

Nasukavanje broda Ever Given - pravne posljedice

Zdunić, Dominik

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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:199:276665>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-28**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

PRAVNI FAKULTET

Dominik Zdunić

**NASUKAVANJE BRODA EVER GIVEN –
PRAVNE POSLJEDICE**

Diplomski rad

Voditelj: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, lipanj 2022.

Izjava o izvornosti

Ja, Dominik Zdunić, MBAG 0066265031, modul Trgovačkopravni, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada „Nasukavanje broda Ever Given – pravne posljedice“ 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 do onih navedenih u radu.

Dominik Zdunić v.r.

Sadržaj

1. Uvod	1
2. Povijesni pregled pravnog uređenja Sueskog kanala	2
3. Činjenično stanje vezano uz nasukavanja Ever Givena	5
3.1. Karakteristike i vlasništvo broda	5
3.2. Nasukavanje.....	5
4. Odgovornost	9
4.1. Osobe u imovinskopravnom odnosu i ugovori o iskorištavanju brodova..	9
4.2. Ugovorna odgovornost prema korisnicima prijevoza robe	13
4.2.1. Zajednička havarija	18
4.3. Izvanugovorna odgovornost.....	22
4.4. Opće ograničenje odgovornosti	24
5. Pomorsko osiguranje	26
6. Istraga i postupak pred sudom	29
7. Zaključak	32
8. Popis literature	34

1. Uvod

Danas je pomorski prijevoz najrašireniji način transporta robe i putnika iako je među najstarijima. Razlog tome je njegova jednostavnost i manji troškovi nego kod ostalih vrsta prijevoza pa tako Svjetska trgovinska organizacija procjenjuje da se 80 posto međunarodne trgovine odvija morem i stoga igra najvažniju ulogu u trgovinskom lancu opskrbe.¹

Sueski kanal je jedan od tri umjetna prokopa koji su dobili međunarodnopravno uređenje te je ujedno najveći i najstariji među njima.² Potreba za međunarodnim uređenjem prometnog puta proizlazi iz njegove važnosti za globalnu trgovinu i daljnji ekonomski razvoj svih država koje ga koriste. Nalazi se na graničnom području Afrike i Azije, na teritoriju današnjeg Egipta te spaja gradove Port Said na Sredozemnom moru i Suez u Sueskom zaljevu koji izlazi na Crveno more.

Dana 23. ožujka 2021. brod Ever Given nasukao se na južnom dijelu kanala te tako onemogućio daljnji prolazak brodova. Uslijedilo je nekoliko dana izvlačenja i saniranja štete, ali i čekanja ostalih brodova na prolazak. S obzirom na ozbiljnost situacije, odmah je bilo jasno kako će posljedice biti globalne. Osim svjetskog tržišta, ionako pogođenog virusom COVID-19, i ostalih prijevoznika, znatnu štetu snosit će i Egipat i Uprava Sueskog kanala (u daljnjem tekstu: Uprava), kojima kanal donosi zaradu u prosjeku 5 milijardi američkih dolara godišnje od naplate prolaska brodovima, i to otprilike njih 18 000 godišnje.³

U ovom diplomskom radi bavit ću se nastankom i razvojem Sueskog kanala te njegovim uređenjem kroz povijest, iznijeti činjenično stanje vezano uz brod Ever Given i sam čin nasukavanja, navesti sve osobe vezane uz slučaj nasukavanja i objasniti kako je došlo do konačnog sporazuma između Uprave Sueskog kanala, s jedne strane i brodovlasnika Shoi Kisen Kaisha, *charterera* Evergreena i osiguravatelja UK P&I kluba, s druge strane. Također, definirat ću osobe u imovinsko-pravnim odnosima u pomorskom pravu i prijevozu robe morem, navesti i objasniti primjenu relevantnih međunarodnih i nacionalnih pravnih izvora na njihov status, odnose, odgovornost i pomorsko osiguranje.

¹ Maritime Transport, https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm, 4. 5. 2022.

² Preostala dva su Panamski i Kielski.

³ How One Ship Caused a Global Traffic Jam, <https://www.youtube.com/watch?v=8RxmRw1kCrc>, 4. 5. 2022.

2. Povijesni pregled pravnog uređenja Sueskog kanala

Početu izgradnje kanala prethodio je postupak izdavanja koncesije egipatskim fermanima 1854. i 1856. godine na 99 godina, a Ferdinand de Lesseps je 5. prosinca 1858. godine osnovao poduzeće Društvo Sueskog prokopa (*Compagnie Universelle du Canal de Suez*, u daljnjem tekstu: poduzeće), koje je, iako ustrojeno po egipatskom pravu, imalo upravno sjedište u Parizu.⁴⁵ Temeljni kapital poduzeća iznosio je 200 milijuna franaka podijeljenih u 400 000 dionica od kojih je egipatska vlada otkupila čak 177 642 dionice što je iznosilo 44% ukupnog broja dionica.⁶ Izgradnja je napokon započela 25. travnja 1859. godine i završena je 18. kolovoza 1869. godine, a konačni troškovi izgradnje dosegli su iznos od 433 milijuna franaka, što je dvostruko više od predviđenog.⁷

Poduzeće je moralo kanal držati otvorenim za brodove svih zastava bez razlike u postupku i plaćanju taksa koje nisu smjele prelaziti iznos od deset zlatnih franaka po toni robe i pojedinom putniku.⁸ Internacionalizacija i neutralizacija kanala uslijedila je sklapanjem Konvencije o slobodnoj upotrebi Sueskog kanala, donesene u Carigradu 29. listopada 1888. (dalje u tekstu: Carigradska konvencija). Carigradska konvencija sastoji se od 17 članaka koji uređuju neutralnost i način provođenja iste te slobodnu plovidbu kanalom. Kanal je otvoren za plovidbu u doba mira i rata za trgovačke i ratne brodove svih zastava, a prilazne luke i more u krugu od 3 milje oko tih luka ostaju otvoreni i za brodove zaraćenih država.⁹ U kanalu se ne smiju zadržavati ratni brodovi, a u lukama se mogu stacionirati do najviše dva za svaku državu, s izuzećem zaraćenih zemalja.¹⁰ Iako se ne smiju stacionirati u lukama, ratni brodovi zaraćenih država mogu koristiti kanal uz uvjet prolaska bez zadržavanja te se mogu zadržati u krajnjim lukama (Port Said i Suez) do 24 sata. U vrijeme rata zabranjeno je iskrcavanje četa, ratnog materijala i streljiva u kanalu i prilaznim lukama, osim ako dođe do smetnje u samom kanalu, a kada se dozvoljava ukrcaj ili iskrcaj u prilaznim lukama četa s ratnim materijalom do najviše 1000 osoba.¹¹ Ono što je najvažnije iz Carigradske konvencije je preuzimanje obveze država

⁴ Andrassy, Juraj et al. Međunarodno pravo, 1. dio, 2. izd., Zagreb: Školska knjiga. 2010., str. 279.

⁵ Suez Canal... A Historical Evolution,

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>, 28. 2. 2022.

⁶ Ibid. 28. 2. 2022.

⁷ Ibid. 28. 2. 2022.

⁸ Andrassy, Juraj et al. Međunarodno pravo, 1. dio, 2. izd., *Op. cit.* str 279.

⁹ Ibid. str. 279.

¹⁰ Ibid. str. 279.

¹¹ Ibid. str. 279.

potpisnica da neće izvršiti čin neprijateljstva ili drugi čin koji bi zaustavio plovidbu kanalom.¹² Ugovorena neutralnost kanala i slobodan prolaz su se poštovali, s manjim iznimkama tijekom Prvog i Drugog svjetskog rata.

Nakon okupacije Egipta 1888., utjecaj Velike Britanije na Egipat povećao se uspostavljanjem protektorata 1914. godine. S obzirom na gospodarsku i političku važnost Egipta i samog kanala, tijekom vremena jača otpor prema britanskom utjecaju. Proglas o prestanku protektorata donesen je 1922. godine, a 19. listopada 1954. sklopljen je ugovor o povlačenju britanskih snaga iz Egipta kojim obje strane priznaju da kanal, kao sastavni dio Egipta, ima međunarodnu gospodarsku, trgovinsku i stratešku važnost.¹³ Predsjednik Gamal Abdel Nasser i egipatska vlada 1956. proglasili su nacionalizaciju Sueskog kanala i proglasom je Egipat preuzeo kontrolu i upravu nad Sueskim kanalom te raspustio sve postojeće odbore i obvezao se isplatiti trenutne dioničare poduzeća po cijeni dionica na pariškoj burzi.¹⁴ U strahu od moguće blokade kanala, Velika Britanija i Francuska pružili su podršku Izraelu u sukobu s Egiptom koji je redovno zaustavljao brodove za koje se sumnja da su u trgovačkoj vezi s Izraelom te su iznijeli spor pred Vijeće Sigurnosti UN-a. Vijeće sigurnosti donijelo je zaključak da stranke izravnim pregovorima donesu sporazum o budućem uređenju kanala na temelju načela: sloboda plovidbe bez ikakve izravne ili prikrivene diskriminacije, poštivanje egipatske suverenosti, odvajanje uprave prokopa od politike, utvrđivanje taksa za plovidbu sporazumom između Egipta i korisnika i odvajanje dijela prihoda za održavanje i poboljšanje kanala.¹⁵¹⁶

Kako bi se očuvala načela iz rezolucije, Egipat 1957. daje jednostranu izjavu, koju registrira kod Ujedinjenih naroda, kojom izjavljuje da ostaje pri odluci pridržavanja odredaba Carigradske konvencije, omogućuje neprekinutu slobodnu plovidbu za brodove svih zastava i pazi da kanal bude održavan i moderniziran prema potrebama suvremene plovidbe.¹⁷ Posljednje nesuglasice oko slobodnog prolaska riješene su potpisivanjem Ugovora o miru između Egipta i Izraela 26. ožujka 1979. godine kojim je okončan sukob između te dvije države

¹² Države potpisnice su Francuska, Austro-Ugarska, Velika Britanija, Rusija, Osmansko Carstvo, Španjolska, Italija i Nizozemska, a kasnije su pristupile još neke države.; Andrassy, Juraj et al. Međunarodno pravo, 1. dio, 2. izd., Op. cit. str. 280.

¹³ Ibid. str. 280.

¹⁴ Suez Canal... A Historical Evolution,

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>, 28, 2.3. 2022.

¹⁵ Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 118, 13.10. 1956., <https://digitallibrary.un.org/record/112088>, 5. 2022.

¹⁶ Andrassy, Juraj et al. Međunarodno pravo, 1. dio, 2. izd., Op. cit. str. 281.

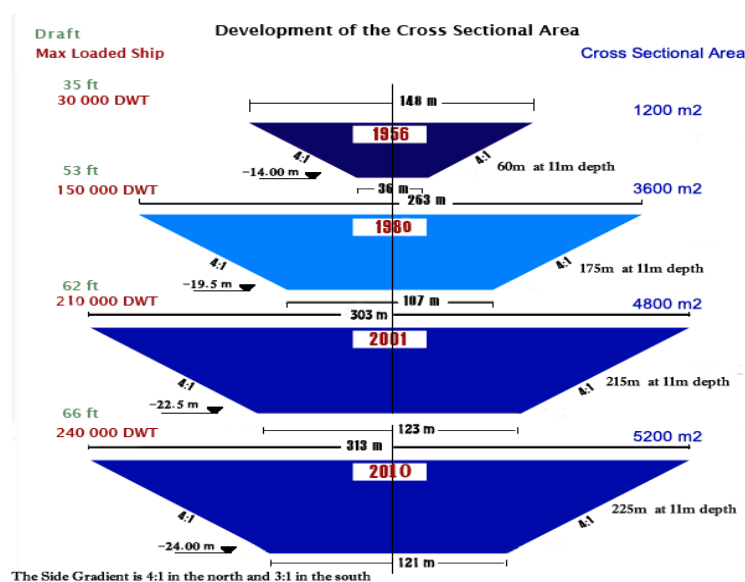
¹⁷ Ibid. str. 282.

te je uređeno da izraelski brodovi i svi drugi brodovi što plove iz Izraela ili za Izrael, uživaju pravo slobodnog prolaska bez diskriminacije.¹⁸

Nakon 10 godina prvotne izgradnje i otvorenja 1869. godine, kanal je bio dugačak 164 kilometra, s najvećom dubinom 8 metara, a mogao je proći brod nosivosti do 5 000 tona.¹⁹ Od nacionalizacije do danas kanal je nekoliko puta proširivan, od čega su najznačajnije izmijene napravljene 1956., 1980., 2001. te 2015. godine, kada je otvorena paralelna ruta putovanja na dijelu kanala. Danas je dugačak 193.3 kilometra, s najvećom dubinom od 24 metra, a najveća nosivost broda koji može proći je 240 000 tona.²⁰

Item	Unit	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
Overall Length	Km	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
ByPasses Length	Km	--	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
Width at 11 m depth	m	--	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
Water depth Max.	m	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
Draft of ship	Feet	22	35	38	53	56	58	62	66	66
Cross Sectional Area	m ²	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
Max. Loaded ship	DWT	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000

Slika 1. Tablica proširenja Sueskog kanala



Slika 2. Prikaz proširenja Sueskog kanala

¹⁸ Ibid. str. 283.

¹⁹ Canal Characteristics,

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>, 2.3. 2022

²⁰ Ibid.

3. Činjenično stanje vezano uz nasukavanje Ever Givena

3.1. Karakteristike i vlasništvo broda

Brod Ever Given jedan je od najvećih kontejnerskih brodova na svijetu identifikacijskog broja (IMO) 9811000. Izgradila ga je japanska tvrtka Imabari Shipbuilding 2018. za tvrtku-kćer Shoen Kisen Kaisha (dalje u tekstu: SKK) koja se bavi iznajmljivanjem brodova te je trenutni vlasnik broda Ever Given.²¹ Brod je dugačak 399,94 metra, širine 58,8 metara, maksimalne brzine 22.8 čvora i ukupne nosivosti (eng. *deadweight*) 199692 tone te može nositi oko 20 000 kontejnera. Registriran je u Panama Cityu, što znači da plovi pod zastavom države Paname, a njime u komercijalnom smislu raspolaže, na temelju brodarskog ugovora na vrijeme (eng. *time charter*) tajvanska brodoprijevozna tvrtka Evergreen Marine Corporation, koja se ponajviše bavi kontejnerskim prijevozom.²² Tehničko upravljanje brodom (poslovođa broda) povjereno je tvrtki Bernhard Schulte Shipmanagement (dalje u tekstu: BSS) sa sjedištem u Hamburgu. Ona na brodu zapošljava indijsku posadu od 25 ljudi kao i zapovjednika broda Krishnana Kanthavela.²³

3.2. Nasukavanje

Pomorska havarija ili pomorska nezgoda je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru ili poduzimanje nekog izvanrednog troška, a izvanrednost događaja je bitno obilježje pojma havarije jer se redovni i neizbježni gubici ili troškovi ne smatraju pomorskom nezgodom.²⁴ Havarije se dijele na posebne, odnosno partikuralne i zajedničke havarije. Dok se činom zajedničke havarije smatra svaka namjerna i razložna šteta ili trošak poduzet za zajednički spas imovine koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu, posebne havarije nastaju kao posljedica više

²¹ Vessel EVER GIVEN IMO: 9811000, Container Ship, https://shipinfo.net/find_vessel_noname_vessel_IMO-9811000_MMSI-353136000, 4. 3. 2022.

²² Ibid. 4. 3. 2022.

²³ Six Days in Suez: The Inside Story of the Ship That Broke Global Trade, <https://www.bloomberg.com/news/features/2021-06-24/how-the-billion-dollar-ever-given-cargo-ship-got-stuck-in-the-suez-canal>, 23. 3. 2022.

²⁴ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 297.

sile ili slučaja, bez volje sudionika pomorskog pothvata.²⁵ Nasukavanje (eng. *stranding*) je vrsta posebne havarije i do nje dolaze kada brod cijelom kobilicom ili jednim njenim dijelom dira dno, ali da bi se radilo o nasukavanju, brod mora neko vrijeme biti priljubljen uz dno i izgubiti sposobnost plutanja, odnosno neće se smatrati nasukavanjem ako samo dotakne dno i nastavi plovidbu (eng. *touch and go*).^{26,27}

U četvrtak 23. ožujka 2021. godine oko 7:40 po lokalnom vremenu, tijekom plovide od Malezije prema luci Rotterdam u Nizozemskoj, brodom Ever Given je zbog jakih vjetrova postalo teško upravljati.²⁸ Unatoč nastojanjima posade i 2 pilota, brod se nasukao u mulj i pijesak blizu južnog ulaza kanala te se nakrenuo tako da je blokirao prolaz kroz kanal. Iako nije bilo ozlijeđenih, oko 30-ak brodova je ostalo blokirano u kanalu sjeverno i 3 broda južno od mjesta nesreće.²⁹ Taj broj se u narednim danima povećao do čak 400 brodova.

Iako je pokušano tegljačima okrenuti trup broda kako bi se oslobodio prolaz, nije bilo uspješno. Dovedena je specijalizirana mehanizacija kako bi se otkopao mulj i pijesak ispod broda kao i dodatni tegljači. 25. ožujka u svojoj službenoj izjavi Evergreen Marine potvrđuje kako su angažirane profesionalne tvrtke za spašavanje i tegljenje, Smit Salvage iz Nizozemske i Nippon Salvage iz Japana kako bi u suradnji s tehničkim upraviteljem i Upravom osmislili što učinkovitiji plan da se uspostavi slobodan prolaz.³⁰ Također su potporu dale i SAD-e u vidu nekoliko tegljača koji su se nalazili u Arapskom moru. U sljedećih nekoliko dana iskopano je preko 20 000 tona pijeska i mulja, ispuštene su balastne vode, ali se čekala plima kako bi se podigla razina vode. Ukoliko ni to ne bi uspjelo, posljednja mogućnost bila bi uklanjanje određenog dijela tereta i goriva s broda.³¹ Brod je uspješno oslobođen i ispravljen 29. ožujka 2021. oko 15:00 sati nakon kombinacije složenih zahvata tegljača i visoke plime koja je

²⁵ Ibid. str. 298.

²⁶ Ibid. str. 299., Također može biti i čin zajedničke havarije, ali samo ako je nasukavanje učinjeno namjerno i razborito radi zajedničkog spasa broda i imovine.

²⁷ Kobilica je glavni uzdužni element brodske konstrukcije i prolazi cijelom duljinom dna broskog trupa.

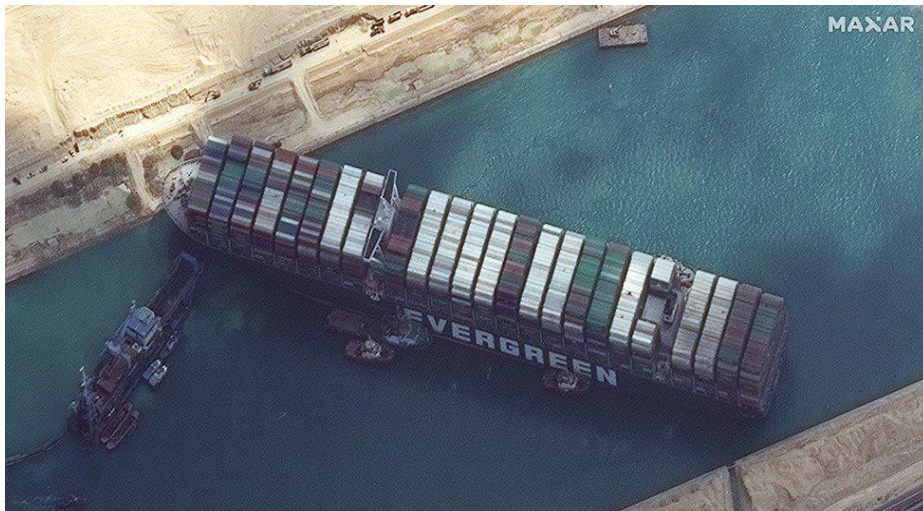
²⁸ Egypt's Suez Canal blocked by huge container ship, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56505413>, 8. 3. 2022.

²⁹ Ibid. 8. 3. 2022.

³⁰ Update of EVER GIVEN's grounding in the Suez Canal 25th March 2021 , https://www.evergreen-marine.com/news/202103/CMS_NEWS2021032600007942_20210330042040_F022018EB23840AE_B2A8563792EC22B1.pdf, 8. 3. 2022.

³¹ Suez Canal: How did they move the Ever Given?, <https://www.bbc.com/news/56523659>, 8. 3. 2022.

omogućila brodu da se ispravi te je otegljen do Velikog gorkog jezera kamo je upućen na provjeru nautičke sposobnosti broda (eng. *seaworthiness*).³²



Slika 3. Satelitska snimka nasukanog broda Ever Given

Sueski kanal kao glavna prometna poveznica između Europe i južne Azije, odnosno Sredozemnog mora i Indijskog Oceana, omogućuje značajne uštede u vremenu i trošku putovanja od alternativnog puta preko Rta dobre nade. Naime, putovanje „starim putem za Indiju“, duže je za otprilike 9 000 kilometara i u prosjeku traje od 6 do 14 dana, ovisno o plovilu i teretu, a putovanje Sueskim kanalom otprilike 13 do 15 sati.³³ Iz tih razloga otprilike 12 posto svjetske trgovine prolazi kanalom, uključujući 30 posto svjetskog konejnerskog prijevoza, a vrijednost robe koja se godišnje preveze iznosi preko 1 bilijuna američkih dolara.³⁴ Tijekom 2020. godine, kroz kanal je prošlo 19 000 brodova, što je prosječno 50 brodova po danu, noseći teret u vrijednosti od 3 do 9 milijarde američkih dolara, a u 2019. preko 1 milijarde tone robe, što je četiri puta više nego što je prošlo kroz Panamski kanal.³⁵ Također, kanal je važan i za prijevoz naftnih derivata, minerala i ostalih fosilnih goriva. Kroz kanal se preveze u prosjeku

³² EVER GIVEN Successfully Refloated, Normal Transits of Suez Canal Resume, https://www.evergreen-marine.com/news/202103/CMS_NEWS2021032900008005_20210329020903_C3683702C6C14C839AEDB56F9717BDA5.pdf, 8.3. 2022.

³³ The Importance of the Suez Canal to Global Trade, <https://www.mfat.govt.nz/assets/Trade/MFAT-Market-reports/The-Importance-of-the-Suez-Canal-to-Global-Trade-18-April-2021.pdf>, 10. 3. 2022.

³⁴ Ibid. 10. 3. 2022.

³⁵ Ibid. 10. 3. 2022.

od 7 do 10 posto svjetske nafte i 8 posto prirodnog plina te preko 30 milijuna tona mineralnih sirovina i ugljena godišnje.³⁶

Na temelju svega navedenog, jasno je da blokada kanala od šest dana imala značan utjecaj na svjetsku ekonomiju koja je poprimila već podosta težak udarac izazvan pandemijom COVID-19. Osim financijskih gubitaka prijevoznika, proizvođača i kupaca, došlo je i do povećanja troškova samog prijevoza. Pojedini brodovi nisu čekali rasplet situacije u kanalu pa su se odlučili za alternativnu rutu putovanja što je uzrokovalo dodatne troškove, a nije pomoglo ni povećanje cijena naftnih derivata uzrokovano zastojem. Prema procijeni jednog od najstarijih časopisa koji se bave transportom, Lloyd's List, svaki dan blokade uzrokovao je trošak u iznosu od 9 milijarde američkih dolara, odnosno oko 400 milijuna američkih dolara po satu, a osiguravajuća tvrtka Allianz procjenjuje da je svaki tjedan blokade uzrokovao pad svjetskog trgovinskog rasta od 0.2 do 0.4 posto.³⁷ Zastoj je također utjecao i na burze, što je izrazito bilo vidljivo nakon što je Ever Given oslobođen i kanal otvoren. Na burzi u Abu Dhabiu *Abu Dhabi Securities Exchange* cijene dionica su doživjele rast vrijednosti od 1.7 posto, a u Dubaiu *Dubai Financial Market* rast od 2.1 posto.³⁸ Iako je gospodarstvo u Europi bilo najviše pogođeno blokadom, Aziju je, uz kašnjenje u isporuci robe, zbog domino efekta zastoja, pogodio i nedostatak kontejnera za prijevoz kojih je ionako nedostajalo zbog utjecaja pandemije na pomorski prijevoz.³⁹

³⁶ Ibid. 10. 3. 2022.

³⁷ The Suez canal ship is not the only thing clogging global trade, https://www.allianz.com/en/economic_research/publications/specials_fmo/2021_03_26_SupplyChainDisruption.html, 10. 3. 2022.

³⁸ The Importance of the Suez Canal to Global Trade, <https://www.mfat.govt.nz/assets/Trade/MFAT-Market-reports/The-Importance-of-the-Suez-Canal-to-Global-Trade-18-April-2021.pdf>, 10. 3. 2022.

³⁹ Ibid. 10. 3. 2022.

4. Odgovornost

4.1. Osobe u imovinskopravnom odnosu i ugovori o iskorištavanju brodova

Prije nego se dotaknemo odgovornosti, treba definirati tko su osobe u konkretnom imovinskopravnom odnosu. Kao što je i ranije navedeno u tekstu, vlasnik broda je japanska tvrtka SKK, tvrtka-kćer japanske tvrtke Imabari Shipbuilding sa sjedištem u gradu Imabari. Evergreen je tajvanska prijevoznika tvrtka koja s tvrtkom SKK ima sklopljen brodarski ugovor na vrijeme (eng. *time charter*), a tehničko upravljanje brodom povjereno tvrtki BSS.

Pravne odnose između subjekata pomorskog prava promatrat ćemo kroz kontekst hrvatskog prava. Brodovlasnik ne mora nužno biti i brodar. Brodara definira naš Pomorski zakonik (dalje u tekstu: PZ) u čl. 5. st. 6. kao fizičku ili pravnu osobu koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, time što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je to osoba koja je upisana u registar brodova kao vlasnik.⁴⁰ Možemo zaključiti kako su ključni elementi svojstva brodara da je on fizička ili pravna osoba, posjednik broda i da je nositelj plovidbenog pothvata. On je posjednik broda i kao takav upravlja brodom te imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika, koji je njegov zakonski zastupnik, a pravni naslov prava na posjed može biti ugovor o zakupu broda (eng. *bareboat charter*), ugovor o leasingu ili ovlaštenje iz pomorske hipoteke.⁴¹ Hoće li brodovlasnik biti i brodar ovisi o vrsti ugovora o iskorištavanju broda. Ako je sklopljen ugovor o zakupu broda, zakupoprimalac postaje brodar, a ako je sklopljen brodarski ugovor (eng. *charterparties*) ili pomorsko – prijevoznika ugovor (ugovor o prijevozu pojedinih stvari) vlasnik ostaje brodar.⁴² Nadalje, brodarske ugovore dijelimo prema dva kriterija, brodskom prostoru (cijelim brodom, razmjernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom) i važniji, prema trajanju, na vrijeme (eng. *time charter*) i za putovanje (eng. *voyage charter*).⁴³ Ta podjela nije toliko stroga jer se u praksi sklapaju kompleksni ugovori kod kojih se miješaju obilježja brodarskih ugovora na putovanje i brodarskih ugovora na vrijeme.⁴⁴ Slično podijeli prema PZ-u, u svjetskoj poslovnoj praksi

⁴⁰ Pomorski zakonik, pročišćeni tekst zakona, NN 181/04, 17/19

⁴¹ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 52.

⁴² Ibid. str. 101.

⁴³ Ibid. str. 101.

⁴⁴ Marin, Jasenko: Slot charter, u: Zbornik PFZ, 56, Posebni br., 2006., str. 596.

javljaju se četiri tipa čarter partija: *bareboat charter* (zakup praznog broda), *demise charter* (zakup broda s brodovlasnikovom posadom) te *time charter* i *voyage charter*.⁴⁵

S obzirom da SKK s Evergreenom ima sklopljen brodarski ugovor na vrijeme, brodarka smatramo japansku tvrtku SKK. Evergreen, kao naručitelj (eng. *timecharterer*), ovlašten je u komercijalnom smislu samostalno raspolagati brodom, zapovjednik je dužan provoditi naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namijeni broda. Također, dužan je plaćati vozarinu, snositi troškove pogona, plaćati lučke pristojbe i plovidbene naknade te snositi rizik zakašnjenja, a SKK odrediti i plaćati posadu te snositi troškove njihova uzdržavanja.⁴⁶ Ugovorom se individualizira brod imenom ili njegova svojstva, a s obzirom da vrijedi načelo nemogućnosti zamjene broda ponekad se dodaje supstitucijska klauzula koja zaobilazi to načelo i omogućuje zamjenu za brod istih ili sličnih dimenzija, klase, kapaciteta i tehničkih svojstava.⁴⁷

Poslovođa broda (upravitelj, eng. *ship manager*) obavlja poslove kao što su odabiranje posade, tehničko vođenje, prodaja broskog prostora, osiguranje, naplata vozarine i slične poslove, a time se bave specijalizirane tvrtke *ship management company* koje sklapaju ugovor s brodovlasnicima te se oni ne smatraju ni vlasnicima ni posjednicima broda.⁴⁸ Prema PZ-u čl. 5. st. 33. poslovođa je fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili se bavi popunjavanjem posade.⁴⁹ U slučaju broda Ever given, poslovođa je njemačka tvrtka BSS sa sjedištem u Hamburgu. Pravni odnos između brodovlasnika/brodara tvrtke (SKK) i poslovođe nastaje sklapanjem ugovora o upravljanju brodom (eng. *ship management contract*), koji spada među ugovore o zastupanju, što znači da brodovlasnik prema trećima odgovara kao i za svoje radnje i propuste.⁵⁰ Ugovor se temelji na načelu dobre vjere (*bona fides*), traži se povećani stupanj profesionalne pažnje te se obavljanje pojedinih ugovorenih poslova ne može prepustiti drugoj osobi bez suglasnosti brodovlasnika.⁵¹ U slučaju nepoštivanja ugovornih odredbi, poslovođa odgovara brodovlasniku kod odgovornosti za štetu prema trećima, a brodovlasnik ima pravo regresa od poslovođe.

⁴⁵ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 114.

⁴⁶ Ibid. str. 102.

⁴⁷ Ibid. str. 101.

⁴⁸ Ibid. str. 52.

⁴⁹ Pomorski zakonik, pročišćeni tekst zakona, NN 181/04, 17/19

⁵⁰ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 53.

⁵¹ Ibid. str. 54

Razumijevanju navedenih kompleksnih pravnih odnosa ne pomaže pravni pojam broдача. Naime, u međunarodnim izvorima pomorskog prava, na engleskom jeziku koriste se pojmovi *shipowner* i *operator*, dok u našem pravu brođovlasnik i brođar. Do problema dolazi zbog toga što su pojmovi brođar i *operator* sinonimi, ali ne i istožnačnice, a brođar obuhvaća i vlasnika brođa. Naime, izraz *operator* kod brođarskih ugovora na vrijeme smatrat će naručitelja, dok se on po našem pravu neće smatrati brođarom, Tako Evergreen neće biti brođar, ali je *vessel operator*, dok BSS smatramo samo *managerom*, upraviteljem brođa. Problematiku pojma brođara obrađuje u svom radu prof. Filipović u kojem navodi kako je to ostatak nekih prošlih pravnih sustava i zakonodavstava te napominje, iako su učinjeni neki pomaci prema prilagodbi Pomorskog zakonika s međunarodnim izvorima, još uvijek ima prostora za napredak.⁵² PZ, radi ujednačavanja s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., u dijelu koji se odnosi na odgovornost brođara i za te potrebe, u brođare uključuje vlasnika brođa, naručitelja prijevoza u brođarskom ugovoru, zakupoprimatelja i poslovođu brođa što je slično terminima u čl. 1. st. 2. Konvencije u kojoj se navodi kako pojam *shipowner* obuhvaća *owner, charterer, manager* i *operator*. S obzirom da se u stranoj literaturi *charterer* naziva i *disponent owner* ili *time charter owner* te je to povezano s pojmom *owner operator*, najbliži hrvatski izraz bio bi brođar raspolagatelj.⁵³

U kontekstu Ever Givena nećemo se koristiti pojmom brođara kao specifičnog pravnog pojma za talijansko i hrvatsko pravo, nego ćemo koristiti odgovarajuće pojmove sukladno međunarodnoj legislaturi ovisno o konvencijama koje se primjenjuju.

Za razliku od pojma brođara, koji je pomorsko-pravni pojam i označava osobu koja je nositelj brođarske djelatnosti u najširem smislu, prijevoznik (eng. *carrier*) je gospodarsko-pravni pojam koji označava samo stranku iz ugovora o prijevozu.⁵⁴ PZ u čl. 5. st. 37. definira prijevoznika kao vlasnika brođa, brođara ili osobu koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza.⁵⁵ Prema Konvenciji o teretnici iz 1924. (Haška pravila) pojam prijevoznik obuhvaća vlasnika ili naručitelja koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem te je ta definicija ostala ista donošenjem Protokola o izmijeni Konvencije o teretnici 1968. (Haško-Visbyška pravila) i Protokola o izmijeni Konvencije o teretnici 1979. (S.D.R. Protokol). Konvencija UN-a o

⁵² Opširnije o tome vidi: Filipović, Velimir: Zašto nam više ne treba “brođar” u Pomorskom zakoniku, u: Zbornik PFZ, 56, Posebni br., 2006., str. 555. – 565.

⁵³ Pritchard, Boris *et al.* Hrvatsko pomorsko nazivlje, Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje, Knjiga br. 2., Zagreb 2015. str. 23.

⁵⁴ *Ibid.* str. 108.

⁵⁵ Pomorski zakonik, pročišćeni tekst zakona, NN 181/04, 17/19

prijevozu stvari morem (Hamburška pravila) definira prijevoznika kao svaku osobu koja je sklopila ili u čije ime je sklopljen ugovor o prijevozu robe morem s krcateljem. Iz navedenog možemo zaključiti da prijevoznik može biti brodovlasnik, naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme ili netko treći. U slučaju određivanja prijevoznika kod brodarskog ugovora na vrijeme bitnu ulogu ima teretnica (eng. *Bill of Lading*). Teretnica je isprava o prijevozu stvari koju izdaje i potpisuje prijevoznik nakon što je sklopljen ugovor i prijevoznik je primio stvari na prijevoz te je ona pravni pisani dokaz o postojanju i sadržaju ugovora.⁵⁶ Teretnicu izdaje brodovlasnik, naručitelj, njihovi pomorski agenti ili zapovjednik broda kao zakonski zastupnik brodovlasnika.⁵⁷ U pravilu će brodovlasnik biti prijevoznik jer će je potpisivati zapovjednik, a smatrat će se prijevoznikom i ako je brodarskim ugovorom naručitelj ovlašten izdati teretnicu u svoje ime, a potpiše je zapovjednik broda.⁵⁸ Ako je brodarskim ugovorom previđeno da je zapovjednik ovlašten potpisati teretnicu u ime i za račun naručitelja, naručitelj će se smatrati prijevoznikom neovisno o tome što možda brodovlasnik navigacijski upravlja brodom.⁵⁹ Kada je teretnica u posjedu treće osobe, koja je u dobroj vjeri, prijevoznikom se smatra osoba označena u teretnici pa se često u teretnicu unosi klauzula „*Identity of Carrier*“ koja olakšava identificiranje prijevoznika za treće osobe, ali i za same stranke ugovora.⁶⁰ Prijevoznik odgovara za gubitak i štetu na robi koju prevozi te eventualno za kašnjenje u isporuci. U slučaju broda Ever Given, naručitelj Evergreen se smatra prijevoznikom. Tako smatramo jer je Evergreen stranka ugovora o prijevozu, a teretnicu je potpisivao zapovjednik brod na njihov račun i u njihovo ime.

Krcatelj (eng. *shipper*) je osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza, a to može biti sam naručitelj ili neka druga od naručitelja određena osoba.⁶¹ Pojam naručitelj se ovdje odnosi na ugovornu stranu koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje ili obavljanje drugog pomorskog plovidbenog posla te se zapravo smatra podnaručiteljem u odnosu na naručitelja brodarskog ugovora na vrijeme (*timecharterera*) te se također naziva i najmiteljem.⁶² Iz toga zaključujemo da Evergreen kao prijevoznik sklapa ugovore s vlasnicima ili prodavateljima tereta ili trećim osoba koje su specijalizirane za organizaciju i ugovaranje prijevoza tereta, kao

⁵⁶ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 116.

⁵⁷ Ibid. str. 108.

⁵⁸ Ibid. str. 108.

⁵⁹ Ibid. str. 108.

⁶⁰ Ibid. str. 108.

⁶¹ Ibid. str. 110.

⁶² Pomorski zakonik, pročišćeni tekst zakona, NN 181/04, 17/19

što su otpremnici (špediteri). Krcatelj ima pravo zatražiti u svoje ime da mu se izda teretnica nakon završenog ukrcavanja i, ako je teret predan prije ukrcaja, može zatražiti potvrdu o preuzimanje tereta ili teretnicu s napomenom zaprimljeno za ukrcaj. Za razliku od krcatelja, naručitelj je samostalni nositelj prava i obveza iz ugovora, ima obvezu plaćanja vozarine, a u slučaju izdavanja teretnice na temelju brodarskog ugovora, dužnik je plaćanja prijevozničkih troškova iz ugovora pa se u ugovore unosi posebna klauzula, *cesser clause*, kojom se oslobađa plaćanja troškova nakon ukrcavanja tereta.⁶³ Treba napomenuti kako brodovlasnik odgovara solidarno s naručiteljem, za obveze koje proistječu iz potprijevnog ugovora, naručitelju, tj. podnaručitelju i ostalim korisnicima prijevoza, neovisno o tome što on nije sklopio ugovor, a to je iznimka od načela općeg obveznog prava i ne može se sporazumom stranaka isključiti te ima pravo regresa od naručitelja za iznose koji premašuju obveze iz brodarskog ugovora.⁶⁴ Iako je Ever Given plovio od Malezije prema Europi, prije dolaska u Maleziju obišao je neke luke u Kini u kojima je pokupio određeni dio tereta.⁶⁵ Ovisno o teritoriju na kojem je izdana teretnica krcatelju, ovisit će i sadržaj teretnice te Konvencija koja se primjenjuje, ali o tome detaljnije u daljnjem tekstu.

4.2. Ugovorna odgovornost prema korisnicima prijevoza robe

Do ugovorne odgovornosti dolazi zbog povrede dužnosti ispunjenja ugovorne obveze, a može se raditi o neispunjenju, neurednom ispunjenju ili zakašnjenju. Kako je uređena odgovornost ovisi o tome koji se pravni izvor primjenjuje na konkretni slučaj, Konvencija za izjednačenje nekih pravnih pravila o teretnici (Haška pravila) iz 1924., Protokol na tu Konvenciju iz 1968. (Visbyska pravila), Protokol iz 1979. (SDR protkol) ili Konvencija UN-a o prijevozu robe morem iz 1978. (Hamburška pravila), a također imamo i Rotterdamska pravila iz 2009., ali s neznačajnim brojem ratifikacija.⁶⁶ Visbyska i Hamburška pravila mogu se predvidjeti ugovorom, a ako nije ništa ugovoreno, na teretnice izdane u luci u Maleziji primjenjuju se Haška pravila. Naime, Malezija je pretežito krcateljska država, a Haška pravila

⁶³ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 110.

⁶⁴ Ibid. str. 105.

⁶⁵ The Rescue of Ever Given, Aground in the Suez Canal – Animated, <https://www.youtube.com/watch?v=zf4qVJ65ghA>. 25. 5. 2022.

⁶⁶ Haška i Haško-Visbyska pravila ne promatraju kao odvojeni dokument, nego ovisno o državama potpisnicama primjenjujemo ili ne primjenjujemo izmijene i amandmane iz Protokola.

su više naklonjena krcateljima po pitanju visine ograničenja i stoga nije potpisnica Protokola iz 1968. Treba napomenuti kako je uobičajeno u teretnicu unijeti primjenu određene konvencije i u tom kontekstu značajna nam je *Paramount* klauzula. *Paramount* klauzula ukazuje na primjenu Haških, Haško-Visbyskih ili odgovarajućih nacionalnih pravila, ovisno o važenju navedenih pravnih izvora u državama ukrcaja i državama odredišta, a najpoznatija je BIMCO *Paramount Clause General 1997*.⁶⁷ Također, iako se Konvencija ne primjenjuje na brodarske ugovore, primjenjuje se na teretnicu izdanu na temelju brodarskog ugovora, i to od trenutka kada se odnos između brodovlasnika/prijevoznika i imaoca teretnice ravna po toj ispravi.⁶⁸ Konvencija u članku 1. određuje da pojam prijevoznika uključuje vlasnika broda ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem te da se ugovor o prijevozu odnosi na prijevoz dobara u vremenu od trenutka ukrcaja do trenutka iskrcaja s broda i time je prihvaćeno *tackle-to-tackle* načelo pri primjeni konvencije, odnosno ona se primjenjuje od kada je teret prihvaćen brodskim vitlom u ukrcajnoj luci do spuštanja tereta brodskim vitlom u iskrcajnoj luci.⁶⁹ Ovisno o obliku brodarskog ugovora na vrijeme, a najpoznatiji su BALTIME, NYPE (New York Produce Exchange i kontejnerski BOXTIME i SLOTHIRE, i unesenih ugovornih klauzula kao što je Inter - Club Agreement (dalje u tekstu: ICA), SKK će odgovarati solidarno s Evergreenom prema krcateljima, što proizlazi iz odredbe: “ *If a party to the charterparty provides security to a person making a Cargo Claim, that party shall be entitled upon demand to acceptable security for an equivalent amount in respect of that Cargo Claim from the other party to the charterparty, regardless of whether a right to apportionment between the parties to the charterparty has arisen under this Agreement...*”.⁷⁰ ICA također uređuje razmjer odgovornosti brodovlasnika i *charterera* u različitim situacijama u kojima može doći do potraživanja. Odgovornost Evergreena je obvezna i ne može se umanjiti. Konvencija u čl. 3. st. 8. određuje kako će svaka klauzula, pogodba ili sporazum kojima se prijevoznik ili brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s robom nastalih nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem dužnosti ili obveza ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drugi način

⁶⁷ Paramount Clause General 1997., https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/paramount_clause_general_1997, 16. 6. 2022.

⁶⁸ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 89.

⁶⁹ Međunarodna Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 15.8.1924, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>, 5. 5. 2022.

⁷⁰ Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (as amended September 2011), <https://www.ukpandi.com/media/files/imports/13108/articles/21910--1920112012interclubnewyorkproduceexchangeagreement1996.pdf>, 16. 6. 2022.

nego je to propisano Konvencijom, biti ništavi, nepostojeći i bez učinka.⁷¹ Obveze i odgovornost se mogu ugovorom povisiti i proširiti te se mogu odnositi i na čuvanje, brigu i rukovanje, prije ukrcavanja i poslije iskrcaja iz broda (čl. 7.), a to mora biti definirano u teretnici koja se izdaje krcatelju. Evergreen je dužan uložiti dužnu pažnju (eng. *exercise due diligence to*) prije i na početku putovanja da brod osposobi za plovidu, da ga primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama, osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njena preuzimanja, prijevoza i očuvanja (čl. 3 st. 1.) te mora uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu, brinuti se za nju i iskrcati ju (čl. 3 st. 2.).⁷² Na temelju navedenog zaključujemo kako je dužna pažnja pravni standard, a odgovornost je subjektivna, što znači da je krivnja prijevoznika pravni temelj odgovornosti. Ako je šteta uvrđena, Evergreen je dužan dokazati da je šteta nastala iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti dužnom pažnjom i iz toga vidimo da se radi o pretpostavljenoj krivnji. Nadalje, Evergreen i sam brod Ever Given se mogu osloboditi odgovornosti ako se dokaže da se šteta nastala iz razloga iz čl. 3. st. 1. ne može pripisati propustu dužne pažnje ili ako se dokaže da je ispunjen neki od razloga za isključenje odgovornosti uz uvjet da Evergreen kao prijevoznik, agenti ili osobe u službi prijevoznika nisu pridonijeli krivnjom ili djelom gubitku, odnosno nastanku štete (č. 4. st. 1. i 2.)⁷³ Dokazivanjem

⁷¹ Međunarodna Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 15.8.1924, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>, 5. 5. 2022.

⁷² Ibid.

⁷³ Razlozi isključenja odgovornosti su u članku 4. st. 2. Konvencije iz 1924.:

- Ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz
- a) djela, nepažnje ili propusta zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi prijevoznika u plovidbi i upravljanju brodom;
 - b) požara, ako nije uzrokovan osobnim djelom ili krivnjom prijevoznika;
 - c) pogibelji, opasnosti ili nezgoda mora i drugih plovnih voda;
 - d) više sile (eng. *Act of God*);
 - e) ratnih događaja;
 - f) djela javnih neprijatelja;
 - g) naredbe ili prinude vladara, vlasti ili naroda ili sudske zapljene;
 - h) karantenskih ograničenja;
 - i) djela ili propusta krcatelja, vlasnika robe, njegovog agenta ili predstavnika;
 - j) štrajkova, općeg otpuštanja radnika s posla, obustave ili ograničenja rada iz bilo kojeg razloga bilo da su djelomični ili potpuni;
 - k) građanskih nemira ili pobuna;
 - l) spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru;
 - m) gubitka u obujmu ili težini (masi), ili drugog gubitka odnosno oštećenja nastalih uslijed skrivene mane, posebne ili vlastite mane robe;
 - n) nedovoljnog pakiranja;
 - o) nedovoljnih ili netočnih oznaka;
 - p) skrivenih mana koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti;
 - r) svakog drugog uzroka, koje ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi.

tog iznimnog slučaja i uzročne veze dolazi do prebacivanja tereta dokazivanja o krivnji na oštećenika što znači da će prijevoznik odgovarati na temelju dokazane krivnje i to osobne, njega ili njegovih radnika, a da se ne radi o nautičkoj pogrešci.⁷⁴ Također, odgovara za svoje radnike i zastupnike kao i za svoje radnje i propuste, ako su počinjene u sklopu poslova i zadataka te da se ne radi o nautičkoj pogrešci.⁷⁵ Visina odgovornosti iznosi 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti, osim ako je krcatelj narav i vrijednost robe naznačio prije ukrcavanja i izjava je unesena u teretnicu te tako stvara, dok se protivno ne dokaže, pretpostavku, ali ona ne vezuje prijevoznika koji će je moći pobijati. (čl. 4. st. 5.). Novčane jedinice se odnose prema vrijednosti u zlatu, a države ugovornice u kojima se funta sterlinga ne upotrebljava kao novčana jedinica, pridržavaju pravo da funte sterlinga zamijene u zaokružene iznose u skladu s vlastitim novčanim sustavom te je moguće nacionalnim zakonom dopustiti dužniku mogućnost da se oslobodi duga plaćanjem u nacionalnoj valuti prema tečaju koji je na snazi na dan dolaska broda u luku ukrcaja (čl. 9.) S obzirom da je Ever Given kontejnerski brod, bitni pojmovi su nam koletu (eng. *package*) i jedinica (eng. *unit*). Oni nisu konkretno definirani Konvencijom, no u praksi je protumačeno da je kod tereta u koletima temelj za primjenu graničnog iznosa koletu, komad, neovisno o izračunu vozarine, a jedinica, kako je obračunata vozarina (eng. *freight unit*), uzima se u obzir kod rasutog tereta.⁷⁶ Takav pristup uočavamo i u našem PZ-u u čl. 563. st. 2: „*Pod jedinicom tereta, prema stavku 1. ovoga članka razumijeva se koletu ili komad, a kod tereta u rasutom stanju – metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera prema tome na temelju koje je jedinice mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja.*“⁷⁷ Kada je donesena Konvencija, kontejnerski prijevoz nije bio toliko raširen i stoga nije uziman u obzir pri sastavljanju iste. Modernizacijom i povećanjem količine robe, brodovi postaju sve veći, a kontejnerski prijevoz postaje potreba koja omogućuje prijevoz veće količine robe na jednom brodu. To je jedan od razloga donošenja Protokola iz 1968. jer je u njega uvrštena kontejnerska klauzula koja glasi: „*kada se upotrijebi kontejner, paleta ili koje drugo slično sredstvo za grupiranje robe, svako koletu ili jedinica za koje je u teretnici naznačeno da su uključeni u to sredstvo za prijevoz, smatrati će se kao jedno koletu*

⁷⁴ Za razliku od Haških i Haško-Visbyskih pravila, Hamburška ne sadrže odredbe o iznimnim slučajevima.

⁷⁵ Nautičkom pogreškom smatramo plovidbu i rukovanje brodom, a u slučaju nautičke pogreške brod u pravilu postaje nesposoban za plovidbu.

⁷⁶ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 248.

⁷⁷ Pomorski zakonik, pročišćeni tekst zakona, NN 181/04, 17/19

ili jedna jedinica u smislu ovog stavka. Osim u navedenom slučaju, to će se sredstvo za prijevoz smatrati kao jedno koletu ili jedna jedinica.⁷⁸ Također je Protokolom 1968. podignuta visina odgovornosti na 30 franaka po kilogramu tereta ili 10 000 franaka po jedinici tereta, a SDR Protokolom iz 1979., kojim je uvedena kao jedinica posebno pravo vučenja (eng. *Special drawing right*, SDR), na 2 SDR-a po kilogramu ili 666,67 SDR-a po jedinici tereta.⁷⁹ Odnos novih iznosa i iznosa po Haškim pravilima čini bitnu razliku ako u obzir uzmemo da su se sterlinzi ravnali prema zlatu, što je u slučaju kontejnera mogao biti ili prevelik iznos ili premali iznos ograničenja, ovisno o tome što se smatralo koletom u slučaju kontejnera. Po pitanju zastare tražbine, prijevoznik i brod oslobađaju se svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje ako se tužba ne podigne u roku od jedne godine, računajući od preuzimanja robe, odnosno od dana kada je roba trebala biti predana (čl. 6. st. 4.). U slučaju broda Ever Given prvenstveno govorimo o šteti zbog zakašnjenja, ali postavlja se i pitanje štete nastale na robi zbog protoka vremena odnosno zakašnjenja kod tzv. *perishable goods*. Ono što je problematično je činjenica da Haška ni Haško-Visbyska pravila ne uređuju izravno odgovornost zbog zakašnjenja. S obzirom da se odgovornost odnosi na *gubitke ili oštećenja uzrokovanih na robi ili u svezi s robom* (eng. *damage to or in connexion with goods*), u *svezi s robom* možemo tumačiti ako gledamo kao štetu nastalu na robi zbog zakašnjenja kao što je kvarljivost i slične daljne štete, a sve ovisi o sudskoj praksi. Tim pitanjem se opširnije pozabavio prof. Grabovac koji smatra kako izraz „u svezi s robom“ nije dostatan kako bi opravdao tako sveobuhvatnu primjenu Haško-Visbyskih pravila u odnosu na zakašnjenje.⁸⁰ Ta pravna praznina obično se popunjava unoseći u teretnicu klauzule koje se odnose na zakašnjenje, *Delay clauses*, i njima se isključuje ili ograničava odgovornost za štete zbog zakašnjenja. Kao primjer možemo navesti teretnicu *Conlinebill* u kojoj klauzula glasi: *The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence*, ili; *If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited, to the freight for the transport covered by this B/L, or to the value of the goods as determined in Clause 11, whichever is least.*⁸¹ Teret koji se nalazio na Ever Givenu sastojao se od

⁷⁸ Protokol o izmijeni Međunarodne Konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 23. 2. 1968., <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/volume-1412-I-23643-English.pdf>, 5. 5. 2022.

⁷⁹ SDR je pondirana srednja vrijednost 4 valute država koje u najvećem postotku sudjeluju u vanjskoj trgovini (dolar, euro, funta, jen).

⁸⁰ Opširnije o tome vidi: Grabovac, Ivo: Uređuju li Haško/Visybiska pravila odgovornost brodara za zakašnjenje?, u: Poredbeno pomorsko pravo, v. 33., HAZU, Zagreb, 1991., str. 261.-268.

⁸¹ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 236.

informatičke opreme Lenova, namještaja iz tvrtke Ikea pa sve do raznog voća i povrća.⁸² Ovisno o postojanju ili nepostojanju klauzule zakašnjenja i sudskoj praksi, Evergreen će biti odgovoran vlasnicima robe za štetu nastalu na kvarljivoj robi i robu s isteklim rokom trajanja. Postoje još neke ugovorne klauzule koje služe kako bi se konkretnije definirali ugovorni odnosi, kao što su *himalaya clause* kojom se štite osobe u službi prijevoznika, agenti i lučki slagači (stivadori) na način da ako krcatelj tuži nekoga od njih, smatra se da je tužio prijevoznika, i *circular indemnity clause* kojom se krcatelj odriče od podizanja tužbe protiv navedenih osoba, jedino je moguća tužba protiv prijevoznika. Za nasukavanje Ever Givena bitno je kako je došlo do samog nasukavanja, ponajviše radi li se o nautičkoj pogrešci koja je, prema Konvenciji o teretnici, egzonoracijski razlog za odgovornost prijevoznika te su o tom pitanju ovisili zahtjevi korisnika prijevoza i odgovornost Evergreena i SKK-a kao brodovlasnika.

4.2.1. Zajednička havarija

Kao što je ranije navedeno u tekstu, slučajno nasukavanje je posebna pomorska havarija, ali ipak je 1. travnja 2021. SKK proglasio zajedničku havariju (eng. *General Average*). Zajednička havarija jedan je od najstarijih instituta pomorskog prava i služi kako bi svi sudionici plovidbenog pothvata podjednako sudjelovali u gubitcima nastalim tijekom prijevoza. Naravno, potrebno je ispunjenje određenih pretpostavki kako bi proglašenje bilo moguće. Te pretpostavke obuhvaćene su u York-Antwerpenškim pravilima (dalje u tekstu: YAR), donesenih od strane Međunarodnog pomorskog odbora (*Comite Maritime International – CMI*), nastalih kao posljedica težnji za međunarodnim ujednačenjem pravila o zajedničkog havariji barem u određenoj mjeri. YAR predstavljaju *soft law* jer se na zajedničku havariju primjenjuje pravo koje su ugovorne stranke izabrale, ali su postala uzor za mnoga zakonodavstva u kojima je uređena zajednička havarija kao takva. YAR definira da čin zajedničke havarije postoji samo i jedino onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se očuvala od opasnosti

⁸² From bamboo to barbecues: the cargo caught up in Ever Given legal battle, <https://www.theguardian.com/environment/2021/jun/11/ever-given-remains-grounded-in-egypt-as-compensation-battle-rages>, 26. 5. 2022.

imovina koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu, iz čega možemo zaključiti kako su konstitutivni elementi zajedničke havarije izvanrednost događaja (žrtva ili trošak), namjernost i razboritost čina, stvarna opasnost, zajednički spas i postojanje zajedničkog pomorskog pothvata.⁸³ Zajedničke havarije mogu biti havarije štete (eng. *general average sacrifices*) i havarije troškova (eng. *general average expenditure*).⁸⁴ Proglašenje zajedničke havarije u slučaju nasukavanja Ever Givena odnosi se na štete i troškove nastale pri odsukavanju broda u što ulaze štete na brodu i teretu, troškovi iskrcaja tereta i goriva radi odsukavanja (do kojeg ipak nije došlo), zakup teglenica i opreme za prekrcaj te to prema klasifikaciji spada pod havarije šteta.⁸⁵ U slučaju težih oblika odsukavanja obično se sklapaju ugovori o spašavanju, a nagrada se priznaje u zajedničku havariju po YAR-u 1994. i 2016., ali ne i po YAR-u 2004.⁸⁶ 23. ožujka SKK je sklopio ugovore o spašavanju u obliku obrasca *Loyd open form* (dalje u tekstu: *LOF*) sa Smit Salvage i Niponn Salvage.⁸⁷ *LOF* se po u definiciji spašavanja poziva na Konvenciju o spašavanju iz 1989. koja je u čl. 1. st. a definira kao svaki čin ili aktivnost učinjenju radi pomoći brodu ili drugoj imovini koja je u opasnosti na plovnim putovima ili u bilo kojim drugim vodama.⁸⁸ Na temelju *LOF-a* nastaje privilegirana tražbina za čije jamstvo za ispunjenje Smit i Niponn Salvage mogu zahtjevati u trenutku i na mjestu izvršenja usluge spašavanja, a to jamstvo može zatražiti i Uprava koja inače ima isključiva prava spašavanja u kanalu.⁸⁹ Razlika je u tome što Uprava to može zahtjevati prema egipatskom pravu, u kojem se navodi kako spašavatelj ima pravo na poštenu naknadu radi spašavanja.⁹⁰ U zajedničku havariju ulaze i štete nastale na samom brodu i strojevima na brodu nastalim pri odsukavanju, kao i šteta na zakupljenoj opremi i teglenicama tijekom odsukavanja, ali se ne priznaje šteta na brodu nastala samim nasukavanjem, izuzev ako se radi o slučaju namjernog nasukavanja koji spada pod čin zajedničke havarije. Utjecaj krivnje na zajedničku havariju uređen je pravilom D YAR-a: „Prava na doprinos iz zajedničke havarije ostaju na snazi iako se događaj koji je prouzročio žrtvu ili trošak može pripisati pogrešci neke stranke u pothvatu, ali se time ne

⁸³ York - Antwerp Rules, Comite Maritime International, 1994., <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YAR1994-English-version.pdf>, 5. 5. 2022

⁸⁴ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 310..

⁸⁵ York - Antwerp Rules, Comite Maritime International, 1994.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpsp1jM4>, 27. 5. 2022.

⁸⁸ Međunarodna Konvencija o spašavanju, London, 1989, <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800a58b3&clang=en>, 27. 5. 2022.

⁸⁹ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 380.

⁹⁰ WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpsp1jM4>, 27. 5. 2022.

sprječava pravo na primjenu svih pravnih sredstava i prigovora, što bi se mogli iznijeti protiv ili u prilog stranke koja je pogriješila.“ Iz toga zaključujemo da osobe imaju pravo prigovora protiv štetnika ako traži naknadu štete i da je moguće postaviti protuzahjev do visine u kojoj bi osoba trebala sudjelovati u zajedničkoj havariji. Pitanje krivnje možemo povezati s Haškim pravilima i primjenom dužne pažnje za osposobljavanje broda za plovidbu. Naime, ako se dokaže nesposobnost broda za plovidbu i uzročna veza između nesposobnosti i zajedničke havarije, pretpostavlja se krivnja brodovlasnika/prijevoznika, koji će moći sudjelovati u doprinosu samo ako dokaže da je uložio potrebnu dužnu pažnju u odgovarajućem vremenu jer se radi o skrivenoj manji (eng. *latent defect*) koja isključuje odgovornost kao jedan od izuzetaka iz čl. 4. Haških pravila.⁹¹ Postupak u kojem se utvrđuju međusobna potraživanja i dugovanja naziva se likvidacija zajedničke havarije (eng. *general average adjustment*). Za likvidatora (eng. *average adjuster*) imenovan je Richard Hogg Lindley iz britanske tvrtke Charles Taylor plc. koja pruža profesionalne usluge na tržištu osiguranja.⁹² Njegove zadaće su prikupljanje informacija i isprava o zajedničkoj havariji, pribavljanje jamstva od ovlaštenika tereta, briga oko uplate doprinosa te kao najbitnija zadaća, sastavljanje diobne osnove i odlučivanje o prigovorima protiv iste.⁹³ Određivanje diobne osnove odnosi se na utvrđenje vjerovničke i dužničke mase. Dužničku masu čini činom zajedničke havarije spašena imovina, vrijednost žrtvovane imovine i svota za koju je smanjena vrijednost namjerno oštećene imovine, a vjerovničku činom zajedničke havarije žrtvovana vrijednost, svota za koju je smanjena vrijednost namjerno oštećene imovine, troškovi koji se smatraju zajedničkom havarijom te troškovi likvidacije zajedničke havarije.⁹⁴ Stranke sudjeluju u zajedničkoj havariji razmjerno visini njihovog udjela u dužničkoj masi, a pisana obavijest o gubitcima i troškovima, za koje traže doprinos, podnosi se likvidatoru u roku od 12 mjeseci od završetka pothvata, što znači od dolaska u luku Rotterdam 29. srpnja 2021.⁹⁵ Također, i vrijednost robe se odnosi na trenutak dolaska u luku Rotterdam, a dokazuje se različitim trgovačkim ispravama, računom ili utvrđenjem vrijednosti tereta pri ukrcaju. Vrijednosti koje su nam bitne za utvrđivanje diobne osnove odnose se na brod, vozarinu i teret te ostale dodatne troškove. Kako smo već naveli brod će doprinostiti samo ako je oštećen nakon početka odsukavanja. Od bruto vozarine

⁹¹ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 332.

⁹² Ever Given, general average and why shippers will share the costs of a ship's rescue, <https://www.supplychaindive.com/news/ever-given-general-average-shipper-cost/597994/>, 12. 4. 2022.

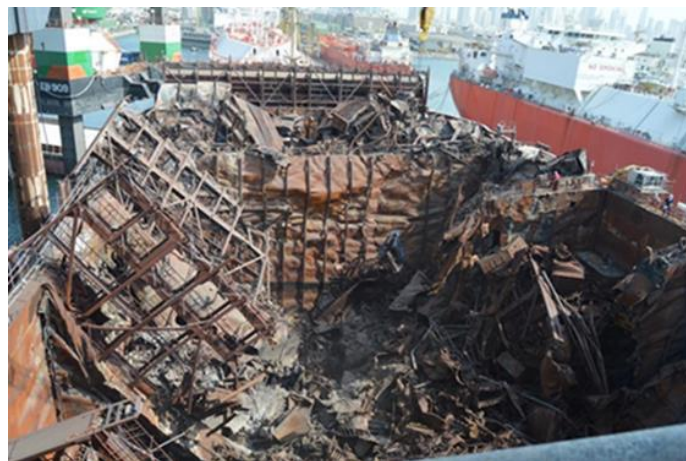
⁹³ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 341.

⁹⁴ Ibid. 334.

⁹⁵ York - Antwerp Rules, Comite Maritime International, 1994.

odbijaju se troškovi koje bi njen vlasnik imao da ju je zaradio, a u vrijednost tereta ulaze u trošak osiguranja i vozarine (trgovačka klauzula CIF – *Cost, Insurance, Freight*).⁹⁶ Nositelj plovidbenog pothvata ima pravo retencije na stvarima sudionika zajedničke havarije i može tražiti određeno jamstvo radi predaje robe. Postoji više oblika jamstva (eng. *general average security*), najčešći oblici su havarijska obveznica (eng. *average bond*), havarijski depozit (eng. *general average deposit*), osigurateljevo jamstvo (eng. *general average guarantee*) i jamstvo banke (eng. *bank guarantee*).⁹⁷ Sredinom travnja, sve osobe s pravnim interesom vezanim uz teret zaprimili su dokument u kojem su trebale potpisati havarijsku obveznicu kako bi teret mogao biti otpušten po dolasku u krajnju luku.⁹⁸

U tom kontekstu valjalo bi prikazati rezultat likvidacije zajedničke havarije broda Maersk Honam. Maersk Honam je kontejnerski brod u vlasništvu tvrtke AP Moller Singapore Pte Ltd. iz Singapura, registriran u Singapuru, a *charterer* na temelju brodarskog ugovora je tvrtka Maersk Line iz Danske te je na putu od Singapura do Sueskog kanala 6. ožujka 2018 nastao požar među kontejnerima.⁹⁹



Slika 4. Posljedica požara na brodu Maersk Honam

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 343.

⁹⁸ WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpspljM4>, 23. 5. 2022.

⁹⁹ Report: Dangerous Goods May Have Caused Maersk Honam Fire, <https://www.maritime-executive.com/article/report-dangerous-chemical-may-have-caused-maersk-honam-fire>, 14. 4. 2022.

Nakon nekoliko tjedana spašavanja i izvlačenja otegljen je do luke Jebel Ali u UAE te je proglašena zajednička havarija, a za likvidatora je imenovan, kao i u slučaju Ever Givena, Richard Hogg Lindley.¹⁰⁰ Nakon prikupljanja svih potrebnih informacija, predaje zahtjeva i prigovora, određena je zajednička havarija u iznosu 42.5 % vrijednosti robe kao i havarijski depozit u iznosu 11.5 % vrijednosti robe.¹⁰¹ Možemo navesti sljedeći primjer: Krcatelj, odnosno vlasnik robe, koja ima vrijednost 100 000 dolara mora isplatiti ukupno 54 000 dolara kako bi teret bio otpušten.

4.3. Izvanugovorna odgovornost

Općenito, kada govorimo o izvanugovornoj odgovornosti u pomorskom pravu, najčešće mislimo na štetu nastalu u vezi s plovidbom i iskorištavanjem brodova prouzročenu osobama, stvarima ili okolišu. U slučaju nasukavanja Ever Givena, potencijalne tužbe po pitanju izvanugovorne odgovornosti proizlaze iz same blokade kanala, gdje su tužitelji individualni vlasnici brodova u blokadi i vlasnici robe na tim brodovima, a koji su pretrpjeli štetu. Naime, šteta je mogla nastati zbog zakašnjenja prijevoza, zbog izmakle dobiti ili dodatnog troška prijevoza robe brodova koji su se odlučili za zaobilazan put preko rta Dobre nade za Europu. Već smo ranije govorili o odgovornosti prijevoznika prema krcateljima, te se sve već navedeno odnosi i na odnose između prijevoznike plovila u blokadi i vlasnika robe na njima, a preostaje pitanje odnosa vlasnika blokiranih brodova i njihovih *charterera*. U brodarski ugovor uobičajeno se unose razne klauzule kojima se uređuju pitanja zakašnjenja vraćanja plovila, plaćanja vozarine i raspodjela rizika. *Cancellation clause* omogućuje brodovlasniku raskid ugovora u slučaju prekoračenja vremena potrebnog za vraćanje plovila, a *demurrage clause* prebacuje teret snošenja rizika zakašnjenja na brodovlasnika sve od početka ukrcaja i trajanja putovanja pa do iskrcaja.¹⁰² Za plaćanje vozarine bitne su nam *off-hire clause*, kojom se u ugovor unosi kako brodovlasnik nema pravo na vozarinu tijekom razdoblja dok traju smetnje za koje nije odgovoran naručitelj, i *off-hire extension clause*, koja

¹⁰⁰ Shippers with cargo on Maersk Honam must pay to get it released, <https://theloadstar.com/shippers-cargo-maersk-honam-must-pay-get-released>, 14. 4. 2022.

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Allocation of Risk of Delay in Time and Voyage Charterparties, http://itl-legalconsultants.com/news_eng/allocation-of-risk-of-delay-in-time-and-voyage-charterparties/, 20. 6. 2022.

omogućuje naručitelju produljenje ugovora za vrijeme jednako trajanju prekida.¹⁰³ U slučaju zaobilaznog puta postavlja se pitanje isplativosti. Naime, prema Haško-Visbyskim pravilima, neće se smatrati kršenjem Konvencije ili ugovora o prijevozu i prijevoznik neće odgovarati ni za kakav gubitak, ako dođe do skretanja radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru ili drugog razumnog skretanja.¹⁰⁴ Ključna riječ u tekstu Konvencije je „razumno skretanje“ i što bi razumno skretanje trebalo obuhvaćati. U sporu između francuske prijevoznice tvrtke *Société Franco-Tunisienne d'Armement* i talijanske brodovlasničke tvrtke *Sidermap spa.*, pred britanskim sudom, zaključeno je kako je povrijeđen ugovor zbog promijene rute. Brod je trebao ploviti kroz Sueski kanal, ali se zbog nemogućnosti odlučio na obilazak preko rta Dobre nade koju je sud ocijenio kao previše zaobilaznu, neprirodnu i drugačiju od originalno predviđene rute.¹⁰⁵ Iz toga vidimo kako se „razumno skretanje“ treba tumačiti od slučaja do slučaja. Osobe koje su pretrpjele štetu zbog nasukavanja Ever Givena imaju izbor jurisdikcije. S obzirom da je vlasnik SKK japanska tvrtka, spor se može iznijeti pred sudom u Japanu, a P&I klub koji osigurava Ever Given je UK P&I klub iz Velike Britanije te se također tužba može podići i tamo, što će biti najvjerojatniji slučaj. Postavlja se pitanje i jurisdikcije Egipta u navedenim situacijama, kao mjesta gdje je šteta nastala, no ona će ovisiti o mogućnosti oštećenika da dokaže da je šteta počinjena na području Egipta. Primjena prava također ovisi o mjestu pokretanja spora, a mjerodavnost prava rješavat će se prema kolizijskim pravilima međunarodnog privatnog prava.

Uprava svoje tražbine temelji na odgovornosti koja je propisana u Pravilima plovidbe kanalom u čl. 4. st. 1. u kojima se navodi da je za svaku štetu ili posljedični gubitak uzrokovan izravno ili neizravno plovilom, u kanalu ili na njenim lukama, u potpunosti odgovoran *owner*, *operator* i/ili *charterer*, osim ako se dokaže da šteta nije učinjena namjerno, pogreškom ili nepažnjom.¹⁰⁶ Šteta se odnosi na počinjenu štetu plovilu, imovini ili osoblju Uprave te na štetu prouzrokovanu opstrukcijom kanala, kao i na ekološku štetu. Uprava je tvrdila pogrešku i nepažnju zapovjednika i posade te stoga smatrala kako ima pravo na odštetu.

¹⁰³ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006. str. 102.

¹⁰⁴ Međunarodna Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 15.08.1924

¹⁰⁵ SOCIETE FRANCO-TUNISIENNE D'ARMEMENT v. SIDERMAR S.P.A., QUEEN'S BENCH DIVISION (COMMERCIAL COURT.), 1960.

¹⁰⁶ Rules of navigation, Edt. August 2015.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/pages/rulesofnavigation.aspx>, 29. 5. 2022.

4.4. Opće ograničenje odgovornosti

Najznačajniji, i za slučaj Ever Givena mjerodavni, pravni izvor o općem ograničenju odgovornosti je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine donesena u Londonu 19. studenog 1976. godine (dalje u tekstu: LLMC Konvencija). Egipat i Panama su države članice LLMC Konvencije, a Ujedinjeno Kraljevstvo i Japan su potpisnice Protokola iz 1996. na navedenu Konvenciju kojom su dodatno povećani iznosi ograničenja. U čl. 1. definirane su osobe ovlaštene zahtjevati ograničenje, a to su spašavatelj, osiguravatelj (prema 3. osobama) i brodovlasnik, a brodovlasnika smatramo vlasnika, *charterera*, upravitelja i *operatora*.¹⁰⁷ LLMC Konvencija se primjenjuje kada se osobe navedene u članku 1. na ograničenje pozivaju pred sudom države članice ili zahtjevaju otpuštanje prisilno zadržanog broda ili tereta u okviru jurisdikcije države članice (čl. 15. st. 1.), a države članice mogu samostalno urediti pitanje brodova koji se koriste za unutarnju plovidbu i onih manjih od 300 brodske tone (čl. 15. st. 2.). Do primjene LLMC Konvencije i Protokola dolazi jer je zahtjev za uspostavljanje fonda za ograničenje odgovornosti postavljen pred engleski sud i to na temelju činjenice da su pojedini subjekti mogli tražiti naknadu štete pred forumom tog suda. Tražbine koje obuhvaća ograničenje mogu biti ugovorne ili izvanugovorne prirode, a za Ever Given su relevante sljedeće: štete koje proizlaze iz zakašnjenja u prijevozu morem, štete izvanugovorne prirode nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja i pružanja pomoći, uklanjanje nasukanog broda te tražbine drugih osoba, a ne odgovorne, zbog poduzetih mjera radi sprječavanja ili umanjenja štete (čl. 2. st. 1.).¹⁰⁸ Pozivanje na opće ograničenje je moguće u svim sporovima koji se odnose na navedene tražbine, a ne dolazi do primjene nekog drugog nižeg iznosa ograničenja, npr. za ugovornu odgovornost prijevoznika. Iznosi ograničenja podijeljeni su u dvije skupine: zbog smrti i tjelesnih ozljeda i ostale tražbine, a prema tom principu se osnivaju i fondovi za ograničenje odgovornosti.¹⁰⁹ Koji iznosi će se primjenjivati ovisi o tome primjenjuje li se LLMC Konvencija i njezina ograničenja ili će se osobe pozivati na Protokol iz 1996. s višim

¹⁰⁷ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 19. 11. 1976., <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf>, 5. 5. 2022.

¹⁰⁸ Ostale tražbine koje se navode su: smrt i tjelesne ozljede, gubitak ili oštećenje imovine do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanje te daljnje štete; podizanja na površinu, uništenja ili činjenja broda neškodljivim koji je potonuo, pretrpio brodolom ili je napušten, uklanjanje uništenje ili činjenje neškodljivim teret na brodu.

¹⁰⁹ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 19. 11. 1976.

ograničenjima odgovornosti. LLMC Konvencija sadržava i odredbe o gubitku prava na ograničenje koje ponajviše dolazi do izražaja u slučajevima s visokim iznosima štete i odštetnim zahtjevima. Do gubitka prava na ograničenje dolazi ako podnositelj zahtjeva dokaže osobnu kvalificiranu krivnju brodovlasnika, odnosno dokaže da je šteta rezultat radnje ili propusta brodovlasnika, počinjena s namjerom ili bezobzirno sa znanjem da takva šteta može nastati (čl. 4.), što znači da u slučaju obične nepažnje ne dolazi do gubitka prava. S obzirom da se radi o „osobnoj“ krivnji, možemo zaključiti kako radnje osoba koje su povezane s brodovlasnikom u njegovoj djelatnosti s brodom, kao što su zapovjednik, posada i slični, ne utječu na opće ograničenje odgovornosti. Kada govorimo o „osobnoj“ krivnji brodovlasnika pravnih osoba, govorimo o konceptu *alter ega*, odnosno krivnji fizičkih osoba koje u pravnoj osobi obavljaju rukovodeću ili neku drugu važnu funkciju, a sama primjena koncepta razvila se kroz sudsku praksu na način da se radnje tih osoba mogu smatrati radnjama same tvrtke.¹¹⁰ Uz taj koncept možemo povezati ISM kodeks (eng. *International Safety Management Code*) koji propisuje odabir *designated person*. Prema njemu *company* određuje osobu ili osobe koje imaju pristup na najvišoj razini upravljanja, a pod *company* se misli ne samo na brodovlasnika, nego i na upravitelja ili zakupoprimalca.¹¹¹ No da bi radnje *designated person* utjecale na gubitak prava na ograničenje, on i dalje mora biti u visokoj vlasničkoj strukturi same tvrtke, pa stoga te pojmove možemo posmatrati kao sinonime, ali nikako ne i istoznačnice.

SKK je podnio zahtjev za ograničenje odgovornosti pred Engleskim Pomorskim sudom na temelju potencijalne nadležnosti koju on ima u slučaju nasukavanja Ever Givena.¹¹² Zahtjev su podnijeli njihovi zastupnici iz odvjetničkog društva Holman Fenwick Willan, a Sud je 8. travnja odobrio i odredio iznos ograničavajućeg fonda u iznosu 81 563 858 SDR-a, odnosno približno 115 milijuna američkih dolara.¹¹³ Ono što je bitno napomenuti kako tražbine Uprave na temelju spašavanja ne ulaze u opće ograničenje, što je propisano LLMC Konvencijom u čl. 3. st. 1. a). Stoga SKK nije mogao ograničiti, po mnogima, nerealno visoke zahtjeve naknade štete, a s obzirom da tražbine Uprave nisu potpadale pod ograničenje, Uprava je imala pravni interes za prisilno zadržavanje broda te je taj zahtjev kasnije i podnijela.

¹¹⁰ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 79.

¹¹¹ Ibid. str. 80.

¹¹² 27. WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpspljM4>, 23. 5. 2022.

¹¹³ Ever Given owners seek to cap Suez limitable claims at \$115m (source Lloyd’s List), <https://www.cambiasorisso.com/ever-given-owners-seek-to-cap-suez-limitable-claims-at-115m-source-lloyds-list/>, 23. 5. 2022.

5. Pomorsko osiguranje

Pojam pomorskog osiguranja obuhvaća pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba, odgovornost brodovlasnika te drugi interesi, a ugovor o pomorskom osiguranju se definira kao ugovor kojim se ugovaratelj osiguranja obvezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja ili doprinos, a osiguratelj se obvezuje da će, ako nastane događaj koji je osigurani slučaj, u skladu s ugovorom, isplatiti osigurninu ili na drugi način odštetiti osiguranika.¹¹⁴ Ovdje se radi o dvostrano naplatnom obveznom ugovoru gdje se premijskim osiguranjem bave društva za osiguranje, a osiguranjem uz naplatu doprinosa društva za uzajamno osiguranje – P&I (*Protection and Indemnity*) klubovi. Za Ever Given značajno nam osiguranje robe na brodu, Hull & Machinery osiguranje japanskog osiguravajućeg društva i UK P&I klub.¹¹⁵

Osiguranje robe ovisi o samim vlasnicima robe i institutskim klauzulama koje su ugovorene. Dijelimo ih na opće, koje se razlikuju prema širini pokrića, i posebne, koje se odnose na osiguranje ratnih rizika (eng. *Institute War Clauses*) i rizika štrajka (eng. *Institute Strikes Clauses*).¹¹⁶ Širina pokrića općih klauzula dijeli se u tri razreda, *Institute Cargo Clauses A* s osiguranjem svih rizika i *Institute Cargo Clauses B* i *C* koje pokrivaju rizike prema sustavu nomenklature (eng. *named perils*), dok same klauzule pod osiguranim rizicima sadrže klauzule o osiguranim rizicima, zajedničkoj havariji i sudaru uslijed obostrane krivnje.¹¹⁷ Također, mogu sadržavati i razne druge klauzule kao što su klauzule o štetama isključenim iz osiguranja, klauzule o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu, klauzule o prijevozu i prestanku ugovora o prijevozu i sl. Međutim, *Cargo Clauses A* u pravilu ne uključuju štetu i troškove uzrokovane zakašnjenjem, makar je do zakašnjenja došlo zbog osiguranog rizika, što znači da će se vlasnici tereta teško moći naplatiti od osiguranja, osim u slučaju unošenja posebne klauzule o zakašnjenju.¹¹⁸ To će se odnositi na vrijeme tijekom kojeg je Ever Given bio nasukan, ali i na vrijeme tijekom kojeg je bio prisilno zaustavljen. Naime, tipična

¹¹⁴ Ibid. str. 435., 439.

¹¹⁵ Why Ever Given cargo claims will get ever larger, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137154/Why-Ever-Given-cargo-claims-will-get-ever-larger>, 24. 4. 2022.

¹¹⁶ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 471.

¹¹⁷ Ibid. str. 471. – 472.

¹¹⁸ 27. WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpsp1jM4>, 24. 5. 2022.

isključujuća klauzula u *Clauses A* određuje: „*In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by ... capture, seizure, arrest, restraint or detainment (piracy excepted)*...“.

¹¹⁹ Osiguravatelji tereta mogli bi dovesti u pitanje sudjelovanje i iznos u zajedničkoj havariji zbog određenih pretpostavki koje trebaju biti ispunjene. Naime, izvanredna žrtva ili trošak mora biti namjerna i razumno učinjena, a iznos poštene naknade za spašavanje isplaćen Upravi, kao dio zajedničke havarije, ako je nerazuman, mogao bi biti osporen od strane osiguravatelja.¹²⁰

Hull & Machinery osiguranje odnosi se na osiguranje broda, strojeva, uređaja i opreme na njemu te ostale stvari vezane uz brod koje mogu potpadati pod pomorsko kasko osiguranje, a što će potpadati ovisi o vrsti institutske *Hull* klauzule kojom je sklopljena policia. Prve klauzule nastale su 1888. godine kao *Institute Time Clauses – Hull*, a zbirke klauzula su izašle i 1983, 1995. i 2003. godine. Kao i osiguranje robe imaju posebne klauzule koja pokrivaju ratne rizike i rizika štrajka. Osigurani rizici koje pokrivaju dijele se u dvije skupine: *Perils Clause* i *Pollution Hazard Clause*. Za slučaj *Ever Given* druga skupina nam nije bitna jer do onečišćenja nije došlo, ali nam je bitno kamo svrstavamo nasukavanje. Nasukavanje, kao partikularnu havariju, svrstavamo u *Perils Clause* i to među opasnosti od mora (eng. *Perils of the seas*) za čije osiguranje nije uvjetovano da šteta nije nastala kao posljedice propusta dužne pažnje.¹²¹ Hull & Machinery osiguranje svakako pokriva štetu nastalu na brod pri nasukavanju jer ono spada pod djelomični gubitak ili oštećenje broda i to bez ikakvog odbitka s naslova novo za staro (eng. *New for Old Clause*), a također pokriva i nagrade za spašavanje i zajedničke havarije, ali samo do odgovarajućeg doprinosa broda u troškovima.¹²² U *International Hull Clauses* nalazi se odredba da se primjenjuje englesko pravo, osim ako izrijeком nije mjerodavno neko drugo. Osiguravajuća društva koja djeluju na principu premija bave se osiguranjem robe i mogu obuhvaćati Hull & Machinery, a P&I klubovi svakako obuhvaćaju Hull & Machinery.

P&I (*Protection and Idemnity*) osiguranje prvotno je osmišljeno kako bi se osigurala odgovornost brodovlasnika prema tražbinama s naslova tjelesnih ozljeda i smrti te štete iz sudara koje nisu pokrivene Hull & Machinery osiguranjem, ali danas pokrivaju puno širi opseg

¹¹⁹ Ibid. 24. 5. 2022.

¹²⁰ 27. WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpspljM4>, 28. 5. 2022.

¹²¹ Ibid. str. 482.

¹²² Ibid. str. 484.

rizika, s naglaskom osiguranja zbog tražbina trećih osoba koje proizlaze kao posljedica upravljanja brodom.¹²³ Osiguranje pružaju P&I klubovi, neprofitne organizacije, koji primjenom načela uzajamnosti funkcioniraju po principu doprinosa. Klubovi također osnivaju zajednice na međunarodnoj razini, a najpoznatija je Međunarodna organizacija P&I klubova koju čini 13 P&I klubova kojima se pokrivaju brodovi s otprilike 90% svjetske tonaže robe u transportu te je dio nje i UK P&I klub.¹²⁴ Član kluba je brodovlasnik fizička ili pravna osoba s pravnim naslovom na brod, a može biti vlasnik broda, suvlasnik, svaka vrsta *charterera* i *operator* broda, uz to da *time* i *voyage charterer* ne plaćaju doprinose nego moraju platiti fiksnu premiju te imaju pravo na manje pokriće od npr. brodovlasnika.¹²⁵ Pravila i uvjeti određeni ugovorom između člana i kluba dokazuju se dokumentom koji nazivamo *Certificate of Entry*. Osigurani rizici moraju biti navedeni i kauzalno povezani s osiguranim brodom, a vrste odgovornosti koje pokrivaju mogu biti ugovorne ili izvanugovorne: odgovornost koja proizlazi iz tereta, odgovornost za onečišćenje, za smrt ili tjelesnu ozljedu člana posade, putnika i drugih osoba na brodu, šteta na stacionarnim i plutajućim objektima i drugoj imovini, odgovornost iz sudara broda koja ne potpada pod Hull & Machinery osiguranje ili ga premašuje, uklanjanje podrtina te nagrade za spašavanje i zajedničku havariju.¹²⁶ Osiguranik ostvaruje pravo na isplatu osiguranja tek kada on sam isplati tražbinu treće osobe po načelu *Pay-to-be-Paid*, osim ako klub ne odluči drugačije. Za nasukavanje Ever Givena najvažniji osigurani rizici odnose se na tegljenje, spašavanje i zajedničku havariju na temelju kojih će u postupku Uprava i tražiti naknadu štete. Iako tegljenje i spašavanje možemo promatrati kao odvojene rizike od zajedničke havarije, zbog proglašenja iste, troškove nastale odsukavanjem nenamjerno nasukanog broda uvrštavamo u zajedničku havariju pod uvjetom da su počinjeni radi očuvanja broda ili tereta. U većini slučajeva Hull & Machinery će moći pokriti udio broda u zajedničkoj havariji, ali u iznimnim slučajevima s visokim tražbinama kao što je nasukavanje Ever Givena, morat će se uključiti i P&I klub.¹²⁷ Ni Hull & Machinery, ni P&I klub osiguranje u pravilu ne pokrivaju troškove zbog zakašnjenja, a i kada pokrivaju, obično postoji određeno razdoblje (npr. 2 tjedna) koje mora proteći kako bi takvi troškovi i štete ušli u osigurane rizike.

¹²³ Gold, Edgar: *Gard Handbook on P&I Insurance*, v.5., Gard Assuranceforeningenm, Arendal, 2002. str. 81.

¹²⁴ About the International Group, <https://www.igpandi.org/about>, 29. 4. 2022.

¹²⁵ Gold, Edgar: *Gard Handbook on P&I Insurance*, v.5., Gard Assuranceforeningenm, Arendal, 2002. str. 101.

¹²⁶ *Ibid.* str 114.

¹²⁷ *Ibid.* str. 213.

6. Istraga i postupak pred sudom

Nakon što je 29. ožujka 2021. Ever Given otegljen u Veliko gorko jezero, započeli su pregovori između Uprave, SKK-a i osiguravatelja, UK P&I kluba. S obzirom da pregovori nisu bili uspješni, Uprava je 13. travnja podnijela zahtjev pred sudom u Ismailiu u Egiptu za privremeno zaustavljanje broda i tereta na temelju tražbina koje imaju prema brodovlasniku i osiguravatelju koje je 7. travnja procijenila na 900 milijuna dolara, što uključuje naknadu štete od 300 milijuna dolara zbog nemogućnosti poslovanja, 300 milijuna dolara nagrade za spašavanje i 300 milijuna dolara naknade štete za gubitak reputacije, uz činjenicu da Uprava ima isključivo pravo voditi operacije spašavanja na teritoriju kanala.¹²⁸ Egipat je država članica Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova (dalje u tekstu: Konvencija o privremenom zaustavljanju brodova) iz 1952. kojom su uređene tražbine prema kojima je moguće tražiti zaustavljanje broda, od kojih se na slučaj Ever Givena odnose štete uzrokovane u sudaru ili drugačije, spašavanje, zajednička havarija, tegljenje i pilotaža.¹²⁹ Ever Given plovi pod zastavom države Paname koja nije potpisnica navedene konvencije te ne dolazi do primjene iste, što je i potvrđeno u sudskoj praksi pred Kasacijskim sudom u Francuskoj 2000. godine, koji je u žalbenom postupku presudio kako odobrenje zahtjeva za prisilno zaustavljanje broda Stargas, panamske zastave, nije sukladno Konvenciji o privremenom zaustavljanju brodova.¹³⁰ Međutim, isto je tako odlučeno da dolazi do primjene francuskog prava, što u slučaju Ever Givena znači da dolazi do primjene egipatskog prava. To potvrđuje i sama Konvencija u čl. 8. st. 2., brod države nečlanice može biti prisilno zaustavljen na temelju tražbina navedenih u Konvenciji ili drugih tražbina ako su one navedene prema pravu države potpisnice u kojoj je podnesen zahtjev za zaustavljanje.¹³¹ U egipatskom Pomorskom i trgovačkom zakonu br. 8 iz 1990. godine propisane su tražbine na temelju kojih je moguće zaustavljanje broda te se za zaustavljanje broda traži sažeti opis dugovanja, opravdani razlog za zaustavljanje i potvrda da se tražbina

¹²⁸ Ever Given ‘arrested’ by Egyptian court, <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Ever-Given-%E2%80%98arrested%E2%80%99-by-Egyptian-court/78859.htm#.Ym-OONNBx9A>, 1.5. 2022.

¹²⁹ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, Brusseles, 1952, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>, 1. 5. 2022.

¹³⁰ Cour de Cassation, 30 October 2000, Petredec Ltd. v. DK Line – The “Stargas” (2000 DMF 1012)

¹³¹ Konvencija o privremenom zaustavljanju brodova, 1952.

odnosi na tražbinu iz navedenog zakona i/ili Konvencije o privremenom zaustavljanju.¹³² Treba napomenuti kako se tražbine Uprave smatraju pomorskim privilegijima (eng. *maritime liens*) prema Međunarodnoj konvenciji o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. godine, navedene u čl. 4. st. 1. kao tražbine s naslova nagrada za spašavanje i tražbine nastale izvanugovorno za materijalne gubitke ili oštećenja prouzročena upotrebom broda, osim gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera i putničkih stvari.¹³³ Pomorski privilegiji su specifičan institut pomorskog prava, a predstavljaju stvarnopravni teret na brodu te spadaju pod zakonska založna prava koja nastaju bez upisa u upisnik brodova.¹³⁴ Oni propisanim redoslijedom imaju prednost pred ostalim tražbinama, a prva tražbina na popisu odnosi se na nagradu za spašavanje, no treba imati na umu da privilegij traje samo određeno vrijeme.¹³⁵

Na odluku suda o zadržavanju broda žalili su se predstavnici SKK-a i UK P&I kluba, ali bezuspješno. Istragu su provodile obje strane, Uprava je tvrdila da je nasukavanje više posljedica krivnje broda i posade nego lošeg vremena, a predstavnici UK P&I kluba i SKK-a su zahtjeve Uprave smatrali pretjeranim i nerealnim.¹³⁶ Ključnu ulogu u otkrivanju razloga nasukavanja imao je *Voyage data recorder* (VDR), odnosno zapisivač o putovanju broda, ekvivalent crnoj kutiji kod aviona. On je otkrio da je tijekom jakih vjetrova došlo do kretanja broda od jedne strane kanala do druge i da se piloti nisu mogli usuglasiti oko davanja uputa zapovjedniku broda Krishnanu Kantavelu.¹³⁷ Piloti su stručne osobe kojima je posao navođenje i davanje savjeta zapovjednicima brodova koji prolaze kroz pomorske prolaze ili uplovljavaju u luke. U jednom trenutku došlo je do nesuglasica između pilota te je jedan od njih odredio ubrzanje broda na 13 čvorova kako bi se stvorio veći otpor vode i uhvatio balans plovila, što je u normalnim uvjetima preporučljivo, no u ovom slučaju je zbog pojave tzv. Bernulijevog principa uzrokovalo Bankov efekt i zamahivanje trupa broda koji se prednjim dijelom zabio u pijesak plićeg dijela kanala, a potom i stražnjim dijelom na suprotnoj strani.¹³⁸ Koliko je savjet pilota da ubrzaju utjecao na nasukavanje u navedenim uvjetima možemo samo nagađati, ali

¹³² SHIP ARREST IN EGYPT, <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/04/EgyptSAP.pdf>, 1.5. 2022.

¹³³ Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, Geneva, 1993, https://treaties.un.org/doc/Treaties/1993/05/19930506%2007-56%20AM/Ch_XI_D_4.pdf, 2.5. 2022.

¹³⁴ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 48.

¹³⁵ Trajanje pomorskih privilegija traje jednu godinu, ali ispunjenje tražbine je moguće zahtijevati do proteka zastarnog roka.

¹³⁶ Disappointed by arrest of “Ever Given”, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>, 2. 5. 2022.

¹³⁷ The Inside Story of the Ship That Broke Global Trade, Bloomberg, <https://www.youtube.com/watch?v=iVJ94tM7pNA>, 2. 5. 2022.

¹³⁸ Ibid.

bitno je napomenuti da je posljednu riječ imao zapovjednik broda koji ne mora nužno poslušati savjete pilota. Odgovornost zapovjednika je propisana u odjeljku 2. čl. 11. u Pravilima plovidbe kanalom, koje donosi Uprava, u kojem stoji kako je *master* odgovoran za sve štete i nezgode nastale iz navođenja ili upravljanja plovilom, bilo da su nastala izravno ili neizravno, noću ili danju te da piloti ne mogu biti odgovorni za savjete i upute dane *masteru* broda.¹³⁹ Pilote je u svojoj izjavi branio i kapetan Farid Roushdy, glavni pilot Uprave, koji je okrivio vrijeme i tromo upravljanje brodom, prebacujući krivnju na zapovjednika broda.¹⁴⁰ Nakon nekoliko pokušaja pronalaženja rješenja, sudskih saslušanja i provedene istrage, strane su sklopile sporazum na temelju kojeg je sud 7. srpnja donio odluku o prestanku prisilne mjere zadržavanja broda, a pretpostavljamo da je riječ o iznosu, koji nije javno obznanjen, između 200 i 550 milijuna američkih dolara, s obzirom da su to zadnji iznosi koje su stranke ponudile.¹⁴¹ Istog dana Ever Given je nastavio svoj put te je 29. srpnja 2021. napokon stigao u luku Rotterdam u Nizozemskoj.

¹³⁹ Rules of navigation, Edt. August 2015.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/pages/rulesofnavigation.aspx>, 25. 5. 2022.

¹⁴⁰ How One of the World's Biggest Ships Jammed the Suez Canal, <https://www.nytimes.com/2021/07/17/world/middleeast/suez-canal-stuck-ship-ever-given.html>, 2. 5. 2022.

¹⁴¹ Ever Given: Ship that blocked Suez Canal sets sail after deal signed, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57746424>, 2. 5. 2022.

7. Zaključak

Iz svega navedenog vidimo koliko kompleksna situacija može proizaći iz samo jednog nasukavanja broda na pogrešnom mjestu, koliko aktera može biti pogođeno i koliko različitih prava se može primjenjivati.

Najistaknutiji spor između Uprave i vlasnika SKK-a te osiguravatelja UK P&I kluba, riješen je nagodbom nakon dugotrajnih pregovora i istrage, a iznos nagodbe nije javno obznanjen, ali možemo nagađati da se radi o iznosu koji je zadovoljio obje strane, osobito nakon prvotno nerealno visokih zahtjeva Uprave. Možemo pretpostaviti da je do smanjenja zahtjeva došlo zbog očitih nesuglasica pilota netom prije nasukavanja, iako nema njihove pravne odgovornosti za štete nastale upravljanjem broda kroz kanal, a vjerojatno su i obje strane željele napokon okončati cijeli spor te spriječiti daljnje moguće troškove.

Nadalje, izgledno je da Evergreen kao prijevoznik neće odgovorati prema korisnicima prijevoza zbog štete na teretu i zakašnjenja jer je do nasukavanja došlo nautičkom pogreškom, a ona je egzonoracijski razlog za odgovornost prijevoznika, dok na pitanje zakašnjenja mogu utjecati posebne *delay clauses*. Korisnicima jedino preostaje zahtjevati isplatu osigurnine od osiguravatelja robe, ako je roba osigurana i ako su ispunjeni uvjeti određeni ugovorom o osiguranju. Koliko te odredbe otežavaju situaciju korisnicima, s druge strane smanjuju cijenu prijevoza i povećavaju sigurnost prijevoznika te na taj način prijevoznici mogu omogućiti transport veće količine robe i pratiti sve veće zahtjeve tržišta.

Treba istaknuti važnost instituta zajedničke havarije kojom se omogućuje ravnopravna raspodjela štete i troškova nastalih pomorskim nezgodama. Iako se mnogo puta kroz povijest raspravljalo o ispravnosti primjene tog instituta, činjenica je da je on do dan danas i dalje u upotrebi te možemo zaključiti kako sudjelovanje vlasnika broda i korisnika prijevoza u raspodjeli služi svoju svrhu pri naknadi mogućih šteta i troškova. Također, sudjelovanje u zajedničkoj havariji spada pod osigurani rizik u Hull & Machinery osiguranjima te ga često pokrivaju i P&I klubovi pa korisnici prijevoza eventualno ni ne osjete nastale troškove..

U vezi ostalih potencijalnih tužbi i tražbina osoba oštećenih blokadom, a koji nisu izravno povezani s Ever Givenom, došlo je do osnivanja fonda ograničenja odgovornosti pred engleskim sudom te će odgovornost SKK-a ovisiti o primjeni relevantnog prava i sudu

pokretanja spora. O tome će također ovisiti i pravo regresa *chartera* blokiranih brodova zbog tražbina koje bi mogli imati prema brodarskim ugovorima s brodovlasnicima.

Kako bi se umanjila mogućnost ponavljanja ovakih nasukavanja, potrebno je proširenje južnog dijela Sueskog kanala na način kako je proširen i sjeverni dio, tako da omogućuje paralelni prolaz brodova u oba smjera, što bi svakako donijelo dodatnu zaradu Egiptu i Upravi. Slučaj Ever Givena potaknuo je Upravu i egipatsku Vladu na razmišljanje te je najavljeno novo proširenje na 10 kilometara kanala i ideja da bi u budućnosti mogli imati u potpunosti paralelne rute kroz cijelu duljinu kanala.¹⁴²

Zanimljivu izjavu tijekom rasprave o Ever Givenu dao je James Moran, bivši ambasador Europske Unije za Egipat, Jordan i Jemen, koji tvrdi da postoji i jedna pozitivna strana nasukavanja i prekida lanca opskrbe koji prolazi kroz Sueski kanal. Naime, Europa je postala previše ovisna o dotoku robe iz Kine i Dalekog Istoka, što su pokazale i posljedice na tržište nakon samo nekoliko dana što je kanal bio zatvoren i stoga smatra da postoji mogućnost da se Europa više okrene tržištima i lancima opskrbe bliže svom teritoriju.¹⁴³ Europska Unija kao jedno veliko slobodno tržište svakako treba težiti k tome da smanji ovisnost o azijskim zemljama, posebno Kini, i prebaciti dio proizvodnje i prometa, koliko je to moguće, u države u Zajednici i onima bliže teritoriju Unije. Hoće li se ići u tom smjeru, možemo samo nagađati i nadati se da će nakon krize COVID-19 i oporavka ekonomije započeti više ulaganja u tržišnu i robnu neovisnost Europske Zajednice.

¹⁴² Egypt lengthening two-way portion of Suez Canal by 10 kilometres, <https://www.reuters.com/world/middle-east/suez-canal-expansion-increase-two-way-section-by-10km-2022-02-15/>, 4. 5. 2022.

¹⁴³ How will the Suez Canal blockage disrupt global trade? | Inside Story, <https://www.youtube.com/watch?v=iIkJMBhyyN8>, 4. 5. 2022.

8. Popis literature

Knjige i članci:

1. Andrassy, Juraj et al. Međunarodno pravo, 1. dio, 2. izd., Zagreb: Školska knjiga. 2010.
2. Filipović, Velimir: Zašto nam više ne treba “brodar” u Pomorskom zakoniku, u: Zbornik PFZ, 56, Posebni br., 2006. 2006.
3. Grabovac, Ivo: Uređuju li Haško/Visybiska pravila odgovornost broдача za zakašnjenje? , u: Poredbeno pomorsko pravo, v. 33., HAZU, Zagreb, 1991.
4. Gold, Edgar: Gard Handbook on P&I Insurance, v.5., Gard Assuranceforeningenm, Arendal, 2002.
5. Marin, Jasenko: Slot charter, u: Zbornik PFZ, 56, Posebni br., 2006.,
6. Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split,
7. Pritchar, Boris et al. Hrvatsko pomorsko nazivlje, Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje, Knjiga br. 2., Zagreb 2015.

Pravni izvori:

1. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976., <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf>, 5. 5. 2022.
2. Međunarodna Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>, 5. 5. 2022.
3. Protokol o izmijeni Međunarodne Konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1968., <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/volume-1412-I-23643-English.pdf>, 5. 5. 2022.
4. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, Brusseles, 1952, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>, 2. 5. 2022.
5. Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, Geneva, 1993, https://treaties.un.org/doc/Treaties/1993/05/19930506%2007-56%20AM/Ch_XI_D_4.pdf, 2. 5. 2022.
6. Međunarodna Konvencija o spašavanju, London, 1989, <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800a58b3&clang=en>, 27. 5. 2022.
9. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 118, 13.10. 1956., <https://digitallibrary.un.org/record/112088>, 5. 5. 2022.

10. Pomorski zakonik, pročišćeni tekst zakona, NN 181/04, 17/19
11. Law 55 Of Maritime Commerce, The National Assembly Decrees, 2008.,
<https://ablaw.net/wp-content/uploads/2019/08/Maritime-Commerce-Law-of-the-Republic-of-Panama.pdf>, 5.5. 2022.
12. Rules of navigation, Edt. August 2015.
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/pages/rulesofnavigation.aspx>, 25. 5. 2022.
13. York - Antwerp Rules, Comite Maritime Internationa, 1994,
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YAR1994-English-version.pdf>, 5. 5. 2022.

Novinski i ostali internetski izvori:

1. Maritime Transport,
https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm, 4. 5. 2022.
2. How One Ship Caused a Global Traffic Jam,
<https://www.youtube.com/watch?v=8RxmRw1kCrc>, 4. 5. 2022.
3. Suez Canal... A Historical Evolution,
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>, 28. 2. 2022.
4. Canal Characteristics,
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>, 2.3. 2022
5. Vessel EVER GIVEN IMO: 9811000, Container Ship,
https://shipinfo.net/find_vessel_noname_vessel IMO-9811000 MMSI-353136000, 4. 3. 2022.
6. Six Days in Suez: The Inside Story of the Ship That Broke Global Trade,
<https://www.bloomberg.com/news/features/2021-06-24/how-the-billion-dollar-ever-given-cargo-ship-got-stuck-in-the-suez-canal>, 23. 3. 2022.
7. Egypt's Suez Canal blocked by huge container ship, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56505413>, 8. 3. 2022.
8. Update of EVER GIVEN's grounding in the Suez Canal 25th March 2021 ,
https://www.evergreen-marine.com/news/202103/CMS_NEWS2021032600007942_20210330042040_F022018EB23840AEB2A8563792EC22B1.pdf, 8. 3. 2022.
9. EVER GIVEN Successfully Refloated, Normal Transits of Suez Canal Resume,
https://www.evergreen-marine.com/news/202103/CMS_NEWS2021032900008005_20210329020903_C3683702C6C14C839AEDB56F9717BDA5.pdf, 8.3. 2022.

10. Suez Canal: How did they move the Ever Given?, <https://www.bbc.com/news/56523659>, 8. 3. 2022.
11. The Importance of the Suez Canal to Global Trade, <https://www.mfat.govt.nz/assets/Trade/MFAT-Market-reports/The-Importance-of-the-Suez-Canal-to-Global-Trade-18-April-2021.pdf> , 10. 3. 2022.
12. The Suez canal ship is not the only thing clogging global trade, https://www.allianz.com/en/economic_research/publications/specials_fmo/2021_03_26_SupplyChainDisruption.html, 10. 3. 2022.
13. Ever Given, general average and why shippers will share the costs of a ship's rescue, <https://www.supplychaindive.com/news/ever-given-general-average-shipper-cost/597994/>, 12. 4. 2022.
14. Report: Dangerous Goods May Have Caused Maersk Honam Fire, <https://www.maritime-executive.com/article/report-dangerous-chemical-may-have-caused-maersk-honam-fire>, 14. 4. 2022.
15. Shippers with cargo on Maersk Honam must pay to get it released, <https://theloadstar.com/shippers-cargo-maersk-honam-must-pay-get-released>, 14. 4. 2022.
16. Why Ever Given cargo claims will get ever larger, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137154/Why-Ever-Given-cargo-claims-will-get-ever-larger>, 24. 4. 2022.
17. About the International Group, <https://www.igpandi.org/about>, 29. 4. 2022.
18. Ever Given ‘arrested’ by Egyptian court, <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Ever-Given-%E2%80%98arrested%E2%80%99-by-Egyptian-court/78859.htm#.Ym-OONNBx9A>, 1.5. 2022.
19. SHIP ARREST IN EGYPT, <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/04/EgyptSAP.pdf>, 1.5. 2022.
20. Disappointed by arrest of “Ever Given, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>, 2. 5. 2022.
21. The Inside Story of the Ship That Broke Global Trade, Bloomberg, <https://www.youtube.com/watch?v=iVJ94tM7pNA>, 2. 5. 2022.
22. How One of the World’s Biggest Ships Jammed the Suez Canal, <https://www.nytimes.com/2021/07/17/world/middleeast/suez-canal-stuck-ship-ever-given.html>, 2. 5. 2022.
23. Ever Given: Ship that blocked Suez Canal sets sail after deal signed, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57746424>, 2. 5. 2022.
24. Egypt lengthening two-way portion of Suez Canal by 10 kilometres, <https://www.reuters.com/world/middle-east/suez-canal-expansion-increase-two-way-section-by-10km-2022-02-15/> 4. 5. 2022.

25. How will the Suez Canal blockage disrupt global trade? | Inside Story, <https://www.youtube.com/watch?v=iIkJMBhyyN8>, 4. 5. 2022.
26. The Rescue of Ever Given, Aground in the Suez Canal – Animated, <https://www.youtube.com/watch?v=zf4qVJ65ghA>, 25. 5. 2022.
27. WEBINAR: The “Ever Given” – A Legal Status Update, <https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpsp1jM4>, 23. 5. 2022.
28. Ever Given owners seek to cap Suez limitable claims at \$115m (source Lloyd’s List), <https://www.cambiasorisso.com/ever-given-owners-seek-to-cap-suez-limitable-claims-at-115m-source-lloyds-list/>, 23. 5. 2022.
29. From bamboo to barbecues: the cargo caught up in Ever Given legal battle, <https://www.theguardian.com/environment/2021/jun/11/ever-given-remains-grounded-in-egypt-as-compensation-battle-rages>, 26. 5. 2022.
30. Paramount Clause General 1997., https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/paramount_clause_general_1997, 16. 6. 2022.
31. Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (as amended September 2011), <https://www.ukpandi.com/media/files/imports/13108/articles/21910--1920112012interclubnewyorkproduceexchangeagreement1996.pdf>, 16. 6. 2022.
32. Allocation of Risk of Delay in Time and Voyage Charterparties, http://itl-legalconsultants.com/news_eng/allocation-of-risk-of-delay-in-time-and-voyage-charterparties/, 20. 6. 2022.

Sudska praksa:

1. SOCIETE FRANCO-TUNISIENNE D'ARMEMENT v. SIDERMAR S.P.A., QUEEN'S BENCH DIVISION (COMMERCIAL COURT.), 1960.
2. Cour de Cassation, 30 October 2000, Petredec Ltd. v. DK Line – The “Stargas” (2000 DMF 1012)

Slike:

- Slika 1. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>, 7. 3. 2022.
- Slika 2. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>, 7. 3. 2022.
- Slika 3.

<https://www.bbc.com/news/56523659>, Satellite image ©2021 Maxar Technologies, 11. 3. 2022.

Slika 4.

<https://www.maritime-executive.com/article/report-dangerous-chemical-may-have-caused-maersk-honam-fire>, 21. 4. 2022.