

Odgovornost brodara za štete iz sudara brodova

Knežević, Domagoj

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:089313>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-13**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

DOMAGOJ KNEŽEVIĆ

**ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETE IZ
SUDARA BRODOVA**

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2020.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

**ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETE IZ
SUDARA BRODOVA**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Prof.dr.sc. Ranka Petrinović

STUDENT:

Domagoj Knežević

(MB: 0171263829)

SPLIT, 2020.

SAŽETAK

U prošlosti, ali i danas sudari brodova su česta pojava na moru. Pravna regulativa je nužna kako bi se prevenirali sudari ali i odredila naknada štete ukoliko dođe do sudara. Sudari brodova su poseban oblik pomorske štete u kojoj često dolazi do teških materijalnih posljedica za sudionike sudara. Pravna priroda štetnih posljedica sudara brodova pripada redovito partikularnim havarijama. U radu su obrađeni pomorskopravni izvori, međunarodni i nacionalni propisi te odgovornost broдача za štetu na brodovima nastalu kao posljedice sudara. U ovom radu je naglasak stavljen na odgovornost broдача za štete iz sudara te način naknade štete kada se utvrdi njegova odgovornost. Pravni temelj odgovornosti broдача za sudar je dokazana krivnja.

Ključne riječi: sudar brodova, odgovornosti broдача, dokazana krivnja naknade štete kod sudara.

ABSTRACT

In the past, but even today, ship collisions are a common occurrence at sea. Legal regulations are necessary in order to prevent collisions, but also to determine compensation for damage in the event of a collision. Ship collisions are a special form of maritime damage in which severe material consequences often occur for collision participants. The legal nature of the harmful consequences of ship collisions belongs regularly to particular accidents. The paper deals with maritime sources, international and national regulations and shipowners' liability for damage to ships caused by collisions. In this paper, the emphasis is placed on the shipowner's liability for collision damage and the manner of compensation when its liability is determined. The legal basis for a shipowner's liability for a collision is proven guilt.

Key words: shipwreck, shipowner 's liability, proven guilt of collision damages.

SADRŽAJ

| | |
|--|----|
| 1. UVOD | 1 |
| 2. SUDAR BRODOVA..... | 3 |
| 2.1. POJAM SUDARA | 3 |
| 2.2. PRAVNI POJAM BRODA..... | 4 |
| 2.3. POVIJESNI RAZVOJ PROPISA O SUDARU..... | 5 |
| 3. PRAVNA VRELA | 7 |
| 3.1. PREVENTIVNI PROPISI | 8 |
| 3.2. IMOVINSKOPRAVNI PROPISI | 9 |
| 3.2.1. Pravni izvori u Hrvatskom pravu | 10 |
| 3.2.2. Autonomna pravna vrela..... | 12 |
| 3.3. PROCESNI PROPISI..... | 13 |
| 4. VRSTE SUDARA BRODOVA..... | 14 |
| 4.1. NESKRIVLJENI SUDAR | 14 |
| 4.1.1. Sudar nastao višom silom | 15 |
| 4.1.2. Sudar nastao slučajem..... | 16 |
| 4.1.3. Dvojbeni sudar | 16 |
| 4.1.4. Neizbježni sudar | 17 |
| 4.1.5. Sudar skrivljen djelovanjem lučkih tijela i peljara | 18 |
| 4.2. SKRIVLJENI SUDAR | 18 |
| 4.2.1. Jednostrana krivnja..... | 19 |
| 4.2.2. Zajednička krivnja..... | 19 |
| 4.3. SOLIDARNA ODGOVORNOST | 20 |
| 5. NAKNADA ŠTETE KOD SUDARA BRODOVA | 21 |
| 5.1. ODGOVORNOST ZA ŠTETU..... | 21 |
| 5.2. NAKNADA ŠTETE | 22 |
| 5.2.1. Pravni temelj odgovornosti..... | 23 |
| 5.2.2. Opseg naknade štete..... | 23 |
| 5.3. VISINA ODGOVORNOSTI | 24 |
| 6. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI IZ SUDARA BRODOVA | 26 |
| 6.1. KLAUZULA O OSIGURANJU $\frac{3}{4}$ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZ SUDARA BRODOVA | 27 |

| | |
|--|-----------|
| 6.2. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI IZ SUDARA PREMA UVJETIMA P.&I. KLUBOVA | 28 |
| 7. ZAKLJUČAK | 30 |
| LITERATURA | 32 |

1. UVOD

Sve većim prometom brodova odnosno sve većom njihovom koncentracijom u pojedinim područjima značajno se povećava vjerojatnost nezgoda na moru. Uspostavom odgovarajućeg sustava za usmjeravanje plovidbe i njezinog nadzora poboljšava se sigurnost plovidbe čime se ujedno izbjegavaju mogući gubici ljudskih života, štete na imovini, te onečišćenje okoliša. Pravna priroda štetnih posljedica sudara brodova pripada redovito partikularnim havarijama. Sudar brodova je materijalni sraz dvaju ili više brodova koji za posljedicu ima štetu na jednom ili više brodova, teretu i drugoj imovini ili tjelesne ozlijede ljudi. Sudari brodova se razlikuju prema dva osnovna kriterija, s obzirom na uzrok nastanka te stajališta pravnih posljedica. Obzirom na uzrok sudara, dijele se na slučajne, skrivljene sudare koji mogu nastati krivnjom jednog brodarka ili zajedničkom krivnjom, sudare nastale višom silom te dvojbene sudare (kada uzrok sudara nije moguće utvrditi). Također, sudare možemo podijeliti na izravne i neizravne.

U završnom radu analizira se pravna regulativa, posebno propisi o odgovornosti brodarka za štete iz sudara brodova. Svrha ovog rada je definirati pravni pojam broda te objasniti sudar brodova i detaljno prikazati podjelu sudara prema njihovom nastanku. U radu se analiziraju pravna vrela koja se bave sudarima brodova pri čemu se prikazuje njihov povijesni razvoj. Posebno će se istaknuti koja su pravna vrela važna za Republiku Hrvatsku. Prikazat će se kako se utvrđuju te način naknade štete odnosno tko odgovara za štetu kada dođe do sudara broda. Posebno će se objasniti osiguranje i odgovornosti iz sudara brodova, te koliko je to osiguranje utjecalo na nastanak P&I klubova.

Rad se sastoji od sedam dijelova. Prvi dio rada je uvod u kojem se iznosi predmet rada te svrha rada i struktura. Drugi dio rada analizira pravnu regulativu koja se odnosi na sudar brodova. U ovom dijelu rada na prvom mjestu objašnjavaju se pravna vrela koja se odnose na prevenciju sudara. U trećem dijelu rada definira se pravni pojam broda, bitan element koji određuju sudar te vrste sudara brodova. Četvrti dio rada pojašnjava naknadu štete i tražbinu za naknadu

štete. U petom dijelu rada istaknuta je važnost pomorskog osiguranja posebno u odnosu na odgovornost iz sudara broda. Na kraju rada je zaključak u kojem se iznose spoznaje i zaključci do kojih se došlo tijekom izrade rada.

2. SUDAR BRODOVA

2.1. POJAM SUDARA

Sudar brodova (engl. *collision*) je takav događaj u kojem jedan brod ili više brodova izravnim dodirom (srazom) ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu, odnosno imovini ili osobama koje se nalaze na brodu. [1] Sve veći promet brodova i njegova koncentracija u pojedinim područjima, posebno kuda prolaze glavni robni tijekovi, značajno povećava vjerojatnost nezgoda na moru. [2] Konstitutivni elementi sudara su:

- materijalni sraz na brodu,
- nastanak štete u sudaru,
- objekti u sudaru moraju imati pravni status pomorskog broda.

Za pojam sudara irelevantno je plove li oba broda ili ne. Načela o sudaru primjenjuju se i na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzroči drugome iako plove u sustavu istog teglja ili istom potiskivanom sustavu. Odredbe *Pomorskog zakonika* o sudaru ne primjenjuju se na nuklearne štete pri sudaru. Na te štete primjenjuju se propisi o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda. Odredbe o sudaru ne primjenjuju se na udar, tj. materijalni sraz broda sa čvrstim (fiksni) pomorskim ili kopnenim objektom. [1]

Pojam *sudar broda* u stvarnom značenju podrazumijeva materijalni sraz dvaju ili više brodova koji ima za posljedicu nastanak štete barem na jednom brodu, stvarima ili osobama na njemu. Materijalni sraz podrazumijeva fizički dodir jednog broda s drugim. Dodir jednog broda s drugim, ne smatra se samo dodir s trupom drugog broda, nego i bilo kojim njegovim dijelom ili pripatkom. Tako se sudar jednog broda u sidro ili sidreni lanac drugog broda se smatra sudarom brodova.

Za pojam sudar brod nije također odlučno je li brod u koji je udario drugi brod bio usidren, privezan uz obalu ili u neki drugi brod. Kako bi se radilo o sudaru

brodova, mora doći do fizičkog dodira plovila koja imaju pravno svojstvo broda. Ako objekti u sudaru nemaju pravno svojstvo broda, ne može se govoriti o sudaru brodova. Udar broda u obalu, plutaču, plutajuću stvar, santu leda i sl. s pravnog stajališta nije sudar brodova nego udar broda. Pravnim normiranjem sudara brodova nije obuhvaćena pomorska nezgoda udara broda. Pomorsko pravo za potrebe primjene odredaba o sudaru brodova pojmu *brod* i *sudar* pridaje šire pravno značenje. [3]

2.2. PRAVNI POJAM BRODA

Brod u širem smislu označava plovni objekt, odnosno napravu koja je prilagođena i osposobljena pokrenuti se vlastitom ili tuđom pogonskom snagom. U pravima pojedinih država brod se definira na različite načine. U našem pravnom sustavu pod brodom se misli na plovni objekt kojima je plovidba glavna namjena ili cilj, te su konstrukcijski podešeni upravo za tu svrhu (teretni ili putnički brod), ili pak plovni objekti koji mogu ploviti, ali im plovidba nije glavna svrha, već sporedna, a osnovna im je funkcija da obavljaju različite tehničke radove. Prema *Pomorskom zakonu* brod je plovni objekt koji je namijenjen za plovidbu morem, dulji od 15 m, bruto tonaže veće od 15 ili ovlašten prevoziti više od 12 putnika. [6]

Što je brod ocjenjuje se prema pomorsko-pravnim propisima mjerodavnog prava. Postoji razlika između prava i potreba korisnika da se utvrdi radi li se o tehničkim i plovnim objektima. Pojam broda nije samo važan kod sudara, nego i kod spašavanja, ali je pojam, u stvari, u obe konvencije, koje reguliraju sudar i spašavanje, skoro sasvim jednak. *Konvencija o sudaru iz 1910.* koristi pojam brod dok *Pomorski zakonik* koristi njegovu namjenu. Zbog engleske terminologije odnosno određene razlike značenja *vessel* i *ship* postoji neusklađenost s propisima drugih pravnih sustava. Ističe se definicija u engleskom pravnom sustavu jer se on primjenjuje na odnose iz pomorskog osiguranja. [3] U anglo-američki pravnom području izraz *vessel* obuhvaća plovni objekt koji udovoljava ovim kriterijima:

- osposobljenosti za plovidbu,
- prikladnosti za prijevoz stvari ili osoba, pri čemu nije nužno da posjeduje vlastiti pogon.

Pomorski zakonik najčešće koristi izraz brod, ali izričito određuje da se odredbe *Pomorskog zakonika* primjenjuju na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu i hidroavion na vodi. [7] Naše pravo pojam brod, u skladu sa suvremenim trendom u međunarodnom pomorskom pravu, tumači dakle šire. Prema *Pomorskom zakoniku*, tehnički plovni objekt jest brod, s mehaničkim porivom ili bez njega, koji je namijenjen za tehničke radove. Prema tome će se udar broda u platformu postaviti za istraživanje u našem pravu tretirati kao sudar brodova, a u engleskom pravu neće.

Brod čine i njegove pripadnosti. Pripadnostima broda u pravilu se smatraju svi oni dijelovi broda koji brodu daju sposobnost za plovidbu. Sudar s pripadnostima broda, također predstavlja sudar. Pitanje je može li se pojam pripadnosti u stvarnopravnom smislu može poistovjećivati sa pripadnostima u pomorskopravnom smislu, pa tako i za potrebe definiranja sudara. *Konvencija* ne odgovara na ovo pitanje. [5]

Hrvatsko pravo prihvaća suvremeni pojam brod što uključuje plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu, te hidroavion na vodi. Drugim riječima, odredbe o sudaru brodova primijenit će se na svaki pomorski plovni objekat bez obzira na to ima li taj objekt pravno svojstvo broda ima ili nema. [3]

2.3. POVIJESNI RAZVOJ PROPISA O SUDARU

Pravno normiranje sudara brodova se može pratiti tek otkako je plovidba morem dosegla određeni stupanj razvoja, pa su pojave sudara brodova uvjetovale donošenje specifičnih pravnih normi. Prvi poznati propisi o sudarima sadržani su u *Hamurabijevom zakoniku* (stari vijek). Sudari su se događali od najstarijih vremena otkad se čovjek upustio u plovidbu u vezi sa sudarima oduvijek je važan, a nastanak i posljedica sudara te nadoknada tih šteta. Protekom vremena počeli su se stvarati i sistematizirati običaji, a u vezi sa štetama, počeli su se javljati i jasne pravne odredbe.

Rimsko pravo nije poznavalo posebne propise o sudarima brodova, nego su se na odgovornost za sudar primjenjivala opća pravna načela. U pravnim

spomenicima srednjeg vijeka norme o sudaru brodova nalazimo u *Pomorskom zakonu otoka Rodosa (Nomos Rhodion Nautikos)* i statutima nekih mediteranskih gradova (Ankona, Pisa). Statuti naših gradova iz tog vremena ne sadrže propise o sudaru brodova. Za razvoj pomorskih prava o sudarima u sjevernoj Europi značajna su *Oleronska pravila*. Ta pravila, za razliku od mediteranske prakse, kod obostrane krivnje za sudar usvajaju načelo da se šteta raspoređuje na jednake dijelove. To je načelo poslije usvojeno u anglo-američkom pravu i primjenjivalo se u engleskom pravu sve do 1911. godine. Za razvoj prava na značajna je i zbirka Pomorski konzulat (*Consulatus maris*), osobito francuska Uredba o trgovačkoj mornarici iz 1681. (*Ordonance de la marine marchande*). [3]

Ordonanca je u osnovi prihvatila načelo iz *Oleronskih pravila* da se u slučaju obostrane krivnje za sudar, šteta raspoređuje na jednake dijelove (50:50). Od važnih pravnih spomenika prije suvremenih kodifikacija valja navesti francuski *Trgovački zakonik* iz 1807. U tom zakoniku nije prihvaćeno rješenje *Ordonance* o podjeli štete na jednake dijelove, a francuska se sudska praksa priklonila mediteranskoj tradiciji da se naknada štete određuje prema omjeru krivnje. Kao početak modernog uređenja pravila o izbjegavanju sudara brodova može se označiti sporazum između Engleske i Francuske 1848. o svjetlima na parobrodima. [3]

U Republici Hrvatskoj odredbe o sudaru brodova sadržane su u *Pomorskom zakoniku*, a primjenjuju se na plovne objekte bez obzira na njegovu namjenu, te hidroavion na vodi. Tako se odredbe *Pomorskog zakonika* primjenjuju na odgovornost za štetu [6]:

- koju su brod, osobe na brodu ili stvari na brodu pretrpjeli zbog sudara brodova,
- koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako do sudara između brodova nije došlo,
- koju prouzroči usidreni ili vezani brod, odnosno koja se nanese usidrenom ili vezanom brodu,
- koju prouzroče jedan drugome brodovi koji plove u sastavu istog teglja, odnosno u istome potiskivanom sastavu.

3. PRAVNA VRELA

Pomorske nesreće pravno su regulirane specifičnim pravnim normama u okviru suvremenog pomorskog prava. Pravo pomorskih nezgoda razvijalo se putem običaja, a zatim su intervencijom zakonodavca formulirane posebne pravne norme. Pravno reguliranje pomorskih nesreća obuhvaća upravnopravni, preventivni, imovinskopravni i sudbeni aspekt. Taj se proces odvija na međunarodnom i nacionalnom polju. Danas su u reguliranju ove materije najvažniji međunarodni propisi a to prije svega radi potrebe za unifikacijom koja je u pomorskom pravu postala imperativ. Jedinostvenim su pravilima regulirane zajedničke havarije, a međunarodnim konvencijama sudari brodova (*Konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru* iz 1910. godine) i spašavanje (*Konvencija o spašavanju* 1989. godine) te onečišćenje morskog okoliša (brojne međunarodne konvencije uz *MARPOL* konvenciju) [10]

Pravne odredbe s kojima se reguliraju problemi koji se javljaju u vezi sudara mogu se podijeliti na [7]:

- preventivne,
- imovinskopravne i
- procesne propise.

Pomoću preventivnih propisa nastoji se izbjeći sudar. Međutim kad dođe do sudara onda važnu ulogu imaju imovinskopravni propisi koji reguliraju naknadu štete. Svi ti propisi po podrijetlu mogu biti međunarodnopravni ili interni propisi pojedinoga pravnog sustava. Preventivni su propisi obavezujuća pravila za plovidbu radi izbjegavanja opasnosti od sudara. Imovinsko-pravni propisi reguliraju obvezne odnose koji se formiraju pri sudaru brodova, a naročito pitanje naknade štete. Procesni propisi uređuju građansku i krivičnu nadležnost sudova. [7]

3.1. PREVENTIVNI PROPISI

Svrha preventivnih propisa je izbjegavanje, odnosno sprječavanje sudara na moru. Oni spadaju u skupinu obvezujućih propisa koji od pomoraca i brodara zahtijevaju u praksi detaljno poznavanje, tumačenje i dosljedno poštivanje. Ipak, dopušteno je pomorcu, kada dođe do izravne i neposredne opasnosti da bez obzira na propise, poduzme najpogodniji manevar za izbjegavanje sudara. Preventivni propisi javili su se vrlo rano, već sredinom 19. stoljeća, a kroz 20. stoljeće javila se unifikacija *Pravila o izbjegavanju sudara na moru*. Kronološki to su [10]:

- *Sporazum između Francuske i Engleske* iz 1848. godine, kojima je uređena obveza po noći na parobrodima držati upaljena svjetla,
- *Washingtonski pravilnik* 1889. godine (prihvatile su ga brojne države, među kojima je i Hrvatska),
- *Pravila za izbjegavanje sudara na moru* 1954. godine (izmijenjen je 1965. godine)
- *Međunarodna konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru* 1972. godine (od tada ta pravila nisu više u sastavu SOLAS Konvencije).

Pravila za izbjegavanje sudara na moru skup su normi kojima se regulira plovidba brodova i utvrđuje standard obaveznog ponašanja na moru. *Konvencija* je donesena 1972. godine u Londonu. Pravila su stupila na snagu 15. Srpnja 1977. Međunarodna pomorska organoizacija IMO je 1981. godine donijela izmjene i dopune koji su stupili na snagu 1. lipnja 1983. godine. *Konvencija* danas obvezuje preko 170 država što čini više od 98% svjetske flote.

U Republici Hrvatskoj od 1996. godine je *na snazi bio Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru* 1996., a danas je na snazi *Pravilnik* iz 2013. godine. Prema *Pravilniku o izbjegavanju sudara na moru* svaki brod mora upotrijebiti sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju prevladavajućim okolnostima i stanju, da bi se utvrdilo postoji li rizik sudara [12].

3.2. IMOVINSKOPRAVNI PROPISI

Imovinskopravni propisi reguliraju imovinske odnose koji se formiraju pri sudaru brodova. Oni sadrže načela za utvrđivanje krivnje, raspodjelu krivnje i naknadu štete kod skrivljenih sudara, odnosno podmirenje štete ako sudar nije bio skrivljen. U materijalne propise se ubrajaju i odredbe o obveznom postupku zapovjednika brodova neposredno nakon sudara. Potreba za izjednačenjem prava na međunarodnoj razini dovela je do toga da su najvažniji imovinskopravni propisi unificirani u međunarodnim razmjerima [10].

Imovinskopravni propisi koji se mogu primijeniti na sudar brodova su [10]:

- *Pomorski zakonik Republike Hrvatske* koji sadrži norme o naknadi štete kod brodova te o mjerodavnom pravu u slučaju sudara brodova, a usklađen je s odredbama *Konvencije o sudaru* iz 1910. godine,
- *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova* iz 1910. godine (u primjeni ove *Konvencije* pokazalo se da je potrebno provesti unifikaciju prava i u pogledu kriterija i mjerila za utvrđivanje opsega i visine naknade štete u slučaju sudara brodova),
- *Konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova* iz 1952. godine,
- *Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976. godine

Zbog snažnog razvoja pomorske plovidbe krajem 19. stoljeća i sve učestalije pojave sudara bilo je potrebno međunarodnopravno regulirati sudara brodova, a najviše zbog toga što su odnosi iz sudara međunarodnog karaktera. Bilo je potrebno provesti izjednačavanje pravila, iz tog razloga što su pojedini pravni sustavi bili različitog karaktera. Također je trebalo riješiti, osim pravila za izbjegavanje sudara, i pitanja o naknadi štete, te građansku i kaznenu odgovornost.

Važne konvencije kojima se reguliralo pitanje sudara brodova su *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova* raticifirana sa strane Hrvatske, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar*, *Međunarodna konvencija za*

izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge pomorske nezgode. [3] *Konvencija o sudaru* iz 1910. godine danas obvezuje više od 70 država, među kojima i Hrvatsku, te predstavlja najvažniji međunarodni propis za sudare brodova.

Međunarodna konvencija o sudaru brodova iz 1910. godine precizno utvrđuje polje njezine primjene, vrste sudara prema okolnostima koje su do njih dovele, obveze zapovjednika sudarenih brodova neposredno nakon događaja (uzajamno spašavanje i razmjena obavijesti o identitetu njihovih brodova), te raspodjela krivnje za materijalne štete i ljudske žrtve. Tom *Konvencijom*, međutim, nije riješeno pitanje koje sve štete i gubitke i u kakvom iznosu štetnik plaća oštećenom, pa je odgovore na takva pitanja trebalo potražiti u pravu one zemlje pred čijim se sudom odlučuje o krivnji za sudar, odnosno čije nacionalno pravo se ima primijeniti. [10]

3.2.1. Pravni izvori u Hrvatskom pravu

Kada se govori o sudaru brodova u našem pravnom sustavu, može se reći da se propisi o sudaru brodova na ovim prostorima koristili već u starom vijeku. Propisi su iz rimskog prava zapisanog u Justinijanovoj zbirci, preko Bazilika, a potom srednjovjekovnog pomorskog prava. Prvi važni srednjovjekovni statut bio je *Dubrovački statut* iz 1272. godine. Sastojao se od osam knjiga, od kojih je njih sedam, u potpunosti posvećeno pomorskom pravu.

Uz *Dubrovački statut*, postoji još veliki broj statuta hrvatskih pomorskih gradova i otoka od kojih su najznačajniji sljedeći: *Splitski statut* iz 1240., *Korčulanski statut* iz 1265., *Zadarski statut* iz 1305., *Brački statut* iz 1305., *Trogirski statut* iz 1322., *Hvarski statut* iz 1331., *Senjski* iz 1338., *Paški* iz 1433., i mnogi drugi. Postojao je čitav niz zakona kojima je regulirano pomorsko pravo i institut sudar brodova, a to su: *Zakon o naknadi štete zbog sudara brodova* iz 1966. godine. Ovaj *Zakon* u potpunosti prihvaća načela *Konvencije iz 1910.* godine te još potpunije od same konvencije definira određene pojmove. Također su ovim *Zakonom* regulirani odnosi koji nastaju kako u slučaju pomorskog sudara

tako i u slučaju sudara brodova unutrašnje plovidbe, te se određuje da će se primjenjivati pravo države na čijem se teritoriju sudar dogodio. [10]

Drugi važni zakon koji treba spomenuti na ovim prostorima je *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* iz 1977. Tim se *Zakonom* uređivala plovidba na moru i unutrašnjim morskim vodama, plovni putevi na obalnom moru i unutrašnjim morskim vodama, državna pripadnost, identifikacija i upis broda, plovidbene nezgode. Ovaj *Zakon* je bio na snazi do donošenja *Pomorskog zakonika Republike Hrvatske* iz 1994. godine. [10]

Pomorski zakonik je prvi zakon o pomorstvu samostalne i neovisne RH, te je ujedno i temeljni izvor pomorskog prava u Republici Hrvatskoj, a stupio je na snagu 22. travnja 1994. godine. Odredbe *Pomorskog zakonika* iz 2006. godine uređuju sudar brodova u Dijelu VIII. Glava I., a primjenjuju se na svaki plovni objekat bez obzira na njegovu namjeru. Za štete koje su brod, osobe na brodu ili stvari na brodu pretrpjele zbog sudara brodova, odgovara brod za koji se dokaže da je njegovom krivnjom šteta prouzročena. *Pomorski zakonik* iz 2004. godine, koji je noveliran u nekoliko navrata, a kao glavni razlog donošenja ovog zakona smatra se da je bio radi usklađivanja hrvatskih propisa sa propisima Europske Unije je danas na snazi. *Pomorski zakonik* iz 2004. godine sadrži identične odredbe o sudaru brodova kao i prethodni iz 1994. godine [10].

Pomorskim zakonikom se utvrđuju morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalnopravni odnosi u pogledu plovnih objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima te pomorske nezgode. *Pomorski zakonik* sadrži i kolizijske norme kojima se utvrđuje mjerodavno pravo iz sudara brodova koji imaju međunarodno obilježje, ali ne sadrži odredbe o odgovornosti osiguranika prema trećim osobama ako o tome ne postoji posebni ugovorni uglavak. Klauzula o sudaru brodova omogućava da se brodar osigura protiv posljedica vlastite odgovornosti u slučaju sudara njegova broda s drugim brodom [10].

3.2.2. Autonomna pravna vrela

Pravni izvori pomorskog prava mogu biti zakonodavni i autonomni. Autonomni su izvori oni koje stvaraju sami sudionici gospodarskog prometa u granicama slobode koju im je dao zakonodavac. Primjena autonomnih izvora počiva na volji stranaka. Autonomni izvori su [10]:

- opći uvjeti poslovanja tj. ugovora,
- trgovački tj. pomorski običaji,
- uzance,
- klauzule i termini.

Najpoznatiji autonomni pravni propisi su *Lisabonska pravila*. Međunarodni pomorski odbor CMI je 1987. godine pripremio *Pravila o naknadi štete iz sudara brodova* (prema mjestu usvajanja nazivaju se i *Lisabonska pravila 1987.*), ali se ona primjenjuju jedino ako se stranke u sporu s time unaprijed suglase. Lisabonska pravila imaju tri dijela – definicije pojmova, osnovna načela za utvrđivanje i plaćanje štete te pravila za naknadu pojedinih oblika štete. Ne obuhvaćaju naknadu za smrt i tjelesne ozljede ljudi u sudaru, pa se ta pitanja rješavaju pravom države suda.

Zakonodavni izvori su izvori koje je donio zakonodavac. To su zakони, zakoni te podzakonski akti. Kogente (prisilne) odredbe zakonodavnih izvora imaju prednost pred autonomnim izvorima. *Lisabonska pravila* iz 1987. godine koja se mogu podijeliti u dva dijela. Prvi dio uključuje definicije pojmova su sadržani u *Lisabonskim pravilima* i pravila za naknadu štete, i drugi dio koji obuhvaća pravila kojima se regulira sudar. Prema ovim *Pravilima* oštećenik ima pravo na naknadu štete koja je direktna ili neposredna posljedica sudara. *Lisabonska pravila* nemaju značenje konvencije, ali se stranke mogu, nakon sudara, sporazumjeti da će međusobne odnose glede naknade štete urediti u skladu s načelima i kriterijima ponuđenima u tim pravilima [1].

3.3. PROCESNI PROPISI

Kako bi se mogli riješiti pravni odnosi koji proizlaze iz sudara brodova, bilo je potrebno osim odgovornosti za naknadu štete, međunarodnopravno regulirati i pitanje građanske i kaznene nadležnosti sudova za sporove iz sudara brodova, odnosno postupak pred arbitražama ili sudovima koje odlučuju o uzrocima sudara, o naknadi štete i kažnjavanju počinitelja [3].

Ipak, sporovi iz sudara brodova, najčešće se raspravljaju pred arbitražnim sudom za što je potreban pisani sporazum stranaka. Vođenje spora pred arbitražnim sudom imati će prednosti zbog jednostavnosti postupka, brzine, stručnosti i cijena postupka. Danas je veliki broj takvih sporova koji se povjeravaju arbitraži na rješavanje, a osnovni razlog je nemogućnost stranaka u postizanju nagodbe, te ustručavanje da spor povjere na rješavanje nekom od nacionalnih sudova. Međunarodni pomorski odbor odradio je pripremne radove na međunarodnom planu koji se odnose na procesne propise, te su slijedom tog u Bruxellesu 1952. godine donesene [10]:

- *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar,*
- *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge pomorske nezgode.*

4. VRSTE SUDARA BRODOVA

Sudari se razlikuju prema dva osnovna kriterija i to s obzirom na uzrok nastanka i stajališta pravnih posljedica (kriterij krivnje). Sudari se s obzirom na uzrok njihova nastanka mogu podijeliti na:

- slučajne,
- skrivljene sudare koji mogu nastati krivnjom jednog broдача ili zajedničkom krivnjom,
- sudare nastale višom silom,
- dvojbene sudare (kada uzrok sudara nije moguće utvrditi).

S obzirom na pravne posljedice sudari se mogu razvrstati na skrivljene i neskrivljene sudare.

4.1. NESKRIVLJENI SUDAR

Ako ni jedan brod nije kriv za sudar onda se govori o neskrivljenom sudaru. Terminološke razlike *Konvencije o sudaru i Pomorskog zakonika* oko neskrivljenog sudara nisu bitne, jer je smisao isti. Neskrivljeni sudar ne može biti pripisan ničijoj krivnji, bilo zato što krivnja ne postoji, bilo zato jer se ne može utvrditi uzrok. Neskrivljeni sudar obilježava nepostojanje krivnje. Dovoljno je ustanoviti samo to da ne postoji krivnja ni jednog od brodova koji su sudjelovali u sudaru. [4]

Ne treba utvrđivati koji je uzrok sudara. Potrebno je da tuženik u svojoj obrani uspješno ospori krivnju. Oспорiti krivnju može jedino dokazavši da je poštovao pravila o izbjegavanju sudara ili da je postupio pažnjom dobrog pomorca. To proizlazi iz *Konvencijskog* načela dokazane krivnje, bez krivnje nema odgovornosti. Posljedica sudara bez krivnje je da štete snose oni koji su je pretrpjeli. [7]

Događaj koji je vanjski, nepredvidiv i neotklonjiv prosuđuje se po pravilima građanskog prava. Najčešće je to oluja, morske struje, magla ili druge prirodne pojave koje osim što su vanjske, su nepredvidive i neotklonjive. Ova obilježja

imaju i rat, naredbe državnih vlasti i organa, te radnje trećih osobe. Kod ocjene postojanja više sile treba uzeti u obzir sve okolnosti budući isti događaj u različitim okolnostima može imati, ali ne mora obilježiti više sile. [3]

4.1.1. Sudar nastao višom silom

Viša sila je događaj koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti. To su sudari brodova uzrokovani izvanrednom (orkanskom) snagom valova i vjetra, ratnim operacijama ili seizmičkim pomicanjem obale i dna). Je li sudar posljedica više sile ili slučaja određuje se prema pravilima obveznog prava. Jedan od čestih uzroka neskrivljenih sudara je oluja. Međutim da bi se atmosferske nepogode mogle smatrati kao uzrok sudara, moraju biti takvog intenziteta da se nisu mogle izbjeći štetne posljedice koje su nepogodom prouzrokovane. Ovdje su bitna dva elementa, a to su: nepredvidljivost događaja i jačina same nepogode. Ona ne moraju biti uvijek zajednička, već mogu jedan u odnosu na drugi, dati samom događaju značajke više sile [3].

Višom će se silom tako smatrati i oluja koja nije bila predviđena i očekivane jačine, a ako je nastupila tako iznenadno da posada nije bila u mogućnosti poduzeti sve potrebne mjere da spriječi sudar broda, premda su neke mjere u granicama mogućnosti posade, bile poduzete. Ne može se smatrati da je do sudara došlo zbog više sile ako je oluja bila nižih ili najnižih stupnjeva Beaufortove ljestvice [3].

Ako dođe do sudara, tu se trebaju uzeti u obzir sve relevantne okolnosti, a od nekih bitnih okolnosti možemo spomenuti veličinu broda (veći brod će teže nastradati kad je oluja mali razmjera), zatim je li brod imao dovoljan broj posade koja je bila zadužena da poduzme potrebne sigurnosne mjere u vrijeme kad je nastupila oluja, te da li se mogla predvidjeti mogućnost da se predvidi oluja traži znanje i pažnju jednog srednje sposobnog zapovjednika te njegovo iskustvo. Neće ali se moći smatrati višom silom vremenske neprilike i pojave koje su karakteristične za određeno područje u određeno godišnje doba. Od zapovjednika broda se traži da uvijek prati meteorološke izvještaje na području na kojem plovi, jer ukoliko dođe do oluje koja uzrokuje pomorsku havariju, a zapovjednik broda nije pratio izvještaje, on će u tom slučaju biti kriv. S obzirom da meteorološki

izvještaji nisu uvijek mjerodavni i točni, u slučaju više sile, sud će uzeti u obzir sve činjenice i okolnosti, te na temelju svog slobodnog uvjerenja, donijeti ocjenu je li je postojala viša sila ili ne.

Struja je vrlo slična oluji, pa se također traži da bude nepredvidiva, te da su njene štetne posljedice neotklonjive. Ako struje predstavljaju na nekom području redovitu pojavu, i ako je ona po svojoj jačini takva da se njene štetne posljedice nemogu izbjeći, ona se neće smatrati višom silom jer zapovjednik nije smio ni započinjati taj manevar koji je uzrokovao sudar. Razlika između magle u odnosu na oluju i struje je i pojam neotkonjivosti događaja, koji se kod magle procjenjuje prema bitno smanjenoj vidljivosti, a ne fizičkoj snazi. Magla je vrlo česta pojava, pa ne predstavlja izvanrednu pojavu. Što je vidljivost slabija to je veća pretpostavka neotklonjivosti, međutim, sudar se može spriječiti primjenom propisa predviđenim *Pravilima za izbjegavanje sudara*.

4.1.2. Sudar nastao slučajem

Slučaj je događaj koji se ne može štetniku pripisati u krivnju. Tako je do nezgode došlo slučajno, bez ičije krivnje (npr. sudar koji je uzrokovan neskrivljenim kvarom kormilarskog uređaja. Prema *Pomorskom zakoniku* u ovom slučaju svaki štetnik odgovara za svoju štetu, a ovo je načelo provedeno u skladu s načelom obveznog prava. [3]

4.1.3. Dvojbeni sudar

Dvojbeni sudar je takva vrsta sudara kod kojeg uzrok sudara nije moguće utvrditi, tj okolnosti pod kojima je taj sudar nastao (npr. mjesto sudara, brzina broda, kut sudara). Uzroci sudara mogu biti magla, smanjena vidljivost, veći broj plovniha objekata u blizini, što onemogućava naknadno utvrđenje razvitka samog događaja, sudionika i njegove krivnje. Kod ove vrste sudara nije moguće utvrditi koja je strana kriva za sudar, pa niti jedan brod neće imati pravno utemeljeni

zahtjev za naknadu štete od drugog. Iz ovoga možemo zaključiti da je ova vrsta sudara u potpunosti izjednačena sa slučajnim sudarom. [3]

4.1.4. Neizbježni sudar

Neizbježni sudar se koristi u engleskom pravu, dok u našem pravnom sustavu s obzirom da riječ ima puno šire značenje, nije prihvaćen. Pod ovim pojmom sudara ubrajamo one sudare koje iz bilo kojeg razloga nije bilo moguće izbjeći. Ne postoji odgovornost ako je sudar uzrokovan skrivenom manom broda, jer se za sudar odgovara na temelju krivnje. Tako bi se odgovaralo za sudar broda ukoliko se radi o vidljivoj mani broda. Pod manama broda podrazumijevamo neispravnost brodskih uređaja (kvar na kormilu ili zatajenju stroja), a nikako nepravilno djelovanje članova posade. Oružane akcije i raznoliki oblici nasilničkih ponašanja stoljećima su pratili plovidbene aktivnosti na moru. Dodatno su takvo stanje pogoršavali brojni pomorski ratovi vođeni od strane država radi vojne ili gospodarske prevlasti na moru. S obzirom na to da rat kao izvanredni događaj, predstavlja višu silu sve štete koje su proizašle iz rata moraju se smatrati višom silom. [3]

Kao vrlo čest slučaj sudara brodova u vrijeme rata može se navesti sudar do kojeg dolazi zbog plovidbe bez brodskih svjetala, kada ih je zbog rata i opasnosti zabranjeno isticati. Također kao primjer ovakvog sudara navodimo: podmornički ili zrakoplovni napad na konvoje, kada brodovi manevriraju da bi izbjegli bombardiranje, kada oštećeni brod bude napušten ili je nesposoban za manevriranje pa se zbog toga nađe drugom brodu na putu. Kako se radi o vrlo opasnoj situaciji, od zapovjednika se traži niži stupanj pažnje, što znači da će se on proglasiti krivim samo u izuzetnim slučajevima kada je očito da opasnosti nije bilo ili je za brod bila minimalna [3].

4.1.5. Sudar skrivljen djelovanjem lučkih tijela i peljara

Do odgovornosti lučkih tijela dolazi kada daju upute za manevriranje brodovima, pa takvim radnjama dođe do sudara broda. U ovakvoj situaciji, kada je brodar postupio po naredbi lučkog tijela, brodar neće odgovarati, jer gledano njegovog stajališta, ta radnja predstavlja višu silu jer se pridržavao naredbe koju je dobio od mjerodavnog tijela. Prema našem pravnom sustavu postoji i odgovornost brodarka za sudar broda kad je šteta prouzročena radnjom ili propuštanjem neke radnje od strane peljara. Odgovornost peljara će nastupiti ukoliko nije postupio sa znanjem srednje sposobnog peljara i prosječno profesionalnom pažnjom. Peljarenje plovnog objekta, bez obzira je li obvezno ili ne, ne oslobađa zapovjednika broda dužnosti upravljanja plovidbom i manevriranjem plovnim objektom te odgovornost koje iz toga nastaju. Peljar je tek zapovjednikov savjetnik, a zapovjednik uvijek konačno donosi odluke o manevru koji treba poduzeti. Brodar plovnog objekta koji se koristi uslugama peljara odgovara za radnje i propuste peljara jednako kao i za radnje i propuste člana posade svojeg broda [3].

4.2. SKRIVLJENI SUDAR

Skrivljenim sudarom nazivamo takvu vrstu sudara uzrokovanu dokazanom krivnjom na strani jednog sudarenog broda ili više njih. Za štetu na brodu odgovara brod čijom je krivnjom šteta uzrokovana. Pod odgovornošću se podrazumijeva odgovornost vlasnika broda ili brodarka (osim ako je brodar ujedno i vlasnik broda). *Pomorski zakonik* to načelo izričito naglašava. Takvi sudari se mogu podijeliti na jednostrano skrivljene i obostrano skrivljene sudare. Kada se radi o obostrano skrivljenom sudaru, krivnja može biti podjeljena u jednakom ili različitom omjeru. Tako, ako se zna da su za sudar krive obe strane, a ne može se utvrditi u kojem je omjeru krivnja raspoređena, smatrati će se da su obje strane podjednako krive za sudar.

Prema odlukama sudova i arbitraža proizlazi da su češći sudari u kojem je odgovornost za sudar raspoređena na obje strane nego sudari gdje je samo jedna strana kriva. Ako jedan brod nekom svojom radnjom prouzroči opasnost za sudar,

drugi brod je dužan poduzeti sve potrebne radnje da izjega sudar. Ako on ne poduzme sve potrebne radnje, ili se odluči za neadekvatni manevar, pa dođe do sudara, smatrat će se da su jedna i druga strana odgovorne za nastali sudar, te prouzročenu štetu. Česte su situacije kada je potrebno donijeti promišljenu odluku kojom će se izbjeći sudar (u posljednjem trenutku). Samo ishitreno i panično donošenje odluke u takvoj situaciji, kada je opasnost već velika, krije mnoge zamke i za najiskusnijeg navigatora [3].

4.2.1. Jednostrana krivnja

Jednostrana krivnja za sudar brodova postoji kada je samo jedan brod kriv za sudar. Kod jednostrane krivnje, za štetu odgovara isključivo ona strana koja je svojim djelovanjem ili propuštanjem izvršenja neke radnje dovela do sudara brodova. Ta strana dužna je nadoknaditi drugom brodu ili brodovima cjelokupnu štetu uzrokovanu sudarom i to prema pravilima koja vrijede za naknadu štete iz sudara brodova. Krivnja broda ne mora se sastojati samo u činjenici koja neposredno dovodi do sudara jer za nju može biti relevantna i neka prethodna okolnost. Slučajevi isključive krivnje jednog broda vrlo su rijetki iz tog razloga što su brodovi prema pravilima za izbjegavanje sudara dužni poduzimati mjere opreza koje zahtijevaju uobičajeno iskustvo pomorca ili osobne okolnosti slučaja [3].

4.2.2. Zajednička krivnja

Zajednička krivnja postoji kada je sudar uzrokovan krivnjom dvaju ili više brodova. Tada je svaki od njih odgovoran za dio ukupne štete koji odgovara omjeru njegove krivnje. Prema *Pomorskom zakoniku* ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji. Ako se opseg krivnje brodova ne može ustanoviti, njihova se odgovornost za štetu dijeli na jednake dijelove. Krivnja ne mora biti podjednaka kod svih brodova. Brodovi čijom je zajedničkom krivnjom došlo do sudara odgovaraju solidarno u naknadi štete za smrt i ozljede ljudi pri sudaru. Zajednička krivnja je ujedno i najčešći uzrok sudara brodova [3].

4.3. SOLIDARNA ODGOVORNOST

Solidarna odgovornost znači da svaki dužnik solidarne obveze odgovara vjerovniku za cijelu obvezu i vjerovnik može zahtijevati njeno ispunjenje od bilo kojeg broda. Brodovi uključeni u sudar za fizičke štete odgovaraju samostalno prema omjeru svoje krivnje. *Konvencija o sudaru* te *Pomorski zakonik* propisuju solidarnu odgovornost za štete prouzročene smrću i tjelesnim povredama, kako bi se zaštitili ljudski životi.

Prema *Međunarodnoj Konvenciji o sudaru iz 1910. godine* predviđa da u slučaju uzajamne krivnje za sudar svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji. Ako se omjer krivnje, prema prilikama ne može ustanoviti ili ako krivnje izgledaju ekvivalentne, odgovornost za štetu dijeli se na jednake dijelove. Za tjelesne štete odgovaraju solidarno brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara, ali za materijalne štete ne vrijedi načelo solidarne odgovornosti.

Ukoliko dođe do sudara brodova, od važnosti je i samo spašavanje. Spašavanje je specifični pravni institut pomorskog prava. Pod pojmom spašavanja razumijevamo svaku potrebnu i korisnu uslugu i pomoć pruženu imovini i osobama koje se nalaze u opasnosti i pogibelji na moru. Sama aktivnost spašavanja usmjerena je na očuvanje i zaštitu broda, stvari i osoba na brodu od opasnosti koja im u vezi s pomorskom plovidbom prijete, što može imati za posljedicu gubitak života ili stvari [6].

5. NAKNADA ŠTETE KOD SUDARA BRODOVA

U slučajevima skrivljenog sudara postoji izvanugovorni obvezni odnos odgovornosti za štetu. Pravna je osnova odgovornosti postojanje štete uzrokovane krivnjom jednog ili više brodova koji su sudjelovali u sudaru. *Pomorski zakonik* propisuje da se pri šteti uzrokovanoj sudarom brodova nadoknađuje i izmakla dobit bez obzira na stupanj krivnje. Glede same odgovornosti, primjenjuje se načelo dokazane krivnje broda. Odgovornost za štetu zbog sudara brodova postoji ako su ispunjene sljedeće pretpostavke [3]:

- sudar brodova,
- šteta,
- uzročna veza sudara i štete,
- protupravno ponašanje u objektivnom smislu
- krivnja,

U pogledu odgovornosti kod sudara brodova bitno je propisati način popravljivanja štete, pravni temelj, opseg i visina odgovornosti.

5.1. ODGOVORNOST ZA ŠTETU

Za štete u slučajevima sudara brodova odgovara brod, odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena. Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda i broдача. Odgovornost broдача prema odredbama ove glave *Pomorskog zakonika* postoji i kad je šteta prouzročena radnjom peljara ili njegovim propuštanjem radnje, bez obzira na to je li peljarenje bilo obvezno. Pri šteti prouzročenoj sudarom brodova nadoknađuje se i izmakli dobitak, bez obzira na stupanj krivnje [6].

Ako je sudarom brodova prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda osobe, za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom odgovaraju solidarno brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara. Brod koji je platio na ime naknade štete tjelesne ozljede više nego što iznosi naknada razmjerna njegovoj krivnji, ima pravo zahtijevati od drugog broda da mu od isplaćene svote namiri onoliko koliko bi na taj brod otpalo na ime naknade štete određene razmjerno njegovoj krivnji [6].

5.2. NAKNADA ŠTETE

Za naknadu štete u slučaju sudara brodova primjenjuje se načelo dokazane krivnje. Pod odgovornošću broda podrazumijeva se odgovornost vlasnika broda i brodara i kad je štetu prouzročio peljar. Dogodi li se sudar isključivom krivnjom jednog broda, ukupnu štetu podmiruje taj brod.

Kod odgovornosti za štete iz sudara brodova, isto tako kao i kod odgovornosti za štetu općenito, javljaju se ova važna pitanja: način (oblik) popravljivanja štete, pravni temelj, opseg i visina odgovornosti. Šteta uslijed sudara broda obuhvaća osim stvarne štete i izmaklu korist, bez obzira na stupanj krivnje. Brodari za štete iz sudara odgovaraju ograničeno prema načelima o općem ograničenju svoje odgovornosti.

Za materijalne štete prema trećima, pomorski brodovi koji su skrivili istu, odgovaraju razmjerno svojoj krivnji. Ovdje nema solidarne odgovornosti. No ako je sudarom brodova prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda neke osobe, za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom odgovaraju solidarno oni brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara. U slučaju solidarne odgovornosti zadržano je pravo regresa onom brodaru koji je naknadio štetu koja prekoračuje razmjer njegove krivnje u odnosu prema drugom brodu. Ako je šteta prouzročena slučajem ili višom silom (bez krivnje) ili se ne može ustanoviti uzrok sudara štetu snosi oštećenik tj. svaka strana namiruje svoju štetu.

Šteta iz sudara u principu je imovinska šteta i predstavlja svako umanjenje imovine ili onemogućavanje povećanja imovine te je dakle tzv. imovinska šteta za razliku od neimovinske štete. Šteta može biti inače iz ugovornog odnosa ali kod sudara je izvanugovorna. [13]

5.2.1. Pravni temelj odgovornosti

Prema *Pomorskom zakoniku*, za štete iz sudara brodova odgovara brod ili brodovi za koje se dokaže da je njihov krivnjom šteta prouzročena. Iz toga slijedi da je pravni temelj odgovornosti dokazana krivnja. Time se zakonom prihvaća rješenje *Konvencije* iz 1910. u kojoj se izričito naglašava da se krivnja ne pretpostavlja. Zanimljivo je da je to rješenje izuzetak od općeg načela našeg prava prema pravnoj osnovi odgovornosti prema pretpostavljena krivnja [13].

5.2.2. Opseg naknade štete

Pod opsegom se naknade razumijevaju vrste šteta za koje se odgovara. Materijalna se šteta obično sastoji u umanjenju nečijih imovinskih vrijednosti (obična, stvarna šteta) i u sprječavanju njena povećanja (izmakla korist, izgubljena dobit). Pitanje opsega (obujma) naknade štete nije bilo riješeno *Konvencijom* iz 1910. godine. To je bio jedan od osnovnih razloga zbog kojih je CMI pokrenuo inicijativu za donošenje *Lisabonskih pravila*. Prema tim pravilima u odnosima odgovornosti za štetu iz sudara brodova nadoknađuje se ne samo obična šteta nego i izmakla korist (izgubljena dobit).

Tipične štete uzrokovane sudarom jesu štete na brodu, na teretu (ako su sudari redovito posljedica nautičke greške, brodar ne odgovara za štete na teretu koji je on preuzeo na prijevoz), na prtljazi, na imovini članova posade, štete zbog smrti i tjelesnih povreda osoba (putnika, članova posade), gubitak vozarine i ostali gubici i troškovi.

Prema pomorskopravnoj praksi, u odštetni se zahtjev za materijalne štete broda nastale u sudaru brodova redovito uključuju [13]:

- Troškovi popravka broda ili gubitak vrijednosti broda utvrđen na temelju procijenjenih troškova popravka. U slučaju potpunog gubitka uzima se stvarna (tržišna) vrijednost broda;

- Gubitak zarade. Kod *time chartera* uzima se gubitak (neostvarena) vozarine zbog imobilizacije broda za vrijeme popravka, obveze prema banci, kreditoru i sl. Gubitak zarade kod *voyaga chartera* ocjenjuju se prema prosjeku nekoliko putovanja prije i poslije sudara.
- Troškovi pregleda štete, troškovi klasifikacijskog zavoda, troškovi nadzora nadzora nad popravcima.
- Drugi troškovi, kao što su troškovi doka, lučki troškovi, troškovi tegljača, troškovi protesta, troškovi čuvanja i protupožarne zaštite, telefonski troškovi, troškovi prijevoza rezervnih dijelova, troškovi preko agenta, kao i drugi tzv. opći troškovi;
- Drugi gubici i troškovi, prema okolnostima odnosno slučaja.

5.3. VISINA ODGOVORNOSTI

Pod visinom odgovornosti podrazumijeva se novčani iznos za koji brodar odgovara za štete kod sudara brodova. Odgovornost općenito može biti neograničena ili ograničena. Za štete kod sudara brodova, isto tako kao i kod drugih oblika ugovorne ili izvanugovorne odgovornosti, brodovlasnik odgovara ograničeno. Na tu se odgovornost primjenjuje sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti. *Pomorskim je zakonikom* izričito naglašeno da njegove odredbe o sudaru brodova ne isključuju primjenu odredaba o općem ograničenju odgovornosti brodara. Isto načelo poznaje i *Konvencija o sudaru* iz 1910. [13]

Sustav općega (globalnog) ograničenja odgovornosti brodovlasnika opće je prihvaćen institut pomorskog prava. Taj sustav postavlja opću gornju granicu odgovornosti brodovlasnika (brodara), neovisno o tome radi li se o tražbinama iz izvanugovornih ili ugovornih odnosa. Posebnosti povijesnog razvoja rezultirale su na nacionalnom polju primjenom različitih sustava ograničenja odgovornosti brodovlasnika.

Zbog toga je inicirano donošenje posebnih konvencija kako bi se izjednačilo pravo u tom vrlo značajnom pitanju. Do sada su donesene tri međunarodne konvencije:

- *Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničavanju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924;*
- *Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957;*
- *Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976.*

Konvencije su postigle različit uspjeh. Za konvenciju iz 1957. godine može se reći da je postigla relativan uspjeh, a njena je politika primjenjiva u našem pravu. U međuvremenu se pokazalo da ta konvencija ne odgovara suvremenim potrebama, pa je 1976. godine u Londonu donesena nova. *Konvencija* iz 1976. godine danas je glavni međunarodnopravni regulativ sustava globalnog ograničenja odgovornosti. Stupila je na snagu 1. prosinca 1986. godine a Hrvatska ju je ratificirala 1992. Godine. Odredbe te *Konvencije* ugrađene su u *Pomorski zakonik*. [13]

6. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI IZ SUDARA BRODOVA

Sudar brodova predstavlja jedan od najvećih rizika u pomorstvu te je ujedno i najveće ishodište izvanugovornih obveza njegovih sudionika, iz kojeg proizlaze zamršeni i isprepleteni sukobi suprotstavljenih interesa, a štete koje nastaju znaju biti velikog razmjera. Pomorsko osiguranje kao gospodarska djelatnost preuzevši na sebe rizik šteta proizašlih iz sudara na najbolji mogući način potvrđuje svoju funkciju stimulatora u razvoju i sve većem usponu pomorske industrije tako važne za prosperitet kako nacionalnog tako i ukupnog svjetskog gospodarstva. Ono štiti prije svega dobra od rizika gubitka ili oštećenja, odnosno pomorsko osiguranje štiti brod i njegov sadržaj, te izravno ne pokriva štete koje su nanesene trećima, osim ukoliko se to posebno ugovori.

Pod pojmom osiguranje brodova podrazumijeva se ugovor o osiguranju brodova i drugih plovnih objekata (jahti i brodica). Dakle, mogu se osigurati sve vrste plovnih objekata i sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom pomorsko kasko osiguranje pa se polica osiguranja broda naziva pomorska kasko polica. Osiguranje se tijekom višestoljetnog povijesnog razdoblja pojmovno i sadržajno odredilo kao specifičan obveznopravni posao s vlastitim pravnim obilježjima koja ga čine bitno različitim od ostalih tipiziranih pravnih poslova [8]. Sudar brodova je jedan od najvećih rizika pomorskog pothvata i veliko ishodište izvanugovornih obveza sudionika takvih pothvata [9].

Pomorsko osiguranje razvijalo se usporedno s razvojem prekomorske trgovine prilagođujući se pri tome gospodarstvenim okolnostima i potrebama robnog prometa i transporta. U suvremeno doba nije moguće niti zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite osiguranjem. Zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova i specifičnih rizika postoji duga tradicija pravila i uvjeta osiguranja koji se primjenjuju u gotovo cijelom svijetu [11].

Iako je glavno područje primjene pomorskog osiguranja upravo pomorska plovidba, tim se osiguranjem pokrivaju i interesi povezani s gradnjom (i

popravkom) brodova, te teret u svim granama prijevoza (tj. morem, unutarnjim plovnim putovima, kopnom i zrakom).

Prema interesima koji se zaštićuju osiguranjem, uobičajena je podjela na [10]:

- osiguranje broda (trupa, strojeva, opreme, vozarine, izdataka, kredita i drugih interesa vezanih uz brod), koje se naziva kasko osiguranjem,
- osiguranje tereta (i svih interesa vezanih uz teret) ili kargo osiguranje,
- osiguranje odgovornosti broдача; riječ je o tuđim štetama (npr. na teretu, na lučkim uređajima, ljudima, na drugom brodu itd.), za koje broдар po zakonu ili na temelju nekog ugovora odgovara i mora ih nadoknaditi; ono se još naziva klupskim osiguranjem.

6.1. KLAUZULA O OSIGURANJU $\frac{3}{4}$ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZ SUDARA BRODOVA

Ova klauzula je značajna kao prvi slučaj, a također i iznimka osiguranja odgovornosti u okviru redovnog osiguranja broda (Hulls). Uvođenje ovog posebnog i samostalnog uglavka u uvjete redovnog osiguranja, a koje je osiguravalo $\frac{3}{4}$ odgovornosti iz sudara brodova, značajno je utjecalo na buduću organizaciju tržišta osiguranja. Zbog isključenja $\frac{1}{4}$ osiguranja odgovornosti iz sudara brodova, uz postojeće organizacije za osiguranje uz plaćanje premije, na tržištu su se formirale i autonomne organizacije za osiguranje odgovornosti - P.&I. klubovi koji posluju po principu uzajamnosti [10].

Osim neosiguranog dijela odgovornosti iz sudara brodova, te su organizacije s vremenom proširile osiguranje i na druge vidove odgovornosti tako da danas pokrivaju oko 85% svjetskog osiguranja odgovornosti. Klauzulom o osiguranju odgovornosti iz sudara pruženo je osiguranje tri četvrtine osiguranikove odgovornosti prema trećim osobama za štete uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova. Osigurana je izvanugovorna odgovornost osiguranika. Pokriće je ograničeno na tri četvrtine svote na koju je brod osiguran. Uz stilizacijske intervencije, ta klauzula sadržajno nije mijenjana, osim u odnosu na pokriće troškova pravnih radnja. Značajna je novina što je sada naknada za te troškove ograničena na svega 25 posto od osigurane svote broda

(osim ako se osiguratelj pisano ne suglasi drukčije), dok je prije i za te troškove vrijedio opći limit od tri četvrtine svote na koju je brod osiguran [10].

6.2. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI IZ SUDARA PREMA UVJETIMA P.&I. KLUBOVA

Za razliku od osiguranja broda (pomorski kasko), P.& I. klubovi (*Protecting & Indemnity Clubs, P.&I. Associations, PANDI*) osiguravaju odgovornost broдача za štete nanijete tuđoj imovini ili drugim osobama u vezi s plovidbom i poslovanjem broda. Najčešće su to ugovorne, uzajamne zajednice rizika, koje su se razvile iz početnih oblika samoosiguranja nekoliko brodova i njihovih vlasnika, pri čemu je svaki član kluba snosio svoje i tuđe rizike. Važnost suvremenih klubova sve je veća, upravo zbog toga što se po nacionalnim zakonima i međunarodnim konvencijama povećavaju opseg i vrste moguće odgovornosti broдача. [10]

Danas klubovi pokrivaju veoma široku skalu odgovornosti. Njihova djelatnost pretpostavlja veliki broj članova, kako brodova, tako i njihovih vlasnika, veliku akumulaciju sredstava, dobru unutarnju organizaciju i posebice široku mrežu klupskih predstavnika u lukama širom svijeta, gdje se brodsko poslovanje odvija i zahtjevi za naknadu pričinjene štete nastaju. Klubom obično ravnaju sami članovi putem svojih predstavnika u upravi. Uz to postoje profesionalni direktori kluba. [10]

Za učlanjenje i pokriće odgovornosti putem kluba plaća se nekoliko vrsta doprinosa: pristupnina, godišnja članarina i prema potrebi dodatni doprinos, sve prema tonaži broda i načinu njegova poslovanja. Uvjeti pokrića putem kluba utvrđeni su u klupskim pravilima koja posjeduje svaki član za svaku godinu. Uz detaljnosti o učlanjenju, odnosu s klubom i uvjetima pokrića, najvažniji dio klupskih pravila odnosi se na pokriveno rizike, odnosno vrste odgovornosti koje klub preuzima.

Uz manje razlike među pojedinim klubovima P.&I. klubovi uglavnom pokrivaju ove kategorije moguće odgovornosti brodara [10]:

- prema trećim osobama (osim članova posade) za tjelesne ozljede ili smrt; riječ je o slagateljima, putnicima, peljarima, carinskom osoblju, vještacima i ostalim, koji na brodu ili oko broda djeluju;
- tjelesne ozljede, oboljenje ili smrt članova posade, troškovi repatrijacije i/ili zamjene članova posade iskranih zbog izvanrednih okolnosti;
- gubitak ili oštećenje imovine članova posade i drugih osoba na brodu (osim putnika); naknada posadi za gubitak zaposlenja zbog brodoloma;
- troškovi prouzročeni izvanrednim skretanjem broda (ozljede, pomoć) troškovi u vezi sa slijepim putnicima;
- odgovornost brodara za sudar brodova (u dijelu koji nije pokriven kasko osiguranjem);
- oštećenja ili uništenja kakve pokretne imovine na kopnu ili plovnom putu; gubici, štete i troškovi nastali zbog istjecanja ulja iz broda;
- odgovornost brodara na temelju ugovora o tegljenju broda; odgovornost nastala u vezi s mogućom podrtnom osiguranog broda;
- karantenski troškovi brodara; odgovornost brodara za teret preuzet na prijevoz;
- nenaplativi doprinosi u zajedničku havariju;
- kazne i globe koje osiguranom brodu izrekne neki sud ili tijelo državne vlasti;
- izvanredni troškovi u vezi s poslovanjem broda; troškovi istrage, pravne obrane te pravni i materijalni izdaci brodara;
- troškovi uloženi po izričitom nalogu kluba u vezi nastalog događaja.

Klub uglavnom ne plaća one štete i odgovornosti koje su osigurane ili se mogu osigurati kasko policom. Načelo je da klub nadoknađuje brodaru ono što je brodar morao platiti na osnovi svoje odgovornosti, iako se često događa da klub uskače i izravno plaća oštećenima veće iznose za koje je očigledno da imaju na njih pravo.

7. ZAKLJUČAK

Unatoč suvremenom tehničkom unaprijeđenju plovidbe još uvijek se javljaju različite pomorske nesreće, iako se broj sudara znatno smanjio u odnosu na prošla vremena, kad je rizik od sudara brodova bio znatno veći. Tome je pridonijela prije svega tehnološki usavršena, automatizirana i kompjuterizirana navigacijska oprema te sve bolja obučenost posade. Najčešće dolazi do sudara zbog ljudskog faktora, nedovoljne pažnje, prevelike brzine, pogrešne procjene situacije. Kako bi se izbjegao sudar potrebno je na vrijeme poduzeti određene radnje za izbjegavanje sudara. Ukoliko se na vrijeme i poduzmu određene radnje one mogu biti pogrešne, zatim na sudar mogu utjecati vremenske prilike kao i brojne druge situacije. Najčešće do sudara dovode vremenske neprilike poput oluje ili magle. Sudari dovode do velike imovinske štete, gubitka, oštećenja broda ili tereta, a nerijetko dolazi do gubitka ljudskih života. Zbog toga će rijetko koja pomorska nesreća toliko imati utjecaj na financijsku stabilnost plovodbenog poduzetnika, kao što je to sudar brodova.

Ne postoji određena zakonska definicija sudara broda, već je propisano da je to takav događaj u kojem jedan brod ili više brodova, izravnim srazom ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu odnosno imovini ili osobama koje se nalaze na brodu. Razlikuju se skrivljene od neskrivljenih sudara. Skrivljeni sudari su sudari kod kojih će krivnja postojati ako je do sudara došlo namjerno ili nepažnjom, dok su neskrivljeni sudari nastali višom silom ili slučajem, te tu ubrajamo i dvojbene sudare. Za sudar se odgovara po načelu krivnje i to se uglavnom radi o zajedničkoj krivnji, dok je jednostrana krivnja u praksi rijedak slučaj. Štete koje nastaju zbog sudara su uglavnom štete na brodu, štete na prtljazi, na teretu, na imovini članova posade, štete uslijed smrti i tjelesnih povreda, gubitak vozarine i ostali gubici i troškovi. Srha postojanja propisa koja reguliraju materiju sudara brodova su uglavnom preventivne naravi, i pomoću njih se nastoji postići da se sudar brodova smanji na najmanju moguću mjeru, međutim važni su i propisi koji reguliraju naknadu štete kod sudara od kojih je najvažnija *Konvencija o sudaru* iz 1910. godine.

Kako je *Konvencija o sudaru brodova* iz 1910. godine ostala nedorečena po pitanju opsega i visine odgovornosti 1978. godine donesena je na međunarodnom planu *Lisabonska pravila*. U Republici Hrvatskoj sudari su regulirani *Pomorskim zakonikom*.

Dakle, sudar brodova predstavlja jedan od najvećih rizika u pomorstvu te je ujedno i najveće ishodište izvanugovornih obveza njegovih sudionika, iz kojeg proizlaze zamršeni i isprepleteni sukobi suprostavljenih interesa, a štete koje nastaju znaju biti velikog razmjera. Pomorsko osiguranje kao gospodarska djelatnost preuzevši na sebe rizik šteta proizašlih iz sudara na najbolji mogući način potvrđuje svoju funkciju stimulatora u razvoju i sve većem usponu pomorske industrije tako važne za prosperitet kako nacionalnog tako i ukupnog svjetskog gospodarstva.

Osiguranje brodova podrazumijeva ugovor o osiguranju brodova i drugih plovnih objekata, Dakle, mogu se osigurati sve vrste plovnih objekata i sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom pomorsko kasko osiguranje pa se polica osiguranja broda naziva pomorska kasko polica. Osiguranje se tijekom višestoljetnog povijesnog razdoblja pojmovno i sadržajno odredilo kao specifičan obveznopravni posao s vlastitim pravnim obilježjima koja ga čine bitno različitim od ostalih tipiziranih pravnih poslova. Sudar brodova je najveći rizik pomorskog pothvata i najveće ishodište izvanugovornih obveza sudionika takvih pothvata. Pomorsko osiguranje razvijalo se usporedno s razvojem prekomorske trgovine prilagođujući se pri tome gospodarstvenim okolnostima i potrebama robnog prometa i transporta. U suvremeno vrijeme nije moguće niti zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite osiguranjem. Zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova i specifičnih rizika postoji duga tradicija pravila i uvjeta osiguranja koji se primjenjuju u gotovo cijelom svijetu.

LITERATURA

- [1] Grabovac, I.: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003.
- [2] Lušić, Z.: *Procjena broja sudara brodova pri križanju plovidbenih putova*. Naše more, Dubrovnik vol. 52, br. 5-6, 2005, str. 185-194.
- [3] Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
- [4] Jakaša, B.: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Plovidbene nezgode, Knjiga IV., 1990.
- [5] Brajković, V.: *Brod pravni pojam*, *Pomorska enciklopedija*, Zagreb, Svezak I, 1982. str. 524-528.
- [6] *Pomorski zakonik*, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
- [7] Ivković, Đ.; Terzić, B.; Maćešić, M.: *Sudar pomorskih plovnih objekata*, Piran-Split-Rijeka 2008.
- [8] Bolanča, D.: *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 2017.
- [9] Tomljenović, V.: *Pomorsko međunarodno privatno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 1998.
- [10] https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20190208_194956_vio_pomorske_havarije_i_osiguranje.pdf (pristupljeno: 15.9.2019)
- [11] Zeko, M.: *Osiguranje plovila*. Zbornik radova Međimorskog veleučilišta u Čakovcu 6.1 (2015): 141-148.
- [12] Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, Narodne novine, broj 17/96.
- [13] Pavić Drago: *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.