

Prof.dr.sc. Jasenko Marin

Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

IMOVINSKO PRAVO UNUTARNJE PLOVIDBE

U članku se analiziraju odredbe prava unutarnje plovidbe koje uređuju imovinskopravne odnose. Proučavaju se relevantni izvori međunarodnog, europskog i hrvatskog nacionalnog prava. Ukazuje se na nedorečenost sustava imovinskopravnog uređenja na ovom području. Daju se prijedlozi za izmjene i dopune hrvatskih nacionalnih propisa kao i prijedlozi za pokretanje postupka s ciljem obvezivanja Republike Hrvatske određenim međunarodnim ugovorima, sve u svrhu upotpunjavanja i usustavljenja regulative na ovome području. Iznose se stajališta vezana uz dvojbe iskazane u praksi i doktrini koje se odnose na ispravno tumačenja nekih odredaba zakonskih propisa. Naglašava se važnost sustavnog, preciznog i jasnog imovinskopravnog okvira za nesmetano odvijanje unutarnje plovidbe, što je od vitalne važnosti za brodare, korisnike njihovih usluga, osiguratelje i druge dionike na unutarnjem plovidbeno-prijevozničkom tržištu.

Ključne riječi: pravo unutarnje plovidbe, imovinskopravni odnosi, konvencije unutarnje plovidbe, Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Pomorski zakonik

1. Uvod

U nekoliko posljednjih desetljeća svjedoci smo sve većem napretku prijevoza robe i putnika unutarnjim plovnim putovima – rijekama, jezerima i kanalima. U okviru Europe moglo bi se reći da je u tijeku evolucija prijevoza unutarnjim plovnim putovima.¹ Europska mreža unutarnjih plovnih putova duga je oko 40.000 km a 19 država EU (uključujući i Hrvatsku) ima unutarnje plovne putove. I druge zemlje izvan Europe imaju vrlo razvijenu mrežu unutarnjih plovnih putova: Sjedinjene Američke Države oko 42.000 km, Rusija 85000 km a Kina 121.000 km.² Ukupna duljina plovnih putova na hrvatskim rijekama je 804 km, pri čemu je većinom

¹ White paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe, United Nations Economic Commission for Europe (Ekonomska komisija UN za Europu), New York, Geneva, 2011., str. 5.-8.

² Podrobniji statistički podatci vezani uz unutarnju plovidbu dostupni su na: <http://www.slideshare.net/carolinevandeleur/platina-ff-general-14427068>, stranica posjećena 1.11.2015.

riječ o međunarodnim plovnim putovima. Radi se o potencijalu koji još nije dovoljno iskorišten budući da se rijekama u Hrvatskoj preveze manje od 2% ukupno prevezenih roba dok se u zemljama EU ta vrijednost kreće od 6% do 24%.

Ne zanemarujući nedostatke prijevoza unutarnjim plovnim putovima, počele su se sve više naglašavati prednosti koje ima upravo taj način prijevoza. U te prednosti svakako spadaju:

- efikasnost (primjerice, plovilo nosivosti 4 000 t odgovara kapacitetu 200 kamiona nosivosti 20 tona ili 100 vagona);
- ekonomska isplativost (cijena prijevoza jednog TEU unutarnjim plovnim putom u prosjeku je 100% niža od cijene cestovnog prijevoza, odnosno gotovo 150% niža od cijene željezničkog prijevoza na istoj relaciji);
- sigurnost, osobito u pogledu prijevoza opasnih tvari (štete nastale u nesrećama na unutarnjim plovnim putovima 178 puta su manje nego one nastale u kamionskim nesrećama, odnosno 13 puta manje nego štete nastale u željezničkim nesrećama);
- ekološka prihvatljivost (prijevoz unutarnjim plovnim putovima ne onečišćuje vodu, a onečišćenje zraka, kao i stvaranje buke, bitno je niže nego kod cestovnog prijevoza).

Jedan od nužnih preduvjeta uspješnog razvoja unutarnje plovidbe je i kvalitetan pravni okvir. Na europskoj razini postoje određeni specifični problemi koji se odnose na tzv. višestrukost pravnog okvira unutarnje plovidbe. Pod time se podrazumijeva:

- a) postojanje nekoliko institucija koje donose propise o plovidbi vodećim europskim rijekama – Centralna komisija za plovidbu Rajnom, Dunavska komisija, Savska komisija;
- b) legislativna djelatnost Ekonomske komisije UN za Europu, osobito važna u pogledu donošenja međunarodnih ugovora – konvencija i protokola prava unutarnje plovidbe;
- c) donošenje propisa u okviru prava Europske unije.³

Posljednjih godina na europskoj zakonodavnoj razini uloženi su znatan trud na harmonizaciji prava unutarnje plovidbe. Taj trud rezultirao je time da je postignut zadovoljavajući okvir uređenja upravnih i sigurnosnih pitanja vezanih uz unutarnju plovidbu.

³ N. Radionov i sur.: Europsko prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 179.-205.

Znatno je manji broj pravnih instrumenata koji uređuju imovinsko-pravna pitanja unutarnje plovidbe. Upravo je znanstvena analiza pravnog uređenja imovinskog prava unutarnje plovidbe u hrvatskom pravu predmet ovoga rada.

2. Definicija imovinskog prava unutarnje plovidbe

Pod pravom unutarnje plovidbe podrazumijevamo skup pravnih normi kojima se uređuje plovidba na unutarnjim vodama u koje se vode, prema Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda (nastavno: ZPLUV), ubrajaju rijeke, jezera i kanali, osim rijeka jadranskog sliva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba).⁴

Povijesno gledano, u pogledu normiranja unutarnje plovidbe postojala su odnosno postoje tri sustava:

- a) *sustav pomorsko pravnog normiranja* u kojem je unutarnja plovidba u cijelosti uređena propisima pomorskog prava
- b) *sustav samostalnog normiranja* u kojem postoje zasebni propisi koji se primjenjuju isključivo na ovu granu
- c) *mješoviti sustav* kod kojeg je unutarnja plovidba uređena normama pomorskog prava, nekada čak i normama kopnenog prava (uglavnom željezničkog, nešto manje cestovnog) ali istodobno postoje i propisi koji se odnose na upravo na ovu plovidbenu granu.⁵

Zbog sve većeg ekonomskog i tehnološkog osamostaljivanja unutarnje plovidbe u odnosu na pomorsku plovidbu, danas se sve više izgrađuje sustav samostalnog normiranja pravnih odnosa iz unutarnje plovidbe koji se upotpunjuje podrednom primjenom pomorskopravnih propisa. Takav zaključak nameće se i iz odredbe članka 1., stavak 2. ZPLUV koja propisuje da se na pitanja koja nisu uređena tim zakonom na odgovarajući način primjenjuje Pomorski zakonik.⁶

U bivšoj SFRJ na snazi je bio Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. Zakonom o preuzimanju zakona iz oblasti pomorske i unutrašnje plovidbe (Narodne novine 53/1991) Republika Hrvatska primjenjivala je spomenuti zakon kao svoj zakon sve do donošenja prvog

⁴ Članak 4., t. 2. ZPLUV, Narodne novine 109/97, 132/07, 51A/13, 152/14.

⁵ B. Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, II. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983., str. 13.

⁶ Prema stavku 1. članka 1. ZPLUV, njime se uređuje plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno-pravni (trebalo bi: stvarno-pravni) odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda. Prema stavku 3. istog članka, na odnose koji nisu uređeni ZPLUV-om, drugim zakonima i podzakonskim aktima, primjenjuju se i običaji iz područja unutarnje plovidbe.

Pomorskog zakonika iz 1994 (Narodne novine 14/1994, 74/1994, 43/1996). Međutim, do stupanja na snagu prvog hrvatskog Zakona o plovidbi unutarnjim vodama 1998 (Narodne novine 19/1998), primjenjivale su se na odnose iz te plovidbe i dalje odredbe spomenutog preuzetog propisa bivše SFRJ u mjeri u kojoj one nisu bile u suprotnosti s društvenim uređenjem Republike Hrvatske.

Imovinsko pravo u objektivnom smislu čine pravne norme koje uređuju stjecanje, promjenu i prestanak subjektivnih imovinskih prava (subjektivnih građanskih prava kojima se vrijednost može izraziti u novcu). U sustavu građanskog prava imovinsko pravo tvori uži krug tih prava, u kojem su obvezno pravo, stvarno pravo te nasljedno pravo.⁷

Iz naprijed navedenoga moglo bi se reći da imovinsko pravo unutarnje plovidbe čine njegove norme obveznog i stvarnog prava.⁸ Pri tome treba imati u vidu da norme obveznog prava unutarnje plovidbe uređuju obveze koje nastaju na temelju ugovora ali i izvanugovorno (npr. izvanugovorna obveza naknade štete zbog odgovornosti za prouzročenje plovidbene nezgode). Također, norme stvarnog prava unutarnje plovidbe treba, radi cjelovitosti i sustavnosti, promatrati u širem smislu, tako da u tu skupinu ubrajamo i norme o ovrsci i osiguranju na plovilima unutarnje plovidbe.

3. Stvarnopravno uređenje plovila unutarnje plovidbe

U pogledu stvarnopravnog uređenja plovila, ZPLUV ima posebne odredbe samo u pogledu upisa i brisanja plovila, odnosno postupka za upisivanje u upisnik plovila. U pogledu ostalih stvarnopravnih pitanja bi se, kako smo već naveli, trebao supsidijarno primijeniti Pomorski zakonik (nastavno: PZ).⁹ Ipak, zaključak o istovjetnosti stvarnopravnog uređenja pomorskih plovnih objekata i plovila unutarnje plovidbe bio bi pogrešan. U tom kontekstu postoje vrlo važne razlike koje su rezultat ne samo različitosti u temeljnim zakonskim propisima koji uređuju ovu materiju nego i u činjenici da ZPLUV nije jedini izvor prava za stvarna prava na plovilima unutarnje plovidbe. Na međunarodnoj razini Hrvatska je obvezana Konvencijom o upisu brodova unutarnje plovidbe, sastavljenoj u Ženevi 1965 (u daljnjem tekstu: Konvencija o upisu). Hrvatska se posebnom izjavom obvezala i dvama Protokolima na

⁷ Pravni leksikon, natuknica "Imovinsko pravo", Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 435.

⁸ Odredbe nasljednog prava gotovo da i nisu prisutne u okviru prava unutarnje plovidbe osim iznimno, primjerice kroz nasljeđivanje kao temelj stjecanja stvarnih prava, ali i tada bismo te norme mogli svrstati u norme stvarnopravnog karaktera.

⁹ Pomorski zakonik, PZ, Narodne novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15

Konvenciju o upisu: Protokolom broj 1 o stvarnim pravima na plovilima unutarnje plovidbe (u daljnjem tekstu: Protokol br. 1) i Protokolom br. 2 o privremenom zaustavljanju i prinudnoj prodaji plovila unutarnje plovidbe (u daljnjem tekstu: Protokol br. 2). Konvencija o upisu je, uključujući i spomenute protokole, po pravnoj snazi iznad ZPLUV kao i iznad PZ. Stoga ćemo u nastavku analize stvarnopravnog uređenja plovila unutarnje plovidbe naglasak staviti upravo na odredbe tih međunarodnih ugovora i to u onim elementima u kojima se njihova rješenja razlikuju od rješenja ZPLUV odnosno PZ kao hrvatskih nacionalnih propisa. Protokoli Konvencije o upisu sadržavaju izričitu odredbu o tome da se primjenjuju na svako plovilo koje je upisano u upisniku neke države ugovornice. To vrijedi i ako se radi o plovilu u gradnji, ili potonulom odnosno nasukanom plovilu u nekoj od država ugovornica. Iako sama Konvencija o upisu nema takvu odredbu, prema njezinu sadržaju može se zaključiti da je područje njezine primjene istovjetno polju primjene njezinih Protokola. U tom smislu, Konvencija o upisu se primjenjuje na plovilo koje bi se trebalo upisati u upisnik neke države članice Konvencije o upisu, odnosno na plovilo koje je u takav upisnik već upisano.

Prema čl. 4., t. 5. ZPLUV, plovilo unutarnje plovidbe (u daljnjem tekstu: plovilo) je plovni objekt namijenjen za plovidbu uključujući brodove, čamce, skele i plutajuća postrojenja. Pod brodom se, kako stoji već u t. 6. navedenog članka ZPLUV, podrazumijeva plovilo namijenjeno isključivo ili pretežno za plovidbu unutarnjim plovnim putovima, duljine 20 metara ili više; plovilo čiji je umnožak duljine, širine i gaza zapremina od 100 m³ ili više; plovilo namijenjeno za prijevoz više od 12 putnika; tegljač, potiskivač; plovilo namijenjeno za pokretanje bočnog sastava koji se ne sastoji isključivo od čamaca bez obzira na njihovu duljinu, širinu i zapreminu.¹⁰ Konvencija o upisu u čl. 1., t. (b) određuje da pojam plovila uključuje hidrogliser, skelu, bager, elevator, dizalicu i svaku drugu ploveću napravu ili postrojenje slične prirode. U svakom slučaju, i prema ZPLUV i prema Konvenciji o upisu, plovilo je širi pojam od broda.

Protokol br. 1 Konvencije o upisu u članku 3. propisuje da su jedina stvarna prava koja mogu postojati na plovilu pravo vlasništva, pravo plodouživanja, hipoteka i privilegiji.

S izuzetkom privilegija, sva navedena stvarna prava upisuju se u upisnik u koji je upisano plovilo na kojem ta prava postoje (arg. iz čl. 4. st. Protokola br. 1). Kada su ta prava upisana u upisniku jedne države ugovornice, bit će priznata od strane svih drugih država ugovornica (čl. 4. st. 2 Protokola br. 1). Dakle, i Protokolom br. 1. naglašava se osnovno obilježje

¹⁰ I ostale vrste plovila definirane su u članku 4. ZPLUV).

stvarnopravnog uređenja na plovilima, a to je načelo knjižnog režima stjecanja stjecanja i evidentiranja stvarnih prava.

Ni Konvencija o upisu niti njezini Protokoli a niti ZPLUV nemaju posebnih odredaba o pravu vlasništva na plovilu. Stoga valja na odgovarajući način primijeniti odredbe PZ (čl. 208-218.) ,a za određena pitanja nužno je primijeniti i relevantne odredbe Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima.¹¹

Da bi se steklo pravo vlasništva na plovilu, potrebno je da su pravno valjani temelj stjecanja (titulus) i način stjecanja toga prava (modus).

Temelji stjecanja prava vlasništva na plovilu mogu biti pravni posao, odluka suda odnosno druge vlasti, nasljeđivanje ili zakon.. Za valjanost pravnog posla kojim se stječe pravo vlasništva na plovilu potreban je pisani oblik, inače taj posao ne proizvodi pravni učinak.

Načelno, način stjecanja prava vlasništva na plovilu je upis toga prava u upisnik plovila. Dakle, upis prava vlasništva ima konstitutivan učinak u pogledu stjecanja toga prava. Od toga pravila postoje određeni izuzeci propisani u PZ i vezani uz pojedine temelje stjecanja prava vlasništva (stjecanje na temelju odluke suda ili druge vlasti, stjecanje nasljeđivanjem, stjecanje na temelju zakona).

Kada se govori o zakonskom stjecanju prava vlasništva valja skrenuti pozornost na pitanje stjecanja prava vlasništva na potonulim plovilima. U tome postoji različitost između rješenja PZ koji se primjenjuje na potonule pomorske brodove i rješenja ZPLUV koji se primjenjuje na potonula plovila u unutarnjoj plovidbi. Potonji propis određuje da vlasnik koji ne izvadi potonulo plovilo u roku od dvije godine od dana kada je ono potonulo, gubi pravo vlasništva na plovilu koje postaje vlasništvo Republike Hrvatske (čl. 198 st.1 ZPLUV). Radilo bi se zapravo o svojevrsnoj zakonskoj predmnjevi da je vlasnik napustio potonulo plovilo te se odrekao svojeg prava vlasništva time što nije izvadio plovilo kroz određeno vrijeme.

Kad je riječ o hipoteci, valja naglasiti da je, u gospodarskom smislu, hipoteka iznimno važno sredstvo financiranja nabavke i obnove plovila. Protokol br. 1. sadrži važne odredbe o hipoteci na plovilu koje , budući da se radi o međunarodnom ugovoru na snazi, imaju prednost u primjeni u odnosu na odredbe PZ.

¹¹ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14.

Tako Protokol br. 1. određuje da upis hipoteke na plovilu, kao način stjecanja ovog stvarnog prava, mora sadržavati bar sljedeće podatke:

- iznos tražbine koja se osigurava hipotekom, kao i kamatu;
- ime i adresu odnosno prebivalište hipotekarnog vjerovnika;
- podatke o dospelosti hipotekom osigurane tražbine, ili upućivanje na ispravu (dostavljenu tijelu koje vodi upisnik - kapetaniji) u kojoj se ti podaci nalaze.

U pogledu prostiranja hipoteke, Protokol br. 1 propisuje da se, pored plovila, hipoteka prostire na sve stvari koje su, uslijed svrhe kojoj služe, trajno pričvršćene uz plovilo i pripadaju njegovom vlasniku. Međutim, stranke mogu ugovoriti i drugačije, ako to dopušta pravo države upisa broda. U tom kontekstu, valja upozoriti na podrednu primjenu odredbe čl. 228. PZ koja određuje da se hipoteka neće prostirati na pripadak ako je u upisniku zabilježeno da je vlasnik tog pripadka osoba različita od brodovlasnika.

Protokol br. 1. određuje da će biti priznato i prostiranje hipoteke i na prevoznine, vozarine i naknade na temelju ugovora o osiguranju plovila, ako je takvo prostiranje hipoteke predviđeno državom upisa plovila. U pogledu primjene te odredbe u Hrvatskoj, ponovno valja uzeti u obzir odredbu PZ (čl. 230) prema kojoj se hipoteka ne prostire na vozarinu, prevozninu, tegljarinu, zakupninu ni na nagrade za spašavanje ako nije drugačije ugovoreno. Prema tome, naše pravo dopušta da hipoteka na plovilu obuhvaća i navedene civilne plodove ali to nije pravilo, nego izuzetak. Za takvo proširenje hipoteke potrebno je da postoji ugovorna odredba. S druge strane, zakonska je predmnjeva da se hipoteka prostire i na naknadu iz osiguranja broda. Ako stranke žele da se hipoteka na plovilu ne prostire na tu naknadu, moraju to posebno ugovoriti (čl. 231. PZ).

Protokol br. 1. nema detaljnih odredaba o ovlastima vjerovnika hipoteke na plovilu. U izvjesnoj mjeri on uređuje tek namirenje vjerovnika putem preuzimanja posjeda plovila i njegova iskorištavanja. Propisano je da će se ta ovlast vjerovnika priznati kao način namirenja tražbine i u državama različitim od one u čijem je upisniku hipoteka upisana, pod uvjetom da je isprava u kojoj je sadržana takva ovlast (hipotekarna isprava) naznačena u upisniku. U pogledu toga pitanja, kao i svih drugih pitanja vezanih uz hipoteku, Protokol br. 1. upućuje na primjenu prava države upisa, uz izuzetak onih pitanja koje uređuje Protokol br. 2. Dakle, pitanja preciznijeg uređenja temelja osnivanja hipoteke na plovilu (sporazum stranaka, sudska odluka), detaljnijeg uređivanja ovlasti hipotekarnog vjerovnika u stadiju osiguranja tražbine, prestanak hipoteke i

sl. pitanja su na koja će se na odgovarajući način primjenjivati PZ, osobito odredbe članka 219-240 toga propisa.

Protokol br. 1. pitanje privilegija, specifičnih zakonskih založnih prava na plovilu, uređuje u trećem odjeljku, u člancima 11.-18. Pitanje privilegija, iako jedno od najvažnijih, ujedno je i jedno od najstroženijih. Zbog toga i ne čudi da spomenute odredbe Protokola br. 1 nisu baš najjednostavnije sročene. Protokol br. 1 ponajprije navodi one tražbine koje, na temelju samog Protokola br. 1, imaju status privilegiranih. To su:

1. u slučaju zaustavljanja broda u postupku osiguranja ili ovrhe, tražbine u pogledu troškova održavanja plovila nakon njegova zaustavljanja, uključujući i popravke nužne radi održavanja broda;
2. tražbine proizašle iz ugovora o zaposlenju zapovjednika ili neke druge osobe zaposlene na plovilu, s tim da u pogledu ovih tražbina privilegij postoji samo u pogledu iznosa koji se duguje za razdoblje koje ne prelazi posljednjih šest mjeseci;
3. tražbine s naslova pomoći plovilu, njegova spašavanja te doprinosa na temelju pravila o zajedničkoj havariji.

Budući da je Republika Hrvatska država stranka Konvencije o upisu koja je prihvatila Protokol br. 1, privilegiji na plovilima u svakom slučaju postoje u pogledu gore navedenih tražbina. Navedene tražbine imaju se smatrati privilegiranimima u svim državama ugovornicama Konvencije, odnosno Protokola br. 1 (dakle i u Hrvatskoj). Međutim, sam Protokol br. 1 dopušta državama ugovornicama da odredbama svojeg nacionalnog prava odrede da se određeni troškovi, odnosno tražbine, nastale prilikom prinudne prodaje plovila u ovršnom postupku, namiruju prije spomenutih privilegiranih tražbina. Radi se o:

- a) troškovima prinudne prodaje plovila, uključujući troškove čuvanja plovila te troškove razdiobe kupovnine, a isključujući troškove nastale u postupku ishođenja ovršne isprave;
- b) troškovima uklanjanja nasukanog, onesposobljenog ili potopljenog plovila koje je predmet prisilne prodaje, i to samo u slučaju kada je to uklanjanje učinjeno od strane tijela vlasti radi javnog interesa.

Dakle, troškovi navedeni pod a) i b) namiruju se u ovršnom postupku prije „privilegiranih“ tražbina samo ako to predviđa pravo države ugovornice Konvencije o upisu, odnosno Protokola br. 1. U pogledu hrvatskog prava, može se zastupati teza da bi u tom kontekstu valjalo na odgovarajući način primijeniti odredbu čl. 912 st. 2. PZ, koja propisuje da se troškovi nastali

u tijeku postupka prodaje broda namiruju prije razdiobe kupovnine, pa i prije tražbina osiguranih pomorskim privilegijem. S obzirom da se govori o svim troškovima nastalim u tijeku postupka prodaje, bez izuzetka, moglo bi se tvrditi da su time obuhvaćeni i troškovi navedeni pod a) i b) o kojima govori i Protokol br. 1.

Protokol br. 1. dopušta da države ugovornice odredbama svojeg nacionalnog prava daju status „privilegiranosti“ i drugim tražbinama, pored onih koje takav status imaju već po odredbama samoga Protokola br. 1. Dakle, osim „konvencijskih“ privilegiranih tražbina, dopušteno je postojanje i, uvjetno rečeno, „nacionalnih“ privilegiranih tražbina. Tražbine koje spadaju u skupinu „nacionalnih“ privilegiranih tražbina nemaju prednost pri namirenju pred onim „konvencijskim“, nego se namiruju iza njih. Ipak, važnost „nacionalnih“ privilegiranih tražbina ogleda se u tome što se namiruju prije tražbina osiguranih hipotekom na plovilu.

U vezi s opisanim učinkom i rangom „nacionalnih“ privilegija problem neće postojati u slučajevima kada se, u okviru ovršnog postupka, prodaja plovila provodi u onoj državi u kojoj je brod upisan. Ta će država eventualne „nacionalne“ privilegije rangirati iza „konvencijskih“ privilegija a ispred hipoteka. Međutim, problem može nastati u slučaju postojanja specifičnog međunarodnog elementa. Preciznije, radi se o situaciji kada se prisilna prodaja plovila provodi u državi različitoj od države upisa plovila a konkretna tražbina je „nacionalno“ privilegirana samo prema pravu jedne od tih država (samo prema pravu države upisa ili samo prema pravu države ovrhe). Protokol br. 1 rješava ovaj problem na način da učinak „nacionalnih“ privilegija, u smislu njihove prednosti pri namirenju u odnosu na hipoteke, postoji samo onda ako je konkretna tražbina osigurana „nacionalnim“ privilegijem i prema pravu države upisa i prema pravu druge države pred kojom je pitanje privilegija sporno, u praksi najčešće države u kojoj se provodi ovrha prodajom plovila. Tek ako je konkretna tražbina privilegirana prema nacionalnim propisima u obje države, njena „(bi)nacionalna“ privilegiranost proizvodit će učinke koje određuje Protokol br. 1. Zanimljivo je pitanje eventualnog postojanja „nacionalnih“ privilegija prema hrvatskom pravu. S obzirom da se, temeljem ZPLUV, i na privilegije na plovilu na odgovarajući način primjenjuje PZ, može se zaključiti da takvi privilegiji postoje. Do tražbina koje su osigurane takvim hrvatskim „nacionalnim“ privilegijima dolazi se odgovarajućom primjenom članka 241. PZ. Tom odredbom određene su tražbine koje su osigurane pomorskim privilegijem, dakle privilegijem na pomorskom brodu. Neke od tih tražbina, u pogledu kontekstu privilegija na plovilima unutarnjih voda, spadaju među tražbine koje su privilegirane već na temelju odredaba Protokola br. 1 („konvencijski“ privilegiji). Sve druge tražbine navedene u čl. 241. (a koje nisu kao

privilegirane izričito navedene u Protokolu br. 1) imale bi, u kontekstu plovila na unutarnjim vodama, status tražbina osiguranih „nacionalnim“ privilegijima. To su:

1. tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopunu ili na unutarnjim vodama u neposrednoj vezi s iskorištavanjem plovila (čl. 241 st1., t. 2. PZ).;
2. tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putovima te troškove peljarenja (čl. 241 st. 1. t. 4 PZ);
3. tražbine po osnovi izvanugovorne odgovornosti za materijalne gubitke ili oštećenja prouzročena uporabom plovila, izuzev gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera i putničkih stvari koje se prevoze plovilom (čl. 241., st. 1. t. 5. PZ).

Tražbine koje su privilegirane na temelju samoga Protokola br. 1, prostiru se i na kamate i troškove nastale u postupku ishoda ovršne isprave. Također, ti se „konvencijski“ privilegiji prostiru i na:

- a) stvari koje su po svojoj namjeni stalno pričvršćene uz plovilo te pripadaju vlasniku plovila;
- b) naknade u pogledu gubitka ili nepopravljenog materijalnog oštećenja plovila, uključujući udio plaćanja za pomoć, spašavanje ili naknadu za zajedničku havariju koji predstavlja nepopravljeno materijalno oštećenje, čak i nakon prijenosa ili zalaganja takve naknade ili plaćanja. Ipak, ta naknada ne uključuje naknadu plativu na temelju police osiguranja plovila radi pokrića gubitka ili oštećenja.

Prema Protokolu br. 1, privilegiji obuhvaćaju vozarinu, odnosno prevozninu samo ako je to predviđeno nacionalnim pravom države u kojoj se provodi prinudna prodaja broda.

U pogledu redosljedna namirenja vjerovnika tražbina koje su prema samom Protokolu br. 1 osigurane privilegijem na plovilu, Protokol br. 1 propisuje da se one namiruju redosljedom kojim su naznačene. Dakle, tražbine iz drugog razreda mogu se početi namirivati tek kada su u cijelosti namirene tražbine iz prvog razreda, i tako redom. Ako je svota dobivena prodajom nedovoljna da se u cijelosti namire vjerovnici iz istog razreda privilegija na plovilu, tada će se iznos koji je na raspolaganju podijeliti pro rata među takvim vjerovnicima. Uz to, tražbine koje se odnose na nagrade za spašavanje (treći razred) namiruju se redosljedom koji je suprotan redosljedu njihova nastanka - kasnije spašavanje ima prednost pred onim ranijim.

Privilegiji na plovilu koji su izričito propisani Protokolom br. 1 gase se protekom roka od jedne godine ako u tom roku vjerovnik tražbine osigurane privilegijem ne pokrene sudski postupak u svrhu njezina prisilnog namirenja. Taj rok počinje teći od dana dospelosti tražbine. Izuzetak su tražbine s naslova pomoći ili spašavanja kod kojih jednogodišnji rok počinje teći od dana dovršetka tih operacija.

Drugi način “gašenja” odnosno prestanka privilegija na plovilu je prestanak same tražbine koju taj privilegij osigurava. To je rezultat akcesornosti privilegija kao jednog od njihovih najznačajnijih obilježja.

U pogledu „konvencijskih“ privilegija, za njihov postanak nije važno je li tražbina osigurana privilegijem nastala za vrijeme dok je plovilo iskorištavao vlasnik ili neka druga osoba. Izuzetak, kod kojeg ipak neće doći do nastanka privilegija na plovilu, je situacija kada je tražbina nastala za vrijeme dok je vlasniku plovila protupravnim činom oduzet posjed broda a vjerovnik nije u trenutku nastanka tražbine postupao u dobroj vjeri (znao je ili morao znati za takav protupravni čin oduzimanja posjeda plovila).

Vođenje upisnika plovila je međunarodna obveza Republike Hrvatske, predviđena čl. 2., st. 1. Konvencije o upisu. Odredbe ZPLUV o državnoj pripadnosti i identifikaciji plovila (Dio treći, Glava I, čl. 75-102) sačinjene su po uzoru na odgovarajuće odredbe PZ koje se primjenjuju na pomorske brodove. Stoga ćemo na ovom mjestu samo navesti da. ZPLUV u čl. 89. propisuje da postoji upisnik plovila, upisnik javnih plovila, upisnik plovila u gradnji i upisnik čamaca a da se prava koja se mogu upisati u upisnik stvarna prava, zakup plovila, brodarski ugovor na vrijeme za cijelo plovilo i pravo prvokupa.

Kako su odredbe o postupku upisa u ZPLUV prilično malobrojne, sadržane u svega 8 članaka, nužna je podredna primjena odgovarajućih odredaba PZ. Ipak, prije svega valja uzeti u obzir poštivanje odredaba Konvencije o upisu koja sadrži određeni broj pravila postupovnog karaktera. Konvencija o upisu u članku 8. stavku 3. određuje minimalne, obvezne podatke koji se moraju unijeti u upisnik prilikom upisa broda. To su:

- a) ime i ostali elementi individualizacije broda;
- b) vrsta broda, materijal od kojeg je napravljena oplata, godina i mjestu gradnje te tip i snaga motora;
- c) nosivost (u metričkim tonama) ili istisnina (u kubnim metrima), sukladno svjedodžbi o tonaži, ili, ako se takva svjedodžba ne zahtjeva, kako je utvrđeno iz podataka do kojih se dođe primjenom metode za izračun tonaže u državi u kojoj je zatražen upis;

d) ime, i adresa ili prebivalište vlasnika i, u slučaju suvlasništva, iznos suvlasničkog dijela svakog suvlasnika.

Države ugovornice imaju obvezu u pogledu svakog plovila upisanog u njezin upisnik, izdati svjedodžbu koja sadržava gore navedene podatke. Konvencija o upisu ne sadrži obrazac takve svjedodžbe ali određuje da u svjedodžbi mora biti naznačeno ime države ugovarateljice kao i naziv tijela u toj državi koje je svjedodžbu izdalo. Ako je izdan duplikat svjedodžbe, tada on može zamijeniti izvornik s time da na njemu mora biti naznačeno da se radi o duplikatu. Istodobno, postojanje duplikata mora se naznačiti na izvorniku svjedodžbe (12 Konvencije o upisu). Svaka država može svojim nacionalnim pravom propisati da je potrebno u upisnik unijeti i neke druge podatke. Sve eventualne naknadne izmjene upisanih podataka provode se na temelju prijave odnosno prijedloga vlasnika plovila, uz prilaganje dokumenata na kojima se temelji prijedlog, odnosno prijava.

U pogledu privremene mjere zaustavljanja plovila i ovršne prodaje broda valja naglasiti da ta materija nije uređena ZPLUV-om te da je Republika Hrvatska obvezana Protokolom br. 2 Konvencije o upisu koji uređuje pitanja privremenog zaustavljanja i prisilne prodaje plovila unutarnje plovidbe. Odredbe Protokola br. 2 primjenjuju se na svako plovilo koje se koristi u unutarnjoj plovidbi (uključujući i potonula, nasukana plovila te plovila u gradnji) ako je ono upisano u upisniku bilo koje države ugovornice. Prema tome, odredbe Protokola br. 2 primjenjuju se i na plovila upisana u neki od upisnika plovila u Hrvatskoj, bez obzira na državnu pripadnost ili prebivalište, odnosno sjedište vlasnika plovila (predlagatelja osiguranja, odnosno ovršenika), predlagatelja osiguranja (odnosno ovrhovoditelja) ili neke treće osobe. S obzirom da se radi o međunarodnom ugovoru koji obvezuje Republiku Hrvatsku, odredbe Protokola br. 2. u pogledu primjene imaju prednost u odnosu na odredbe PZ ili nekog drugog hrvatskog zakonskog propisa.¹²

4. Ugovori o prijevozu unutarnjim plovnim putovima

¹² Podrobnije, J. Marin, Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe, Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law, god. 48, 2009, 163, str. 29.-55.

4.1. Ugovor o prijevozu stvari

Ugovorom o prijevozu stvari prijevoznik u unutarnjoj plovidbi obvezuje se, za naknadu, prevesti stvari (robu, teret) koje je primio od krcatelja i predati ih na određitu primatelju, i to u stanju i količini kako ih je preuzeo na prijevoz te bez zakašnjenja.

Taj je ugovor neformalan ali se u praksi redovito izdaje jedna od dvije isprave koje predstavljaju dokaz o zaključenju ugovora o prijevozu – teretni list odnosno teretnica. Postoje važne razlike između ove dvije isprave. Teretni list je u pravilu neprenosiv i ne predstavlja robu. Za vrijeme prijevoza teretni list putuje zajedno s robom na koju se odnosi. Njegova uloga u pravilu je važna samo u pogledu odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza. Ipak, u poslovnoj trgovačkoj praksi teretni list se sve češće primjenjuje i u sustavu financiranja međunarodne trgovine. Za razliku od teretnog lista, teretnica je vrijednosni papir, prenosiva je i predstavlja robu. Teretnica ne mora pratiti robu za vrijeme prijevoza. Prednost teretnog lista u odnosu na teretnicu je pojednostavljenje i ubrzanje postupka preuzimanja tereta. Naime, primatelj tereta pri prijevozu kod kojeg je izdan teretni list ne mora prilikom preuzimanja tereta predložiti izvornik isprave i time se formalno legitimirati kao što je slučaj kod teretnice. Dovoljno je da primatelj dokaže svoj identitet u određenoj luci i zapovjednik je dužan predati teret. Time se otklanja problem nemogućnosti preuzimanja tereta u određenoj luci zbog zakašnjele prijevozne dokumentacije (taj se problem javlja kada brod s teretom stigne u određenu luku prije nego što je primatelju pristigla teretnica kojom se legitimira kao ovlaštenu primatelj). Obje prijevozne isprave imaju veliku važnost u pogledu dokaza o vanjskom stanju robe preuzete na prijevoz. U međunarodnom prijevozu robe na koji se primjenjuje Budimpeštanska konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe unutarnjim plovnicama (CMNI) prijevoznik mora izdati prijevoznu ispravu – teretni list, teretnicu ili svaku drugu ispravu uobičajenu za prijevoz.¹³

CMNI obvezuje i Republiku Hrvatsku kao stranku toga međunarodnog ugovora.¹⁴ Primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcanja ili mjesto isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je barem jedna država stranka.¹⁵ Svaka država stranka može davanjem odgovarajuće izjave depozitaru

¹³ Podrobnije o teretnom listu: A.Kumpan, J. Marin, Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, god 48 (2009), broj 163, str 57.-83.

¹⁴ Narodne novine – dodatak Međunarodni ugovori 10/04. CMNI ima trenutno 15 država stranaka, detaljnije http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html, stranica posjećena dana 1.11.2015.

¹⁵ Pod ugovorom o prijevozu CMNI podrazumijeva svaki ugovor, bilo koje vrste, kojim se prijevoznik obvezuje prevesti robu unutarnjim plovnicama uz naplatu vozarine. Ipak, odredbom članka 31. (b) CMNI daje mogućnost državama ugovornicama da izjave da će one tu Konvenciju primjenjivati i na besplatan prijevoz.

(mađarskoj Vladi) odrediti da se odredbe CMNI primjenjuju i na njezin nacionalni prijevoz. Što se tiče Republike Hrvatske, člankom 181. ZPLUV-a propisano je da se CMNI na odgovarajući način primjenjuje na ugovore u domaćem prijevozu. To je jedina odredba ZPLUV koja uređuje imovinskopravna pitanja prijevoza stvari morem. Općenito, ZPLUV i inače vrlo mali broj odredaba koji se odnose na prijevoz i ugovaranje prijevoza – sveukupno osam, od kojih, pored spomenute odredbe o primjeni CMNI na nacionalni prijevoz stvari, četiri odredbe načelno uređuju slobodu prijevozničkog tržišta odnosno slobodu ugovaranja dok se tri preostale odredbe odnose na ugovor o agentiranju u brodarstvu.

Središnje pitanje ugovora o prijevozu stvari, kao uostalom i kod drugih izvora prijevoznog imovinskog prava, jest pitanje odgovornosti prijevoznika za robu, uključujući i odgovornost za zakašnjenje u prijevozu.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje, manjak tereta (robe) te za zakašnjenje u predaji tereta sadržane su u Poglavlju V. CMNI-a, člancima 16.-22. Vremenski, odgovornost prijevoznika za gubitak, odnosno oštećenje tereta traje od preuzimanja tereta do njegove predaje ovlaštenom primatelju. CMNI propisuje da se odgovornost za štetu zbog gubitka ili oštećenja robe koji su prouzročeni prije ukrcaja ili nakon iskrcaja, uređuje pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu (u pogledu Hrvatske primjenjivao bi se Pomorski zakonik). Prema tome, iako CMNI općenito određuje da je prijevoznik odgovoran za gubitak, oštećenje ili manjak na robi koji su prouzročeni u razdoblju od preuzimanja do predaje tereta, njezine odredbe o toj odgovornosti se primjenjuju samo ako je šteta prouzročena u razdoblju od ukrcaja do iskrcaja. Prema članku 547. Pomorskog zakonika, prijevoznikova odgovornost za teret, uključujući i odgovornost za zakašnjenje, traje od preuzimanja do predaje. Na tako vremenski određenu odgovornost primjenjuje se odredbe Pomorskog zakonika koje su relativno prisilne (kogentne). Pravilo je da stranke ne mogu ugovorom mijenjati, na štetu korisnika prijevoza, odredbe Pomorskog zakonika o odgovornosti prijevoznika. Međutim, to pravilo poznaje iznimke navedene u članku 572., st. 2. toga propisa. U toj odredbi se navode slučajevi kada se zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika ipak smiju ugovorom mijenjati u prijevoznikovu korist. Neki od tih slučajeva kada se ugovorom smiju «ublažiti» zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika, jesu slučajevi kada se

CMNI u čl. 1., t. 7. precizno navodi što se (ne) podrazumijeva pod izrazom «roba» što ima za posljedicu da se na prijevoz stvari koje nisu «roba» ne primjenjuje CMNI.

oštećenje, manjak ili gubitak tereta dogodio prije početka ukrcaja ili nakon iskrcaja kao i situacije kada se radi o šteti zbog zakašnjenja u predaji tereta.

CMNI u članku 16. sadrži odredbu o pravnom temelju odgovornosti prijevoznika za štetu zbog gubitka ili oštećenja robe, odnosno za štetu koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci. Propisano je da prijevoznik za tu štetu odgovara ako ne dokaže da je šteta nastala uslijed okolnosti koje pažljivi prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći.

Obveza prijevoznika da uloži dužnu pažnju kako bi osigurao opću i posebnu plovidbenu sposobnost broda jedna je od njegovih temeljnih obveza prema CMNI. Zbog toga je ta obveza i normirana u poglavlju CMNI-a pod nazivom «Prava i obveze ugovornih strana», i to odmah nakon odredbe članka 3., stavka 1. koja određuje temeljnu prijevoznikovu obvezu iz ugovora o prijevozu stvari : prevesti robu u određenom roku na mjesto isporuke i isporučiti je primatelju u istom stanju u kojem mu je ona predana. Samo ako je uložio dužnu pažnju u osposobljavanju broda za plovidbu, prijevoznik se može, primjerice, s uspjehom pozvati na posebne slučajeve oslobođenja od odgovornosti navedene u članku 18. CMNI-a.

CMNI u članku 3., st. 3. utvrđuje obvezu prijevoznika da primijeni dužnu pažnju prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir robu koju treba prevesti, osigurao da brod bude u stanju primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te da posjeduje potrebne domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotične robe.

Prijevoznikova obveza ulaganja dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu traje do početka putovanja. Za plovidbenu sposobnost on odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Posebno se u CMNI-u uređuje pitanje odgovornosti za skrivene mane broda. Pri tome taj propis dopušta stanovito odstupanje od kogentnosti svojih odredaba o odgovornosti prijevoznika u slučaju kada je šteta rezultat mane broda. Naime, prema odredbi članka 25., st. 2. (c) CMNI-a, valjana je ugovorna odredba koja predviđa da prijevoznik (ili stvarni prijevoznik) ne odgovara za štetu koja proizlazi iz mana broda koje su postojale prije putovanja njegovog, unajmljenog ili zakupljenog broda ako dokaže da te mane, unatoč dužnoj pažnji, nije bilo moguće otkriti prije putovanja. Dakle, to je još jedan slučaj kada je dopušteno ugovorom urediti pitanje prijevoznikove odgovornosti na način povoljniji za prijevoznika u odnosu na konvencijska rješenja. Važno je uočiti da je na prijevozniku teret dokazivanja da, usprkos tome što je uložio dužnu pažnju, nije bilo moguće prije putovanja otkriti manu broda koja je prouzročila štetu.

CMNI u članku 18. uređuje institut posebnih slučajeva oslobođenja od odgovornosti, tzv. posebnih opasnosti. Navode se specifične okolnosti koje mogu dovesti do oslobođenja prijevoznika od odgovornosti za štete na teretu, ali i za štete zbog zakašnjenja. Ti specifični uzroci štete su:

- a) radnja ili propust krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom;
- b) rukovanje, ukrcaj, slaganje ili iskrcaj robe koje vrše krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja;
- c) prijevoz robe na palubi ili na otvorenim brodovima kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu, ili ga nalažu važeći propisi;
- d) priroda robe koja je čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, truljenju, isušivanju, curenju, normalnom rasturu (na obujmu ili težini) ili djelovanju nametnika ili glodavaca;
- e) nepostojanje ili manjkavost ambalaže kod robe koja je po svojoj prirodi podložna gubitku ili oštećenju kada nije pakirana ili kada je pakiranje manjkavo;
- f) nedovoljne ili neodgovarajuće identifikacijske oznake robe;
- g) pomoć ili spašavanje ili pokušaj pomoći ili spašavanja u unutarnjim vodama;
- h) prijevoz živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštovao upute iz ugovora o prijevozu.

Da bi ishodio oslobođenje od odgovornosti putem instituta posebnih opasnosti, prijevoznik ne mora dokazati izvan razumne sumnje da je jedan od navedenih uzroka doista prouzročio štetu. Dovoljno je da prijevoznik dokaže da je šteta mogla nastati uslijed jedne ili više navedenih okolnosti. Tada se pretpostavlja da je šteta doista prouzročena tom okolnošću ili tim rizikom. Oštećena strana, ako želi ishoditi prijevoznikovu odgovornost, mora dokazati da pretrpljena šteta ne proizlazi, ili ne proizlazi isključivo, iz navedenih okolnosti.

Važno je naglasiti da CMNI područje primjene posebnih opasnosti proteže i na odgovornost za zakašnjenje u prijevozu stvari.

CMNI uređuje i važno pitanje odgovornosti prijevoznika za radnje i propuste svojih radnika i zastupnika (opunomoćenika). Prema odredbama članka 17., za radnje i propuste svojih radnika i zastupnika čije usluge koristi u izvršenju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da

su te radnje i propusti njegovi vlastiti, ako te osobe rade u okviru svojega zaposlenja. Na isti način prijevoznik odgovara i za radnje i propuste stvarnog prijevoznika, ako taj stvarni prijevoznik obavlja prijevoz, kao i za radnje i propuste radnika i zastupnika stvarnog prijevoznika.

CMNI u članku 4. propisuje solidarnu odgovornost prijevoznika i stvarnog prijevoznika (stvarni prijevoznik nije sklopio ugovor ali ga doista djelomično ili u cijelosti izvršava) za štetu zbog gubitka, manjka, oštećenja tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta, i to bez obzira je li prijevoznik na temelju ugovora bio ovlašten povjeriti prijevoz (ili njegov dio) drugome prijevozniku.

Specifična su rješenja u pogledu odgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku članova posade, odnosno peljara. Članak 25., st. 2.(a) CMNI-a propisuje da su dopuštene ugovorne odredbe koje bi oslobodile prijevoznika ili stvarnog prijevoznika od odgovornosti za radnje ili propuste zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, koja se radnja ili propust dogodi za vrijeme plovidbe, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze u pogledu ulaganja dužne pažnje pri popunjavanju broda posadom te da štetna radnja nije poduzeta u namjeri da se šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.. Drugim riječima, ugovorom se može propisati uvjetno oslobođenje prijevoznika za štetu na teretu prouzročenu nautičkom pogreškom.

Štoviše, ova klauzula nije jedini put oslobođenja prijevoznika od ove odgovornosti. U članku 32. CMNI-a dana je mogućnost državi stranci da izjavi kako, u slučaju prijevoza robe između luka ukrcaja ili mjesta preuzimanja robe i luke iskrcaja ili mjesta isporuke, od kojih se ili oboje nalaze na njezinom teritoriju ili se jedno nalazi na njezinom teritoriju a drugo na teritoriju države koja je dala istu takvu izjavu, prijevoznik neće biti odgovoran za štetu prouzročenu radnjom ili propustom zapovjednika broda, peljara ili druge osobe u službi broda, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze u pogledu ulaganja dužne pažnje pri popunjavanju broda posadom te da štetna radnja ili propust nisu počinjeni s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

Dakle, pored ugovorne odredbe, način isključenja prijevoznikove odgovornosti za nautičku pogrešku zapovjednika i članova posade može biti i izjava, odnosno izjave, država stranaka CMNI-a.

Odredbe CMNI-a o (ne)odgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku njegovih radnika, koje su nesumnjivo plod teško uspostavljenog ali nužnog kompromisa, nisu naj(s)p(re)tnije

rješenje. U svakom slučaju ne mogu poslužiti kao primjer jasnog pravnog uređenja nekog instituta niti ostvarenja pravne sigurnosti. Čini nam se da će načelna konvencijska odgovornost prijevoznika za štetu prouzročenu nautičkom pogreškom u praksi biti pretvorena u njegovu neodgovornost, budući da postoje čak dva oružja za postizanje toga cilja. To osobito vrijedi u slučajevima kad se prijevoz odvija na područjima prijevoznički jakih država.

CMNI sadrži zanimljivo uređenje odgovornosti prijevoznika za štetu na teretu prouzročenu požarom. U članku 25., st. 2.(b) CMNI-a propisano je da su dopuštene ugovorne odredbe koje predviđaju da prijevoznik ili stvarni prijevoznik ne odgovaraju za štetu proizašlu iz požara ili eksplozije na brodu, ako nije moguće dokazati da su požar ili eksplozija nastali krivnjom prijevoznika, stvarnog prijevoznika, njihovih radnika odnosno opunomoćenika ili uslijed mane broda. To znači da se ugovorom može predvidjeti dokazana krivnja kao temelj odgovornosti prijevoznika za štetu proizašlu iz požara i eksplozije. Nije pri tome nužno da se radi o osobnoj krivnji prijevoznika, nego je dovoljno dokazati krivnju osoba za čija djela i propuste odgovara prijevoznik.¹⁶

CMNI propisuje posebne granice odgovornosti prijevoznika u iznosu od 666,67 obračunskih jedinica (obračunska jedinica je Posebno pravo vučenja – eng. Special Drawing Right – nastavno: SDR) po koletu ili drugoj jedinici tereta, ili 2 obračunske jedinice po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe, kako je naznačeno u prijevoznoj ispravi. Od ova dva konkurirajuća iznosa primjenjuje se onaj koji je viši. Za štete zbog zakašnjenja predviđa granicu koju predstavlja iznos vozarine, uz uvjet da taj iznos nije viši od ograničenja za potpuni gubitak robe. Ako se prijevoz obavlja kontejnerima ili sličnim prijevoznim napravama, a u prijevoznoj ispravi je specificirano koletu ili jedinica tereta koja se nalazi spakirana u kontejneru, CMNI izričito propisuje da će se koletom ili jedinicom tereta smatrati jedinice tereta ili koleta za koje je u prijevoznoj ispravi navedeno da su spakirani u kontejneru. Ako je sam kontejner ili slična prijevozna naprava izgubljena ili oštećena, takva će se naprava smatrati posebnom jedinicom tereta, ako je nije pribavio prijevoznik, ili ako prijevoznik nije njezin vlasnik. Važno je uočiti da CMNI ima posebne iznose ograničenja u slučajevima kada je jedinica tereta kontejner a u prijevoznoj ispravi se ne specificira jedinica tereta koja je spremljena u kontejner. Tada je granica odgovornosti prijevoznika za gubitak, odnosno oštećenje iznos od 1500 SDR za kontejner bez robe i dodatni iznos od 25000 SDR za robu koja se nalazi u kontejneru. Ovo se

¹⁶ CMNI sadrži i odredbe o podnošenju pisanog prigovora (protesta) od strane primatelja prema prijevozniku na određitu zbog gubitka odnosno oštećenja robe. Rokovi za podnošenje prigovora su kratki – odmah po primitku u slučaju vidljivih šteta a sedam dana u slučaju šteta koje nisu odmah mogle biti vidljive. Nepodnošenje pravodobnog prigovora ima za posljedicu nastanak pretpostavke da je teret predan uredno i u skladu s ugovorom.

ograničenje primjenjuje ako bi visina odgovornosti izračunata na temelju težine bila niža od ovako utvrđene granice. CMNI je prva transportna konvencija koja utvrđuje posebno ograničenje odgovornosti za štetu na kontejneru i njegovu sadržaju. Stranke su u izvjesnoj mjeri slobodne povisiti granice odgovornosti. Prema CMNI-u, to je moguće učiniti izričitom ugovornom odredbom ili izričitim navodima o prirodi i višoj vrijednosti robe unesenim u prijevoznu ispravu, pod uvjetom da prijevoznik takve navode nije opovrgao.

Odgovorna osoba gubi povlasticu konvencijskog (zakonskog) i ugovornog ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je štetu prouzročila svojom radnjom ili propustom učinjenima u namjeri da prouzroči štetu ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastupiti. Teret dokazivanja postojanja takvog prijevoznikova postupanja je na tužitelju.

Zastarni rok je godinu dana od dana kada je roba isporučena ili je trebala biti isporučena primatelju.

Donošenje CMNI značilo je važnu promjenu u uređenju prijevoza stvari unutarnjim plovnim putovima. Sve do njegova stupanja na snagu nije bilo međunarodnog ugovora koji bi tu materiju regulirao. U tom smislu je uređenje toga prijevoza bilo utemeljeno na ugovoru te na općim uvjetima prijevoznika koji su, zapravo, bili sastavni dio ugovora. U pogledu prijevoza Dunavom, takvi Opći uvjeti bili su dio tzv. Bratislavskog sporazuma koji je zaključen 1955. godine u Bratislavi između dunavskih prijevoznika. Bratislavski sporazum sačinjen je od 9 različitih sporazuma od kojih su, pored Sporazuma o općim uvjetima prijevoza, važniji Sporazum o remorkaži, pružanju pomoći u slučaju havarija i agentiranju, Sporazum o prijevozu teretnih i praznih kontejnera, Sporazum o uzajamnom obavljanju popravaka plovila i td. Sporazum o općim uvjetima prijevoza i danas vrijedi, on može biti u primjeni u pogledu pitanja koje CMNI ne uređuje (dakle, može nadopunjavati tu konvenciju), ali on ne smije biti u suprotnosti s CMNI. Do stupanja na snagu CMNI, jedini propisi koji su mogli biti iznad Bratislavskih sporazuma bili su nacionalni propisi pojedinih država ali su oni bili u najvećoj mjeri dispozitivnog karaktera što je otvaralo mogućnost primjene Bratislavskih sporazuma temeljem izražene volje ugovornih strana. Uvjeti poslovanja naših prijevoznika u nacionalnoj plovidbi također ne smiju biti u suprotnosti s odredbama CMNI upravo zbog odredbe ZPLUV prema kojoj se CMNI primjenjuje i na nacionalni prijevoz robe.

4.2. Ugovori o prijevozu putnika i prtljage

Na međunarodnoj razini, na žalost, ne postoji međunarodna konvencija na snazi koja bi uređivala pitanje prijevoza putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima. Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu putnika i njihove prtljage unutarnjim plovnim putovima iz 1976. (CVN) kao i njezin Protokol iz 1978. nisu stupili na snagu jer ih nije ratificirao potreban broj država.¹⁷ To zapravo znači da se u većini nacionalnih zakonodavstava, primjenjuju propisi o pomorskom prijevozu putnika. Zbog spomenutog upućivanja ZPLUV na podrednu primjenu PZ na ona pitanja koje ZPLUV ne rješava, a među ta pitanja spada i prijevoz putnika te prtljage, takva situacija vrijedi i u pogledu Republike Hrvatske. Konkretno, na prijevoz putnika i prtljage primjenjuju se odredbe 598.-633. PZ.

Prema PZ, ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje prevesti putnika brodom a putnik platiti prevozninu. Prijevoznik je dužan putniku izdati putnu kartu koja predstavlja (oborivi) dokaz sklapanja ugovora i njegovog sadržaja.

Kod ugovora o prijevozu putnika, prijevoznik je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on (prijevoznik) sam stvarno obavlja prijevoz bilo da ga obavlja preko tzv. stvarnog prijevoznika. Prijevoznik iz ugovora o prijevozu putnika ima dvije vrste glavnih obveza: prijevoz putnika od polazišta do odredišta i očuvanje putnikovog tjelesnog integriteta. Stvarni prijevoznik odgovoran je solidarno s prijevoznikom za izvršenje obveza iz ugovora u pogledu dijela prijevoza koji on (stvarni prijevoznik) obavlja.

Važno je naglasiti da se u pogledu prava putnika primjenjuju odredbe Uredbe (EU) 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004. Tom Uredbom putnicima je zajamčeno obeštećenje odnosno preusmjerenje prijevoza u slučaju kad je prijevoz otkazan ili kada njegov početak kasni više od 90 minuta; prijevoznik mora osigurati odgovarajuću pomoć (obroci, piće i, po potrebi smještaj do iznosa od 80 EUR za noćenje do maksimalno tri noćenja) u slučaju otkazivanja prijevoza ili kašnjenja njegova početka više od 90 minuta); prijevoznik mora putniku dati naknadu u iznosu od 25% do 50% cijene prijevoza u slučaju zakašnjenja u dolasku ili u slučaju otkaza putovanja; zagarantirana je nediskriminacija i pomoć osobama s invaliditetom odnosno osobama smanjene pokretljivosti; štiti se pravo putnika na pravovremenu informaciju o njihovim pravima; uspostavljaju se mehanizmi koje moraju ustanoviti prijevoznici i lučki operatori kako

¹⁷ Status CVN i njezina Protokola dostupan na http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html, stranica posjećena dana 1.11.2015.

bi efikasno riješili pritužbe putnika; ustanovljava se nezavisno nacionalno tijelo za provedbu Uredbe (u Hrvatskoj to je Agencija za obalni linijski pomorski promet).¹⁸

U pogledu centralnog pitanja odgovornosti prijevoznika za štetu, valja, prije svega, razlikovati odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika od odgovornosti za štetu na prtljazi.

Po uzoru na rješenje Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, i njezinih kasnijih protokola iz 1976. odnosno 1990.¹⁹ PZ propisuje da prijevoznik za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika odgovara na temelju dokazane krivnje.

No, u određenim slučajevima prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene (predmnijevane) krivnje. Ti su slučajevi:

- a) brodolom;
- b) sudar;
- c) nasukanje;
- d) eksplozija;
- e) požar;
- f) mana broda.

Radi se o tipičnim «plovidbenim» uzrocima šteta, kod kojih bi tužitelju bilo teško dokazati krivnju prijevoznika pa je na prijevozniku teret dokazivanja ne-krivnje za nastalu štetu. To znači da on mora dokazati da nema propusta njegove dužne pažnje ili pažnje osoba za koje on odgovara.

Prema tome, tužitelj koji potražuje naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika mora dokazati:

- a) da se štetni događaj zbio za vrijeme prijevoza ;

¹⁸ Podrobnije o Uredbi 1177/2010: B. Bulum, Prava putnika u pomorskom prijevozu prema uredbi Europske unije broj 1177/2010, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Vol. 62, br. 4., str. 1077.-1111.

¹⁹ Narodne novine – Međunarodni ugovori br 2/1997.

b) da je za nastanak štetnog događaja kriv prijevoznik ili osoba za čija djela i propuste prijevoznik odgovara (osim u navedenih 6 slučajeva kada se krivnja prijevoznika pretpostavlja);

c) visinu pretrpljene štete.

Prijevoznik odgovara za štetu koju prouzroče osobe koje rade za prijevoznika, ako se radi o štetnim radnjama počinjenima za obavljanja dužnosti.

Za razliku od prijevoza stvari, kod prijevoza putnika i odgovornosti prijevoznika za rad njegovih radnika i zastupnika, irelevantna je činjenica je li pogreška radnika, odnosno zastupnika, koja je prouzročila štetu, komercijalna ili nautička pogreška.

Još jedna važna razlika postoji između obveza prijevoznika kod ugovora o prijevozu stvari u odnosu na ugovore o prijevozu putnika. Naime, kod ugovora o prijevozu stvari prijevoznik mora do početka putovanja uložiti dužnu pažnju kako bi brod bio sposoban za plovidbu. Kod prijevoza putnika, međutim, ta prijevoznikova obveza traje čitavo vrijeme putovanja.

Ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim, sud će isključiti, odnosno ublažiti prijevoznikovu odgovornost.

Ako se prijevoz obavlja uz sudjelovanje više prijevoznika, za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika odgovaraju solidarno prijevoznik koji je ugovorio prijevoz i prijevoznik za čijega se prijevoza zbio štetni događaj. To pravilo vrijedi bez obzira na to je li ugovorom o prijevozu prijevoznik koji je taj ugovor sklopio s putnikom bio ovlašten koristiti usluge drugih prijevoznika (izravni prijevoz) ili je ugovorni prijevoznik, koristeći svoju zakonsku ovlast, povjerio dio ili čitav prijevoz drugom prijevozniku (stvarnom prijevozniku). Između ugovornog i ostalih prijevoznika koji doista izvršavaju prijevoz postoji međusobno pravo regresa u pogledu iznosa koji je netko od njih isplatio putniku na ime naknade štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

Granica odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika iz Pomorskog zakonika odgovara rješenju Protokola iz 1990. na Atensku konvenciju iz 1974. i iznosi 175 000 SDR po putniku i putovanju. Prijevoznik i putnik mogu izričito i pisano ugovoriti viši iznos ograničenja.

Prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik počinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati.

Ako se tužba podnosi protiv osoba koje rade za prijevoznika a te su osobe djelovale u okviru svojih dužnosti na brodu, u pogledu ograničenja njihove odgovornosti kao i u pogledu njihova ponašanja zbog kojeg gube povlasticu ograničenja, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o odgovornosti prijevoznika. Jedino se na te osobe neće primjenjivati eventualne više granice odgovornosti koje mogu ugovoriti prijevoznik i putnik.

Ako se tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika podnosi protiv više osoba (npr. prijevoznika, stvarnog prijevoznika, osoba koje za njih rade), ukupna svota odštete ne može biti veća od propisane granice od 175 000 SDR. Granica odgovornosti vrijedi za ukupne tužbene zahtjeve svih vjerovnika u vezi sa smrću, odnosno tjelesnom ozljedom jednog putnika, bez obzira zasnivaju li se ti zahtjevi na ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti.

Za štetu zbog manjka, gubitka i oštećenja ručne prtljage, odnosno zbog zakašnjenja u njezinoj predaji, prijevoznik i ostale potencijalno odgovorne osobe odgovaraju na temelju dokazane krivnje. Međutim, ako je šteta nastala neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mane broda, tada se odgovornost zasniva na dokazanoj krivnji štetnika. Dakle, temelj odgovornosti za ručnu prtljagu uređen je jednako kao temelj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Za štetu zbog oštećenja, manjka, gubitka predane prtljage, kao i zbog zakašnjenja u predaji te prtljage, temelj odgovornosti je pretpostavljena krivnja, bez obzira na prirodu događaja koji je štetu prouzročio.

Ako je prtljazi za vrijeme prijevoza nanesena šteta, putnik ima obvezu podnošenja pisanog prigovora prijevozniku u strogo propisanim rokovima:

- ako se radi o vidljivoj šteti na ručnoj prtljazi prigovor treba podnijeti prije ili u trenutku iskrcaja;
- ako se radi o vidljivoj šteti na ostaloj prtljazi prigovor treba podnijeti prije ili u trenutku njezina izdavanja;
- ako se radi o nevidljivoj šteti te u slučaju gubitka prtljage prigovor treba podnijeti u roku od 15 dana od iskrcaja, izdavanja prtljage ili dana kada je prtljaga trebala biti izdana.

Ako putnik ne podnese prigovor u propisanom roku pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je prtljaga predana u ispravnom stanju. Prigovor nije potreban ako su stranke sporazumno utvrdile stanje prtljage u trenutku njezina izdavanja.

Ako je u prijevozu prtljage sudjelovalo više prijevoznika (izravni prijevoz) tada za oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage odgovara prijevoznik na čijem je dijelu puta nastala šteta. Za štetu na predanoj prtljazi odgovaraju prijevoznik koji je sklopio ugovor, prijevoznik koji je preuzeo prtljagu i izdao prtljažnicu, prijevoznik na čijem je dijelu puta nastala šteta i prijevoznik koji predaje prtljagu putniku

Zakonsko posebno ograničenje prijevoznikove odgovornosti postoji i za gubitak, oštećenje i zakašnjenje pri prijevozu prtljage, i iznosi:

- a) za ručnu prtljagu: 1800 SDR po putniku i putovanju;
- b) za vozila i prtljagu koja se prevozi u ili na vozilu: 10 000 SDR po putniku i putovanju;
- c) za ostalu prtljagu: 2 700 SDR po putniku i putovanju.

Za dragocjenosti predane na čuvanje prijevozniku granica se utvrđuje sporazumno.

U pogledu svih granica vrijedi pravilo da prijevoznik i putnik mogu izričito i pisano ugovoriti i veću svotu ograničenja od navedenih zakonskih svota.

Također, nakon nastupa štetnog događaja, prijevoznik i putnik mogu ugovoriti i nižu granicu odgovornosti od zakonske.

Odgovorna osoba koja je štetu prouzročila namjerno ili bezobzirno, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti, gubi povlasticu ograničenja odgovornosti.

Tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage zastarijevaju nakon što proteknu dvije godine. Trenutak od kojeg vrijeme zastare počinje teći uređeno je na sljedeći način:

- a) u slučaju tjelesne ozljede putnika – vrijeme zastare počinje teći od dana iskrcaja putnika;
- b) u slučaju smrti putnika u tijeku prijevoza – vrijeme zastare počinje teći od dana kad je brod stigao ili trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati;

c) u slučaju tjelesne ozljede putnika koja se dogodila u tijeku prijevoza, a zbog koje je nastupila smrt poslije iskrcaja – od dana smrti putnika, a ako se tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ne podnese u roku od tri godine od dana iskrcaja, gubi se pravo na naknadu štete.

Tražbine iz ugovora o prijevozu prtljage zastarijevaju nakon što proteknu dvije godine. Vrijeme zastare počinje teći:

- kod predane prtljage: od dana kad je prtljaga predana ili kada je trebalo da bude predana u luci u kojoj se putnik iskrcao ili se namjeravao iskrcati;
- kod ručne prtljage: od dana iskrcaja putnika, odnosno u slučaju smrti putnika koja je nastupila u tijeku prijevoza od dana kada je brod stigao ili trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati.

Valja naglasiti da je Republika Hrvatska ratificirala i Protokol Atenske konvencije iz 2002. kojim se suštinski mijenjaju neke postavke odgovornosti pomorskog prijevoznika, osobito u pogledu odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika. U najkraćem, uvodi se dvostupanjski sustav odgovornosti za tu vrstu štete u slučajevima kada je ona posljedica pomorske nezgode (koja dodatno uključuje pored postojećih slučajeva još i prevrnuće broda). U prvom stupnju, do 250.000 Posebnih prava vučenja, prijevoznik odgovara na principu relativnog kauzaliteta (relativne objektivne odgovornosti uz razloge oslobođenja: rat, neprijateljstva, viša sila, isključiva namjera treće osobe, krivnja putnika), a ako šteta premašuje taj iznos tada prijevoznik odgovara u drugom stupnju na temelju pretpostavljene krivnje i to do iznosa od 400.000 Posebnih prava vučenja.

Ako šteta nije posljedica pomorske nezgode, tada prijevoznik odgovara na temelju dokazane krivnje do visine od 400.000 Posebnih prava vučenja.²⁰

Protokol Atenske konvencije iz 2002. određuje i obvezu stvarnog prijevoznika da pribavi osiguranje svoje odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika do iznosa od 250000 Posebnih prava vučenja po putniku.

Rješenja Atenske konvencije u sadržajnom smislu su inkorporirana i u pravu Europske unije, putem Uredbe 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća. Atenska konvencija iz 2002. primjenjuje se na

²⁰ Podrobnije: Marija Pospišil-Miler, Novi sustav odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2014.

međunarodni prijevoz (uz dodatne uvjete) kao i na nacionalni prijevoz država članica brodovima A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove.

Odredba članka 612. PZ određuje da se na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B primjenjuje Uredba 392/2009.

U teoriji je zastupljeno stajalište da je, zbog navedene odredbe članka 612. PZ kojom je „RH unijela odredbe Uredbe 392/2009 a time i odredbe Atenske konvencije iz 2002. u PZ“ a u vezi s odredbom članka 1. st. 2. ZPLUV koja propisuje podrednu primjenu PZ na ona pitanja koja ZPLUV ne rješava (a u takva spada i imovinsko uređenje prijevoza putnika), prijevoznik u unutarnjoj plovidbi zapravo podvrgnut primjeni spomenute Uredbe, što praktično znači njegovu pooštrenu odgovornost s povišenim granicama kao i obvezu pribavljanja obveznog osiguranja te odgovornosti. Po tom tumačenju, zbog navedenog učinka odredbe članka 612. PZ i članka 1. st. 2. ZPLUV, naši prijevoznici u unutarnjoj plovidbi jedini su u EU izloženi tako pooštrenoj odgovornosti.²¹

Iako je postojala mogućnost izmjene ZPLUV koja bi otklonila svaku dvojbu u vezi s navedenim, koja nažalost nije iskorištena, ipak se i prema sadašnjoj pravnoj regulativi s opisanim stajalištem ne bi trebalo bezrezervno složiti, i to iz nekoliko razloga. Prije svega, zasigurno nije bila intencija zakonodavca da izmjenama PZ pooštrava odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi. Trebalo bi se, dakle, zalagati za teleološko a ne doslovno tumačenje odredaba članka 612. PZ i čl. 1. st. 2. ZPLUV. Nadalje, odredbom članka 612. ne unose se u PZ odredbe Uredbe 392/2009 nego je riječ o instruktivnoj, upozoravajućoj odredbi koja svoje adresate, prvenstveno sudove, upozorava na postojanje drugog, hijerarhijski višeg izvora prava od PZ koji se treba primijeniti u pogledu nekih specifičnih prijevoza putnika morem. Uredbe, kao izravno primjenjivi propisi Europske unije, ne trebaju se, štoviše ne bi se uopće niti smjele, „unositi“ u nacionalne propise jer se tu krije opasnost „pogrešaka pri unosu“ koji može rezultirati ugrožavanjem harmonizacije EU prava. Konačno, Uredba 392/2009 ima točno određeno područje primjene koje je ograničeno na specifične isključivo pomorske putničke prijevoze. Države članice strogo su vezane izravnom primjenom uredbi, one ne smiju nacionalnim propisima samostalno proširivati područje primjene uredbe pa kada bi to ipak učinile, takvo nacionalno zakonsko rješenje bilo bi protivno pravu EU, dakle ne bi proizvodilo pravni učinak. O proširenju primjene uredbe, kao izravno primjenjujućeg propisa Europske

²¹ Ibidem, str. 252.-253.

unije, može odlučivati samo europski zakonodavac koji je tu uredbu i donio. Stoga ne postoji pravno valjani način da država članica u svom nacionalnom propisu proširi primjenu određene uredbe osim ako ga sama uredba na to ne ovlašćuje (što u pogledu Uredbe 392/2009 nije slučaj). Zbog svega navedenog valjalo bi smatrati da prijevoznik u unutarnjoj plovidbi za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika odnosno štete na prtljazi odgovara sukladno odredbama PZ a ne Uredbe 392/2009 (tj. sadržajno, na tog prijevoznika se ipak ne primjenjuju strože obveze iz Atenskog protokola iz 2002).

5. Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika odnosno broдача unutarnje plovidbe

U plovidbenom pravu (pomorskom i pravu unutarnje plovidbe) već tradicionalno postoji pravo brodovlasnika odnosno broдача na opće ograničenje svoje odgovornosti. To znači da brodovlasnik, za razliku od obveze drugih štetnika na koje se primjenjuju opća načela građanskog odštetnog prava, ne mora štetu nadoknaditi oštećenome u cijelosti nego ima pravo na svojevrsnu „povlasticu“, tj. na unaprijed utvrđenu granicu svoje odgovornosti koja se može „probiti“ samo u slučaju ako je prijevoznik štetu počinio namjerno ili bezobzirno i sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati. Razlozi za to odstupanje u odnosu na opće principe odštetnoga prava leže s jedne strane u velikim rizicima kojima je broдарство izloženo i mogućim vrlo visokim iznosima odštetne odgovornosti a s druge strane u nužnosti da plovidbeni prijevoz, kao neizostavni dio svjetske trgovine čije je odvijanje u javnom interesu, bude osigurljiv. Osigurljivost znači da postoje čvrsti, realni i tržišno održivi parametri i uvjeti obavljanja broдарске plovidbene djelatnosti koji će omogućiti broдарskim poduzetnicima da uspostave sustav osiguranja te odgovornosti. Bez postojanja osiguranja odgovornosti, svojevrsne „pozadinske sigurnosti“ obavljanja broдарске djelatnosti, postojala bi opasnost da bi prva isplata naknade štete za broдача-štetnika značila stečaj. Time bi i korisnici prijevoza – trgovci bili ugroženi jer ne bi imao tko efikasno i ekonomično obavljati prijevoz koji je dio svjetske trgovine. To bi, nadalje, dovelo do daljnjeg negativnog efekta – ne bi bilo broдача koji bi se željeli upuštati u takve rizike a da nemaju osigurateljno pokriće za eventualnu svoju odštetnu odgovornost. Upravo su osiguratelji ti koji omogućuju nesmetano i kontinuirano obavljanje broдарске djelatnosti.

Atribut „opće“ ispred termina ograničenja odgovornosti znači da je riječ o cjelokupnoj ugovornoj i izvanugovornoj odgovornosti broдача prema svim oštećenima iz jednog štetnog događaja. Za razliku od spomenutog općeg ograničenja odgovornosti, postoji i posebno ograničenje ugovorne odgovornosti prijevoznika kao broдарskog poduzetnika. Takvo posebno ograničenje odgovornosti je, primjerice, u ovom radu već opisano ograničenje prema pojedinom putniku odnosno pojedinom ovlašteniku tereta

ZPLUV nema odredaba o općem ograničenju odgovornosti broдовlasnika odnosno broдача. Posljedično, primjenjuju se odredbe PZ o općem ograničenju odgovornosti broдача, preciznije odredbe 385.-427. Ove odredbe predviđaju vrlo visoka ograničenja odgovornosti broдача, budući da su kreirane po uzoru na relevantne konvencije pomorskog prava koje uređuju tu materiju a koje obvezuju Republiku Hrvatsku.²² Tako visoke granice odgovornosti nikako nisu prihvatljive za broдарe u unutarnjoj plovidbi. Naime, granice opće odgovornosti određuju se prema principu „održivosti“ i ekonomskim karakteristikama broдарskog poduzetništva. Broдарstvo unutarnje plovidbe i pomorsko broдарstvo u tržišno-ekonomskom smislu su neusporedivi. U pravilu, ekonomski kapaciteti pomorskih broдача daleko su izdašniji od kapaciteta broдача u unutarnjoj plovidbi. U tom kontekstu primjena istih granica odgovornosti na oba tipa broдарskih poduzetnika nema ekonomsko-poslovnog opravdanja i može ugroziti poslovanje broдача u unutarnjoj plovidbi.

Na žalost, niti na međunarodnoj razini još uvijek ne postoji međunarodna konvencija iz ovog područja koja bi obvezivala Republiku Hrvatsku. Bilo je pokušaja da se to pitanje na međunarodnoj razini unificira. Strazburška konvencija iz 1988. (CLNI) stupila je na snagu 1997 ali samo između četiri Rajnske države – Njemačke, Luksemburga, Nizozemske i Švicarske.²³ Primjera radi, izdvojimo da je opće ograničenje za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika 60.000 Posebnih prava vučenja pomnoženo brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti (prema PZ riječ je o 175.000 Posebnih prava vučenja). Ipak, ni prema Salzburškoj konvenciji iz 1988. ograničenje odgovornosti nikako neće biti manje od 720.000 Posebnih prava vučenja niti više od 3 milijuna za brod ovlašten prevoziti do 100 putnika, odnosno 6 milijuna za brod koji je ovlašten prevoziti do 180 putnika te 12 milijuna Posebnih prava vučenja za brod ovlašten prevoziti više od 180 putnika.

²² Riječ je o Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. i njezinom Protokolu iz 1996.

²³ Unutar UNECE usvojena je još 1973. konvencija koja se bavila istom tematikom ali nikad nije stupila na snagu. Tekst i status ratifikacija CLNI 1988 i njezinih izmjena iz 1997. dostupni su na <http://www.ccr-zkr.org/13020300-en.html>, stranica posjećena dana 1.11.2015.

Novi pokušaj modernizacije CLNI konvencije iz 1988. uslijedio je 2012. kada je donesena nova Strazburška konvencija o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi (CLNI 2012).²⁴ Za sada još nije stupila na snagu a ratificirale su je samo dvije države – Luksemburg i Srbija. CLNI 2012. će stupiti na snagu kada je ratificiraju četiri države ili kada prestane biti na snazi CLNI 1988.

Prema CLNI 2012 (članak 1.) pod izrazom „brodovlasnik“ koji ima pravo na opće ograničenje, podrazumijeva se vlasnik broda, zakupnik, čarterer na kojega su preneseni svi aspekti uporabe broda kao i brodar. Pravo na ograničenje nadalje ima i spašavatelj kao i osiguratelj odgovornosti u mjeri u kojoj to pravo ima njegov osiguranik. Osobe za čije radnje odgovaraju brodovlasnik i spašavatelj također može ograničiti svoju odgovornost.

Granice odgovornosti (članak 6.) udvostručene su u odnosu na rješenja CLNI iz 1988. Primjerice, ograničenje odgovornosti ni u kojem slučaju neće biti manje od 400.000 Posebnih prava vučenja za potraživanja zbog smrti ili tjelesnih ozljeda odnosno manja od 200.000 obračunskih jedinica za sva ostala potraživanja.

U pogledu tražbina putnika zbog smrti ili tjelesnih ozljeda, granica odgovornosti je iznos od 100.000 Posebnih prava vučenja pomnoženih s brojem putnika koje je plovilo ovlašteno prevoziti na osnovu brodske svjedodžbe; ili, ako broj putnika koje je plovilo ovlašteno prevoziti nije naznačeno, ograničenje se određuje s obzirom na stvarno prevoženi broj putnika u trenutku štetnog događaja s tim da navedeni iznos neće biti manji od 2 milijuna Posebnih prava vučenja.

Novinu predstavlja i posebno određeni iznosi ograničenja odgovornosti za tražbine s naslova prijevoza opasnih stvari (članak 7., dvostruko uvećane granice iz članka 6. koje nikako ne mogu biti manje od 10 milijuna Posebnih prava vučenja).

Za razliku od svoje prethodnice, CLNI 2012, iako donesen pod okriljem Rajnske komisije, otvoren je za potpisivanje i ratifikaciju svim europskim državama, a ne samo državama pribrežnima rijekama Rajni i Moselle. To u praksi znači da je mogu ratificirati i države koje imaju na svojem teritoriju i druge važne rijeke – Dunav, Sava, Odra, Elba. Uostalom, Republika Srbija je već ratificirala CLNI 2012.²⁵ Bilo bi preporučljivo da isto učini i Republika Hrvatska.

²⁴ Tekst i status CLNI 2012 dostupni na <http://www.ccr-zkr.org/13020300-en.html>, stranica posjećena dana 1.11.2015.

²⁵ Podrobnije o CLNI 2012, C. Tournaye, Adoption of the CLNI 2012 – What has changed in comparison with CLNI 1988, TransportRecht, 6-2013., p. 213.-220.

6. Sudar plovila

Na međunarodnoj razini sudar brodova unutarnje plovidbe uređen je Konvencijom o ujednačavanju nekih pravila o sudaru u unutarnjoj plovidbi iz 1960..²⁶ Konvencija je stupila na snagu 13.9.1966. i obvezuje 13 država među kojima nije Hrvatska. Ipak, rješenja ZPLUV (čl. 182.-192.) sukladna su rješenju Konvencije. Princip odgovornosti za štete prouzročene sudarom je dokazana krivnja. U pogledu opsega štete, nadoknađuje se i izmakla dobit, što je izuzetak u transportnom pravu gdje je načelo da se nadoknađuje samo stvarna vrijednost izgubljene/oštećene stvari. Ako je do sudara došlo slučajno ili višom silom, ili ako se ne može utvrditi uzrok sudara, štetu nosi oštećenik. Ako je za štetu odgovorno više plovila, za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede solidarno odgovaraju vlasnici tih plovila odnosno brodari. Zastarni rok za tražbine naknade štete iz sudara je dvije godine od dana sudara s tim da stranke mogu nakon nastanka tražbine pisano ugovoriti i dulji rok. Zanimljivo je da ZPLUV (članak 191.) određuje da njegove odredbe o sudaru ne mijenjaju odredbe a) toga propisa o ograničenju odgovornosti brodara (a tih odredaba u ZPLUV nema!); b) niti prava i obveze utvrđene ugovorom o iskorištavanju plovila ili kakvog drugog ugovora, čime se odredbama tih ugovora daje prednost u odnosu na zakonske odredbe o sudaru.

7. Vađenje potonulih stvari

Ovoj problematici je posvećeno deset članaka ZPLUV (čl. 193.-202.). Potonule stvari smije vaditi osoba koja je njihov vlasnik a na temelju odobrenja lučke kapetanije, osim u posebnim slučajevima kada lučka kapetanija daje nalog Agenciji za vodne putove da o trošku vlasnika provede vađenje (to su slučajevi kada vlasnik ne postupi prema rješenju lučke kapetanije, ako je riječ o hitnom slučaju jer potonula opasnost predstavlja izravnu opasnost ili smetnju za plovidbu, ako je vlasnik nepoznat ili je očito da ne namjerava provesti vađenje ili ga napusti).

U kontekstu imovinskopravnih odnosa, važno je napomenuti da vlasnik koji ne izvadi potonulu stvar u roku od dvije godine od dana kada je potonula gubi pravo vlasništva a potonula stvar postaje vlasništvo Republike Hrvatske. Ako se ne može utvrditi točan datum potonuća, predmnijeva se da su stvari potonule sljedeći dan nakon primitka posljednje vijesti o toj stvari.

²⁶ Tekst i podaci o statusu dostupni na http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html, stranica posjećena dana 1.11.2015.

Izvođač koji provodi vađenje na temelju ugovora s vlasnikom ili na temelju rješenja nadležne lučke kapetanije odgovara za štetu koju prouzroči svojim radom ako ne dokaže da se šteta nije mogla izbjeći niti uz dužnu pažnju, ako ugovorom s vlasnikom nije određeno drugačije. Za ostale moguće štete izvođač odgovara ako ne dokaže da je za štetu kriv vlasnik ili osoba za koju on odgovara. Za vađenje potonule stvari izvođač ima pravo na naknadu, osim ako je vađenje poduzeo protiv izričite zabrane ovlaštene osobe. Naknada ne može biti veća od vrijednosti izvađene stvari osim ako stranke ugovore drugačije. U svrhu osiguranja svoje tražbine s naslova vađenja, izvođač, ako drugačije nije ugovoreno, ima založno pravo na potonuloj stvari i može izvađenu stvar zadržati dok mu se ne isplati naknada. Zastarni rok za isplatu naknade je tri godina od dana obavljenog vađenja potonule stvari.

U pogledu pitanja koja nisu riješena odredbama ZPLUV o vađenju potonulih stvari mogu se primijeniti i odredbe članaka 840.a-840.z PZ.

8. Spašavanje i zajednička havarija

O spašavanju osoba i imovine koja se zatekne u opasnosti na moru ZPLUV nema odredaba pa se podredno primjenjuju odredbe članaka 760.-788. PZ. Isto vrijedi i u pogledu instituta zajedničke havarije – namjernog i razložnog troška odnosno štete, učinjeni od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, ako su bili razborito poduzeti radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete. Ideja zajedničke havarije jest da svi sudionici koji su imali koristi od spašavanja svoje imovine, snose naknadu štete odnosno troškova vezanih uz žrtvovanu imovinu. Zajednička havarija uređena je odredbama 789.-807. PZ.

U pogledu zajedničke havarije, valja imati na umu i Opće uvjete koji se primjenjuju na zajedničku havariju koja se dogodi na Dunavu.

Pitanja spašavanja i zajedničke havarije u praksi se do u detalje rješavaju ugovorima stranaka, koji su često standardizirani i sačinjeni na posebnim obrascima.. To vrijedi i u pomorskoj plovidbi.

Odredbe PZ o zajedničkoj havariji su u cijelosti dispozitivne. Upravo zato će moći doći do primjene spomenutih Općih uvjeta koji se primjenjuju na zajedničku havariju voljom ugovornih strana i imaju prednost u odnosu na odredbe PZ.

Odredbe PZ o spašavanju su najvećim dijelom također dispozitivne i primjenjuju se ako stranke ne ugovore drugačije. Primjerice, nagrada spašavatelju za spašavanje imovine (spašavanje osoba ne ovlašćuje spašavatelja na bilo kakvu nagradu) duguje se prema PZ samo ako je spašavanje imalo koristan rezultat, ali stranke mogu ugovarati drugačije. Jedine kogentne odredbe PZ o spašavanju su one koje govore o tome da stranke ne mogu ugovorom umanjiti svoje obveze u pogledu zaštite morskog okoliša; o tome da stranke kod spašavanja moraju upotrebljavati dužnu pažnju; o tome da se ne može strankama uskratiti pravo da se obrate sudu radi korekcije ugovorene nagrade za spašavanje kada je ona određena nepravično visoko odnosno nisko u odnosu na korist i druge okolnosti iz spašavanja. Spašavatelju koji prilikom spašavanja prouzroči štetu na spašavanoj stvari može se umanjiti nagrada za spašavanje.

PZ propisuje posebnu naknadu kao pravo spašavatelja koji je spašavao brod odnosno teret koji je bio ugroza morskom okolišu. Posebnu naknadu treba platiti vlasnik odnosno brodar broda (članak 775.) koji je predstavljao prijetnju okolišu s tim da se ta posebna naknada može isplatiti onda i u onom iznosu za koliko je veća od nagrade za spašavanje.

9. Zaključak

ZPLUV deficitaran je u pogledu uređenja čitavog niza imovinskopravnih pitanja koji se javljaju u odnosima povezanim s unutarnjom plovidbom. Postoje i praktična rješenja toga propisa koja na zadovoljavajući način rješavaju neka pitanja. Primjer za to je odredba prema kojoj se CMNI konvencija primjenjuje i na nacionalni prijevoz stvari.

Odredba prema kojoj se na pitanja koja nisu uređena odredbama ZPLUV primjenjuje PZ nikako ne može biti argument za tezu da su imovinsko-pravni odnosi na ovom području kvalitetno riješeni. Tehnološke, ekonomske, tržišne i druge važne karakteristike pomorske plovidbe uvjetovale su specifična pravna rješenja prisutna u PZ. Ta su pravna rješenja nastala na način da su preuzeta rješenja brojnih konvencija pomorskog prava, sve kako bi se postigla istovjetnost regulative na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Međutim, karakteristike unutarnje plovidbe sasvim su različite u odnosu na pomorske. Različiti su ekonomski uvjeti poslovanja, rizici koji se pri poslovanju javljaju, tehnološki aspekti plovidbe a različiti su i mediji na kojima se obavlja transport pa bi onda, logično, trebao bit i različit odnosno zaseban pravni okvir za svaku od tih dviju vrsta plovidbe. Radi slikovite usporedbe, a rečeno sportskim rječnikom, to bi bilo kao kada bi rukomet i nogomet imali ista pravila igre samo zbog toga što se oba sporta igraju istim rekvizitom – loptom. Primjena pravila koja uređuju pomorsku

plovidbu na području unutarnje plovidbe mogu ozbiljno ugroziti položaj broдача unutarnje plovidbe na tržištu, osobito zbog ugrožavanja osnovnog preduvjeta za poslovanje – osigurljivosti njihove odgovornosti. Posebno se taj problem javlja kod pitanja općeg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine gdje su ti iznosi iz jedinog primjenjivog zakonskog propisa – PZ previsoki za brođare unutarnje plovidbe jer nemaju pokrivača u prihodima koji su puno manji od onih koje mogu ostvariti pomorski brođari. Neusklađenost i pravna nesigurnost u značajnoj mjeri postoji i kod uređenja imovinskih pitanja kod prijevoza putnika i njihove prtljage morem a u manjoj mjeri i kod nekih drugih pitanja.

Nezadovoljavajućem stupnju kvalitete uređenja imovinskog prava unutarnje plovidbe svakako doprinosi i nezadovoljavajuća razina uspješnosti i prihvaćenosti međunarodnih ugovora iz ovoga područja – privatnopravnih konvencija i protokola iz unutarnje plovidbe.

Da bi se problem riješio potrebno je paralelno djelovati u dva pravca:

1. Nastojati poduzeti mjere radi obvezivanja onim međunarodnim ugovorima koji nude kvalitetna rješenja, primjerice CLNI 2012 koji nije idealan ali je svakako prihvatljiviji od međunarodno-pravne praznine u uređenju pitanja općeg ograničenja odgovornosti brođara povezanog s “pogubnim” podredno primjenjivim granicama iz PZ;
2. Uspostaviti nacionalni sustav imovinsko-pravnih normi na području unutarnje plovidbe. To se može postići na dva načina: a) donošenjem posebnom zakonskog propisa o stvarnim i obveznim odnosima u unutarnjoj plovidbi, prema uzorku koji postoji u zračnoj nacionalnoj hrvatskoj regulativi; ili b) dopunama ZPLUV normama imovinsko-pravnog karaktera. Čini se da bi varijanta b) bila prihvatljivija na način da bi se njome stvorio svojevrsni Kodeks unutarnje plovidbe koji bi bio i praktičniji za primjenu (jedan što iscrpniji propis umjesto više njih). Samo je po sebi razumljivo da kreiranje nacionalnog sustava imovinsko-pravnog uređenja unutarnje plovidbe mora biti usklađeno s međunarodnim ugovorima kojih je Hrvatska stranka i kojih bi trebala postati stranka kao i s odredbama prava Europske unije. Ne treba zanemariti ni izvore autonomnog imovinskog prava unutarnje plovidbe koje se razvilo pod okriljem organizacija koje uređuju plovidbu Dunavom i Savom. Zakonodavni zahvati ne bi smjeli ugrožavati primjenu onih pravnih izvora (općih uvjeta poslovanja brođara, primjerice) za koje se već pokazalo da odgovaraju potrebama prakse.

Djelovanje u oba pravca zahtijeva značajan trud i stanovito vrijeme ali poboljšanje i postizanje potrebnog i očekivanog rezultata – imovinsko-pravnog okvira koji će biti koristan brodarima u unutarnjoj plovidbi ali i korisnicima njihovih usluga nikako se ne čini neostvarivim. Naprotiv.