

UDK: 347.79
izvorni znanstveni rad
primljen 14. studenog 2001.

Dr. sc. Ivo Grabovac,
redoviti profesor Pravnog fakulteta u Splitu

NEKI PROBLEMI U SVEZI S IDENTIFIKACIJOM PRIJEVOZNIKA U PRIJEVOZU STVARI MOREM

Tko će odgovarati kao prijevoznik na temelju teretnice ili ugovora o prijevozu stvari morem? U ovom radu autor upravo raspravlja o ovoj aktualnoj problematici. Tko je prijevoznik u Haaško-Visbyjskim ili Hamburškim pravilima? Nacionalna prava zauzimaju različita stajališta: neka smatraju da bi brodovlasnik trebao biti prijevoznik, dok druga tu ulogu prepuštaju naručitelju. Poredbena raščlamba ukazuje na različita rješenja u sustavu common lawa i civil lawa u odnosu na identifikaciju prijevoznika. Inače, nema općeg odgovora za sporno pitanje tko bi u konkretnom slučaju mogao biti prijevoznik koji odgovara. U najvećem broju slučajeva to je sporno pitanje, koje ostavlja otvorenu mogućnost da bi prijevoznik koji odgovara mogao biti brodovlasnik ali i naručitelj.

UVOD

U prijevozu stvari morem, u slučaju gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u prijevozu primatelj (korisnik prijevoza) mora uputiti u slučaju spora tužbeni zahtjev protiv osobe koja je *pasivno legitimirana*. Tko će odgovarati za počinjenu štetu? Ako je riječ o ugovoru tipa prijevozničkog (vozarskog) ugovora, to je osoba koja ugovara prijevoz pojedinih stvari s naručiteljem, pa se pojavljuje kao prijevoznik (i pritom, u pravilu, izdaje teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu). Kod brodarskih (charter) ugovora, osobito tipa time chartera (brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod), posebice u slučaju kada se izda teretnica kao isprava sa samostalnim pravnim učinkom, zbog naravi takvog ugovora (komercijalni i plovidbeni zadaci, podjela prijevozničkih obveza između brodovlasnika i naručitelja), često nije jasno određeno tko se javlja kao prijevoznik. Hoće li to biti brodovlasnik, odnosno brodar, ili naručitelj (charterer)? Čak i Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila), 1924. u čl. 1. a) produbljuje dvojbu izričajem da je "prijevoznik" vlasnik broda ili naručitelj prijevoza "koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem".

Ako su stvari u prijevozu pretrpjele štetu, korisnik prijevoza mora biti veoma oprezan koga u slučaju spora tužiti. Postoji opasnost da korisnik prijevoza tužbeni zahtjev podnese protiv osobe koja ne može biti odgovorna. Ako je npr. izdana teretnica potpisana od strane zapovjednika broda u slučaju brodarskog (charter) ugovora, obvezuje li se time brodovlasnik ili naručitelj? Ovisi o načelnom stajalištu u čije ime i

za čiji račun taj zapovjednik potpisuje teretnicu. Problemi se također mogu javljati i pri ustanovljenju u čije ime i za čiji račun je teretnicu potpisao pomorski agent. Pri svemu tome korisnik prijevoza ne mora ni znati postoji li prije brodarski ugovor (osobito tipa time chartera), a iz izdane teretnice nije jasno tko bi mogao biti prijevoznik.

PRIJEVOZNIK U HAAŠKO-VISBYJSKIM I HAMBURŠKIM PRAVILIMA

Dva su poznata temeljna međunarodna instrumenta koji uređuju prijevoz stvari (robe) morem: Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924, s Protokolom o izmjeni 1968. i Protokolom iz 1979. (tzv. Haaško-Visbyjska pravila) i Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978. (tzv. Hamburška pravila).

Haaško-Visbyjska pravila definiraju "prijevoznika" ("carrier") kao vlasnika broda ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor s krcateljem (čl. 1. a). U toj definiciji nema preciznog određenja tko zapravo može biti prijevoznik, odnosno tko će odgovarati za gubitak ili oštećenje tereta. Hamburška pravila u čl. 1. st. 1. pak ističu da je prijevoznik svaka osoba koja je sklopila ili u čije ime je sklopljen ugovor o prijevozu robe morem s krcateljem. Osim "prijevoznika" ("carrier"), zapravo ugovornog prijevoznika, Hamburška pravila poznaju i "stvarnog prijevoznika" ("actual carrier") kao osobu kojoj je prijevoznik povjerio prijevoz ili dio prijevoza, te kao i svaku osobu kojoj je takav prijevoz bio povjeren (čl. 1. st. 2).¹

Iz spomenutih definicija osoba koje odgovaraju kao prijevoznici uklapaju se i brodovlasnici, i naručitelji (iz brodarskih ugovora), i prijevoznici, oni ugovorni ali i stvarni (uz dodatnu dvojbu za koji dio prijevoza će odgovarati), te i brodari (operators). Znači, i u primjeni Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila može biti dvojbena koga ima pravo tužiti korisnik prijevoza? Haaško-Visbyjska se pravila vezuju uz prijevoz stvari teretnicom. A upravo se složenost problematike očituje u činjenici što se prijevoznik često teško može identificirati iz teretnice. Naime, u teretnici je u mnogo slučajeva u zaglavlju upisano ime naručitelja (charterera) ili se čak pojavljuju i neki nejasni naslovi.² Čak i određeni naziv tvrtke u teretnici može biti radi promidžbe npr. nekog linijskog broдача.

Odredbe u Haaško-Visbyjskim pravilima (v. čl. 4. st. 1) i Hamburškim pravilima (v. čl. 7. st. 1) o jednakoj ugovornoj i izvanugovornoj odgovornosti prijevoznika nužne su i korisne, premda bitno ne rješavaju problem: protiv koga podnijeti eventualnu tužbu? Isto tako je poželjno, ako se tuže prijevoznikovi službenici ili punomoćnici, da se oni jednako mogu poslužiti i koristiti konvencijskim oslobođenjima i ograničenjima

¹ Slične odredbe sadržava i Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974, ali i uz poželjne dodatne odredbe, koje služe kao objašnjenje da taj (ugovorni) prijevoznik može biti ujedno i stvarni prijevoznik, ali i samo (ugovorni) prijevoznik jer stvarni prijevoz obavlja drugi (stvarni) prijevoznik. Dalje, prema Atenskoj konvenciji, "stvarni prijevoznik" je osoba različita od prijevoznika (razlike nema ako je ugovorni prijevoznik ujedno i stvarni), bilo da je vlasnik broda, naručitelj ili brodar broda (operator of the ship) koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili dio prijevoza (v. čl. 1. st. 1. a/ i b/). U Atenskoj se konvenciji definira i "ugovor o prijevozu" koji sklapa prijevoznik ("ugovorni prijevoznik") ili u čije se ime taj ugovor sklapa za prijevoz putnika i njegove prtljage morem, ovisno o slučaju (čl. 2. st. 2).

² V. William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto 1978, str. 83.

odgovornosti (čl. 4. bis st. 2 - 4. Haaško-Visbyjskih pravila, odnosno čl. 7. st. 2. i 3. Hamburških pravila). Međutim, i te odredbe mogu biti ishodište daljnjeg produbljivanja problema u smislu identifikacije prijevoznika, odnosno osobe koja odgovara za štetu iz prijevoza. Naime, u izvorniku na engleskom jeziku Haaško-Visbyjskih, zapravo Visbyjskih pravila spominju se «servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor)» - «službenik ili opunomoćenik – takav službenik ili opunomoćenik nije nezavisni ugovaratelj», v. čl. 4. bis st. 2, dok se na francuskom jeziku, isto tako izvorniku konvencijskog teksta, govori o «un préposé du transporteur», ali nema dodatka da to nisu nezavisni ugovaratelji. Prema tome, u ovom segmentu, bez obzira na činjenicu da će se takvi službenici (punomoćnici, osobito se to odnosi na zapovjednika broda i člana posade) rijetko tužiti³, u danim okolnostima može postati sporno odnosi li se spomenuti članak, odnosno spomenute odredbe, i na nezavisne ugovaratelje prijevoznika, tj. na osobe koje nisu u radnom odnosu s prijevoznikom, nemaju s njim ugovor o radu, nego obavljaju samostalnu djelatnost, rade za prijevoznika na osnovi ugovora o djelu. Doduše, postoji zato i poznata Himalaya klauzula za takve neovisne ugovaratelje, ali rasprava o njezinoj valjanosti i primjeni problematika je koja izlazi iz okvira teme koju obrađujem u ovom radu.⁴

TKO MOŽE BITI U KOMBINACIJI OSOBE KOJA KAO PRIJEVOZNIK ODGOVARA IZ PRIJEVOZA STVARI MOREM?

Kao osobe koje su legitimirane kao prijevoznici, odnosno imaju pasivnu legitimaciju, dolaze u obzir: brodovlasnik, naručitelj, brodar (koji nije ujedno i brodovlasnik), prijevoznik (koji nije ni brodovlasnik ni brodar), stvarni prijevoznik (koji nije ugovorni prijevoznik), dva ili više prijevoznika (u kombinaciji s vlasnikom broda i naručiteljem).

Valja redom objasniti moguće položaje spomenutih osoba u konkretnim slučajevima.

1. Brodovlasnik. Poznato je da u engleskom pravu, općenito u primjeni common lawa⁵ brodovlasnik (vlasnik broda, shipowner) posebice se apostrofira kao osoba koja preuzima odgovornost prema korisniku prijevoza kao prijevoznik iz ugovora o prijevozu stvari. Ta se činjenica posebno naglašava ako je teretnicu potpisao zapovjednik broda ili naručitelj (charterer) za računa zapovjednika. Naime, zapovjednik se općenito smatra ovlaštenim sklopiti ugovor o prijevozu u ime i za računa vlasnika broda. Čak se tvrdi da i naručitelj prijevoza (načelno) potpisuje teretnicu kao agent brodovlasnika.⁶

³ Tetley, Isto, str. 96.

⁴ Poblíž: Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika*, Split 1989, str. 101 - 109.

⁵ Common law u Engleskoj, SAD i u nekim državama Britanskog Commonwealtha pravna su pravila zasnovana na sudskim precedentima, skup pravila koja su primjenjivali sudovi common law, za razliku od equity law, koja je primjenjivao Sud Kancelarije /Court of Chancery/. Postoji i pojam statutory law – zakonsko pravo /v. Ivo Grabovac, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Split 1991., str. 35./

⁶ Časlav Pejović, The Identity of Carrier Problem Under Time Charter: Diversity Despite Unification of Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 31 N° 3, July 2000, str. 385.

Ipak, u sklopu engleskog prava, i naručitelj se može naći u ulozi osobe koja će odgovarati kao prijevoznik, o čemu će više biti riječi u raspravi o položaju naručitelja.

Francuski sudovi smatraju brodovlasnika kao prijevoznika, ako u teretnici nema podataka o imenu prijevoznika. Isto tako, u Italiji, ako je zapovjednik potpisao teretnicu «as agent» bez drugih naznaka, a u teretnici nije ime konkretnog prijevoznika, tada će kao prijevoznik, u pravilu, figurirati vlasnik broda.

2. Naručitelj. I u engleskom pravu, a to znači u praksi *common law*, naručitelj (charterer) u brodarskom (charter) ugovoru odgovara kao prijevoznik ako potpiše teretnicu u vlastito ime, a to znači i za svoj račun. I potpis zapovjednika broda može obvezati naručitelja ako uvjeti charterpartya ili teretnice, u sprezi s drugim okolnostima, jasno ukazuju da zapovjednik ne djeluje na temelju općeg ovlaštenja o obvezi brodovlasnika, nego kao agent (zastupnik) naručitelja⁷ («for and behalf of the charterer»).

U Sjedinjenim Američkim Državama identifikacija prijevoznika temelji se na pravu o zastupstvu (agency law). Rješenje će ovisiti o tome tko je potpisao teretnicu, o obliku (obrascu) teretnice, te o tome tko je ovlašten izdavati teretnicu. Ipak, američko pravo i sudska praksa priklanjaju se stajalištu da zapovjednik potpisuje u ime i za račun naručitelja, osobito u tumačenju tzv. «Employment clause» (često u sastavu time chartera).

U francuskom pravu i praksi, suprotno *common law*, zapovjednikov potpis u većini slučajeva je naručiteljeva obveza (a nije brodovlasnikova). Naime, smatra se da zapovjednik djeluje u korist osobe koja obavlja komercijalnu djelatnost, a to je upravo naručitelj prijevoza kod time chartera, u hrvatskom pravu brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod.

U Italiji posebno pravno značenje ima potpis u teretnici, kao glavni podatak, vodilja pri identifikaciji prijevoznika koji odgovara. Ako je naručitelj (charterer) potpisao teretnicu u svoje ime, ili je teretnicu potpisao zapovjednik za račun naručitelja, korisnik prijevoza može tužiti samo tog naručitelja ali ne i brodovlasnika.

U Njemačkoj, ako je teretnica izdana nakon sklopljenog charter (brodarskog) ugovora (time chartera), smatra se, u pravilu, da zapovjednikov potpis obvezuje naručitelja.⁸

3. Brodar. Brodar, koji nije brodovlasnik, kao nositelj plovidbenog pothvata, može odgovarati iz prijevozne prestacije, ako ga se na temelju relevantnih okolnosti identificira kao prijevoznika.

4. Prijevoznik. Osoba prijevoznika može biti označena u ugovoru, teretnici ili drugoj prijevoznoj ispravi, npr. u linijskom prijevozu. U nekim pravima, npr. u Francuskoj, pridaje se *imenu broda* posebno značenje u identifikaciji vlasnika.⁹ Upravo Francuzi kombiniraju i s pojmom «apparent carrier» («prijevoznik koji je vidljivo označen»). To je osoba čije se ime pojavljuje u zaglavlju teretnice, pa se smatra kao odgovorna za izvršenje prijevoza. Pri tome nije bitno pojavljuje li se ta osoba kao

⁷ Pejović, Isto, str. 386.

⁸ Poblje Pejović, Isto, str. 389 - 393.

⁹ O pravnoj nepouzdanosti tog elementa v. poblje Pejović, Isto, str. 401.

ugovorni ili stvarni prijevoznik. Ako nema oznake imena na teretnici, francuski sudovi, kao što sam istaknuo, obično smatraju brodovlasnika za prijevoznika.

Prijevoznik ujedno može biti brodovlasnik, ali i brodar ili naručitelj iz brodarskog ugovora.

5. Stvarni prijevoznik. Stvarni prijevoznik može ujedno biti i ugovorni prijevoznik (djelomice ili na čitavom putovanju). Takav stvarni prijevoznik može biti brodovlasnik ili brodar, a da ne bude ugovorni prijevoznik (charter, brodarski ugovor).¹⁰ Kada naručitelj (charterer) iz brodarskog (charter) ugovora *podugovara* (sklapa potprijevozne ugovore), u sklopu komercijalnih naloga (time charter, brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod), tada je ugovorni prijevoznik, a osoba koja je vlasnik ili brodar broda čiji se brodski prostor koristi u prijevozu stvarni je prijevoznik, što može biti značajno kada se odlučuje o odgovornosti za ispunjenje prijevozne prestacije.

6. Odgovornost dva ili više subjekata (kao prijevoznika). Moguća je i pasivna legitimacija dva ili više subjekata. Eklatantan primjer je složeni ugovorni odnos iz chartera (brodarskog ugovora), osobito iz time chartera (brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod). Odgovornost tada može biti brodovlasnika (brodara) ali i naručitelja kao ugovaratelja (podugovaratelja) prijevozne prestacije (usp. čl. 470. našeg Pomorskog zakonika, o čemu u tekstu koji slijedi).

U poredbenom razmatranju postoji koncepcija koja prihvaća odgovornost samo jednog subjekta. Međutim, u pravnoj praksi primjenjuje se i solidarna odgovornost brodovlasnika i charterera (naručitelja) s mogućnošću izbora tužbe za korisnika prijevoza, osobito kada nije jasno tko bi od njih mogao biti prijevoznik. Tada se može smatrati da je charterer (naručitelj) ugovorni, a brodovlasnik (brodar) stvarni prijevoznik. U anglosaksonskoj literaturi brodovlasnik i charterer (poglavito kod time chartera) zajednički su partneri, brodovlasnik upravlja plovidbom, a chartereru je prepušteno komercijalno upravljanje, sudionici u zajedničkom pothvatu (joint venture),¹¹ pa stoga moraju i odgovarati solidarno (*jointly and severally*). Mislim da je upravo ovakav izbor osoba koje odgovaraju iz prijevoznog ugovora najpogodniji i najprihvatljiviji za zaštitu interesa korisnika prijevoza. Stoga se može tvrditi da je problematika identifikacije osobe koja odgovara znatno jednostavnija, a pravna situacija pogodnija za korisnika prijevoza, kada imamo posla i s prijevozom u kojem sudjeluje više prijevoznika.¹²

IDENTIFIKACIJA PRIJEVOZNIKA I HRVATSKO PRAVO (DOPUNSKI OGLEDI)

Pomorski zakonik Republike Hrvatske služi se izričajem «brodar» koji je ugovorni partner u prijevozu stvari morem i odgovara za štetne posljedice. Brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata; predmnijeva se, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana

¹⁰ Važno je za položaj treće osobe saznanje o sadržaju tog ugovora.

¹¹ Poblje Pejović, Isto, str. 403.

¹² Poblje Ivo Grabovac, *Prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika*, Split 1976.

kao vlasnik (v. čl. 5. t. 26). Tipičan primjer kada imamo posebno vlasnika i broдача jest ugovor o zakupu broda (zakupoprimalatelj je broдар dok ugovor o zakupu traje). Međutim, naručitelj iz broдарskog ugovora može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi broдарski ugovor (pobliže čl. 470). To je slučaj podugovaranja, sklapanja *potprijevoznih* ugovora, tj. prijevoznog ugovora naručitelja (charterera) iz broдарskog ugovora s trećom osobom (podnaručiteljem) o prijevozu stvari istim brodom. To znači da se naručitelj de facto javlja kao prijevoznik, kao obećavatelj prijevozne činidbe, koji i odgovara za štetu, mada u Pomorskom zakoniku i dalje ostaje naručitelj. U takvoj situaciji imamo i broдача (zapravo u pravilu broдовlasnika) i naručitelja (zapravo prijevoznika iz konkretnog posla), ali oba solidarno odgovaraju prema *podnaručitelju* (korisniku prijevoza), što je posve prihvatljivo u cilju zaštite interesa takvog podnaručitelja kojemu u suvremenim uvjetima pomorskog poduzetništva ne mora biti poznato je li sklopio ugovor s broдарom (broдовlasnikom) ili s naručiteljem broдskog prostora (v. pobliže čl. 470. Pomorskog zakonika). Na taj način podnaručitelj (korisnik prijevoza) može tužiti svojeg ugovornog partnera, naručitelja, ali i broдача (broдовlasnika) s kojim inače nije zaključio konkretni ugovor, jednog i drugog zajedno ili svakog posebno, odnosno podnijeti tužbeni zahtjev samo protiv jednoga.¹³

Zapravo, ako naručitelj izda teretnicu (teretni list) u kojoj se identificira, odgovarat će *ex scriptura*, ali broдар (broдовlasnik) isto odgovara ali *ex recepto*. Te dvije odgovornosti mogu sadržajno biti faktički izjednačene ako teretnica inkorporira uvjete (broдарskog) ugovora o prijevozu (v. pobliže čl. 531). Pritom je uvijek akutniji problem identifikacija osobe koja odgovara nego sadržaj prava i obveza, koje se – osobito u suvremenim uvjetima – znatno izjednačuju, bez obzira na to je li izdana teretnica (koja danas može biti elektronička)¹⁴ ili neka druga isprava (npr. teretni list).¹⁵ Uostalom, moguća je i izvanugovorna tužba, bez utjecaja na sadržaj odgovornosti (prava i obveze, ograničenje itd.). Kako bi se termini uskladili sa stvarnim stanjem, što bi svakako pripomoglo i lakšem saznanju o identitetu osobe koja odgovara, nužno je da se u izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika riječ «broдар» zamjeni izričajem «prijevoznik» (odnosno prijevoznik i stvarni prijevoznik) u sklopljenim ugovorima u prijevozu stvari (naravno, i putnika i putničke prtljage), a prihvatljivo je da pojam broдар ostane u odnosima iz podugovaranja kako bi se mogla ostvariti zajednička (solidarna) odgovornost broдача (broдовlasnika) i naručitelja.

MOŽE LI POMOĆI «IDENTITY OF CARRIER CLAUSE»?

«Identity of carrier clause» često se naziva i «Demise clause», uobičajena je u sadržaju teretnica broдовlasnika (broдача, prijevoznika). Prema svom sadržaju¹⁶ ima

¹³ Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Split 1997, str. 103 - 104.

¹⁴ Pobliže Ivo Grabovac, Aktualna problematika elektroničkih teretnica, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 35, br. 1-2 (49-50), str. 5-10.

¹⁵ Pobliže Ivo Grabovac, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Split 1999, str. 58 - 60.

¹⁶ V. sadržaj te klauzule na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik, Ivo Grabovac, *Analiza klauzula u tereticama jugoslavenskih broдача*, Beograd 1970, str. 15 - 16.

za cilj konstatirati da je ugovor koji proizlazi iz teretnice sklopljen između naručitelja (naziva se Merchant) i vlasnika broda, te da brodovlasnik jedino odgovara za gubitak ili štetu na teretu.

Klauzula vuče svoje podrijetlo iz anglosaksonske prakse. U Velikoj Britaniji, prema Merchant Shipping Actu (1894), jedino se vlasnik broda mogao koristiti sustavom ograničenja odgovornosti. Uključujući takvu zaporku u teretnice koje je izdavao, naručitelj (charterer) nije se trebao pribojavati akcije korisnika prijevoza (vlasnika tereta). Samo je brodovlasnik mogao biti tužen u slučaju propasti ili oštećenja stvari, ali se on tada koristio povlasticom ograničenja odgovornosti. Brodovlasnik, koristeći se svojim pravom regresa (povrata) protiv naručitelja koji se je smatrao odgovornim na temelju ugovora, nije mogao tražiti veći iznos od onoga koji je sam bio dužan isplatiti. Tako je, tim putem, naručitelj sa svoje strane također ograničeno odgovarao. Inspiriran stajalištem Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957, koja – određujući krug osoba koje se mogu koristiti ograničenjem odgovornosti – posebno spominje i charterera (naručitelja), Merchant Shipping (Liability of Shipowner and Others) Act, 1958, proširio je mogućnost ograničenja obuhvaćajući charterera i osobe koje bilo stvarnopravno bilo obveznopravno odgovaraju iz pomorsko plovidbene djelatnosti. Taj široki popis osoba, u povećanom opsegu, potvrđen je i u Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. Nakon spomenutih promjena s pravom se ističe da je interes za «Identity of carrier clause» u engleskim teretnicama znatno opao, ali ta klauzula ipak i danas figurira kao sastavni dio mnogih teretnica u svijetu.¹⁷

U mnogim je državama «Identity of carrier clause» u načelu pravno nevaljana, odnosno ne može pružiti odlučujući, pouzdani dokaz pri utvrđivanju tko je *prijevoznik* (npr. Francuska, Italija, Njemačka), dok u nekim državama toj se klauzuli pridaje veće značenje (Finska primjenom načela autonomije stranaka, Nizozemska, Grčka – gdje neće biti valjana ako je u kontradikciji sa svim drugim obilježjima koja upućuju na to da je prijevoznik koji ugovara naručitelj, a nije brodovlasnik, Kanada). U pojedinim pravnim sustavima nema decizivnih rješenja (Švedska, Sjedinjene Američke Države kao činjenično pitanje u svakom pojedinom slučaju).¹⁸

Raščlanjujući presude belgijskih i njemačkih sudova, Andrée Chao osvrće se kritički na klauzulu o identitetu prijevoznika, odriče joj pravni učinak prema trećima, ako je teretnica tako redigirana da se prema vani («u očima trećih») naručitelj pojavljuje kao stvarni prijevoznik (*l' apparence du droit*). Naime, ovlašteni imatelj teretnice ne smije biti žrtva bilo kakve fikcije koja bi se mogla stvoriti takvom klauzulom.¹⁹

Tvrđi se da je ova klauzula protivna i Haaškim (Haaško-Visbyjskim) pravilima, odnosno čl. 3. st. 8. tih Pravila, jer nedopušteno oslobađa prijevoznika prebacujući odgovornost na drugu osobu. Ako je ugovorna strana sklopila ugovor s chartererom vjerujući da je charterer prijevoznik, «Identity of carrier clause» ne bi mogla imati

¹⁷ Andrée Chao, *Reflexions sur la "Identity of carrier clause"*, Le droit maritime français, Paris 1967, str. 13.

¹⁸ Pregled korištene literature u: Ivo Grabovac, *Analiza klauzula...*, Isto, str. 17.

¹⁹ Chao, Isto, str. 17.

pravni učinak u smislu promjene osobe prijevoznika od charterera na brodovlasnika. Charterer, dakle, ne bi smio tvrditi da je on samo charterer (naručitelj) pa stoga ne odgovara za štetne posljedice u prijevozu, ako je prijevoz ugovorio u svoje ime djelujući kao prijevoznik iz teretnice. I prema Hamburškim pravilima «Identity of carrier clause» je ništava (v. čl 10.). Naime, odgovarati mogu samo prijevoznik i stvarni prijevoznik, a ova klauzula upravo određuje, usmjerava odgovornost na brodovlasnika.²⁰

Dodao bih još sljedeće. Sama klauzula kako je koncipirana, stereotipno i generalno, neće imati odlučujući pravni učinak, neposredno nije dostatna pri identificiranju osobe nositeljice plovidbenog pothvata i eventualno stvarnog izdatelja teretnice. Uostalom, iz klauzule i ne proizlazi da onaj koji figurira kao brodovlasnik zapravo nije brodovlasnik ili charterer by demise (brodar). Ona nema osobinu posebnog upućivanja na ugovor o prijevozu. Međutim, ako je ta klauzula u svezi s ostalim relevantnim podacima iz teretnice, može biti jedan od putokaza u razrješavanju problema identiteta izdatelja teretnice, osim slučaja gdje posebno treba raspraviti o odnosu teretnice i ugovora o prijevozu.

ZAKLJUČAK

U sklopu problematike odgovornosti u prijevozu stvari nije značajno samo poznavati i primjenjivati poznata međunarodna i nacionalna načela o temelju i visini odgovornosti, ako pritom korisnik prijevoza ne bude u stanju ili bi doživljavao teškoće u identificiranju osobe koja odgovara. Poglavitito se takav problem javlja u prijevozu s teretnicom koja je vrijednosni papir, u optjecaju, pa je moguće da se gubi trag izvornog izdatelja koji odgovara, a isto tako i u zamršenim odnosima iz brodarskih (charterer) ugovora – je li prijevoznik brodovlasnik ili naručitelj. U tom kolopletu «zamagljivanja» stvarnog izdatelja isprave ili pronalaženja osobe prijevoznika koji odgovara, korisnik prijevoza u slučaju da želi tužbenim zahtjevom ostvariti svoje pravo može doživjeti neugodna iznenađenja. Odgovarati bi mogli brodovlasnici, naručitelji iz brodarskog ugovora, brodari (koji nisu ujedno i vlasnici brodova), koji mogu ali i ne moraju biti i prijevoznici. A samo prijevoznici izdaju teretnicu ili ugovaraju prijevoznju prestaciju, pa stoga i odgovaraju. Takvi prijevoznici mogu biti ugovorni koji mogu biti i stvarni, ali isto tako posebno ugovorni (odgovaraju za cijeli put), a odvojeno stvarni (odgovaraju samo za svoj dio puta solidarno s ugovornim), a postoje i prijevozi s dva ili više prijevoznika. Razrješavati problematiku valja pokušati od slučaja do slučaja. Relevantno je npr. ustvrditi za koga potpisuje zapovjednik broda. U pravilu za brodovlasnika (brodara), ako iz odgovarajuće klauzule ne proizlazi da potpisuje za naručitelja («for and behalf of the charterer»). Isto tako bi se pomorski agent morao izjasniti za koga potpisuje, jer bi inače mogao i sam odgovarati itd. Valja naglasiti da u spletu relevantnih okolnosti nema pravnu vjerodostojnost sama «Identity of carrier clause». Smatram prihvatljivim rješenjem, u zaštiti interesa korisnika prijevoza, da se involvira odgovornost dva ili više prijevoznika.

²⁰ Pejović, Isto, str. 412.

Valja podržati odredbe iz čl. 470. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske (odgovara čl. 447. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, koji je još na snazi u Bosni i Hercegovini), koje uređuju odnose iz podugovaranja na temelju brodarskog ugovora. U situaciji sklapanja ugovora o prijevozu predlaže se promjena terminologije, umjesto brodarka primjerenija je riječ «prijevoznik» i «stvarni prijevoznik».

SOME PROBLEMS IN RESPECT TO IDENTIFICATION OF THE CARRIER IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Summary

Who can be legitimated as the responsible carrier in the bill of lading or in contract of carriage by sea? In this paper the author discusses this current problem. Who is the carrier in the Hague/Visby or Hamburg Rules? The various national laws deal with this problem in different ways: some consider the shipowner to be the carrier while others consider the charterer to be the carrier. A comparative analysis shows that the position of the common law and the civil law differs with respect to the identity of carrier problem. There is no general answer to the question of who is the carrier. In most instances it is question of fact, leaving open the possibility that either the shipowner or the charterer will be deemed the carrier who is liable.