.“¹¹⁸ Stroga odgovornost je propisana radi zaštite obale, lučkih objekata i uređaja te objekata sigurnosti plovidbe zbog njihove javne funkcije i gospodarskog značenja.

Usporedbom s odredbama u slučajevima smrti i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru koje prouzroči brod, odgovaraju vlasnik broda i osoba koja upravlja brodom. Zakonik razlikuje četiri situacije. Prva se odnosi na područje gdje je zabranjena plovidba ili područje kupališta, a dođe do nesreće, propisana je objektivna (kauzalna) odgovornost, a jedini eksculpacijski razlozi su dokazana namjera ili krajnja nepažnja oštećenika. Ako do nesreće dođe u pojasu do 150 metara od obale, koji nije kupalište ili područje zabranjene plovidbe, odgovorne osobe će se moći osloboditi ako se dokaže da je do nesreće došlo zbog više sile, namjere ili krajnje nepažnje oštećenika. U slučaju nesreće u lukama, prilazu lukama, uobičajenim plovnim putovima, područjima za sportsku plovidbu ili na udaljenosti većoj od 150 metara od obale odgovara se temeljem dokazane krivnje koje će oštećena osoba trebati dokazati. U četvrtom slučaju ako do nesreće dođe na području u kojem su zabranjeni određeni načini i sredstva plovidbe, a do nesreće je došlo na opisani način ili opisanim sredstvom odgovara se na temelju objektivne odgovornosti, a jedini eksculpacijski razlog je namjera ili krajnja nepažnja oštećene osobe.¹¹⁹

Kada se radi o onečišćenju okoliša, Pomorskim zakonikom je propisano da brodar za štetu koja je prouzročena izbacivanjem ili izlivanjem onečišćenih tvari u more odgovara na temelju objektivne odgovornosti osim u slučajevima rata, više sile, svjesnog djelovanja treće osobe da prouzroči štetu i propustom države ili tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.¹²⁰

¹¹⁸ Čl. 811., st. 2. Pomorskog zakonika

¹¹⁹ Čl. 810., st. 1., t. 1-4 Pomorskog zakonika

¹²⁰ Čl. 812., st. 1. Pomorskog zakonika

Na temelju odredbi o smrti i tjelesnim ozljedama i onečišćenju okoliša vidljivo je koliko je zakonodavac propisao strogu odgovornost za oštećenje operativnih obala, lukobrana, lučkih uređaja i postrojenja, plutajućih objekata (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) i drugih objekata u luci ili na moru. Za razliku od navedenih odredbi kod kojih je propisan veći broj razloga za oslobođenje od odgovornosti, kod oštećenja stvari postoje samo dva eksculpacijska razloga, a to su šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom i stanje obale, lukobrana, uređaja i postrojenja. Ni viša sila se neće moći primijeniti kao razlog za oslobođenje od odgovornosti. Temeljem navedene usporedbe zamjetno je koliko je država strogo odredila zaštitu luka zbog njihove javne funkcije i gospodarskog značenja.

5.3.3. Vrste i obujam štete

U pogledu vrste i obujma štete Pomorski zakonik u članku 811. navodi da „brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru.“ Zakonik ne definira posebno pojam štete nanese obali niti se precizira koje stvari mogu biti objektima štetne radnje. Nepostojanjem posebne odredbe, trebalo bi štetu tumačiti u skladu s općim propisima odštetnog prava. Šteta je umanjeње nečije imovine (obična šteta) i sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).¹²¹

Ovdje nailazimo na problem jer Pomorski zakonik ne razlikuje objekte štete s objektima štetne radnje. Naime, šteta se nikada ne može nanijeti objektima odnosno stvarima kako je u odredbi Pomorskog zakonika navedeno. Šteta, u kontekstu obveznog odnosno odštetnog prava, može biti nanesena samo fizičkim ili pravnim osobama koje se nazivaju oštećenici, dok stvari u pravnom smislu ne mogu biti oštećenici nego mogu biti tek predmet odnosno objekt štetne radnje.¹²² Prema tome, kada je riječ o oštećenju stvari, uređaja i drugih objekata u obzir dolazi samo naknada imovinske tj. materijalne štete.

¹²¹ Čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima

¹²² Pravno mišljenje - Lučka uprava Ploče, Prof.dr.sc. Jasenko Marin, str. 4.

Iako se u članku 811. Pomorskog zakonika ne razlikuju objekti štete s objektima štetne radnje, doslovnim bi se tumačenjem odredbe moglo zaključiti da treba nadoknaditi samo materijalnu štetu jer kada je riječ o oštećenju stvari, uređaja i drugih objekata u obzir dolazi samo naknada materijalne štete, a takav zaključak ne bi bio ispravan.

Upravo tom nedovoljno jasnom odredbom nastaje dvojba treba li uz materijalnu štetu nadoknaditi i izmaklu korist. Prema tome, odredbu o oštećenju stvari Pomorskog zakonika možemo usporediti s udarom broda u unutarnjoj plovidbi i sa odredbama Pomorskog zakonika o sudaru brodova, situacijama kod kojih je riječ o istom odnosno sličnom činjeničnom stanju.

Kao što je već navedeno, sudar brodova je događaj u kojem jedan ili više brodova direktnim dodiranjem ili indirektno uzrokuju štetu drugom brodu ili imovini ili osobama što se na brodu nalaze. Za razliku od odredbi o oštećenju stvari, kod sudara brodova izričito je propisano da je potrebno nadoknaditi i izmaklu korist.¹²³

Pravila o unutarnjoj plovidbi uređena su Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda, kojim je u članku 313. propisano da: „brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima te drugim objektima u luci, pristaništu ili na vodi kao i okolišu u luci. U postupku naknade štete iz stavka 1. ovoga članka nadoknađuje se i izmakla korist.“¹²⁴ U slučaju plovidbe unutarnjim vodama jasno i nedvosmisleno je izraženo da se treba nadoknaditi i izmakla korist.

Iz ovakvog odstupanja u rješenjima zakonodavca mogu se izvesti dva zaključka ili da zakonodavac svjesno nije želio ubaciti odredbu o naknadi izmakle koristi pa takva naknada ne postoji u slučajevima iz članka 811. Pomorskog zakonika ili je došlo do propusta pa se odredba o naknadi izmakle koristi treba primjenjivati kao u članku 313. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda.

Nijedan slučaj odštetne odgovornosti brodar, odnosno brodovlasnika nije u hrvatskom pravu uređen na način da se za prosuđivanje odštetne odgovornosti iz istog činjeničnog kompleksa za određenu vrstu štete primjenjuje jedan zakonski propis, a za drugu vrstu štete neki drugi zakonski

¹²³ Čl. 753. Pomorskog zakonika

¹²⁴ Čl. 313., st.1. i 3. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda

propis te je jasno da takva opcija nije i ne treba biti intencija zakonodavca jer bi se time stvorile poteškoće i u praktičnom prosuđivanju pitanja odštetne odgovornosti.¹²⁵

Iz ranije navedenog proizlazi da operativna obala spada pod lučku infrastrukturu koja se smatra pomorskim dobrom. Republika Hrvatska ima pravo i obvezu upravljati pomorskim dobrom i treba posebno skrbiti osiguravajući adekvatnu pravnu zaštitu jer je upravo iz toga razloga propisan princip objektivne odgovornosti za štetu.

Radi osiguranja kontinuiranog obavljanja djelatnosti lučkih uprava, nije dostatno samo primijeniti stroga pravila uređenja principa odštetne odgovornosti za običnu štetu, nego i za izmaklu korist jer ta vrsta štete nerijetko može biti jednako, ako ne čak i više štetna za oštećenike, a samim tim i ugroziti ili otežati njihovu djelatnost.¹²⁶ Vezano uz izneseno proizlazi činjenica da uz materijalnu štetu treba nadoknaditi i izmaklu korist, u slučajevima oštećenja stvari koje uređuje članak 811. Pomorskog zakonika.

5.4. Sudska praksa

U poglavlju o domaćoj sudskoj praksi posebna pažnja će biti usmjerena na činjenicu kako sudska praksa nije dosljedna glede pitanja nadoknađivanja izmakle koristi. Tako u određenim presudama sud tumači da izmakla korist potpada pod komercijalni interes tužitelja, te da se članak Pomorskog zakonika o oštećenju stvari odnosi samo na materijalnu štetu, dok se u drugim presudama izmakla korist podrazumijeva pod navedenim člankom. Također, prikazana je sudska odluka o brodarkovoj odgovornosti za oštećenje obale gdje su precizno određeni razlozi za oslobođenje od odgovornosti.

Za razliku od domaće sudske prakse, gdje se rad pretežito bavi pitanjem naknade izmakle koristi, u stranoj sudskoj praksi, na odabranim primjerima, će se usporediti kako navedeni pravni poređci reguliraju udar u obalu i njeno oštećenje i koji stupanj krivnje se zahtjeva za te slučajeve. Kao znakoviti detalj odabrana je i zakonska odredba iz Ujedinjenog Kraljevstva kojom se štiti lučka infrastruktura

¹²⁵ Pravno mišljenje - Lučka uprava Ploče, Prof.dr.sc. Jasenko Marin, str. 14.

¹²⁶ Pravno mišljenje - Lučka uprava Ploče, Prof.dr.sc. Jasenko Marin, str. 11.

5.4.1. Domaća sudska praksa

Viši privredni sud SR Hrvatske, donio je prvostupanjsku presudu u travnju 1969. godine, u vijeću: Gabro Badovinac, dr. Emilio Pallua i prof. dr. Branko Jakaša o Udaru broda u obalu i brodarevoj odgovornosti.¹²⁷

Tužitelj je bila tvornica koja ima svoju obalu, a tuženik je brodar čiji je brod bio privezan uz tu obalu. Tužitelj je u tužbi naveo da je tuženikov brod udarom, koji je bio prouzrokovan olujnim nevremenom, oštetio njegovu obalu i tražio je nadoknadu troškova popravka, a osim toga tražio je i troškove koje je imao zbog toga što je robu morao prevoziti u luku Split jer je njegova obala bila neuporabljiva. Tuženik se branio navodima da je obala bila u vrlo trošnom stanju.

Sud je presudio tako da je djelomično udovoljio tužbenom zahtjevu koji se odnosi na popravak obale, a u cijelosti tuženika proglasio krivim za naknadu povećanih troškova koje je imao tužitelj zbog toga što je robu morao zbog ukrcaja prebacivati u Split.

Sud je djelomično priznao tužbeni zahtjev koji se tiče popravka obale, jer održavanje obale potpada pod jedan od dva ekskulpacijska razloga, a to su krivnja tijela koje upravlja lukom i stanje samih objekata. U cijelosti je prihvaćen zahtjev za naknadu troškova prebacivanja robe u drugu luku, iz čega proizlazi da je sud smatrao potrebitim nadoknaditi izmaklu korist. Također, iz navedenog slučaja vidljiva je strogo propisana odgovornost gdje viša sila nije ekskulpacijski razlog.

U drugom slučaju, Visoki Trgovački sud u predmetu Pž-5648/2017 odlučujući o žalbi, obrazlaže da prihvaća zaključak prvostupanjskog suda da se propisivanjem tako stroge odgovornosti pruža snažnija zaštita lukama i lučkim postrojenjima koje, bez obzira na komercijalni interes organizacije koja iskorištava luku, ipak obavljaju ponajprije javnu funkciju, služe općem interesu i imaju veliko značenje za gospodarstvo.

Iz navedene presude Visokog Trgovačkog suda ukazuje se na činjenicu da je izmakla korist komercijalni interes tužitelja, a prema obrazloženju komercijalni interes ne spada pod pravni odnos koji je uređen člankom 811. Pomorskog zakonika.

Primjetna je nedosljednost između sudskih odluka, gdje se u prvom slučaju izmakla korist podrazumijeva pod naknadom štete, dok se u drugom slučaju tumači da se radi o komercijalnom

¹²⁷ Badovinac, Gabro, Udar broda u obalu - Brodarova odgovornost - Zastara: (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 11(1969), 42, str. 37-39.

interesu tužitelja. Presuda Visokog Trgovačkog suda dovoljno ne štiti luke koje spadaju pod posebni interes Republike Hrvatske, a zbog neizricanja naknade izmakle koristi uskraćuje potrebnu zaštitu.

U trećem slučaju, Viši privredni sud SR Hrvatske, donio je drugostupanjsku presudu u travnju 1967. godine, u vijeću: Gabro Badovinac, Zvone Rihtman i prof. dr. Branko Jakaša o brodarevoj odgovornosti glede oštećenja lučkih objekata.¹²⁸

Tuženikov brod prilikom pristajanja je udario u stražarsku kućicu sagrađenu na glavi gata te je srušio, a tužitelj je tražio naknadu štete. Prvostupanjski sud je pretpostavio da se radi o podijeljenoj odgovornosti jer je kućica izlazila jedan metar izvan gata te je tužbeni zahtjev usvojio samo do polovice iznosa. Tužitelj se na takvu odluku žalio.

Drugostupanjski sud je žalbu prihvatio i promijenio odluku te usvojio tužiteljev zahtjev u potpunosti. Naveo je više razloga za takvu odluku. Naime, za oštećenje lučkog objekta odgovara se na osnovi isključive činjenice da je šteta prouzročena. Taj propis ne daje mogućnosti da se odgovornost za štetu umanja ili podijeli ili ograniči. Kriterij za nastajanje odgovornosti je jedino i isključivo činjenica da je brod nanio štetu. Za pitanje o odgovornost nije odlučujuća činjenica je li brod bio u ugovornom odnosu s korisnikom oštećenog objekta. Pod lučkim objektom se obuhvaća svaki objekt koji se nalazi na mjestu na kojem ga brodovi, brodske čamci i drugi plovni i plutajući objekti mogu oštetiti.

Kod navedene presude dolazi do izražaja stroga odgovornost propisana zbog zaštite obale, lučkih objekata i uređaja. Također, Sud je vrlo detaljno obrazložio način odgovaranja za štetu u slučajevima kad je propisana objektivna odgovornost.

¹²⁸ Rihtman, Zvone, Udar broda u fiksni objekt na moru: (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 8(1966), 31, str. 41.-42.

5.4.2. Strana sudska praksa

Kroz sljedeće primjere strane sudske prakse, prikazano je kako se u drugim državama uređuje pitanje udara broda u obalu odnosno na koji način se pravno štiti lučka infrastruktura. U sva tri slučaja, u tri različite države, nastala su oštećenja neposrednim kontaktom broda sa lučkom infrastrukturom. Događaji su se zbili u Francuskoj, Australiji i Egiptu te će se usporediti propisi navedenih država s hrvatskim.

Francuski Trgovački sud donio je presudu, u listopadu 1966. godine, o oštećenju podmorskog kabela sidrom u luci Sete.¹²⁹

Prilikom pristajanja broda na vez zakazao je pogonski motor broda, te je zapovjednik naredio obaranje sidra kako bi se spriječio udar u obalu. Sidra su zahvatila i oštetila podmorske kabele, te je vlasnik kabela tužio brodara zbog naknade štete.

Sud je tužbu odbio jer je dužnost naknade štete postojala samo u slučaju ako bi do štete došlo krivnjom članova posade. Shodno navedenom, sud je smatrao da vlasnik kabela mora bolje osigurati iste da se prilikom obaranja sidra izbjegne šteta. Naime, zbog vremenskih uvjeta u luci Sete često dolazi do obaranja sidra. Sud je zaključio da brodar ne odgovara kada je do prisilnog sidrenja došlo zbog iznenadnog kvara stroja.

Na ovom primjeru vidimo razliku u odnosu na Pomorski zakonik jer po hrvatskom pravu vlasnik broda bio dužan nadoknaditi štetu s obzirom da ovaj slučaj ne potpada pod niti jedan ekskulpacijski razloga. Pritom, odjeljak Pomorskog zakonika o oštećenju stvari izričito propisuje da brod odgovara za štetu koju nanese podvodnim kabelima i cjevovodima.

Pomorski odjel prvostupanijskog suda Velike Britanije u presudi iz prosinca 1961. godine, odlučivao je o udaru broda u gat.¹³⁰

Brod je udario u gat u jednoj luci u Sueskom zaljevu. Pri tome je oštetiо gat i uređaje za ukrcavanje, a i sam je pretrpio štetu. Do udara je došlo zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta, a prilikom udaljavanja broda od gata.

¹²⁹ Jakaša, Branko, Oštećenje podmorskog kabla u luci: (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 9(1967), 35, str. 55.

¹³⁰ Sajko, Krešimir, Udar broda o gat: (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 4(1962), 16, str. 34-35.

Tužitelj je tužio brod za naknadu štete, a tuženi je protutužbom tužio tužitelja da je do udara došlo zbog nemarnosti tužiteljevih zaposlenika. Sud je trebao odlučiti je li odgovornost za udar broda leži na nepažnji posade broda ili nepažnji tužiteljevih namještenika.

Sud je obrazložio da je tužitelj, znajući o lokalnim vremenskim prilikama, preuzeo brigu o sigurnosti gata i broda. On je trebao pravovremeno obavijestiti tuženog o promjenama vjetra. Tuženi je isto bio dužan budno paziti na promjene vjetra i brzo djelovati. Zbog toga su obje stranke nemarno postupale, te ih je sud proglasio krivima za udar, i to u odnosu tužitelj 40%, a tuženik 60%. Također, sud je odlučio da je neosnovana tužiteljeva tvrdnja o njegovoj neodgovornosti jer se odredbe ugovora o čarteru kojima se propisuje da vlasnik gata oslobođen odgovornosti za svoju nemarnost, odnose samo štetu koja se na dogodi na brodu. Ukoliko se vlasnik gata želio osloboditi odgovornosti za štetu koja može nastati na gatu, a da za nju odgovara vlasnik broda, potrebno je da se takva odredba izričito ugovori.

U slučaju udara broda u Sueskom zaljevu vrijedi primijetiti dvije posebnosti. Prvo, sud obje stranke proglašava krivima u različitim omjerima, što podrazumijeva da su obje strane pridonijele nastanku štete. Usporedimo li to s Pomorskim zakonikom, jasno je vidljiva razlika jer bi tuženik po hrvatskom pravu u punom opsegu i samostalno odgovarao za štetu. Nadalje, upravo zbog propisane objektivne odgovornosti i samo dva razloga koja oslobađaju vlasnika broda odnosno brodara od odgovornosti, teško bi bilo za očekivati da bi sud podijelio krivnju među strankama. Drugo, sud je utvrdio da ukoliko se vlasnik gata želi osloboditi odgovornosti za štetu koja može nastati na gatu da za nju odgovara vlasnik broda, potrebno je takvu odredbu izričito ugovoriti. To je još jedna razlika u odnosu na Pomorski zakonik kojim nije propisana takva mogućnost oslobođenja od odgovornosti, već je vrlo jasno propisano u kojim slučajevima odgovara vlasnik gata odnosno tijelo koje upravlja lukom.

U slijedećem primjeru prikazana je presuda Vrhovnog suda Australije iz veljače 1974. godine o odgovornosti za oštećenje obale od strane broda.¹³¹

Brod je udario u obalu i došlo je do štete na imovini luke, do udara je došlo zbog puknuća konopa uslijed nadolaska jakog vala, te među strankama ta činjenica nije bila sporna. Tužitelj je bila lučka uprava koja je tražila naknadu štete, temeljem propisa koji određuje da povjerenici luke mogu

¹³¹ Pallua, Emilio, Odgovornost za oštećenje obale od strane broda: (prikaz presude i bilješka), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 16(1974), 63, str. 84-87.

zahtijevati od vlasnika broda, zapovjednika ili agenta broda naknadu štete za štetu koju bi brod načinio stvarima ili imovini luke.

Tuženi se usprotivio tužbi, uz obrazloženje da je do štete došlo zbog više sile te da nije bilo nemarnosti od strane posade. Prema tadašnjem mjerodavnom australskom pravu odgovarao je brodovlasnik na temelju dokazane krivnje. Prvostupanjski sud je odbio tužbeni zahtjev jer nije bilo brodovlasnikove krivnje, a Vrhovni sud je tu odluku potvrdio jer je većina sudaca smatrala da treba primijeniti presedan Vrhovnog suda „*Townsville Harbour Board vs. Scottish Shire Line Ltd.*“ koji određuje da odgovornost brodovlasnika za udar nastupa samo ako je udar posljedica nemarnosti ili drugog protupravnog čina osobe koja je zaposlena na brodu ili oko broda.

U slučaj udara broda u obalu u Australiji tadašnje mjerodavno australsko pravo je propisivalo krivnju kao pretpostavku za odgovornost. Ovaj primjer jasno prikazuje slabiju zaštićenost luka kada se odgovara po principu subjektivne odgovornosti, jer u tom slučaju brodovlasnik nije odgovoran za štetu koja je nastala na obali pa je nije dužan ni nadoknaditi.

Kao zadnji primjer, prikazana je zakonska odredba iz Ujedinjenog Kraljevstva o zaštiti lučke infrastrukture u kojoj je uočljivo da se za odgovornost oštećenja lučke infrastrukture također traži krivnja kao pretpostavka. Vlasnik broda odgovoran je poduzetnicima za svaku štetu koju takvo plovilo ili bilo koja osoba zaposlena na brodu, nanese luci, pristaništu, doku, ili terminalu ili radovima povezanim s tim, a zapovjednik ili osoba koja je zadužena za takvo plovilo ili plovni objekt čijom je namjernom radnjom ili nemarom učinjena takva šteta također će biti odgovorni da istu nadoknadi.¹³²

Neosporno je da sve države svoje luke smatraju područjima od posebnog interesa, zbog njihove javne funkcije i gospodarskog značaja. U sva tri opisana slučaja i zakonskoj odredbi vidljivo je da se odgovara na temelju subjektivne odgovornosti, odnosno da je postojanje krivnje nužna pretpostavka koja se zahtijeva, a da bi vlasnik broda odgovarao za štetu. Zamjetno je da su u dva navedena slučaja, upravo zbog nepostojanja krivnje vlasnika broda, odbijeni tužbeni zahtjevi za naknadu štete, dok je u trećem slučaju djelomično usvojen. Iz svega navedenog proizlazi da je manja vjerojatnost da će luka odnosno tijelo koje upravlja lukom uspjeti u zahtjevu za naknadu štete kad se odgovara na temelju krivnje.

¹³² Čl. 74. Harbours, Docks and Piers Clauses Act-a 1847.

Za razliku od navedenih primjera gdje sve države za odgovornost traže određeni stupanj krivnje, Republika Hrvatska je odredila da se objektivno odgovara za štetu tj. odgovornost nastaje samim činom prouzročenja štete. Upravo zbog takvog propisa naknada počinjene štete ostvaruje se uspješnije i veći je stupanj izvjesnosti da će se ona ostvariti.

Svakako je pohvalno od hrvatskog zakonodavca što je prepoznao važnost luka te je propisao da se za štetu odgovara objektivno uz dva oslobađajuća razloga. Upravo zbog ta dva razloga, zakonodavac je dao dodatni motiv tijelima koja upravljaju lukama da brinu o stanju lučke infrastrukture, jer vlasnik broda odnosno brodar će se osloboditi odgovornosti ako je šteta uzrokovana stanjem lučke infrastrukture ili krivnjom tijela koje upravlja lukom

6. Zaključak

Udar broda je materijalni sraz broda s nekim fiksnim kopnenim ili pomorskim objektom. U predmetnom slučaju radi se o udaru broda STI POPLAR u obalu za prekrcaj tekućih tereta za tankere u luci Ploče, u kanalu Vlaška.

Zbog svog gospodarskog značaja i javne namjene, Republika Hrvatska je morske luke proglasila pomorskim odnosno općim dobrom koji potpadaju pod njezinu osobitu zaštitu. Također, Republika Hrvatska je odredila da se objektivno odgovara za štetu prouzročenu lučkoj infrastrukturi tj. da odgovornost nastaje samim činom prouzročenja štete. Takvom odredbom osigurana je djelotvornija zaštita i spriječene su upitne situacije koje su navedene u primjerima strane sudske prakse. Naime, u njima je krivnja jedna od pretpostavki za odgovornost. Kada šteta nastane štetnik nije dužan nadoknaditi prouzročenu štetu jer nije počinjena s namjerom ili krajnjom nepažnjom. Također, propisana su dva razloga koja oslobađaju brodara odgovornosti za štetu, a kojima se neizravno motivira tijela koja upravljaju lučkim područjem da održavaju lučku infrastrukturu u ispravnom stanju.

Zbog nerazlikovanja objekta štete od objekta štetne radnje, tumačenja članka 811. Pomorskog zakonika nisu jedinstvena, kao što je i prikazano u primjerima iz domaće sudske prakse. Navedeni članak bi trebalo tumačiti tako da obuhvaća i izmaklu korist. To se znakovito odražava na primjeru istog činjeničnog stanja, udara broda u obalu u unutarnjim vodama, gdje Zakon izričito propisuje da je potrebno nadoknaditi izmaklu korist. Jednako tako, i u slučajevima sudara brodova potrebno je nadoknaditi izmaklu korist.

Iz svega navedenog proizlazi, da izmakla korist potpada pod naknadu štete u slučajevima iz članka 811. Pomorskog zakonika. Ispravkom odredbe 811. Pomorskog zakonika odnosno dodavanjem stavka da se nadoknađuje i izmakla korist, nestala bi mogućnost dvosmislenog tumačenja odredbe, te bi se ujednačila sudska praksa i omogućilo lakše rješavanje sličnih slučajeva.

Također, Vrhovni sud je odlučio da se može izdati privremena mjera zaustavljana broda na teritoriju RH, koji vije zastavu države koja nije potpisnica Konvencije iz 1952., što je svakako pohvalno jer se takvom odredbom dodatno se osigurava mogućnost zaštite morskih luka i lučke infrastrukture, jer se onemogućuje da brod koji napravi štetu nakon toga otplovi u pojaseve mora

gdje Republika Hrvatska nema suverenitet, te takvim potezom izbjegne odgovarati za počinjenu štetu.

Nadalje, sudskom odlukom je određeno da je potrebno primjenjivati odredbe Rezolucije iz 2012. o ograničenju odgovornosti, koje su za 51% veće u odnosu na odredbe Protokola iz 1996. koje je preuzeo Pomorski zakonik. U predmetnom slučaju udara STI POPLAR-a u obalu, fond ograničene odgovornosti veći za 44.000.000,00 kn, što vjerovnicima daje izdašniji iznos iz kojeg se mogu namiriti.

Republika Hrvatska brine o morskim lukama i lučkoj infrastrukturi te ih adekvatno štiti, kao što je prikazano kroz rad, ali uvijek postoji prostor za napredak, koji bi se, kako je već navedeno, ostvario kada bi članak 811. Pomorskog zakonika obuhvaćao i odredbu o izmakloj koristi.

LITERATURA:

Knjige i članci

Aržek Zvonimir; Bendeković Jadranka, Transport i osiguranje, Impresum Zagreb, Mikrorad, Ekonomski fakultet, 2008. 391 str.

Batur, Tomislav, Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010., str. 677.-692.

Bolanča Dragan, Odgovornost za oštećenje (oštećene) stvari i onečišćenje okoliša (zagađivanje životne sredine) prouzrokovano brodom (usporedba plovidbenog zakonodavstva Republike Srpske i Republike Hrvatske), Zbornik radova, „Izazovi pravnom sistemu“, Istočno Sarajevo 2021, str. 44.–61.

Bravar Aleksandar, Međunarodna unifikacija općeg ograničenja odgovornosti broдача i naše pravo, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 25(1983), 100, str. 25.-42.

Ćorić Dorotea, Opće ograničenje odgovornosti broдача: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u republici Hrvatskoj, Poredbeno pomorsko pravo, god. 59 (2020), 174, str. 9.-38.

Dabo Lukša, Kurtela Željko, Koboević Žark, Uklanjanje olupine M/B Coste Concordije s mjesta nezgode, Naše more, 60, br. 1-2, 2013, str. 1.-6.

Grabovac Ivo, Enciklopedija Pojmova Pomorskog Prava, Književni krug, Split, 1991.

Grabovac Ivo, Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu, Književni krug Split, 2001. (216 str.)

Grabovac Ivo, Suvremeno Hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik, Književni krug Split, 2005.

Kačić Hrvoje, Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1968.

Marić-Ivanović Renata, Privremene mjere – 1. dio (pojam, nadležnost, prijedlog i rješenje o određivanju), Ius-Info, Stručni članak, 2010.

Marić-Ivanović Renata, Privremene mjere – 3. dio (vrste privremenih mjera radi osiguranja novčanih tražbina, privremene mjere na pokretninama), Ius-Info, Stručni članak, 2010.

Marin Jasenko, Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi, Poredbeno pomorsko pravo, 50 (165), 91-115.

Marin Jasenko, Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conviniens, Pomorsko poredbeno pravo, god. 59 (1997) 155- 154, str. 37-51.

Marin Jasenko, Pravno mišljenje – Luka Ploče, Zagreb, 2023. godina.

Marin Jasenko, Treba li republika hrvatska pristupiti protokolu iz 1996. O izmjeni konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.?, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 53 (1) 75-94 (2003)

Medić Marija, Osiguranje odgovornosti putem P&I klubova, Ministarstvo financija, Praktični menadžment, Vol. I, br. 1, str. 62.-68.

Mudrić Mišo, Gubitak prava na ograničenje odgovornosti i gubitak prava na osigurateljno pokriće: (prikaz presude), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, Hrvatska, 2014.

Pavić Drago, Pomorsko imovinsko pravo, Split, Književni krug, 2006. godina

Pavić Drago, Pomorsko pravo, knjiga druga, pravo pomorskih prijevoza, Split, 2002. godina

Pavlović Mladen, Izvanugovorna, predugovorna i ugovorna odgovornost za štetu - 1. dio, Ius-Info, stručni članak

Pospišil Miler Marija, Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, Poredbeno pomorsko pravo, god. 51 (2012), 166, str. 227-255.

Skorupan Wolff Vesna, Privremena mjera zaustavljanja broda: [prikaz presude], Poredbeno pomorsko pravo, 46 (161), 320-322., 2007. godine.

Vasilj Aleksandar, Bošnjak Melita, Sustav općeg ograničenja odgovornosti..., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 3/2011., str. 549.-576.

Vuković Ante, Bodul Dejan, i Štambuk Darijan, Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi, Poredbeno pomorsko pravo, 2015., 54 (169), 443-462.

Normativni akti

Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847.

Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine

Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine

Međunarodna konvenciju o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine

Ovršni zakon, NN 112/12, 25/13, 93/14, 55/16, 73/17, 131/20, 114/22

Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1996. godine

Uredba o određivanju luka otvorenih za međunarodni promet, Vlada Republike Hrvatske, NN 8/2006.

Ustav Republike Hrvatske, NN 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14

Zakon o obveznim odnosima, NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22

Zakon o parničnom postupku, SL SFRJ 4/77, 36/77, 6/80, 36/80, 43/82, 69/82, 58/84, 74/87, 57/89, 20/90, 27/90, 35/91, i NN 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13, 89/14, 70/19, 80/22, 114/22

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN 144/21

Zakon o područjima i sjedištima sudova, NN 67/18

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16, 98/19

Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, NN 53/91, 88/01

Sudska praksa

POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (1958. - 2016.g.), arhiva HAZU-a:

Badovinac, Gabro., Udar broda u obalu - Brodarova odgovornost - Zastara : (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 11(1969), 42, str. 37-39

Gabro Badovinac, dr. Emilio Paulla, prof. dr. Branko Jakaša; Udar torpeda u brod - Nadležnost suda - Zastara - Odgovornost osobe koja lansira torpedo, 11(1969), 43, str. 53-55

Jakaša, Branko, Oštećenje podmorskog kabla u luci: (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 9(1967), 35, str. 55

Pallua, Emilio, Odgovornost za oštećenje obale od strane broda: (prikaz presude i bilješka), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 16(1974), 63, str. 84-87

Rihtman, Zvone., Udar broda u fiksni objekt na moru : (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 8(1966), 31, str. 41-42

Sajko, Krešimir, Udar broda o gat : (prikaz presude), POPIS PRESUDA iz časopisa Poredbeno pomorsko pravo (od 1958. do 2016.g.), 4(1962), 16, str. 34-35

Privremena mjera zaustavljanja broda - Vrhovni sud Republike Hrvatske, Presuda broj: Gzz 8/1992-2 od 2. veljače 1999., Vijeće: Stanko Jesenković kao predsjednik vijeća, Boris Guttmann, Vladimir Drakulić, Stanko Hautz i Vlatka Potočnjak-Radej kao članovi vijeća.

Trgovački sud u Splitu – predmeti- P-474/2018-1 i 9.R1-102/2018

Visoki Trgovački sud - predmet - Pž-5648/2017

Ostali izvori

Državni zavod za statistiku, transport i komunikacije, promet brodova, putnika i robe po lučkim kapetanijama i statističkim lukama

Građevinsko vještačenje konstrukcije terminala u luci Ploče, nalaz i mišljenje vještaka, Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021.

<https://www.ppa.hr/hr/završena-obnova-tankerskog-veza-u-luci-ploce/>

<https://www.britannica.com/topic/MV-Wilhelm-Gustloff>

PRIVREMENA IZJAVA O OZBILJNOJ POMORSKOJ NESREĆI - Udar teretnog broda „STI POPLAR“ u tankerski pristan, Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu - Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu, KLASA: 342-27/18-01/86, URBROJ: 699-05/4-22-116

Revidirano godišnje izvješće i konsolidirani i nekonsolidirani financijski izvještaji za društvo Luka Ploče za 2018. godinu.

Udar teretnog broda “STI POPLAR” u tankerski pristan, Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

Vještačenje dinamike udara u terminal tekućih tereta, nalaz i mišljenje vještaka, prof. dr. sc. Srećko Favro dipl. ing.

Vještačenje nastalih oštećenja na terminalu tekućih tereta u Luci Ploče nakon udara tankera radi osiguranja dokaza, nalaz i mišljenje vještaka, dipl. ing. grad. Nikša Urlić, stalni sudski vještak za graditeljstvo.