

Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i broдача u unutarnjoj plovidbi

Kotarski, Sara

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:557181>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
PRAVNI FAKULTET

DIPLOMSKI RAD
IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST VLASNIKA BRODA I BRODARA
U UNUTARNJOJ PLOVIDBI

MENTOR:

Prof. dr. sc. Jasenko Marin

STUDENT:

Sara Kotarski

Zagreb, studeni 2023.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. ODGOVORNOST	2
2.1.UGOVORNA ODGOVORNOST.....	3
2.2.IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST.....	3
3. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST VLASNIKA BRODA I BRODARA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI.....	5
3.1.ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE.....	5
3.2.ODGOVORNOST ZA OŠTEĆENJE STVARI I ONEČIŠĆENJE OKOLIŠA.....	7
3.3.ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE ULJEM KOJE SE PREVOZI KAO TERET.....	9
3.4.SUDAR BRODOVA.....	10
3.5.ODGOVORNOST ZA VAĐENJE I UKLANJANJE POTONULIH STVARI.....	13
4. SUSTAV OPĆEG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI.....	15
4.1.GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI.....	19
4.2. POSTUPAK OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI.....	20
5. ZAKLJUČAK.....	23
6. POPIS LITERATURE.....	26

1.UVOD

Pomorski je promet od najranijih vremena važan za svjetsku trgovinu, međutim u posljednjih nekoliko godina zamijećen je također snažan kontinuirani porast prometa unutarnjim plovnim putevima.¹ Unutarnja plovidba je plovidba koja se obavlja na unutarnjim vodama, tj. na stajaćim i tekućim vodama kao što su rijeke, kanali i jezera, osim rijeka jadranskog sliva do granice do koje su plovne s morske strane.²

S porastom unutarnje plovidbe, javila se potreba za reguliranjem plovidbenog pothvata, prava i obveza sudionika plovidbenog prometa. Jedna od obveza koje nastaju u vezi s plovidbom jest odgovornost brodovlasnika i brodarka.

S obzirom na to je li pravni odnos nastao temeljem ugovora slobodnom voljom ugovornih strana ili je nastao izvan ugovora, na temelju zakona, neovisno o volji stranaka, razlikujemo dvije vrste odgovornosti, ugovornu i izvanugovornu. Predmet ovog diplomskog rada je izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodarka.

Izvanugovorna odgovornost je odgovornost brodovlasnika i brodarka za štetu koju iz izvanugovornog odnosa brod prouzroči osobama, stvarima izvan broda i okolišu. U ovom ću radu pokušati što detaljnije opisati pravno uređenje ovog instituta, pojam odgovornosti i štete, obveze za koje odgovara brodovlasnik, pravni temelj, visinu i opseg odgovornosti te u konačnici sustav općeg ograničenja odgovornosti.

¹ Marin, Jasenko, „Imovinsko pravo unutarnje plovidbe“, članak dostupan na <https://dokumen.tips/documents/profdrsc-jasenko-marin-imovinsko-pravo-1-profdrsc-jasenko-marin-sveuilite.html?page=1>, stranica posjećena dana 20.10.2023. godine

²Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (Narodne novine br. 144/21) čl. 5. t. 79.

2. ODGOVORNOST

Odgovornost je pravni odnos koji nastaje zbog povrede propisa i nastanka štete. S obzirom da se odgovornost uređuje različitim pravnim propisima, ona može biti kaznena, prekršajna i imovinskopravna. Kako je tema ovog rada izvanugovorna odgovornost brodovlasnika, pisat ću o imovinskopravnoj odgovornosti. Imovinskopravna odgovornost podrazumijeva nastanak štete na strani oštećenika, iz čega proizlazi obveza odgovorne osobe na popravak štete. Šteta može nastati pri ispunjenju ugovorne obveze ili nezavisno od toga pa stoga odgovornost može biti ugovorna i izvanugovorna.³

Nadalje, odgovornost može biti subjektivna i objektivna. Temelj subjektivne odgovornosti je krivnja odgovorne osobe, a pretpostavke za subjektivnu odgovornost su štetna radnja, nastala šteta, uzročna veza između štetne radnje i same štete, protupravnost djelovanja te krivnja, i to se „predmnijeva najniži stupanj krivnje, a to je obična (laka) nepažnja (culpa levis). Svaki viši stupanj krivnje, a to su gruba (krajnja) nepažnja ili namjera, oštećeni je dužan dokazati. Nema krivnje za slučajne štete.“⁴ Pod slučajem razumijevamo „takav događaj koji bismo, da smo ga predvidjeli, mogli spriječiti, naspram više sile gdje se radi o događaju koji, da smo ga i predvidjeli, ne bismo mogli spriječiti.“⁵ Također, kod subjektivne odgovornosti razlikujemo odgovornost na temelju dokazane krivnje, kod koje se dokazuje krivnja osobe za koju se tvrdi da je odgovorna za štetu, te odgovornost na temelju predmnijevane krivnje, kod koje se pretpostavlja da je osoba od koje se traži naknada štete kriva, a osoboditi se može ako dokaže da nije kriva.⁶

Temelj objektivne odgovornosti je uzročna veza između štetnog događaja i nastale štete te se za istu ne traži krivnja štetnika. Pretpostavke za ispunjenje objektivne odgovornosti su štetna radnja, šteta i uzročna veza. Objektivna odgovornost može biti apsolutna i relativna, međutim valja napomenuti kako se u pravu unutarnje plovidbe ne primjenjuje načelo apsolutne objektivne odgovornosti.

³Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Split: Književni krug, 2006., str. 63.

⁴Grabovac, I.: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Split: književni krug, 2000., str. 7.

⁵Klarić, P., Vedriš, M.: Građansko pravo: Opći dio, stvarno pravo, obvezno i nasljedno pravo, Zagreb, Narodne novine, 2009., str. 611.

⁶Cf. ibid., str. 8.

2.1. UGOVORNA ODGOVORNOST

Ugovorna odgovornost pretpostavlja postojanje ugovornog obveznopravnog odnosa između dvije ili više fizičkih ili pravnih osoba, a koji ugovor je sklopljen slobodnim očitovanjima volje ugovornih stranaka. Povredom preuzetih ugovornih obveza ili njihovim neurednim ispunjenjem nastaje ugovorna odgovornost one stranke koja je učinila povredu. U pomorskom pravu postoji niz ugovora⁷ kojima se uređuje pomorski promet, a za svaki od tih ugovora predviđene su i posebne norme u slučaju povrede ugovornih obveza.⁸

2.2. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST

„Izvanugovorna odgovornost znači odgovornost za štetu koja je prouzročena građanskim deliktom.“⁹ Izvanugovorna odgovornost nastaje kada se ispune zakonom određene pretpostavke, neovisno o volji stranaka. Izvanugovorna odgovornost za štetu koju iz izvanugovornog odnosa brod u unutarnjoj plovidbi prouzroči osobama, stvarima izvan broda i okolišu u hrvatskom pravnom sustavu regulirana je Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda, a podredno i Pomorskim zakonikom¹⁰. Naime, članak 1. st. 5. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda određuje kako se na sva pitanja koja nisu uređena tim zakonom na odgovarajući način primjenjuju odredbe zakonika kojim se uređuju poslovi pomorstva.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda primjenjuje se na brodove unutarnje plovidbe, što podrazumijeva, osim ratnih brodova, plovilo unutarnje plovidbe namijenjeno isključivo ili pretežno plovidbi unutarnjim vodama, čija je duljina 20 metara ili više, ili je umnožak duljine, širine i gaza zapremina od 100 m³ i više, ili je ovlašteno prevoziti više od 12 putnika, ili se koristi za tegljenje, potiskivanje ili pokretanje bočnih sastava na unutarnjim vodama bez obzira na duljinu i zapremninu, te plutajuće postrojenje¹¹, te se primjenjuje na druge objekte unutarnje plovidbe.¹²

⁷Primjer ugovora u pomorskom pravu su ugovor o prijevozu putnika i prtljage, ugovor o prijevozu stvari.

⁸Pavić, op. cit. (bilj. 3), str. 64.

⁹Ibid.

¹⁰Pomorski zakonik (Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

¹¹Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 5., t. 3.

¹²Čl. 1. st. 2. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda određuje kako se odredbe koje se odnose na brod unutarnje plovidbe primjenjuju i na druge objekte unutarnje plovidbe koji plove ili se nalaze na unutarnjim vodama Republike Hrvatske.

Nadalje, za razumijevanje pojma odgovornosti brodovlasnika i broдача, potrebno je razjasniti značenje tih pojmova, s obzirom da brodovlasnik i broдар mogu, ali i ne moraju biti ista osoba. Brodovlasnik je ovlaštenik prava vlasništva na brodu koji je upisan u upisnik brodova. Brodovlasnik može biti fizička ili pravna osoba. Broдар je pak fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broда nositelj plovidbenog pothvata. Pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je broдар ujedno i vlasnik broда, odnosno osoba koja je upisana u upisnik brodova kao vlasnik.¹³ Naime, u upisnik brodova se upisuje naziv i sjedište pravne osobe, odnosno osobno ime i prebivalište fizičke osobe koja je vlasnik broда¹⁴, a ako broдар nije vlasnik broда, upisuje se i naziv i sjedište broдача pravne osobe, odnosno osobno ime i prebivalište broдача fizičke osobe.¹⁵

Hrvatskim pravnim sustavom regulirana je izvanugovorna odgovornost brodovlasnika i broдача u unutarnjoj plovidbi za:

- a) Smrt i tjelesne ozljede;
- b) Oštećenje stvari i onečišćenje okoliša;
- c) Onečišćenje okoliša izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret;
- d) Sudar brodova;
- e) Vađenje i uklanjanje potonulih stvari.

¹³Pomorski zakonik, čl. 5., t. 6.

¹⁴ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 129. st. 1.

¹⁵ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 129. st. 2.

3. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST VLASNIKA BRODA I BRODARA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI

Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara u unutarnjoj plovidbi odnosi se na odgovornost za štetu koja nije predviđena ugovorom, a prouzroči je brod osobama i stvarima izvan broda, okolišu u unutarnjim vodama Republike Hrvatske¹⁶ te obuhvaća štete prouzročene sudarom brodova i nuklearne štete¹⁷, međutim odredbe Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda o izvanugovornoj odgovornosti (Glava V dijela VII Zakona) ne primjenjuju se na odgovornost u slučaju sudara brodova ni na odgovornost za nuklearne štete. Sudar brodova uređen je člancima 270-280 Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, a nuklearne štete obrađene su člankom 218. Zakona, dok se na sva ostala pitanja vezana za nuklearne štete sukladno članku 271. st. 2 Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda primjenjuje Pomorski zakonik¹⁸. Izvanugovorna odgovornost je uređena glavom V dijela VII Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda. Odredbe te glave Zakona primjenjuju se na sve objekte unutarnje plovidbe, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe te na hidroavion na vodi, a također i na ratne brodove (osim čl. 314. Zakona).¹⁹

3.1. ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE

Kada se na istom području nađu kupači i brod u plovidbi, postoji mogućnost da brod prouzroči smrt ili tjelesne ozljede osobama koje se nalaze u vodi. U tom slučaju za smrt i tjelesne ozljede nanесene drugim osobama odgovaraju brodovlasnik, brodar te osoba koja je upravljala brodom u trenutku nesreće²⁰, međutim vlasnik broda i brodar neće odgovarati u slučaju da im je brod protupravno oduzet²¹, već je tada odgovorna osoba koja je protupravno oduzela brod te osoba koja je upravljala istim.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda propisuje tri različita slučaja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede, ovisno o tome na kojem je području šteta nastala.

¹⁶ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 310. st. 1.

¹⁷ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 310. st. 2.

¹⁸ Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda uređena je člancima 824-840 Pomorskog zakonika

¹⁹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 311.

²⁰ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 312 st. 1.

²¹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 312 st. 2.

Ako je smrt ili tjelesna ozljeda nastala u području koje je proglašeno kupalištem, tj. u kojem se ljudi uobičajeno kupaju i u kojem je zabranjena plovidba, odgovorni će biti brodovlasnik, brodar i osoba koja je upravljala brodom u trenutku štetnog događaja, međutim štetnik se može osloboditi odgovornosti ako se dokaže da je oštećenik štetu prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom. S obzirom da se radi o području koje je namijenjeno isključivo za kupaće, propisana je stroga objektivna odgovornost.²²

Kada je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u lukama, pristaništima, tovarištima, zimovnicima, skelnim prijelazima ili na njihovim prilazima, na uobičajenim vodnim putovima, na području koje se isključivo koristi za sportsku i sličnu plovidbu²³, odgovorna osoba odgovara na temelju dokazane krivnje, tj. potrebno je dokazati da je brod kriv za smrt, odnosno tjelesnu ozljedu osobe.

Naposlijetku, ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena na području u kojem je plovidba zabranjena ili su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, a smrt ili tjelesna ozljeda je nastupila upravo u tom području, odnosno prilikom plovidbe zabranjenim sredstvima ili na nedopušten način, odgovara se na temelju stroge objektivne odgovornosti. Odgovorna osoba može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je oštećenik štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom.^{24 25}

²² Vidi: supra, str. 2.

²³ Sportska i slična plovidba podrazumijeva skijanje na vodi, veslačke i jedriličarske regate i sl.

²⁴ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 312. st. 1.

²⁵ U pomorskom pravu za smrt i tjelesne ozljede kupaća i drugih osoba u moru koje prouzroči brod sukladno članku 810. Pomorskog zakonika odgovaraju također vlasnik broda i brodar te osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom, i to;

- na temelju objektivne odgovornosti ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba, uz egzonoracijski razlog namjere ili grube nepažnje oštećenika

- na temelju dokazane krivnje ako je smrt ili tjelesna ozljeda uzrokovana u lukama, na prilazima luka, na uobičajenim plovničkim putevima, na području koje se isključivo koristi za sportsku i sličnu plovidbu (kao što su veslačke i jedriličarske regate, skijanje i sl.) i na području udaljenom više od 150 metara od obale, a nije riječ o području u kojemu su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe ako se dokaže da je brod kriv za smrt, odnosno tjelesnu ozljedu osobe

- na temelju objektivne odgovornosti ako je smrt ili tjelesna ozljeda uzrokovana na području u kojemu su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (npr. glisiranje, skijanje, prekoračenje brzine), a smrt je, odnosno tjelesna ozljeda, nastupila za obavljanja zabranjenog načina ili zabranjenim sredstvima plovidbe osim ako se dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili grubom nepažnjom

- na temelju objektivne odgovornosti ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u morskome pojasu do 150 metara od obale, a taj pojas ne ulazi u iznad navedena područja, uz egzonoracijske razloge više sile, namjere ili grube nepažnje usmrćene, odnosno ozlijeđene osobe.

Valja napomenuti kako je Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu²⁶ u čl. 41. propisana obveza vlasnika brodice, odnosno jahte čija ukupna snaga porivnih strojeva prelazi 15 kW na sklapanje ugovora o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom brodice odnosno jahte može nanijeti trećim osobama za slučaj smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja. Time je znatno poboljšana položaj oštećenika s obzirom da mu se olakšava ostvarivanje naknade pretrpljene štete.

3.2. ODGOVORNOST ZA OŠTEĆENJE STVARI I ONEČIŠĆENJE OKOLIŠA

Tijekom plovidbe brod može prouzročiti štetu operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima te drugim objektima u luci, pristaništu ili na vodi, kao i okolišu u luci na način da brod udari u neki plutajući ili fiksni objekt ili pak na neki drugi način. Važno je pri tom razlikovati pojam udara broda od sudara broda, koji će biti detaljnije objašnjen kasnije u ovom radu. Kod udara „bitan je nasilan dodir broda s objektom koji se ne smatra plovnom objektom“²⁷.

Zbog važnosti luka i lučkih uređaja²⁸ pitanje odgovornosti za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša uređeno je Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda. Zakonom je propisana objektivna odgovornost te brodovlasnik i brodar odgovaraju samim time što je prouzročena šteta, bez obzira na postojanje krivnje štetnika, međutim odgovorna se osoba može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta prouzročena krivnjom osobe koja upravlja lukom, pristaništem ili je odgovorna za stanje obale, lukobrana, uređaja i postrojenja.²⁹ Gotovo jednako je člankom 811. Pomorskog zakonika uređena odgovornost brodovlasnika i brodarka za oštećenje stvari u pomorskoj plovidbi, međutim značajna razlika je u činjenici da Pomorski zakonik ne predviđa mogućnost naknade izmakle koristi u tom slučaju, dok čl. 313. st. 3. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda navodi kako se u postupku naknade štete koja je uzrokovana oštećenjem operativnih obala, lukobrana, lučkih uređaja i postrojenja, plutajućih

²⁶ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14)

²⁷ Grabovac, op. cit. (bilj. 4), str. 62.

²⁸ Prema čl. 5. t. 27. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda luka je vodeni i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila, ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, ili skladištenje robe i/ili ukrcaj i iskrcaj putnika, u kojem se obavljaju različite komplementarne djelatnosti koje su s robom ili s plovilom u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi

²⁹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 313.

objekata te drugih objekata u luci, pristaništu ili na vodi kao i okolišu u luci osim same štete, nadoknađuje i izmakla korist.

Brod može prouzročiti štetu okolišu i na način da izlije ili izbaci onečišćujuće tvari opasne i štetne za okoliš, osim ulja koje se prevozi kao rasuti teret (o čemu će biti riječi u narednom poglavlju ovog rada). Šteta zbog onečišćenja okoliša je „svaki gubitak ili šteta nastala zbog onečišćenja izvan broda zbog otjecanja ili izbacivanja onečišćujućih tvari s broda, bez obzira gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za onečišćenje okoliša, ne računajući naknadu za izmaklu korist zbog takvog onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se trebaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, kao i troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene zaštitnim mjerama“.³⁰ Za tako nastalu štetu odgovara brodovlasnik, odnosno brodar, a ako je odgovorno više osoba, njihova odgovornost je solidarna, međutim mogu se osloboditi odgovornosti ako dokažu da je izlivanje ili izbacivanje onečišćujućih tvari posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera; da izlivanje ili izbacivanje onečišćujućih tvari proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu ili da u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje građevina za poboljšanje uvjeta plovidbe i opreme iz članka 142. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda³¹ u obavljanju tih poslova.

Brodovlasnik, odnosno brodar može se u potpunosti ili djelomično osloboditi odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem prema osobi koja je tu štetu pretrpjela ako dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelomično zato što je osoba koja je pretrpjela tu štetu djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu ili zbog krajnje nepažnje te osobe.

32

³⁰ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 315. st. 2.

³¹ Građevine iz članka 142. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda su brodske prevodnice, brane, zimovnici, pera, uzdužne građevine, pragovi i slične građevine u vodnom putu, kada su u funkciji plovidbe, a oprema za pomoć pri plovidbi su uređaji, sustavi ili usluge, koji se ne nalaze na plovilima, izrađeni i postavljeni radi održavanja sigurne i učinkovite plovidbe pojedinih plovila kao i ukupnog prometa plovila, kao što su obalne i plovne oznake za obilježavanje plovnog puta, optički, električni, elektronički i radiokomunikacijski navigacijski uređaji i sustavi i sl.

³² Usporedbe radi čl. 812. Pomorskog zakonika je uređena odgovornost brodovlasnika i brodara za štetu koju brod prouzroči izlivanjem ili izbacivanjem drugih onečišćujućih tvari u more, međutim iste se mogu osloboditi ako

3.3. ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE ULJEM KOJE SE PREVOZI KAO RASUTI TERET

Za štetu od izlivanja ili izbacivanja ulja koje brod prevozi kao rasuti teret odgovara brodovlasnik, međutim može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je izlivanje odnosno izbacivanje ulja posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanredne, neizbježne ili neotklonjive naravi ili da je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu.³³ Također brodovlasnik može u potpunosti ili djelomično biti oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelomično zato što je osoba koja je pretrpjela tu štetu djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu, ili zbog krajnje nepažnje te osobe.^{34 35}

Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda nije zasebno uređeno pitanje odgovornosti brodovlasnika za onečišćenje unutarnjih voda pogonskim uljem te se na isto primjenjuju odredbe Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda koje se primjenjuju na odgovornost za onečišćenje okoliša izlivanjem ili izbacivanjem onečišćujućih tvari opasnih i štetnih za okoliš. Naime, prema članku 316. st. 1. Zakona zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja okoliša može se podnijeti protiv vlasnika broda samo na temelju Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda.

dokažu da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera; zatim da štetna radnja proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu; ili šteta u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

³³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 314.

³⁴ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 315.

³⁵ Prema čl. 814. Pomorskog zakonika za štetu koju prouzroči brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda, osim ako dokaže da je izlivanje, odnosno izbacivanje ulja:

a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera; b) proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu; c) u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije. Treba napomenuti kako je Pomorski zakonik usklađen s načelima utvrđenima Konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1969. (engl. Civil Liability Convention – CLC) i Konvencijom o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem iz 1971. (engl. International Convention of the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, FUND Convention). Obje su konvencije izmijenjene protokolima iz 1976., 1984. i 1992. godine. Konvencija o odgovornosti iz 1969. i Protokol iz 1992. godine čine jedinstveni međunarodni instrument pod nazivom Konvencija o odgovornosti (1992.). Također je 2003. godine uspostavljen Dopunski fond kojim se osigurava naknada iznad iznosa predviđenih konvencijama iz 1992. godine.

Pogonsko ulje označava sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda, kao i ostatke tog ulja.³⁶

Slijedom iznad navedenog, za onečišćenje prouzročeno pogonskim uljem propisana je objektivna odgovornost brodovlasnika i broдача, a ako je više osoba odgovorno, njihova je odgovornost solidarna. Nadalje, brodovlasnik se može u potpunosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema osobi čije su radnje ili propusti učinjeni u namjeri da se prouzroči šteta ili iz krajnje nepažnje te osobe dokazano doveli do nastanka štete.³⁷

3.4. SUDAR PLOVILA

Sudar brodova je događaj u kojem jedan brod ili više brodova izravnim dodirom ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu, odnosno imovini ili osobama koje se nalaze na brodu.³⁸ Prema tome razlikujemo izravni i neizravni sudar. Izravni sudar (sraz ili materijalni sudar) nastaje kada se brodovi stvarno dodirnu trupom ili pojedinim dijelovima svoje opreme.³⁹ Neizravni sudar (indirektni sudar) nastaje kada nema materijalnog sudara između brodova, međutim šteta je na jednom brodu nastala zbog obavljanja manevra drugog broda ili nepoštivanja propisa o sigurnosti plovidbe.^{40 41}

Odredbe Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda⁴² o sudaru plovila primjenjuju se na odgovornost za štetu koju su brod, osobe na brodu ili stvari pretrpjeli zbog sudara brodova; koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja obavljanja manevra ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako do sudara između brodova nije došlo; koju prouzroči usidreni ili vezani brod odnosno koja se nanese usidrenom ili

³⁶ Pomorski zakonik, čl. 823.a t.4.

³⁷ Prema članku 823b Pomorskog zakonika za štetu koju prouzroči brod istjecanjem pogonskog ulja odgovara vlasnik broda, osim ako dokaže da je istjecanje posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave neizbježnog, izvanrednog ili neotklonjivog karaktera; u potpunosti posljedica radnje ili propusta treće osobe učinjenog u namjeri da se prouzroči šteta; ili u potpunosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje države ili tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacijskih pomagala.

³⁸ Grabovac, I.: Ogleđi o odgovornosti broдача, Split: književni krug, 1997., str 115.

³⁹ npr. jedan brod pruzroči štetu drugom brodu na način da ga zahvati svojim sidrom.

⁴⁰ Grabovac, Ogleđi o odgovornosti broдача, loc. cit.

⁴¹ npr. jedan brod plovi prevelikom brzinom te praveći valove nanese štetu brodu privezanom za obalu

⁴² Glava II. dijela VII Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda

vezanom brodu; koju prouzroče jedan drugom brodovi koji plove u sastavu.⁴³ Šteta prouzročena sudarom brodova osim stvarne štete na imovini oštećenika, uključuje i izmaklu korist.⁴⁴ Visina izmakle dobiti ovisi o stanju broda, situaciji na tržištu, zaposlenosti broda u proteklom razdoblju, je li brod već imao unaprijed dogovorene poslove, itd.⁴⁵

Temelj odgovornosti u navedenim slučajevima, odnosno kod sudara plovila je dokazana krivnja broda, odnosno brodovlasnika i brođara. S obzirom da su velik broj plovila u unutarnjoj plovidbi čamci, potrebno je posebno spomenuti čamce⁴⁶. Pod odgovornosti čamca podrazumijeva se odgovornost vlasnika i korisnika čamca⁴⁷, a korisnikom čamca se smatra osoba koja je unajmila čamac bez posade.⁴⁸

Ako je šteta uzrokovana krivnjom dvaju ili više brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji⁴⁹, a ako se opseg krivnje ne može utvrditi, odgovornost za štetu se dijeli na jednake dijelove.⁵⁰ Razmjer krivnje brodova na temelju utvrđenog činjeničnog stanja ocjenjuje sud ili arbitraž. U slučaju da je sudarom brodova prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda osobe, za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom odgovaraju solidarno brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara.⁵¹ Ako je jedan od brodova koji je sudjelovao u sudaru platio na ime naknade štete više nego što iznosi naknada razmjerna njegovoj krivnji, ima pravo regresa prema drugom brodu, odnosno može zahtijevati od drugog broda povrat više plaćenog dijela naknade štete određene razmjerno njegovoj krivnji.⁵² Brod koji, zbog razloga koji ne ovise o njemu, ne može regresno naplatiti od drugog broda ili drugih brodova iznos na koji ima pravo, može naplatu tog iznosa zahtijevati od ostalih brodova čijom je krivnjom šteta nastala, razmjerno krivnji svakog od tih brodova.⁵³

⁴³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 271.

⁴⁴ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 275.

⁴⁵ Grabovac, op. cit. (bilj. 37), str. 116.

⁴⁶ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda u čl. 5. t.10. definira čamac kao plovilo koje može ploviti isključivo na unutarnjim vodama, namijenjeno za prijevoz najviše 12 putnika, ukupne snage porivnih uređaja veće od 5 kW ili čija je duljina trupa veća od 2,5 metara, a manja od 20 metara

⁴⁷ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 272. st. 2.

⁴⁸ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 272. st. 3.

⁴⁹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 274. st. 1.

⁵⁰ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 274. st. 2.

⁵¹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 276. st. 1.

⁵² Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 276. st. 2.

⁵³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 276. st. 3.

Ako je šteta prouzročena slučajem ili višom silom, ili ako se ne može utvrditi uzrok sudara brodova, štetu snosi oštećenik.⁵⁴

Odredbe Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda kojima se uređuje sudar plovila primjenjuju se na svako plovilo bez obzira na njegovu namjenu, na ratne brodove i hidroavion na vodi.⁵⁵

U slučaju sudara zapovjednik broda dužan je brodu s kojim se njegov brod sudario, ako je moguće, odmah priopćiti ime luke upisa broda, ime posljednje luke iz koje je isplovio ili ime luke u koju plovi te za povrede tih dužnosti odgovara osobno zapovjednik broda, a ne brodar i brodovlasnik.⁵⁶ Ako je do sudara pak došlo zbog radnje ili propusta peljara, za štetu odgovara brodar.⁵⁷

Glede visine do koje brodovlasnik, odnosno brodar odgovara u slučaju sudara brodova, sukladno članku 280. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda primjenjuju se pravila o općem ograničenju odgovornosti brodovlasnika utvrđena Pomorskim zakonikom.

Tražbina naknade štete prouzročene sudarom brodova zastarijeva protekom dvije godine od dana sudara⁵⁸, a pravo podnošenja regresnog zahtjeva prema drugom brodaru (u slučaju solidarne odgovornosti) zastarijeva za godinu dana od dana uplate naknade štete ili od dana saznanja vjerovnika za platežnu nesposobnost dužnika ili od dana pravomoćnosti presude kojom se utvrđuje iznos solidarne odgovornosti.⁵⁹ Stranke mogu pisano ugovoriti dulji zastarni rok, nakon što je tražbina nastala⁶⁰, međutim isti ne može biti dulji od dvije godine od dana

⁵⁴ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 277.

⁵⁵ Iznimno, odredba članka 278. stavka 1. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda ne primjenjuje se na ratne brodove.

⁵⁶ Grabovac, op. cit. (bilj. 37), str. 117.

⁵⁷ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 273.

⁵⁸ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 279. st. 1.

⁵⁹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 279. st. 2.

⁶⁰ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 279. st. 3.

uplate tražbine, odnosno od dana pravomoćnosti sudske presude kad se radi o zahtjevu za raspodjelu dijela duga platežno nesposobnog dužnika.⁶¹

3.5. ODGOVORNOST ZA VAĐENJE I UKLANJANJE POTIONULIH STVARI

Nakon što dođe do plovidbene nesreće ili nezgode⁶², moguće je da plovilo potone te ga je potrebno izvaditi iz vode i ukloniti. Vađenje podrazumijeva podizanje potonule stvari na površinu te druge mjere i radnje uklanjanja stvari iz vode, uključujući i njezino uništavanje, a uklanjanje obuhvaća mjere i radnje poduzete radi sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročene potonulom stvari, uključujući njezino izvlačenje na obalu i prodaju potonule stvari na javnoj dražbi.⁶³ Osoba koja je ovlaštena za vađenje i uklanjanje potonule stvari je vlasnik iste ili osoba koja ima kakvo drugo pravo na temelju kojega je ovlaštena raspolagati tom stvari ili je od vlasnika preuzela odgovornost za upravljanje objektom unutarnje plovidbe.⁶⁴ Ta je osoba obvezna o svom trošku izvaditi i ukloniti potonulu stvar.⁶⁵

Ako se potonula stvar nalazi na takvom mjestu da predstavlja ili može predstavljati opasnost za plovidbu ili iskorištavanje prirodnih bogatstava vodnog dobra ili pak onečišćuje ili može onečistiti okoliš, nadležna lučka kapetanija će rješenjem narediti ovlaštenoj osobi da u primjerenom roku izvadi potonulu stvar⁶⁶, a u slučaju da ovlaštena osoba ne postupi prema tom rješenju, lučka kapetanija će obavijestiti ministarstvo nadležno za unutarnju plovidbu⁶⁷ koje je ovlašteno na trošak i rizik vlasnika izvršiti vađenje potonule stvari, o čemu će donijeti rješenje i obavijestiti vlasnika. U slučaju da potonula stvar predstavlja izravnu opasnost ili smetnju za plovidbu i okoliš, lučka će kapetanija bez odgode obavijestiti ministarstvo koje će hitno na trošak i rizik vlasnika izvršiti uklanjanje potonule stvari. Dakle, vlasnik potonule stvari u opisanim slučajevima odgovara za troškove vađenja i uklanjanja potonule stvari, međutim može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je plovidbena nesreća u kojoj je stvar potonula posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive

⁶¹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 279. st. 5.

⁶² Plovidbena nesreća i nezgoda definirane su čl. 265. st. 1. i 2. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda.

⁶³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 286.

⁶⁴ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 286.

⁶⁵ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 287. st. 1.

⁶⁶ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 290., st. 1.

⁶⁷ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

prirodne pojave; u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta; u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom nadležnog tijela odgovornog za održavanje objekata sigurnosti plovidbe u obavljanju te funkcije⁶⁸.

Ako ovlaštena osoba ne izvadi i ne ukloni potonulu stvar, odgovara za štetu koja trećim osobama nastane u vezi s potonulom stvari, međutim može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da šteta potječe od nekog nepredvidljivog uzroka koji se nalazio izvan stvari, a koji se nije mogao spriječiti, izbjeći ili otkloniti, ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili da je šteta u cijelosti prouzročena štetnom radnjom nadležnog javnog tijela. Ovlaštena osoba se može u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom oštećenika učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili zbog nepažnje.⁶⁹

Pravo na naknadu troškova vađenja i uklanjanja potonule stvari zastarijeva u roku od tri godine od dana kada je utvrđena opasnost za sigurnost plovidbe ili za okoliš, a pravo na naknadu troškova vađenja i uklanjanja potonule stvari zastarijeva ako se tužba ne podnese u roku od deset godina računajući od dana izvršnosti rješenja o uklanjanju potonule stvari.⁷⁰

⁶⁸ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 300., st. 1.

⁶⁹ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 287.

⁷⁰ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 306.

4. SUSTAV OPĆEG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Od početaka razvoja plovidbenog pothvata i pomorskog poduzetništva postoji načelo ograničene odgovornosti broдача, što je iznimka od općih načela građanskog prava. Za razliku od ostalih grana prometa, opće ograničenje odgovornosti postoji samo u plovidbenom pravu. S obzirom na velike rizike plovidbenog pothvata, neograničena odgovornost u plovidbenom pravu mogla bi destimulativno utjecati na razvoj pomorskog i plovidbenog poduzetništva.⁷¹

Razlikujemo osobnu ograničenu odgovornost - postoji kada dužnik odgovara do unaprijed određenog iznosa maksimalne visine cijelom svojom imovinom, te stvarnu ograničenu odgovornost – postoji kada dužnik odgovara određenom vlastitom imovinom ili vrijednošću koja odgovara određenoj imovini.⁷²

Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika u unutarnjoj plovidbi je na međunarodnoj razini uređeno CLNI konvencijom iz 2012. godine (Strazburška konvencija o odgovornosti vlasnika plovila u unutarnjoj plovidbi) koja je stupila na snagu u srpnju 2019. godine, međutim Republika Hrvatska ju nije ratificirala.

Konvencija CLNI 2012 donesena je u Strasbourgu 2012. godine te je modernizirala Strazburšku konvenciju o odgovornosti vlasnika plovila u unutarnjoj plovidbi iz 1988. godine⁷³. Najznačajnije izmjene su znatno povišenje granica odgovornosti utvrđenih Konvencijom iz 1988. te mogućnost da stranke Konvencije iz 2012. godine budu i države koje nisu rajnske države⁷⁴, čime je otvorena mogućnost više razine ujednačavanja prava koje uređuje opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i broдача u unutarnjoj plovidbi. Konvencija iz 2012. u članku prvom definira kako su osobe koje imaju pravo na ograničenje odgovornosti vlasnici plovila, uključujući zakupnike, čarterere i brođare te spasioci u unutarnjoj plovidbi, kao i

⁷¹ Grabovac, op. cit. (bilj. 4), str. 13.

⁷² Ibid.

⁷³ Konvencija CLNI 1998 dostupna na https://www.ccr-zkr.org/files/clni/clni_1988.pdf, stranica posjećena dana 22.10.2023. godine

⁷⁴ Clark, J., Williams, N., Article: CLNI 2012, Standard Club 2019., članak dostupan na <https://www.standard-club.com/knowledge-news/article-clni-2012-1090/>, stranica posjećena dana 22.10.2023. godine

osiguratelj odgovornosti u mjeri u kojoj to pravo ima njegov osiguranik.⁷⁵ Prema Konvenciji potraživanja koja podliježu ograničenju su:

- a) tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede ili zbog gubitka ili oštećenja imovine, uključujući štetu na lučkim objektima, bazenima, plovnim putevima, mostovima i oznakama za plovidbu, do kojih je došlo na plovilu ili u neposrednoj vezi s korištenjem plovila ili radnjama spašavanja te posredne štete koje iz toga proizlaze;
- b) tražbine zbog svake štete proizašle iz zakašnjenja u prijevozu putnika ili robe;
- c) tražbine zbog drugih šteta koje proizlaze iz izvanugovornih prava, a koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili spašavanjem;
- d) tražbine zbog vađenja, uklanjanja ili uništenja potonulog, nasukanog ili napuštenog plovila;
- e) tražbine zbog uklanjanja ili uništenja tereta na plovilu;
- f) tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprečavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama Konvencije.⁷⁶

Odgovorna osoba nema pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala njenom radnjom ili propustom, učinjenom s namjerom da se šteta izazove ili bezobzirno i sa znanjem da će do takve štete vjerojatno doći.⁷⁷

⁷⁵ Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012), Konvencija dostupna na https://www.ccr-zkr.org/files/clni/clni_2012_en.pdf, stranica posjećena dana 20.10.2023. godine

⁷⁶ Čl. 3. CLNI 2012 navodi tražbine izuzete od ograničenja odgovornosti, i to:

- a) tražbine s naslova pomoći ili spašavanja,
- b) tražbine za doprinos u zajedničkoj havariji,
- c) tražbine koje su predmet međunarodne konvencije ili domaćeg prava koje zabranjuje ili uređuje ograničenje odgovornosti za nuklearne štete,
- d) tražbine prema vlasniku nuklearnog plovila za nuklearne štete,
- e) tražbine službenika vlasnika plovila ili spasioca čiji su zadaci vezani za službu plovila ili za radnje spašavanja, uključujući tražbine njihovih nasljednika, članova obitelji ili drugih osoba koje imaju osnovu za takve tražbine ako prema pravu koje se primjenjuje na ugovor o radu koji je zaključen između vlasnika plovila ili spasioca i takvih službenika, vlasnik plovila ili spasioc nemaju pravo da ograniče svoju odgovornost u odnosu na takve tražbine, ili ako je prema tom pravu njima dopušteno jedino ograničiti svoju odgovornost na iznos koji je viši od iznosa utvrđenog čl. 6. Konvencije

⁷⁷ CLNI 2012, čl. 4.

Granice odgovornosti utvrđene Konvencijom su sljedeće:

- a) za smrt i tjelesne ozljede (osim putnika)
 - za putnički brod 400 PPV-a⁷⁸ po kubnom metru istisnine pri maksimalno dopuštenom gazu uvećano za 1400 PPV-a po kw snage pogonskih strojeva za brod s mehaničkim pogonom
 - za brod koji služi za prijevoz tereta 400 PPV-a po toni broda uvećano za 1400 PPV-a po kw snage pogonskih strojeva za brod s mehaničkim pogonom
 - za tegljače ili potiskivače 1400 PPV-a po kw snage pogonskih strojeva
- b) za sve ostale tražbine, polovica iznosa obračunatog u skladu s odredbama pod točkom a)
- c) tražbine za smrt i tjelesne ozljede putnika na brodu po štetnom događaju granica odgovornosti je 100 000 PPV-a pomnoženo s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti prema upisnom listu ili ako taj podatak nije evidentiran, broj putnika koje je brod stvarno prevezio.

Ograničenje odgovornosti ni u kojem slučaju neće biti manje od 400 000 PPV-a za tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede (osim putnika), odnosno manje od 200 000 obračunskih jedinica za sve ostale tražbine, a za smrt i tjelesne ozljede putnika ograničenje odgovornosti ne može biti manje od 2 000 000 PPV-a.

S obzirom da Republika Hrvatska nije ratificirala CLNI 2012 te s obzirom da Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda nema odredaba o općem ograničenju odgovornosti brodovlasnika, na opće ograničenje odgovornosti u unutarnjoj plovidbi primjenjuje se Pomorski zakonik, koji je usklađen s konvencijama i načelima utvrđenima za pomorsko pravo.

⁷⁸ Posebna prava vučenja – međunarodna obračunska jedinica koju je utvrdio i definirao Međunarodni monetarni fond; detaljnije informacije o posebnim pravima vučenja mogu se naći na poveznici <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr> , stranica posjećena dana 02.11.2023. godine

Pomorski je zakonik u cijelosti usvojio Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine donesenu u Londonu 1976. godine.⁷⁹

Tražbine koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti bez obzira na temelj odgovornosti su:

- a) tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede ili zbog gubitka ili oštećenja imovine (uključujući i štetu na lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putevima i oznakama za plovidbu), do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja (pružanja pomoći), kao i na dalje štete koje iz toga proizlaze,
- b) tražbine zbog svake štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem, tereta, putnika ili njihove prtljage,
- c) tražbine zbog drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja i pružanja pomoći,
- d) tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprječavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu s ovim dijelom Zakonika, i zbog daljnjih šteta prouzročenih tim mjerama.⁸⁰

Brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti u visini iznosa koji odgovaraju granicama odgovornosti uvećanih za kamate koje teku od događaja iz kojeg je nastala odgovornost do dana osnivanja fonda.⁸¹

⁷⁹Republika Hrvatska je potpisnica te Konvencije od 1992. godine. Navedena Konvencija 1996. godine izmijenjena je Protokolom LLMC koji je stupio na snagu 2004. godine, a Republika Hrvatska ga je ratificirala 2006. godine. 2009. godine pokrenut je prijedlog za povišenjem iznosa ograničenja koji su utvrđeni Protokolom iz 1996. godine te je prijedlog prihvaćen na zasjedanju Pravnog odbora International Maritime Organization-a održanom u travnju 2012. godine (Rezolucija iz 2012. godine). Prešutnim prihvatom povećani su iznosi ograničenja za 51% u odnosu na iznose iz Protokola iz 1996. Pomorski zakonik je u potpunosti usklađen s Rezolucijom iz 2012. godine koja je stupila na snagu 08.07.2015. godine. Vidi više: Ćorić, Dorotea: Opće ograničenje odgovornosti brodara: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 59 No. 174, 2020., str. 9-38

⁸⁰ Pomorski zakonik, čl. 388.

⁸¹ Pomorski zakonik, čl. 396. st. 2.

Granice odgovornosti su sljedeće:

a) za tražbine u slučaju smrti i tjelesnih ozljeda (osim putnika) za brod do 2000 tona⁸² gornja granica odgovornosti je 3,02 milijuna PPV-a, za brod od 2001 tonu do 30 000 tona na iznos od 3,02 milijuna PPV-a za svaku se tonu dodaje 1.208 PPV-a, za brod od 30 001 do 70 000 tona na iznos od 3,02 milijuna PPV-a za svaku se tonu dodaje 906 PPV-a, a za brod iznad 70 000 tona na iznos od 3,02 milijuna PPV-a za svaku se tonu dodaje iznos od 604 PPV-a⁸³

b) za materijalne štete i ostale tražbine za brod do 2000 tona gornja granica odgovornosti je 1,51 milijun PPV-a, za brod od 2001 tonu do 30 000 tona na iznos od 1,51 milijun PPV-a za svaku se tonu dodaje 604 PPV-a, za brod od 30 001 do 70 000 tona na iznos od 1,51 milijun PPV-a za svaku se tonu dodaje 453 PPV-a, a za brod iznad 70 000 tona na iznos od 1,51 milijun PPV-a za svaku se tonu dodaje iznos od 302 PPV-a⁸⁴

c) za smrt i tjelesne ozljede putnika na brodu po štetnom događaju granica odgovornosti je 175 000 PPV-a pomnoženih s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na temelju upisnog lista.⁸⁵

4.1. GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Prema Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda na ograničenje odgovornosti brodar ili druge fizičke ili pravne osobe koja je prema odredbama zakonika kojim se uređuju poslovi pomorstva s njom izjednačena, primjenjuje se pravo države čiju državnu pripadnost brod ima.⁸⁶ Iznimno, ako su odredbe zakonika kojim se uređuju poslovi pomorstva o ograničenju odgovornosti strože od propisa države čiju državnu pripadnost brod ima, primjenjuju se te odredbe.⁸⁷

Prema Pomorskom zakoniku brodar može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti ako je štetu uzrokovao osobnom kvalificiranom krivnjom. Pojam kvalificirane krivnje odnosi se na postojanje svijesti o nastanku takve štete. Brodar gubi pravo na ograničenje ako se dokaže

⁸² za svrhe ovoga dijela Zakonika tonaža broda je bruto tonaža koja se izračunava prema pravilima o baždarenju što su sadržana u dodatku 1. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova, 1969.

⁸³ Pomorski zakonik, čl. 391.

⁸⁴ Pomorski zakonik, čl. 391.

⁸⁵ Pomorski zakonik, čl. 392.

⁸⁶ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 323. st. 1.

⁸⁷ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čl. 323. st. 2.

da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bez obzira je li djelovao u namjeri da prouzroči štetu ili je djelovao bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.⁸⁸ Teret dokazivanja leži na podnositelju odštetnog zahtjeva.

Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava.⁸⁹

Pojam osobne krivnje podrazumijeva isključivo radnje ili propuste broдача, a ne osoba koje za njega rade. Pomorskim zakonikom nije određeno čije se djelovanje ili propust smatra djelovanjem ili propustom broдача, stoga su moguće situacije:

- a) da je brodar fizička osoba pa se krivnja broдача smatra osobnom krivnjom
- b) da je brodar broderska tvrtka, stoga se osobnom krivnjom broдача smatraju rukovodeće fizičke osobe u pravnoj osobi.⁹⁰

4.2. POSTUPAK OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Postupak ograničenja odgovornosti brodovlasnika, odnosno broдача pokreće se prijedlogom ovlaštene osobe, odnosno brodovlasnika i broдача trgovačkom sudu koji je nadležan prema mjestu na čijem se području vodi upisnik brodova ako je brod na koji se odnosi događaj zbog kojeg se provodi postupak ograničenja odgovornosti upisan u hrvatski upisnik. Ako se radi o brodu strane državne pripadnosti, nadležan je sud mjesta na čijem području je brod zaustavljen, a ako nije došlo do zaustavljanja broда, mjesno je nadležan sud na čijem području su položena sredstva za osnivanje fonda ograničene odgovornosti.⁹¹ Postupak ograničenja odgovornosti broдача je izvanparnični postupak koji provodi sudac pojedinac. Pomorski zakonik u članku 402. propisuje što sve mora sadržavati prijedlog za ograničenje odgovornosti.

⁸⁸ Pomorski zakonik, čl. 390.

⁸⁹ Pomorski zakonik, čl. 390. st. 2.

⁹⁰ Do gubitka prava na ograničenje odgovornosti može također doći zbog nepoštivanja odredaba ISM kodeksa (International Safety Management Code, SOLAS Konvencija). „Ako uprava broderske tvrtke usprkos tome što je obaviještena o postojanju ozbiljnog defekta u stroju ili trupu broда nije poduzela ništa da se taj defekt ukloni, može se, ovisno o stupnju ozbiljnosti tog defekta, smatrati da djeluje „recklessly and with knowledge that such loss would probably result“ (bezobzirno i sa znanjem da će gubitak vjerojatno nastupiti).“ Brodar bi dakle u tom slučaju izgubio pravo na ograničenje odgovornosti. Vidi detaljnije o tome u Pavić, D.: Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti broдача, Poredbeno pomorsko pravo, god. 40 (2001), 155

⁹¹ Pomorski zakonik, čl. 401.

Nakon što sud donese rješenje o ograničenju odgovornosti, osniva se fond ograničene odgovornosti.⁹² Ako sud utvrdi da se sredstvima predloženog fonda ograničene odgovornosti neće moći raspolagati u korist vjerovnika, odbacit će zahtjev za osnivanje tog fonda, ali će nastaviti postupak ograničenja odgovornosti kao da se predlagatelj pozvao na ograničenje odgovornosti bez namjere osnivanja fonda ograničene odgovornosti.⁹³ Fond se smatra osnovanim kad predlagatelj sudu podnese sve dokaze da je stavio na raspolaganje sva sredstva za osnivanje fonda i da je položio iznos potreban za troškove postupka.⁹⁴ Fond predstavlja imovinsku vrijednost kojom brodar daje jamstvo za namirenje tražbina koje vjerovnici potražuju od broдача. Vjerovnici se namiruju isključivo iz fonda te se na taj način štiti imovina broдовlasnika. Rješenjem o ograničenju odgovornosti broдача određuju se tražbine koje su priznate te točan iznos u kojem su priznate.

Ako je predmetna tražbina sporna, o prigovoru ne odlučuje izvanparnični sud, već će se predmet uputiti u deklaratornu parnicu. Sud će dakle rješenjem uputiti vjerovnika čija je tražbina osporena da u roku od 30 dana od dana dostave rješenja tužbom za utvrđenje pokrene parnični postupak kojim će se utvrditi postojanje i visina njegove tražbine. Pravomoćna presuda u toj parnici proizvodi pravne učinke prema svim sudionicima postupka ograničenja odgovornosti broдовlasnika.

Dioba fonda ograničene odgovornosti provodi se nakon pravomoćnosti rješenja izvanparničnog suda. Sud može na prijedlog vjerovnika obaviti i privremenu djelomičnu diobu fonda ograničene odgovornosti radi prethodne isplate utvrđenih tražbina.⁹⁵

Radi provođenja diobe sud sastavlja nacrt i saziva ročište na koje se pozivaju stranke kako bi se očitovale o nacrtu te na temelju rezultata provedenog postupka sud donosi rješenje o diobi fonda ograničene odgovornosti. U roku od tri dana od pravomoćnosti rješenja o diobi fonda ograničene odgovornosti, odnosno od dana kada drugostupanjski sud dostavi

⁹² Sud može donijeti i rješenje o odbijanju podnesenog prijedloga ako utvrdi da nije udovoljeno odredbama PZ-a o ograničenju odgovornosti.

⁹³ Pomorski zakonik, čl. 403.

⁹⁴ Pomorski zakonik, čl. 404. i 405.

⁹⁵ Pomorski zakonik, čl. 418.

pravomoćno rješenje prvostupanjskom sudu, sud je dužan izdati nalog za isplatu tražbina vjerovnicima na koje se odnosi rješenje o diobi fonda.⁹⁶

Valja naglasiti kako se prijedlog za ograničenje odgovornosti podnosi sudu pred kojim brodar, odnosno brodovlasnik osnovano očekuje imati najuspješniji ishod. Naime, u međunarodnom privatnom pravu postoji pojam „forum shopping“⁹⁷ prema kojem brodar i brodovlasnik može birati nadležnost suda koji mu pruža najpovoljniji ishod. Međutim, prema članku 987. Pomorskog zakonika, ne primjenjuje se strano pravo koje bi bilo mjerodavno prema odredbama Pomorskog zakonika ako bi njegova primjena bila postignuta isključivo radi izbjegavanja primjene prava Republike Hrvatske.

⁹⁶ Pomorski zakonik, čl. 422.

⁹⁷ Pojam forum shopping podrazumijeva zaobilaženje polaznog kolizijskog pravila

5. ZAKLJUČAK

Izvanugovorna odgovornost je odgovornost za štetu koja je prouzročena građanskim deliktom te nastaje kada se ispune zakonom određene pretpostavke, neovisno o volji stranaka. Izvanugovorna odgovornost brodo vlasnika podrazumijeva odgovornost za štetu koju brod prouzroči kupacima i osobama izvan broda, stvarima te okolišu.

Unutarnja plovidba je plovidba koja se obavlja na unutarnjim vodama, tj. na stajacim i tekućim vodama kao što su rijeke, kanali i jezera, osim rijeka jadranskog sliva do granice do koje su plovne s morske strane. Izvanugovorna odgovornost brodo vlasnika i brodar u unutarnjoj plovidbi uređena je primarno Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda, a na sva pitanja koja nisu uređena tim zakonom podredno se primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika.

Sukladno Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba koje se nalaze izvan broda odgovoran je brodo vlasnik, brodar, odnosno osoba koja je u trenutku nesreće upravljala brodom, a temelj odgovornosti se razlikuje ovisno o prostornom kriteriju, odnosno o mjestu gdje se štetni događaj dogodio.

Nadalje, izvanugovorna odgovornost brodo vlasnika i brodar postoji u slučaju kada brod udari u neki plutajući ili fiksni objekt ili pak na neki drugi način prouzroči štetu objektima izvan broda te u slučaju izlivanja ili izbacivanja onečišćujućih tvari opasnih i štetnih za okoliš. U tim je slučajevima odgovoran brodo vlasnik, odnosno brodar na temelju objektivne odgovornosti, dakle samim time što je prouzročena šteta, neovisno o krivnji štetnika, međutim odgovornosti se može osloboditi uz postojanje nekog od egzonoracijskih razloga koji su uređeni Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda.

Do izvanugovorne odgovornosti dolazi također u slučaju izlivanja ili izbacivanja ulja koje brod prevozi kao rasuti teret. Za takve događaje odgovara brodo vlasnik, međutim može se osloboditi odgovornosti u slučajevima određenima Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda.

U slučaju sudara brodova (događaj u kojem jedan brod ili više brodova izravnim dodirom ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu, odnosno imovini ili osobama koje se nalaze na brodu) odgovara brodovlasnik, odnosno brodar na temelju dokazane krivnje. Ako postoji krivnja više brodova, odgovorne osobe odgovaraju razmjerno svojoj krivnji, a ako se taj razmjer ne može utvrditi, odgovaraju za štetu u jednakim dijelovima.

Nadalje, radi osiguranja rizika u plovidbenom poduzetništvu, uvedeno je ograničenje odgovornosti brodovlasnika za sve tražbine proizašle iz jednog događaja. Kako Republika Hrvatska nije ratificirala Strazburšku konvenciju o odgovornosti vlasnika plovila u unutarnjoj plovidbi iz 2012. godine te u Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda nema odredaba o općem ograničenju odgovornosti brodovlasnika, na ograničenje odgovornosti u unutarnjoj plovidbi u Republici Hrvatskoj primjenjuje se Pomorski zakonik koji je usklađen s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, a koja je izmijenjena Protokolom LLMC iz 1996. godine te Rezolucijom iz 2012. godine. Institut ograničenja odgovornosti uređen je s namjerom zaštite oštećenika, ali i svakako brodovlasnika. Budući da su rizici plovidbenog pothvata toliko veliki, mnogi bi brodovlasnici propali u slučaju nepostojanja granice odgovornosti, što bi dovelo do pada konkurentnosti u plovidbenom poduzetništvu. S druge strane, osiguranje plovidbenog pothvata značajno je i za zaštitu oštećenika. Naime, bit osiguranja je da se osobama koje su pretrpjele štetu ista nadoknadi. U hrvatskom zakonodavstvu Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu predviđena je obveza brodovlasnika na sklapanje ugovora o obveznom osiguranju odgovornosti.

S obzirom da su brodari pomorske plovidbe ekonomski znatno jači od brodara unutarnje plovidbe, smatram da s ekonomsko-poslovnog gledišta nema opravdanja za istom visinom granica ograničenja odgovornosti u opisanim slučajevima te je na taj način ugroženo poslovanje brodara unutarnje plovidbe. Kako je već navedeno, na međunarodnoj je razini donesena CLNI konvencija iz 2012. godine koja uređuje odgovornost u unutarnjoj plovidbi, međutim Republika Hrvatska istu nije ratificirala. Odnosna Konvencija uzima u obzir znatne razlike u ekonomskoj moći brodovlasnika pomorske i unutarnje plovidbe pa stoga propisuje znatno niže granice odgovornosti u usporedbi s granicama propisanim predmetno srodnim međunarodnim pomorskopравnim izvorima prava (LLMC s kasnijim izmjenama), a po uzoru na koje su kreirane odredbe Pomorskog zakonika. Slijedom navedenog, kako CLNI 2012 predstavlja bolje

rješenje normiranja granica odgovornosti brodovlasnika, smatram da bi bilo korisno da Hrvatska postane stranka Konvencije.

6. POPIS LITERATURE

Knjige:

1. Bravar, A.: *Miscellanea maritima: Materiae noxiosae*, Pravni fakultet sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2007.
2. Grabovac, I.: *Ogledi o odgovornosti broдача*, Književni krug, Split, 1997.
3. Grabovac, I.: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
4. Grabovac, I.: *Temelj odgovornosti u prometnom pravu*, Književni krug, Split, 2000.
5. Horvat, L.: *Pravo unutarnje plovidbe*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003.
6. Klarić, P., Vedriš, M.: *Građansko pravo: Opći dio, stvarno pravo, obvezno i nasljedno pravo*, Zagreb, Narodne novine, 2009.
7. Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.

Članci:

1. Ćorić, D.: *Opće ograničenje odgovornosti broдача: Prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj*, *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 59, No. 174, 2020.
2. Ćorić, D.: *Primjena odredbi pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача na jahte i brodice*, *Poredbeno pomorsko pravo*, 57 (2018.), str. 131-147
3. Djadjev, I., Govaart, R.: *New limitations of liability in inland shipping: the CLNI 2012*, MS Amlin, 2019
4. Marin, J.: *Imovinsko pravo unutarnje plovidbe*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo
5. Pavić, D.: *Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti broдача*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 40 (2001.), 155, str. 57-70

Pravni izvori:

1. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (LLMC), 1976., Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 2/92
2. Protokol iz 1996. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 12/05
3. Protokol iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1969. (engl. Civil Liability Convention-CLC), Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 2/97
4. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom iz 2001. (Bunker konvencija), Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 9/06
5. Protokol iz 2003. godine uz Međunarodnu konvenciju o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 12/05
6. Strazburška konvencija o odgovornosti vlasnika plovila u unutarnjoj plovidbi (CLNI), 2012.
7. Pomorski zakonik (181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)
8. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (Narodne novine br. 144/21)
9. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14)

Izjava o izvornosti

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

Sara Kotarski, v.r.