

### O klauzulama "Himalaya" i "Paramount"

U ovim dvjema presudama radi se o odredbama koje stranke smiju ugovoriti i unijeti u teretnicu kako bi proširile polje primjene Haških pravila na njima dozvoljeni način. U presudama se sudovi pozivaju na Zakon o prijevozu robe morem (COGSA) iz 1936, budući da su njime Haška pravila iz 1924. stupila na snagu u Sjedinjenim Američkim Državama. Zakonom su preuzete meritorne odredbe Haških pravila i unesene u američki sustav zakona.

U prvome je slučaju proširenje primjene pravila vremensko - Haška se pravila primjenjuju na prijevoz robe morem koji obuhvaća vrijeme od trenutka kad je roba ukrcana na brod do trenutka kad je iskrcana iz njega (čl.1 (e)). To je tzv. prijevoz "tackle-to-tackle". No, čl.7 Pravila odnosno Zakona kaže: "Ništa u ovome Zakonu ne sprečava brodar ni krcatelja da zaključe sporazum, uglavak, uvjet, pridržaj ili iznimku koji se odnose na odgovornost brodar ili broda za gubitak ili oštećenje robe ili koji su u vezi s pohranom i čuvanjem robe ili s rukovanjem robom prije ukrcaja i nakon iskrcaja s broda kojim je roba prevožena morem".

U ovome slučaju stranke su klauzulom Paramount, kojom svoj ugovor stavljaju pod ravnanje COGSA-e, proširile djelovanje COGSA-e u vremenskom smislu, tako da će se on primjenjivati "u pomorskim terminalima prije ukrcaja i poslije iskrcaja s broda". To znači da se i na štetu koja nastane nakon iskrcaja robe u luci odredišta smije primijeniti ograničenje odgovornosti prema Zakonu, prema kojemu ono iznosi 500 dolara po koletu.

U drugome se slučaju također radi o gubitku robe nakon prijevoza, međutim tu je bilo sporno protezanje klauzula iz teretnice na osobe koje nisu brodar. Haška pravila ne donose izričite odredbe o tome tko je sve obuhvaćen njihovom zaštitom, pa se u tu svrhu pribjegava tzv. klauzuli Himalaya. Ta je klauzula dobila ime po slučaju kad je jedna putnica bila ozlijeđena dok je silazila s istoimenog broda, kad se otkočila skalica. Budući da je u putnoj karti bilo izričito navedeno da je brodar

oslobodjen svake odgovornosti, ona je tužila zapovjednika broda. Apelacioni sud je smatrao da, kako u prijevozu putnika tako i u prijevozu robe, brodar smije ograničiti i svoju odgovornost i odgovornost osoba koje angažira radi ispunjenja ugovora. U ovom slučaju brodar to nije učinio i sud je zapovjednika smatrao odgovornim za ozljedu (Za tekst v. LLR 1954, 2. str.122). Nakon ove odluke počelo se klauzule Himalaya, koje odredjenim trećim osobama daju pravo na ograničenje odgovornosti po koletu i na jednogodišnji rok zastare prema Haškim pravilima, unositi u teretnice.

Teoretski su vrlo zanimljive odredbe te klauzule koja je korištena u ovom slučaju (a takve odredbe inače nisu neuobičajene u tereticama):

"Klauzula 6(2) Za svrhe ovog ugovora i prema odredbama ove teretnice, brodar će biti odgovoran za čine i propuste svake osobe čije usluge koristi za ispunjenje ugovora o prijevozu čije postojanje dokazuje ova isprava."

"6(3) Ako se postupak zbog gubitka ili oštećenja robe pokrene protiv osiguratelja, namještenika, punomoćnika ili neovisnog ugovaratelja, ili podugovaratelja uključujući stivadore, čuvare i popravljачe, takva se osoba smije koristiti prigovorima i ograničenjima odgovornosti na koja se brodar prema ovom ugovoru smije pozvati. Za svrhe ove klauzule sve su ove osobe stranke ugovora koji je u njihovo ime zaključio brodar."

Pitanje koje se u sličnim slučajevima često postavljalo, tj. kako se neka osoba može koristiti odredbama ugovora kojemu nije stranka, ovdje je na najjednostavniji način riješeno konstrukcijom da su sve ove osobe stranke ugovora o prijevozu, pa da imaju i dužnosti ali i prava prema tom ugovoru.

Ovakvu konstrukciju teško je izgraditi na temelju Haških pravila odnosno COGSA-e. Oni sadrže samo odredbu prema kojoj izraz "vozar" (tj. brodar) obuhvaća vlasnika ili uzimatelja broda u naval i vozara koji s krcateljem zaključuje ugovor o prijevozu (čl.1(a)). O tome da li se i koje druge osobe mogu uključiti u tu definiciju sudska praksa u raznim zemljama ima podijeljeno mišljenje.

Da su se na opisane slučaje primjenjivala Haška pravila izmijenjena Visbyjskim protokolom iz 1968, dileme iz presuda ostale bi iste. Protokol, naime, ne mijenja odredbu o trajanju prijevoza robe (čl.1(e)). U pogledu odgovornosti trećih osoba donesen je novi članak 4 bis, no on dozvoljava da se prigovorima i ograničenjima odgovornosti, na koje se smije pozvati brodar, koriste i njegovi namještenici i punomoćnici ("servants or agents"), u slučaju da nisu neovisni ugovaratelji ("independent contractors"). To se, dakle, ne bi odnosilo na poduzetnika terminala iz opisanog slučaja.

Stupanjem Hamburških pravila na snagu vjerojatno će se riješiti neke nedoumice iz prakse. Trajanje brodarove odgovornosti prilično je iscrpno regulirano čl.4, koji ne ostavlja sumnje da je brodar odgovoran za teret koji je nakon iskrcaja u njegovom čuvanju u luci a još nije predan primatelju.

Po Hamburškim pravilima vjerojatno će i poduzetnik terminala lakše ograničiti svoju odgovornost. Definicija vozara odnosno broдача formulirana je tako da obuhvaća sve osobe koje su ili u čije je ime s krcateljem zaključen ugovor o prijevozu robe morem. A čl.7(2) Hamburških pravila o izvanugovornoj odgovornosti, koji odgovara članku 4 bis Visbyjskog protokola, donosi naoko sitnu izmjenu koja međjutim može imati bitne posljedice upravo za opisani slučaj. Za osobe koje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost nije više uvjet da ne budu neovisni ugovaratelji, nego samo da dokažu da su radili u okvirima svojeg posla ("that he acted within the scope of his employment") kao službenik ili punomoćnik ("servant or agent") broдача ("carrier"), prema tekstu Hamburških pravila u ovom periodiku, br.78/1978. Tako će poduzetnik terminala unaprijed znati da li je njegov položaj izjednačen s položajem broдача, ako Hamburška pravila stupe na snagu. U tom će se, naime, slučaju odredbe teretnice morati s njima uskladiti, jer će biti potrebno odredjenim konstrukcijama ustvrditi koje su osobe na strani broдача izjednačene s njime kao stranke ugovora, tj. koje se trebaju smatrati "službenikom ili punomoćnikom".

mr Vesna Polić-Ćurčić,  
znanstveni asistent

SUMMARY

mr Vesna Polić-Ćurčić: NOTE ON THE HIMALAYA AND  
THE PARAMOUNT CLAUSES

The Himalaya and the Paramount clauses, inserted in the bill of lading, serve to broaden the number of cases to which the Hague Rules, i.e. the Carriage of Goods by Sea Act, 1936, apply.

Using the Paramount clause, allowed by Art.7 of the Rules, the parties to the contract of carriage stipulate that the carrier remains liable for goods before the loading and after the unloading from the ship, and in that period he may also benefit from the limits of liability under the Rules. Without that clause his liability would cover tackle-to-tackle carriage only.

The Himalaya clause makes not only the shipowner, but also other persons of whose services he makes use for the performance of contract of carriage, e.g. insurer, servant, agent, independent contractor, or subcontractor as stevedore, carpenter or watchman, parties to the contract of carriage, so that they can also benefit from the per package limitation of liability and of the one year limitation period.

The 1968 Visby Protocol did not change the Hague Rules concerning the matters in question, while the Hamburg Rules, if ever they come into force, may bring considerable clarification and make both of these clauses unnecessary.