

NEKA PITANJA NAKNADE IMOVINSKE ŠTETE NASTALE SUDAROM POMORSKIH BRODOVA

I

Princip slobode mora i plovidbe upućuje na potrebu jedinstvene regulacije pomorsko-pravnih odnosa na međunarodnom planu. U stvarnosti sporovi što nastaju u vezi sa pomorskom plovidbom izazivaju velik broj kolizija prava, a to stalno unosi osjećaj nesigurnosti i nepredvidivih rizika u tu privrednu oblast, koja se inače s pravom smatra osnovom svjetskoga privrednog prometa. Sve neizvjesnosti što proistječu iz različitosti pravnih područja, a odatle i prava što se primjenjuju na konkretne odnose broda u datom slučaju i na određenom geografskom području, zgušnjavaju se kad se ostvari pomorski sudar i njime prouzroči šteta na brodskim truplima, na putnicima i članovima posade brodova i na teretima koji su na brodove ukrcani. Brodovi različitih zastava, što znači različitih državnih pripadnosti, putnici i članovi posade različitih državljanstava, tereti podložni različitim pravima prema odnosnim ugovorima o prijevozu, sve to dovodi do veoma zamršenog konglomerata prava, pa odatle i do nesigurnosti u pogledu prava koje će se na razrješenje nastalih odnosa primjenjivati, a dosljedno tome i što se tiče ekonomskih posljedica dolazi do takve primjene prava. Te posljedice mogu biti, a često i dandanas jesu, veoma različite, jer ono što se drži za pravedno u smislu jednoga pravnog poretka ne mora to biti i u smislu drugog. O tom vrlo plastično svjedoči primjena principa »*both to blame*« američkog prava na razrješenje pravnih odnosa nastalih sudarom brodova.

Kad je oko polovice prošlog vijeka engleska zastava dominantno vladala pomorskom mornaricom predominantno se je i na pravne odnose u pomorstvu primjenjivalo britansko pravo, a gorda izreka »*Britannia rules the waves*« sadržavala je u sebi neskrivenu pretenziju da se na sve pomorsko-pravne odnose primijeni njezino pravo. Implicite taj je zahtjev išao za tim, da se na te odnose primijeni jedno pravo, koje je već praktično poznato, jer je već u to vrijeme znatan broj pomorsko-pravnih sporova bio riješen pred engleskim sudovima i arbitražama, pa su

stoga bili poznati i pravni principi koji su dolazili do primjene pri odlučivanju o različitim pomorsko-pravnim odnosima. Tendencija, da se načela engleskoga pomorskoga prava, ustaljena presudama engleskih sudova i arbitraža, održe pod svaku cijenu kao jedina vrijedna u svim prilikama i danas se veoma živo osjeća. Međutim od polovice prošlog vijeka pa na ovamo uz englesku pomorsku mornaricu rastu u značajnoj mjeri i mornarice drugih pomorskih zemalja, a s njima dolaze do izražaja i njihova pomorsko-pravna shvaćanja, njihovo pomorsko pravo i običaji. Tako se u svjetskim omjerima zaoštava različitost prava, a ujedno sve jače ispoljava inače po sebi neshvatljiva pojava, da se sloboda mora i plovidbe antagonistički suprotstavlja pravna nesigurnost brodara, nastala zbog različitosti pravnih područja kojima njegov brod plovi.

Na ovoj općoj osnovi niče interes pomorske privrede za unifikaciju pomorskog prava bar što se tiče najvažnijih i ekonomski najinteresantnijih odnosa, sa željom da se postepeno dođe do potpuno unificirane kodifikacije.¹ Značajno je, da su kao prvi objekat parcijalne unifikacije uzeti u obzir pravni odnosi što nastaju u vezi sa sudarom pomorskih brodova i sa naknadom time nastale štete,² pa se odatle može zaključiti kako su veliki ekonomski interesi svjetske pomorske plovidbe koncentrirani oko tih odnosa i u kojoj mjeri su zamršeni sukobi prava zahtjevali pronalaženje rješenja, koja će u najvećoj mogućoj mjeri moći zadovoljiti interesirane pomorske privredne krugove.

Naknada štete nastale sudarom nerazdvojna je od odgovornosti za sudar. Ako nema odgovornosti, nema ni dužnosti naknade. Ako odgovornosti ima, ona može ležati samo na jednoj strani, a može ležati i na objema stranama i to u jednakoj mjeri ili u različitim stepenima. Bilo je očigledno, da se pitanje jednoobraznoga pravnog uređenja naknade štete od sudara ne može riješiti, ako se prethodno ne nađu zajednička rješenja o odgovornosti za sudar. Ipak, već u samom početku radova oko pronalaženja zajedničkog jezika na međunarodnom planu³ dolazi do izražaja mišljenje, da će biti potrebno nakon rješenja odgovornosti za sudar staviti na tapet i pitanje opsega štete (*l'étendue des dommages-intérêts*), a nastojanje, da se bar u općim linijama utvrdi i opseg naknade štete koja u slučaju sudara pripada nevinom odnosno manjim dijelom odgovornom brodu stalno je pratilo rad, koji je na kraju doveo do Konvencije o izjednačenju nekih pravila o sudaru brodova (1910 g.).⁴

¹ Historijski je proces tekao ponešto drukčije, jer je 1855 i 1888 belgijska vlada organizirala dva kongresa (Antwerpen i Bruxelles) koji su pripremili Načrt jedinstvenoga pomorskog kodeksa. Belgijska vlada ga je dostavila svim pomorskim nacijama radi diskusije, ali pokušaj nije urodio rezultatom. (Bull. CMI 9 (1901) str. 164).

² Prvi radovi CMI na izradi unificiranih pravila o štetama od sudara padaju u 1897. godinu, koja je ujedno i godina osnivanja CMI (Bull. CMI 1/1897). O CMI vidi Pallua: Comité maritime international u Pomorskoj enciklopediji sv. 2.

³ Circulaire préparatoire CMI-a v. Bull. CMI 1/1897. str. 13.

⁴ Vidi Brajković: Bruxelleske konvencije, u Pomorskoj enciklopediji sv. 2 str. 104 i dalje.

Konvenciju je u Austrougarskoj monarhiji Austrija inkorporirala u zakonu od 1912. godine (List Državnih Zakona broj 151), a Jugoslavija ju prihvatila 31. XII 1931; vidi »Vjesnik jugoslavenskog udruženja za pomor. pravo« br. 4/1956, koji ujedno donosi potpuni francuski tekst Konvencije.

Suprotno očekivanjima, Konvencija o sudaru uzdržala se je od donošenja rješenja o pitanjima, koja se mogu smatrati neposredno pitanjima opsega štete nastale sudarom te se zadržala samo na pitanjima odgovornosti za sudar. Budući da Konvencija uređuje stepenovanje odgovornosti, to ona samim tim utječe i na pitanje visine štete u smislu, da li će oštećena strana moći ostvariti naknadu cijele štete ili samo do visine što odgovara omjeru krivnje protivne strane. Na mogućnost ostvarenja naknade štete, a u tom krugu i na visinu u kojoj će se naknada moći ostvariti, djeluju i odredbe konvencije o isključenju solidarnosti obveza brodova koji su se sudarili, kad se radi o štetama na stvarima (čl. 4 st. 2)⁵ te nadasve važna odredba o utjecaju i učinku zakonskog ograničenja odgovornosti brodarka na štete od sudara, jer pod datim okolnostima primjena tih odredaba može dovesti do neostvarivosti naknade štete uopće (npr. ako je odgovorni brod izgubljen, a brodar se koristio pravom *abandona*).

Jednim od najznačajnijih postignuća Konvencije o sudaru može se smatrati prihvaćanje načela o proporcionalnoj odgovornosti brodarka u slučaju kad je do sudara došlo zbog obostrane krivnje (*faute commune*).

U okviru problema »veličina krivnje – visina naknade« pojavila su se u toku radova, koji su prethodili donošenju Konvencije, različna pitanja od kojih je neka uspjelo riješiti, dok su druga ostala otvorena, pa su i danas od utjecaja na ostvarivanje naknade štete. Tako je npr. jedan od težih pravnih problema predstavljala do donošenja novog njemačkog trgovačkog zakonika, koji je stupio na snagu 1900. g., pravna zasada njemačkog prava, da lice koje je odgovorno za štetu ne može zahtijevati da mu je drugi naknadi. Po toj zasadi u slučaju obostrane krivnje za sudar ni jedna strana ne bi od druge mogla potraživati naknadu štete. Praktična posljedica tog načela je, da, u slučaju obostrane krivnje za sudar, svaka stranka snosi štetu koju je pretrpjela. Tek čl. 736 HGB priznata je i u njemačkom pravu odgovornost proporcionalna krivnji što dopušta stranci koja je manje kriva za sudar, da zahtijeva od protivne strane, da joj naknadi štetu u omjeru u kojem odgovornost protivne stranke nadilazi njenu vlastitu odgovornost. Na isti način stranka, koja je više odgovorna za sudar, može protivnoj stranci uračunati dio štete u visini u kojoj ju je protivna strana sama prouzročila i za toliko smanjiti visinu štete koju će biti dužna nadoknaditi.⁶

Mnogo je teža pravna situacija u SAD, gdje se na štetu od sudara, prouzročenog obostranom krivnjom, »both to blame«, primjenjuje princip podjele štete na ravne dijelove, bez obzira na veličinu krivnje i bez obzira na opseg vlastite štete svakog od brodova u pitanju. Premda na prvi pogled to načelo *grosso modo* odgovara pravednosti, a bez sumnje se je i u praktičnoj primjeni pokazalo primjerenim, jer bi inače bila gotovo nevjerovatna upornost kojom ga američki sudovi provode, ono

⁵ Izuzetak vidi čl. 4/3 kad se radi o povredama fizičkog integriteta ili o smrti osoba.

⁶ Bull. CMI 2/1898. str. 15 i u kasnijim bulletinima *passim*; V. i Gierke, *Handelsrecht u. Schiffahrtsrecht*, Berlin 1958, § 88 str. 626.

ipak otvara mogućnost velikim anomalijama, naročito ako je zbog sudara došlo i do oštećenja na teretu za koja brodar inače po čl. 4 (2a) COGSA ne bi odgovarao.⁷

Što se tiče engleskog prava, i u njemu je do donošenja Maritime Convention Act-a od 1911. vladao princip podjele naknade štete na ravne dijelove, ako je do sukoba došlo obostranom krivnjom, bez obzira na veličinu krivnje pojedinog broda. Tek nakon donošenja toga zakonskog akta uveden je i u englesko pravo princip proporcionalne odgovornosti u omjeru prema stepenu krivnje.

Komplikacije, što nastaju kad se u pitanja odgovornosti za sudar upletu i pitanja naknade štete na teretu, predstavljale su u vrijeme kad se je Konvencija pripremala velike teškoće osobito zbog toga, što se tada još nisu bila postigla zajednička rješenja o različnim klauzulama oslobođenja od odgovornosti, sadržanima u ugovorima o prijevozu i u teretnicama. Konvencija o teretnici donesena je tek 1924, a Harter's Act (1893), s obzirom na relativno podređeno značenje SAD kao pomorske sile u to doba, nije mogao vršiti značajniji utjecaj izvan područja vlastite primjene. I problem jedinstvenog reguliranja ograničenja odgovornosti brodarka bio je tek načet. Da bi se sve te oštrice mogle prebroditi, Konvencija se je u čl. 10 izričito ogradila od zadiranja u nacionalne propise o ograničenju odgovornosti brodarka i u obveze iz ugovora o prijevozu i drugih ugovora, prepuštajući to i nadalje internom reguliranju zemalja potpisnica Konvencije.

Kao što je već rečeno, Konvencijom od 1910, rješava se pitanje odgovornosti za štetu nastalu sudarom, ali se ne rješava i pitanje njenog opsega. Dopušteno je pretpostaviti, da je to posljedica činjenice, što se nije mogla postići potrebna suglasnost o pojedinim pravnim i praktično-ekonomskim aspektima tog pitanja, a ujedno i odraz nastojanja da se postignu zajednička rješenja gdje je to god moguće i u mjeri koja još

⁷ Glimore and Black: The Law of Admiralty, Brooklin 1917. koji na str. 153. navode primjere sudara uz obostranu krivnju.

Ako je u takvom slučaju brod A oštećen za 250.000 a brod B za 500.000 (a šteta se odnosi na brodska trupla), brod A će biti dužan da plati brodu B 125.000, tako da će svaki pretrpjeti štetu od 375.000; ali ako je oštećen i teret, jedan dio odgovornosti broda koji ne prevozi teret, odnosit će se na vrijednost oštećenog tereta drugog broda. Ako je u naprijed navedenom slučaju bio oštećen teret na brodu B u vrijednosti od 500.000, taj bi teret mogao zahtijevati naknadu od broda A i ostvariti ju. Sada bi šteta broda A bila $250.000 + 500.000 = 750.000$. Budući da je brod B (pod pretpostavkom da teret na brodu A nije bio oštećen) bio oštećen samo za 500.000, morat će platiti brodu A 125.000, da bi izravnao štetu na bazi od 625.000. Tako će umjesto da primi od A 125.000 morati platiti A-u 125.000. Lako je vidjeti, da će uvijek kad odgovornost broda koji nije prevezio teret, prema teretu broda koji ga je prevezio, uđe u štetu koju treba urediti na bazi pravila podjele štete po polovici, brod koji prevozi teret morati platiti polovicu štete, koja je na njemu nastala, bilo time što će se povisiti iznos koji će morati platiti drugom brodu, bilo što će morati sniziti iznos, koji bi inače morao od njega primiti. Tako dolazi do anomalije da brod koji prevozi teret - pa je inače oslobođen od odgovornosti po čl. 4/2a COGSA za štete nastale zbog nemarnosti u plovidbi - sad ipak plaća polovicu štete, koju je teret pretrpio. Anomaliya je to veća što u slučaju da je sam bio nemaran (tj. da je sam skrivio sudar) ne bi bio dužan da plati za štetu na teretu, jer taj teret ne bi ni od koga imao što da zahtijeva. (Slobodan prijevod).

može da zadovolji potrebe zbog kojih se konvencija donosi, a da se uspjeh ne kompromitira inzistiranjem na pitanjima, koja još nisu bila dozrela za rješavanje na međunarodnom planu. Međutim, u toku preparatornih radova oko izrade nacrt konvencije bila su tretirana i ta pitanja, pa je u načelu bilo prihvaćeno, da se naknada štete nastale sudarom treba da prosuđuje po načelima građanskog prava, što znači da oštećenoj stranci pripada puno zadovoljenje (*réparation complète*) tj. naknada stvarne štete i izmakle dobiti. Zato je nacrt konvencije, koji je prihvatila Konferencija CMI-a u Amsterdamu 1905. godine uz ostalo sadržavao i čl. 5 s ovim tekstom: »Les dommages – intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé: le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.«

Taj tekst nije ušao u Konvenciju od 1910. godine nego je član 1. Konvencije prihvaćen u formulaciji, kojom se kao predmet koji se konvencijom uređuje označuje: ... *les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant a bord* ...«. Komisija, koja je podnosila izvještaj smatrala je, da je tim riječima obuhvatila sve štete koje se mogu smatrati stvarnom posljedicom sudara, tj. stvarnu štetu, šomaže ili prekoslojnice, poslovni poremećaj, gubitak kamata i izvanredne troškove, odnosno da je na taj način osigurano pravo žrtve na potpuno zadovoljenje.⁸ Očito je međutim da usvojeni tekst čl. 1. Konvencije ne osigurava ništa drugo nego ono, što će u slučaju spora nadležni sud utvrditi kao »*les indemnités dues*«, tj. kao opseg u kom se šteta ima naknaditi. A kako o opsegu štete nije ništa posebno određeno, to je Konvencija u tom pogledu ostavila stanje quo ante. Štaviše, do stanovite zabune dovodi čl. 4. Konvencije, kojim se inače utvrđuje načelo proporcionalne odgovornosti pa stoga ima određenu specifičnu težinu, jer se u st. 2. tog čl. nabrajaju štete, koje će se proporcionalno naknaditi, pa se navode: »... štete prouzročene bilo brodovima, bilo njihovim teretima, bilo prtljazi i drugoj imovini posade, putnika ili drugih osoba koje se nalaze na brodu ...«, jer bi se iz takvog teksta moglo zaključiti, da će se proporcionalno naknaditi samo stvarna šteta, ali ne i izmakla dobit, odnosno da izmakla dobit ne ulazi u opseg štete koja treba da se naknadi.

Ta sumnja nije samo teoretske prirode, jer su se već do donošenja Konvencije ispoljile u nekim stajalištima sudova tendencije, da se dosuđuje samo stvarna šteta⁹ nastala sudarom ali ne i izmakla dobit. Ta sumnja nije do danas riješena kad je u pitanju naknada štete zbog totalnog gubitka broda.

Konvencija inače stoji na principu kauzalnog neksusa krivnje i štete, što proizlazi iz čl. 1., 3., 4. i 5. Konvencije no bez preciziranja granice uzročnosti. Francuski prijedlog prednacrt konvencije (1897) predlagao je tu granicu izrazima »*dommages immédiats et directs*«, »*gains imme-*

⁸ Vidi Bull. CMI 23/1910. str. 13.

⁹ Vidi Bull. CMI 4/1898. str. 47; izvještaj Holandskog udruženja.

diats et directs«, pa prema njemu granica uzročnosti ne bi išla dalje od direktnih posljedica prouzročenih sudarom.¹⁰ Konvencijom međutim to nije prihvaćeno.

Opseg u kojem se šteta prouzročena sudarom treba da naknadi ostao je prema tome i nakon Konvencije od 1910. određen samo pravilima nacionalnog prava pojedinih zemalja, a da na međunarodnom planu nisu postignuta zajednička rješenja niti u pogledu osnovnih načela prema kojima bi se ravnala visina i opseg štete. To manje nađena su zajednička rješenja za pojedine naslove štete, koju je sudar prouzročio ili za koju žrtva misli da joj je sudarom prouzročena, pa za nju zahtijeva naknadu. Zbog toga su 1957. na međunarodnom planu, u okviru CMI-a, nastavljena proučavanja pravne problematike, koja se nadovezuje na pitanja opsega štete prouzročene sudarom.¹¹ Po prirodi stvari pažnja se je koncentrirala na temeljna pravna načela, koja treba da dođu do primjene prilikom odlučivanja o šteti, koja se ima naknaditi s naročitim obzirom na razvitak pravne nauke i na nova stajališta sudova, jer bi i rješenja, koja se odnose na pojedine slučajeve i pojedine naslove štete morala polaziti od prihvaćenih općih načela, tako da se njihovom pobližem proučavanju ne bi ni moglo pristupiti prije usklađenja gledišta o općim pravnim načelima po kojima će se regulirati naknada štete nastale sudarom uopće.

Ta su opća načela na Atenskoj konferenciji CMI-a 1962. prihvaćena u ovim tekstovima: (francuski tekst).

1. La réparation doit remettre la victime dans une situation aussi proche que possible de celle qui eut été la sienne si l'abordage ne s'était pas produit;

2. La victime doit toujours atténuer le dommage dans la mesure du possible;

3. L'auteur de l'abordage répond du préjudice raisonnablement imputable à sa faute.

(engleski tekst)

1. The party who has sustained a damage by collision is entitled to be put as far as practicable in the same position pecuniarily as if the injury had not been suffered.

2. The victim must always mitigate the damage if he can reasonably do so.

3. The wrongdoer shall be liable for damage which can be reasonably attributed to his wrongful act.¹²

Prvim načelom usvojena je zasada engleske judikature »*restitutio in integrum*«, za koju se može reći da u općoj liniji odgovara principima potpunog zadovoljenja. Radi se o temeljnom principu prava uopće, na-

¹⁰ Vidi Bull. CMI 2/1898. str. 40.

¹¹ Vidi DOC DOM I. Conf. At. (dokumenti Atenske konferencije CMI). Uvodnu bilješku i upitnik je sastavio M^c Leopold Dor.

¹² Vidi DOC. CMI *domnages et intérêts en matière d'abordage I* (4-46).

pose kad je u pitanju zadovoljenje povodom deliktneog ili quasideliktneog akta, a postizanje suglasnosti o tom načelu nije na međunarodnom planu zadavalo teškoća, jer se njime ne dira u nikakvu specifičnost racionalnih građanskih prava niti što se tiče samog prava, niti što se tiče načina njegove primjene. Međutim, s obzirom na prije istaknute sumnje u vezi s tekstem Konvencije od 1910. godine prihvaćanje ovog načela – barem kao izraz pravnog mišljenja kompetentnih pravnika, pa odatle i kao eventualno interpretativno načelo sudova – ima za posljedicu konačno uklanjanje dvojbe o tom, da »*les indemnités dues*« iz čl. 1. Konvencije iz 1910. sadržavaju bar u pravilu ne samo naknadu stvarne štete nego i naknadu izmakle zarade. U tom smislu prihvaćanje tog načela znači korak naprijed prema stanju stvorenom konvencijom. Kolika će se šteta konačno dosuditi zavisit će naravno od okolnosti, jer princip upućuje samo na to da žrtvu treba staviti »u granicama mogućnosti« u isto stanje u kojem bi bila, da do sudara nije došlo. »Granice mogućnosti« bi trebalo pri tom određivati prema onomu što se razumno može držati za rezultat ekonomskih faktora, koji ih uvjetuju, dakle ne kao korelat načela »*ad impossibile nemo tenetur*«. Engleski tekst govori o uspostavljanju mogućeg stanja u pekunijarnom obliku tj. u novčanom iznosu, dok to francuski tekst ne kaže. Bilo bi dakle dopustivo smatrati, da francuski tekst dopušta i naturalno ispunjenje. Teško je međutim uzeti da se je doista na to mislilo i da bi naturalno ispunjenje lebdjelo pred očima autora francuskog teksta. Suprotno tome trebat će uzeti, da engleski tekst odgovara praksi engleske judikature, koja po *common law-u* ni kod ugovornih obveza ne poznaje naturalno ispunjenje (*specific performance*),¹³ nego samo novčano.

Ni usvajanje drugog načela nije naišlo na ozbiljnije teškoće, jer se radi o pravnoj zasadi, koja si je utrla put i na kontinentu, a uperena je na sprečavanje abuzivnih akcija žrtve u pravcu uvećanja odštetiočeve obveze na naknadu štete, ali također i na formulaciju dužnosti žrtve, da djeluje u pravcu da spriječi povećanje štete preko granica unutar kojih je mogla biti zadržana. To je načelo sadržajno prihvaćeno i u našim općim uzancama za promet robom u O.U. 232, ali u tekstu, koji odgovara pravnim shvaćanjima ustaljenim na kontinentu. Dosljedno shvaćen tekst engleskoga sudskog stajališta koje (u prvom dijelu) glasi: »*a person injured must mitigate damages*«, s obzirom na upotrebu izraza »*must*«, izaziva dojam, da se njime oštećenik sili na aktiviranje u pravcu da nastalu štetu smanji; odatle bi teoretski moglo nastati pravo odštetiočeva da to od oštećenika zahtijeva. Očigledno je da svrha načela nije da izazove takvu inverziju pozicija stranaka, nego se ona naprotiv iscrpljuje u tome, da se spriječi povećanje već nastale štete. Ne radi se o ostvarenju nove obveze vjerovnika, da poduzima aktivne akcije u korist sniženja obveze svog dužnika, nego se radi o fiksiranju obveze dužnika na onoj visini, koju je njegova krivnja doista prouzročila. Zbog toga će se svi postupci koje je žrtva sudara poduzela, pošto je šteta nastala, ocjenjivati sa stajališta, da li su vodili ublaženju ili uvećanju nastale štete,

¹³ Izuzetak čine slučajevi kod kojih dolaze do primjene *precedens equity* sudova.

pa se u potonjem slučaju ne će uvažiti odgovarajući dio zahtjeva za naknadu. Drugi dio engleskoga sudskog stajališta, koje se inače u doktrini naziva načelom u »mitigation of damages«, a koji glasi: »if he reasonably can do so«, određuje kriterij, po kojem će se prosuđivati postupci žrtve u vezi sa štetom. Taj kriterij je razumnost. Žrtva je dužna da poduzima one postupke, koje razumno može da poduzme, tj. od nje se ne može tražiti poduzimanje onih postupaka, koji bi s njenog stajališta morali biti ocijenjeni kao nerazumni. Za postupke, koji bi s tog stajališta morali biti ocijenjeni kao nerazumni, ona će odgovarati tako, što joj šteta prouzročena takvim postupkom neće biti priznata. Po tom kriteriju ocjenjuje se svaki dio zahtjeva za naknadu štete zasebno. Prema tome, ako se zahtjev za naknadu štete sastoji od više naslova, postupak žrtve u vezi s jednim naslovom neće biti apriori prejudicijelan za druge naslove. Francuski tekst, koji sadržava izraz »doit« treba tumačiti na jednaki način kao i engleski. Kriterij »dans la mesure du possible« različit je od engleskog »if he reasonably can do so«, ali se očito i on treba da tumači u prilog žrtve, a ne na njezinu štetu, tj. žrtva će biti dužna postupati u granicama koje leže unutar njezinih mogućnosti. Ta različitost kriterija ne isključuje zauzimanje različitih stajališta u suštinski istovjetnim slučajevima. Tako prema engleskom pravu financijske teškoće žrtve koje su ju spriječile u poduzimanju potrebnih mjera, neće biti uvažene,¹⁴ ako je poduzimanje takvih mjera inače trebalo držati za razumno. Naprotiv bi po kriteriju ublaženja štete »dans la mesure du possible«, financijske teškoće mogle biti smatrane objektivnom smetnjom, zbog koje su eventualno razumni postupci bili za žrtvu »hors du possible«, pa propuštanje takvih postupaka ne bi dovodilo do gubitka prava na naknadu štete koja bi zbog tog propuštanja nastala.

Formiranje i usvajanje trećeg načela naišlo je na znatne teškoće, koje su jednim dijelom prouzročene sukobima doktrinarne prirode, dok su drugim dijelom odraz nastojanja, da se postigne što adekvatniji pravni izraz za balans između štetne radnje i njenih posljedica. Dok je u smislu prvog i drugog načela utvrđeno pravo žrtve da bude uspostavljena imovinski u stanje u kom bi bila, da do sudara nije došlo, uz korekturu »mitigation of damages«, trećim načelom se uspostavlja veza između autora sudara i štete za koju on odgovara, a ujedno utvrđuje, da on odgovara samo za onu štetu koja se razumno može pripisati njegovoj krivnji (francuski tekst: faute) odnosno štetnoj radnji (engleski tekst: wrongfull act). Načelo dakle zadire kako u opseg naknade štete, tako i u metodu po kojoj će se odgovornost za štetu utvrditi. U stanovitom se smislu treće načelo sukobljuje sa prvim, jer dok se prvim neograničeno priznaje pravo žrtve na puno zadovoljenje, dotle će se prema trećem načelu zadovoljenje dati samo u onoj mjeri, koja proizide iz odgovornosti utvrđene prema kriteriju tog načela. Trećim se načelom dakle određuju granice punog zadovoljenja pa se ono stoga najviše približava

¹⁴ V. Carver, Carriages of Goods by Sea, London 1957, str. 974, bilj. 14.

potrebama konkretne prakse, jer se prema njemu imaju odrediti granice do kojih je autor sudara dužan reparirati povrijeđeni ekonomski interes žrtve sudara.

Stanje »u kom bi (žrtva) bila da do sudara nije došlo«, po prirodi je stvari hipotetično, pa su prema tome dopušteni različni zaključci o tome, kakvo bi ono upravo bilo ili moglo biti. Zbog toga je od posebnog značaja metoda na osnovu koje će se stvarati zaključci, koji će se sa najvećim stepenom vjerojatnosti približiti tom stanju, ili drugim riječima, koji će prema najvećem stepenu vjerojatnosti odrediti opseg štete i vrste šteta, koje je žrtva doista zbog sudara pretrpjela pa ima pravo da joj budu naknađene.

Već je spomenuto, da Konvencija od 1910. stoji na načelu kauzalnog nekusa štetne radnje (krivnje) i posljedica, pa se tako u čl. 1, 3, 4. i 5. konvencije govori o štetama ili o sudaru »causés«, »causé par la faute« i sl. tj. o štetama prouzročenima krivnjom. Dosljedno tome pravo na naknadu proteže se samo na one štete, koje su u uzročnoj vezi sa štetnom radnjom za koju odgovara odštetilac. Utoliko konvencija ne odudara od vladajućega pravnog načela o naknadi štete, jer u pravilu odštetilac uvijek odgovara za štetu, koju je prouzročio. Međutim, poznato je da načelo uzročne povezanosti može da odvede veoma daleko, jer određena imovinska šteta može da se reflektira u različnim daljim imovinskim štetama, za koje se može tvrditi, da ne bi bile nastale, da nije došlo do glavne štete. Zbog toga se sama po sebi nametnula potreba bližeg određivanja i razlikovanja šteta koje su neposredno prouzročene sudarom od onih daljih šteta, koje se nadovezuju na neposrednu štetu. U tom se upravo i sastoji osnovna teškoća problema utvrđivanja opsega štete, pa se tome ima pripisati i činjenica, da se proučavanje te problematike stalno nalazi na dnevnom redu u pomorsko-pravnoj teoriji i sudskoj praksi.

U engleskoj sudskoj praksi je do nedavno prevladavalo stajalište da se priznaje samo šteta neposredno prouzročena sudarom, a da se ne priznaje posredno prouzročena šteta, što bi odgovaralo priznavanju *causae proximae*, a otklanjanju *causae remotae*. Međutim u najnovije vrijeme¹⁵ engleska sudska praksa prihvatila je načelo predvidivosti štete kao metodu za utvrđivanje opsega štete na čiju naknadu žrtva ima pravo. Prema tom načelu naknađuje se samo ona šteta, koja se je razumno mogla predvidjeti. Načelo nije novo, nego je naprotiv ustaljeno u engleskom ugovornom pravu, iz kojega postepeno prodire i na kontinent. Tako je ono ušlo i u Nacrt jednoobraznog zakona o međunarodnoj kupoprodaji dobara,¹⁶ što je odraz nastojanja ka približavanju kontinentalnih i anglosaksonskih pravnih shvaćanja. Novo je, što se u engleskoj sudskoj praksi načelo predvidivosti štete sada prenosi s područja ugovornog prava na područje vanugovornih obveza, jer se na prvi pogled čini para-

¹⁵ Re: The »Wagon Mound«.

¹⁶ V. Izveštaj komisije – obrazloženje uz Nacrt J.Z.M.K.D., IV Dopunski propisi u pogledu naknade štete. V. i Goldštajn, Pravo međunarodne kupoprodaje, Beograd 1961, str. 88.

doksalnim, da se može govoriti o »razumno« »predvidivoj« šteti, koja je posljedica nerazumne i nepredvidive štetne radnje. Nakon zauzetog pravnog stanovišta pitanje, radi li se o direktnoj ili indirektnoj, bližoj ili udaljenoj šteti, (odnosno uzroku štete), nije za englesku judikaturu više odlučno za utvrđivanje opsega štete, koja se ima naknaditi. Odlučno je samo, da li svi (odnosno da li pojedini) naslovi odštetnog zahtjeva predstavljaju štetu, koja se je mogla razumno predvidjeti u času kad je do sudara došlo i, razumije se, u prilikama u kojima se je sudar ostvario.

Postavlja se stoga pitanje, da li je engleska sudska praksa s novim stajalištem odstupila od načela krivnje i uzročnosti ustanovljenog Konvencijom od 1910. pa prema tome i da li je ostala na odredbama konvencije ili ih je povrijedila. Čini se, da bi odgovor na pitanje morao biti da engleski sudovi i nadalje poštuju konvenciju u potpunosti. Nije naime uopće moguće zamisliti, da bi se mogla smatrati razumno predvidivom šteta, koja nije prouzročena sudarom, a da bi uzročnik sudara ipak za nju odgovarao. »Predvidivost« štete i njena uzročna povezanost sa štetnom radnjom su neodvojive; štaviše, načelo predvidivosti i samo nastaje na terenu uzročnosti. Ono u suštini predstavlja metodu za određivanje granica lanca uzročnosti, koji po njemu obuhvaća samo one štete za koje se može razumno tvrditi, da bi se bile mogle predvidjeti u času sudara kao njegova posljedica. Štete koje se nisu mogle predvidjeti trebalo bi prema tome smatrati toliko udaljenima od sudara, da lanac uzročnosti ne bi do njih dosizao.

I Marsden¹⁷ tumači načelo predvidivosti (*foreseeability*) kao metodu za isključenje udaljene štete od naknade. Prema njemu:

1. Posljedica, za koju je – iako nije neposredni fizički rezultat štetne radnje – trebalo razumno predvidjeti da će vjerojatno slijediti štetnu radnju, nije previše udaljena.

2. Posljedica, koja je neposredni fizički rezultat štetne radnje, nije previše udaljena.

3. Ako šteta nije niti posljedica koja se je razumno mogla predvidjeti, niti direktni fizički rezultat štetne radnje, onda je ona previše udaljena.

No da li je na taj način osigurano ostvarenje načela pravičnosti, koje Francuzi, koji stoje na poštovanju kauzalnog nekusa, izražavaju maksimum: *Tout le préjudice – rien que le préjudice?* Ili, da li se načelom predvidivosti osigurava ostvarenje prava u opsegu koji je adekvatan uzroku, povodom kojega je ono nastalo, prema principu što ga primjenjuju holandski sudovi? Ili, da li se tom metodom osigurava ostvarenje punog zadovoljenja po načelima naknade štete, koje primjenjuju jugoslavenski sudovi? Teoretski bi se zacijelo moglo raspravljati o nijansama, koje se nesumnjivo mogu očitovati primjenom navedenih metoda. Međutim sigurno je, da u suštini nijedna od njih ne isključuje konvencijom utvrđeno načelo kauzalnog nekusa krivnje i njenih posljedica, pa se svi zahtjevi za naknadu štete prouzročene sudarom moraju dovesti u okvire uzročnosti, bez obzira na posebnu metodu koja će se primijeniti. Meto-

¹⁷ V. Marsden, *Collision at Sea*, London 1953, str. 104.

de će uvijek služiti utvrđivanju granica opsega štete, koja treba da se prizna žrtvi sudara. Njihova različitost samo je odraz nastojanja, da se hipotetično »stanje u kojem bi žrtva bila da do sudara nije došlo« na što vjerodostojniji način učini u najvećoj mogućoj mjeri vjerojatnim. Radi se dakle uvijek o pravnom kriteriju za pronalaženje unutarnjega uzročnog nekusa između štetne radnje i štete.

Treće opće načelo, prihvaćeno na atenskoj konferenciji CMI-a, taj kriterij određuje tako, što se žrtvi ima naknaditi štete, koje se razumno mogu pripisati štetnoj radnji.¹⁸ Načelo je na ovako uopćeni način izrazilo u stvari ono, što leži u suštini svih metoda koje se primjenjuju pred sudovima različitih pravnih područja, a nesumnjivo se temelji na uzročnosti, jer se razumno nikome ne može pripisati šteta koju nije prouzročio. Sam po sebi kriterij »razumnosti« je za kontinentalna pravna shvaćanja neodređen i nejasan, jer se i sasvim oprečna pravna stajališta mogu smatrati razumnima. Engleskom pravnom shvaćanju on je ne samo blizak, nego može se reći i inherentan. Prema Radbruchu: »Englischem Denken liegt es nicht, die Tatsachen mittels der Vernunft zu vergewaltigen; es sucht die Vernunft in den Dingen. Vernunft ist ihr »Natur der Sache«.¹⁹

Kriterij razumnosti ne isključuje ni jednu od poznatih i primijenjenih pravnih metoda za utvrđivanje opsega štete prouzročene sudarom. No svrha njegove primjene – da se priznaju samo one štete koje se razumno mogu pripisati štetnoj radnji, ujedno isključuje sve one odštetne zahtjeve, koji se ne mogu razumno dovesti u odnos sa štetnom radnjom. On stoga imanentno sadržava tendenciju ograničenja opsega na najnužniju mjeru, a samim tim i tendenciju suzbijanja štete spekulativnih ili abuzivnih zahtjeva; ostvaruje dakle iste konsekvencije, koje isti kriterij ostvaruje i u primjeni »*mitigation of damages*«.

Ta se tendencija ograničenja čini opravdanom i kad se ona posmatra sa stanovišta specifičnosti pomorske plovidbe, u kojoj se sudari ostvaruju. Prije svega nema sumnje, da, u pravilu, do sudara dolazi praeter intentionem kompaciscenata sudara, koji ga doživljuju kao nesreću, što sudar u golemom broju slučajeva i jest. Moralna strana te činjenice ne dopušta, da se jedna od učesnica nesreće obogati na štetu druge pa bilo i u najmanjoj mjeri. S druge strane sudari su događaji, s kojima se u pomorskoj plovidbi mora računati kao s uvijek prisutnim pomorskim rizikom,²⁰ kome se izlaže svatko tko po moru plovi. Tako nastaje svojevrsna zajednica rizika, kojima se izlažu uzročnik sudara kao i njegova žrtva, pa je i odatle postulat pravednosti, da od ostvarenja rizika kojima su se svijesno izložili, ni jedna stranka ne izvuče korist za sebe na štetu protivne stranke.

¹⁸ V. DOC Conf. At. 4: Prijedlog da se žrtvi imaju naknaditi štete koje se razumno mogu pripisati štetnoj radnji, stavio je u Komisiji za pitanja naknade štete od sudara V. Tomašić, član jugoslavenske delegacije. Prijedlog je bio jednoglasno prihvaćen.

¹⁹ V.G. Radbruch, *Der Geist des englischen Rechts*, Göttingen 1958, str. 8.

²⁰ I prema engleskoj polici pomorskog osiguranja se sudar brodova smatra redovitim rizikom mora (*Perils of the sea*). V. Tomašić, *DOZ-ova engleska polica za osiguranje robe u pomorskom transportu*, Beograd 1956.

Premda pitanja naknade neimovinskih šteta nastalih sudarom nisu predmetom ovog članka, ipak je potrebno upozoriti da je naknada štete zbog povrede fizičkog integriteta putnika na brodovima uređena Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika²¹ prihvaćenom na Diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo, održanoj u Bruxellesu 1961 godine. Konferencijom je limitirana visina naknade štete iznosom od 250.000 franaka (Poincaré) po osobi (čl. 6) uz ogradu (čl. 8) da konvencija ne dira u prava i dužnosti brodarka ustanovljena drugim međunarodnim konvencijama o ograničenju odgovornosti brodarka ili nacionalnim propisima s kojima se uređuje takvo ograničenje odgovornosti. Tako je riješeno jedno od najsloženijih pitanja utvrđivanja visine štete nastale sudarom. Konvencijom nije dirnuto pitanje naknade štete zbog povrede fizičkog integriteta članova posade nastale sudarom, pa ono ostaje i dalje otvorenim. Ima stajališta da to pitanje treba prepustiti uređenju putem posebnih nacionalnih zakona odnosno da ga treba prosuđivati po zakonu zastave.²²

Materijalne štete što nastaju sudarom mogu biti veoma različite jer zavise od kompleksa prilika, pod kojima je do sudara došlo. Ipak je moguća klasifikacija, koja olakšava ispitivanje osnovnih i najčešćih oblika šteta od sudara. Takvu je klasifikaciju sastavio Leopold Dor²³ za potrebe proučavanja takvog problema u okviru CMI-a kako slijedi:

1. a) Šteta zbog totalnog gubitka broda,
b) Šteta zbog konstruktivnoga totalnog gubitka broda,
2. Šteta zbog oštećenja broda,
3. Šteta zbog šomaže,
4. Šteta na teretu,
5. Šteta zbog gubitka imovine posade,

pa su je mnogobrojna nacionalna udruženja za pomorsko pravo prihvatila kao podesnu osnovu za proučavanje problematike naknade štete od sudara. S obzirom na reprezentativnost asocijacija u pitanju može se reći, da je na taj način takva klasifikacija i doktrinarno prihvaćena u međunarodnim razmjerima. Ona je nadopunjena još pitanjem naknade štete pri sudaru ribarskih brodova i brodova koji nisu u komercijalnoj eksploataciji.

Prvi pokušaj da se pravno regulira materija koja nas zanima i to kako na osnovu navedene klasifikacije i dopune tako i s oslonom na tri načela prihvaćena na Atenskoj konferenciji, predstavlja prednacrt Me-

²¹ V. »Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo« br. 15 u kojem je konvencija objavljena.

²² U tom smislu presuda Vrhovnoga privrednog suda Sl. 58/64 od 30. VI 1964, koja u stvari ukida razlikovanje odgovornosti kad se radi o putnicima ili o članovima posade.

²³ V. DOC DOM. 1. Conf. At.

đunarodne konvencije o utvrđivanju šteta, nastalih sudarom, koju su izradili James Paul Govare i Jean Warot;²⁴ zbog naučnog i praktičnog interesa što ga pobuđuje predmet objavljujemo ga u (slobodnom) prijevodu sa francuskog teksta.

PREDNACRT MEĐUNARODNE KONVENCIJE O
ODREĐIVANJU NAKNADE ŠTETE OD SUDARA BRODOVA

Čl. 1

U ovoj konvenciji niže navedeni izrazi su upotrebljeni u smislu određenom kako slijedi:

a) »žrtva« znači: stranka koja snosi štetne posljedice sudara za koje joj pripada naknada.

Ona uključuje bilo koju od ovih osoba: brodovlasnika, ili naručioca, ili vlasnika robe ili bilo koju treću osobu.

b) »direktna šteta« znači: svaka šteta kojoj je isključivi uzrok štetna radnja (tj. sudar).

c) »indirektna šteta« znači: svaka šteta kojoj je štetna radnja uzrok samo posredstvom jedne ili više štetnih radnja koje nemaju direktne veze s prvom.

d) »vrijednost« sadržava novčani element konstituiran brodom uvećan koeficijentom zarade ili zadovoljenja koje brod donosi svom vlasniku.

e) »šomaža« znači: vremenski period za trajanja kojeg je vlasnik lišen upotrebe svog broda.

Načela

Čl. 2

U slučaju sudara do kojeg je došlo između pomorskih brodova (ili između pomorskih brodova i brodova unutarnje plovidbe) naknada štete koju može zahtijevati žrtva sudara utvrđuje se suglasno s načelima i odredbama koje slijede, bez obzira na vode u kojima se je događaj desio.

Čl. 3

Naknada štete mora sastojati u tome da se žrtva uspostavi u stanje ravno onome u kojem se je nalazila prije sudara.

Žrtvi će se naknaditi šteta koju je pretrpjela i zarada koje je lišena.

Čl. 4

Žrtva mora uvijek i na svaki mogući način ublažiti posljedice štete koju je pretrpjela.

²⁴ V. DOC CMI dommages et intérêts en matière d'abordage I (4-64).

Čl. 5

Samo direktna šteta daje pravo na naknadu, uz ogradu što se tiče izuzetaka predviđenih ovom konvencijom.

Totalni gubitak

Čl. 6

1) U slučaju kad je brod potpuno izgubljen žrtva ima pravo da zahtijeva vrijednost svog broda; ta vrijednost, određena putem vještaka je ona koju brod predstavlja za svog vlasnika, uzimajući u obzir tip, doba, stanje i privrednu eksploataciju broda u času sudara.

2) Ipak, ako je moguće nabaviti sličan brod, vrijednost broda će se odrediti putem usporedbe sa cijenom takvog broda na nacionalnom tržištu, ili ako to nije moguće na međunarodnom tržištu.

3) Kad zbog posebnog tipa ili posebne konstrukcije broda nije moguće odrediti njegovu vrijednost ta će vrijednost biti ona, koju je brod imao za svog vlasnika.

Čl. 7

Osim tako utvrđene vrijednosti broda žrtva ima pravo:

- 1) na izgublenu čistu vozarinu;
- 2) na kamate od 5% godišnje, računate na vrijednost broda od dana kad je brod izgubljen do dana naknađenja, ali najviše za vrijeme od X . . . mjeseci;
- 3) na naknadu opravdanih troškova izvršenih u vezi sa sudarom;
- 4) na naknadu vrijednosti osobnih predmeta članova posade izgubljenih zbog sudara.

Oštećeni brod

Čl. 8

U slučaju kad je brod samo oštećen, žrtva ima pravo:

1) na naknadu troškova spasavanja, koje je eventualno bila dužna platiti. Ona je međutim dužna pozvati vlasnika broda odgovornog za sudar da prethodno raspravi iznos naknade u slučaju kad se ona rješava vanskudski.

Ta naknada sadržava također troškove teglenja, pripremnih popravaka koji su nužni da bi brod mogao prispeti u luku, u kojoj će biti izvršeni konačni popravci, te sudske troškove i troškove kaucije.

2) na naknadu troškova konačnog popravka, s kamatima od dana isplate kao i troškova dokovanja, uključivši sve troškove teglenja koji su potrebni za izvršenje tih popravaka (docking, undocking, employment of tugs).²⁵

²⁵ Engleski izrazi upotrijebljeni u francuskom tekstu.

Žrtva je dužna da kod iste cijene i stručnosti, upotrijebi usluge brodogradilišta koje je najbliže mjestu sudara.

3) na naknadu vrijednosti osobnih predmeta posade izgubljenih zbog sudara.

Čl. 9

Osim naknade izdataka određenih u prethodnom članu žrtva ima pravo na naknadu izgubljene dobiti i troškova podnesenih zbog imobilizacije broda.

Izgubljena dobit određuje se ovako:

1) kad je brod imobiliziran u toku ispunjenja brodarskog ugovora na putovanje i kad ta imobilizacija ne proizvede raskid tog ugovora, žrtva ima pravo, za svaki dan imobilizacije, na naknadu izračunatu prema prosječnoj čistoj zaradi dvaju prethodnih i dvaju naknadnih putovanja.

Ako je imobilizacija proizvela raskid ugovora, žrtva koja još nije zaradila vozarinu ima pravo na naknadu štete u visini izgubljene čiste zarade povećane naknadom izračunatom za svaki dan imobilizacije prema prosječnoj čistoj zaradi dvaju prethodnih i dvaju naknadnih putovanja.

U slučaju kad je brod zaradio vozarinu pripada mu samo potonja naknada.

2) Ako je brod imobiliziran u vrijeme kad je privredno eksploatiran u redovnoj liniji, žrtva ima pravo na naknadu izgubljene vozarine.

U slučaju kad brod u času sudara tu vozarinu još nije zaradio ili kad se imobilizacija broda produži preko vremena trajanja putovanja tokom kojeg je došlo do sudara, naknada će se izračunati prema prosječnoj čistoj zaradi dvaju prethodnih i dvaju naknadnih putovanja.

3) Ako je brod imobiliziran kad izvršava brodarski ugovor na vrijeme, žrtva ima pravo na naknadu izračunatu prema neunovčenom iznosu ugovora na vrijeme; ta će naknada obuhvatiti također gubitak koji je pretrpio naručilac zbog prekida brodarskog ugovora.

U slučaju kad imobilizacija proizvede raskid ugovora o zakupu, žrtva ima pravo, osim izgubljene vozarine, utvrđene kao gore, na naknadu izračunatu za svaki dan imobilizacije prema prosječnoj čistoj zaradi za dva brodarska ugovora na vrijeme ili za dva putovanja, prethodna i naknadna.

Ako u slučajevima navedenim pod 1, 2, i 3 nije moguća usporedba sa prethodnim i naknadnim putovanjima uzet će se u obzir čista zarada ostvarena od putovanja tokom kojeg je došlo do sudara.

4) Ako je brod imobiliziran kad nema ugovora o prijevozu ili brodarskog ugovora žrtva ima pravo na forfetnu naknadu u obliku kamata od 5% godišnje od vrijednosti broda za svaki dan imobilizacije.

5) Ako brod nije imobiliziran te nastavlja svoje putovanje, žrtva koja će izvršiti popravak pretrpljenih oštećenja prigodom reklasifikacije ili prigodom boravka u remontnom basenu radi vršenja drugih popravaka koji nemaju veze sa sudarom, ima pravo, u koliko je došlo do šomaže, na naknadu izračunatu za svaki dan prema prosječnoj zaradi dvaju prethodnih i dvaju naknadnih putovanja.

Čl. 10

U slučaju dvaju sukcesivnih sudara, osoba odgovorna za drugi sudar dužna je naknaditi proporcionalnu štetu izračunatu suglasno prethodnom članu i proporcionalno produženju vremena trajanja popravka.

Posebni slučajevi

Čl. 11

Za jahte i brodove za zabavu, žrtva, kojoj pripada naknada za pretrpljenu štetu po odredbama ove konvencije, ima pravo na naknadu za šomažu izračunatu na osnovi kamata od 5% na godinu od vrijednosti broda, i, ako je došlo do najma (zakupa) drugog broda ima pravo na naknadu te najamnine (zakupnine).

Čl. 12

Za ribarske brodove, žrtvi kojoj pripada naknada prema odredbama ove konvencije bit će dopušteno da dokazuje izgubljenju zaradu.

Teret

Čl. 13

Vlasnik robe, koja se nalazi na brodu, žrtvi sudara ima pravo na naknadu štete, ako je roba izgubljena, oštećena ili ako je njezin prijevoz zakasnio.

Ta će se naknada izračunati ovako:

Ako je roba izgubljena, njezin vlasnik ima pravo na naknadu njezine tržišne vrijednosti u mjestu odredišta.

Ako se takva tržišna vrijednost ne može odrediti na siguran način, vrijednost robe bit će ravna cijeni po kojoj ju je vlasnik kupio uvećanoj maržom zarade od 10% od vrijednosti robe i vozarine plaćene za prijevoz.

Ako je roba oštećena, njen vlasnik ima pravo na naknadu ravnu razlici između vrijednosti robe u zdravom stanju u času dolaska i vrijednosti utvrđene prodajom na javnoj dražbi ili putem vještaka.

U slučaju kad su te avarije prouzročene produženjem vremena trajanja putovanja zbog sudara, vlasniku robe pripada naknada iste vrste određena prema istoj osnovi obračuna.

— — —

Prednacrt je prvo i drugo osnovno načelo prihvaćeno na Atenskoj konferenciji gotovo doslovno recipirao u članu 3 i 4. Treće načelo je Prednacrt razradio na način da je pokušao dati praktična rješenja za kazuistiku na koju se ono odnosi, a prema već navedenoj klasifikaciji šteta. To odgovara i predmetu koji se Prednacrtom kuša pravno urediti,

jer se više ne radi o instituiranju principa po kojima će se utvrditi odgovornost nego o praktičnom utvrđivanju opsega štete, koja se žrtvi sudara ima naknaditi.

Kad je u pitanju *totalni gubitak* broda žrtvi sudara – pod pretpostavkom da je sva odgovornost za sudar na protivnoj strani – pripada u smislu prvoga osnovnog načela pravo, da bude stavljena u mogućnost da propali brod zamijeni drugim brodom istih karakteristika, jer ju to stavlja u stanje najbliže ili jednako onom prije sudara. U pravilu to će biti moguće postići putem naknade vrijednosti propalog broda u novcu, pa se postavlja pitanje kako će se ta vrijednost utvrditi. Kad se radi o brodu više manje tipične konstrukcije (npr. motorni tramper od 10.000 tona nosivosti), tada neće predstavljati posebnu teškoću da se putem uspoređenja sa brodovima istih ili sličnih karakteristika pronađe tržišna vrijednost (*market value*) propalog broda. To bi bila novčana vrijednost koja bi žrtvu stavila u mogućnost da uspostavi stanje u kojem je bila prije sudara. Međutim, teškoće nastaju kad se tržišna vrijednost broda na nacionalnom tržištu žrtve razlikuje od međunarodne tržišne vrijednosti zbog toga, što nacionalno tržište bilo pogoduje domaće brodovlasnike, bilo što u inozemstvu nabavljene brodove opterećuje visokim carinama i drugim dažbinama. Otvara se stoga pitanje, da li se u ime naknade štete ima žrtvi priznati nacionalna ili internacionalna vrijednost broda istih ili približno istih karakteristika. Već naknada stvarne štete predstavlja dakle stanovite teškoće. Znatno veće teškoće praktične i teoretske prirode predstavlja pitanje, da li žrtvi osim naknade stvarne štete pripada i naknada izgubljene dobiti, ako je brod imao zaključene ugovore koje zbog propasti neće moći realizirati; naročito je teško pitanje da li žrtvi pripada naknada izgubljene dobiti zbog toga što zamjena propalog broda drugim brodom zahtijeva određeno trajanje vremena, tokom kojeg je žrtva lišena mogućnosti privredne eksploatacije svog broda. U slučaju da se na pitanje odgovori pozitivno, otvara se dalje pitanje kako da se izračuna visina izgubljene zarade.

Što se tiče stvarne štete autori prednacrtu polaze od načela, da žrtvi treba naknaditi onu vrijednost koju je propali brod imao za njenog vlasnika. Kriterij za naknadu vrijednosti bio bi dakle subjektivni ekonomski interes žrtve, koji je zbog sudara povrijeđen. Odatle slijedi da bi odgovor na pitanje da li će se primijeniti nacionalna ili internacionalna vrijednost broda zavisio od toga, što će za žrtvu biti ekonomski povoljnije; pri tom ne valja izgubiti iz vida, da subjektivni ekonomski interes može učiniti iluzornim nastojanje da se putem uspoređenja sa brodom sličnih karakteristika pronađe adekvatno mjerilo vrijednosti, jer sličnost ne isključuje nego pokazuje na postojanje razlika između uspoređenih stvari.

Čini se, da tako shvaćeno pravo na naknadu štete ne bi bilo moguće spojiti s načelom mitigation of damages, jer bi se prema potonjem subjektivni ekonomski interes žrtve morao ograničiti na naknadu samo one štete, za koju se objektivno može utvrditi da ne prelazi nužne granice unutar kojih imovinski interes žrtve može biti uspostavljen bez uvećanja obveze vinovnika sudara preko te granice. Osim toga nema sumnje da se

ne može priznati takva naknada štete koja bi faktično dovela žrtvu u povoljnije stanje od onog u kom se je nalazila prije sudara. Konačno, subjektivni ekonomski interes jedva da bi mogao poslužiti kao isključivi uniformni kriterij u svjetskim omjerima, jer baš on imanentno negira pronalaženje općih uniformnih kriterija. Unatoč tome subjektivni ekonomski interes nužno će udariti pečat zahtjevu za naknadu štete, kad se radi o brodovima specijalnih karakteristika i namjena ili specifične privredne eksploatacije za koju nije moguće naći usporednu vrijednost sa brodovima sličnog tipa.

Općim načelima usvojenim na Atenskoj konferenciji po našem je mišljenju mnogo bliži kriterij naknade štete prema tržišnoj vrijednosti brodova istih ili približno istih (sličnih) karakteristika na svjetskom tržištu, s tim da je dopuštena korektura prema vrijednosti nacionalnog tržišta, ako se žrtva na njemu može zadovoljiti povoljnije nego na svjetskom tržištu. To odgovara i postulatima pravičnosti o kojima je već bilo riječi te ne stavlja žrtvu u nepovoljniji položaj, a umanjuje štetu na najnužniju mjeru.²⁶

Nezarađena vozarina putovanja u kojem je došlo do sudara te neiskorištene premije osiguranja predstavljaju naslove odštetnog zahtjeva za koje nema sumnje da ih je uzročnik sudara dužan naknaditi.

Pitanje izmakle dobiti zbog zaključenih a nerealiziranih ugovora o iskorištenju broda i pitanje naknade štete zbog gubitka nije u praksi tako jednostavno kako bi se to moglo činiti s obzirom na načelno stajalište da žrtvi pripada pravo i na naknadu izmakle dobiti.

Propast broda zbog sudara predstavlja za brodaru slučaj više sile, koji ga oslobađa obveze da ispuni ugovor.²⁷ Da li bi iz ispunjenja ugovora, pa i onoga zaključenog uz najpovoljnije uvjete, doista realizirao očekivanu zaradu i u kojoj bi je mjeri ostvario, pitanje je konkretnih prilika u kojima bi se ugovor ispunio. Spekulativni momenti se pri tom ne mogu isključiti, a isto tako ne može se isključiti da je žrtva upotrebom drugog broda mogla ispuniti ugovor i ostvariti očekivane odnosno stvarno moguće rezultate. Čini se, da pravo na oslobođenje od obveza da ispuni ugovor ukazuje na pravičnost stajališta, da žrtva ne može zahtijevati ni naknadu dobiti koja joj je izmakla zbog neispunjenja obaveze, koju više nije dužna ispuniti.

Što se tiče štete za vrijeme koje protječe od dana gubitka broda do nabave zamjene čini se, da u načelu žrtva ne bi imala pravo da za nju zahtijeva naknadu, ako joj je šteta od propasti t.j. od gubitka broda naknađena u novčanoj vrijednosti, nego bi joj umjesto toga pripadali kamati od dana kad je pretrpjela štetu pa do dana isplate. Žrtva naime ne može zahtijevati da joj se in natura vrati njezin brod, jer bi to predstavljalo nemoguću činidbu; ona zbog toga u pravilu može biti obeštećena samo isplatom vrijednosti broda, pa joj isplata u cijelosti naknađuje izgubljeni brod.

²⁶ Usporedi Rihtman, Collision damages u Vjesniku J.U.P.P. br. 11/1959. str. 75.

²⁷ Vidi Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova čl. 22.

Ako je njen dužnik u zakašnjenju s isplatom, a on to jeste od časa kad je štetu skrivio, dužan je da joj plati kamate pa joj oni stoje umjesto zarade koju bi inače eventualno imala od privredne eksploatacije izgubljenog broda.²⁸ Ni u kom slučaju žrtva ne bi mogla zahtijevati i kamate na vrijednost broda i naknadu za šomažu, jer bi to predstavljalo dvostruko iskorištenje iste stvari. Osim toga zavisi od volje žrtve, da li će za primljenu vrijednost doista nabaviti novi brod ili neće, a zahtjev za naknadu šomaže ne može biti zavisian od subjektivne ocjene žrtve kako će i kada će iskoristiti primljenu novčanu naknadu vrijednosti izgubljenog broda.

Kad bi se usvojilo to stanovište kao uniformni princip, tada bi preostalo samo da se odredi visina kamatne stope po kojoj će dužnik platiti žrtvi dužne kamate, odnosno da se odrede kriteriji prema kojima će se odrediti visina kamatne stope. Čini nam se međutim neumjesnim, da se određuje maksimum vremena za koji bi žrtvi pripadalo pravo na kamate, kako to predviđa Prednacrt u čl. 7 pod 2), jer za to nema nikakvoga razumnog opravdanja. Kad se radi o kamatama nalazimo se na području zakašnjenja s isplatom, pa pravo na kamate pripada vjerovniku, za sve vrijeme zakašnjenja.

Ako je brod zbog sudara oštećen u tolikoj mjeri, da njegov popravak ne bi bio ekonomski opravdan (constructive total loss) posljedice takvog oštećenja moraju se smatrati ravnim totalnom gubitku. Dosljedno tome, za naknadu štete vrijede isti razlozi kao i u slučaju propasti broda. Razlika je samo u vrijednosti što ju eventualno predstavlja olupina, jer ta vrijednost umanjuje štetu. To ne znači da će se vrijednost olupine uvijek moći ekonomski iskoristiti. Naprotiv žrtva sudara može da bude stavljena u situaciju da trpi dalje izdatke za uklanjanje olupine, ako se ona nalazi na mjestu gdje smeta prometu ili predstavlja opasnost za plovidbu (npr. u luci).²⁹ Razumije se da u takvom slučaju žrtva neće biti dužna da valorizira olupinu, nego će imati osnova da s naslova naknade štete zahtijeva i pokriće troškova za uklanjanje olupine.

Kad se radi o brodu koji je zbog sudara oštećen, ali *ne i izgubljen*, problemi naknade stvarne štete u pravilu se koncentriraju na naknade troškova spasavanja, ako je ono bilo potrebno i oko troškova popravaka potrebnih da brod bude uspostavljen u stanje sposobnosti za plovidbu i za eksploataciju u kojem se je nalazio prije sudara. Što se tiče troškova spasavanja žrtva je po principu mitigation of damages dužna voditi računa o tom da oni budu primjereni i da ih tako ugovori; u slučaju pak kad ih nije ugovorila, ona je dužna da omogući autoru sudara da ih sam raspravi sa spasiocem. U potonjem slučaju radi se o mjeri proceduralnog karaktera, namijenjenoj zaštiti interesa obiju stranaka iz sudara, koje u odnosu prema spasiocu kao trećem licu veže zajednički interes, tj. da troškovi spasavanja ne prijeđu mjeru koja odgovara načelima pomorskog prava odnosno pomorskim običajima i pravičnosti. Mislimo međutim, da propuštanje dužnosti da pozove autora sudara na neposredno rasprav-

²⁸ Vidi presudu Višega privrednog suda u Zagrebu P-448/62 od 12. IX 63.

²⁹ Isto.

ljanje odštete za spasavanje sa spasiocem, neće prekludirati pravo žrtve da traži naknadu izdataka izvršenih s tog naslova, ali će joj nametnuti dužnosti dokazivanja da su oni bili neizbježivi u visini u kojoj ih je izvršila. Na pravne odnose spasavanja i pružanja pomoći na moru primijenit će se inače međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o spasavanju i pružanju pomoći na moru (1910 g.) dakako uz izuzetak ako se na konkretni spor ima primijeniti nacionalno pravo. S obzirom na vrlo veliki broj zemalja koje su pristupile konvenciji³⁰ ili njena načela recipirale u nacionalno pravo, u pravilu neće biti većih razlika bilo da se primijeni konvencija ili nacionalno pravo.

Veće praktične teškoće mogu nastati kad je u pitanju utvrđivanje troškova popravaka, koje je autor sudara dužan naknaditi žrtvi jer je kazuistika o tome gotovo nepregledna. Radi se tu prije svega o izboru brodogradilišta u kojem će popravci biti izvršeni, zatim o vremenu kad će biti izvršeni i konačno o kombinaciji izvršenja popravaka oštećenja prouzročenih jednim sudarom sa popravcima oštećenja prouzročenih drugim sudarom ili udarom ili nastalih iz drugih uzroka, ili popravaka za redovno održavanje klase broda. Prema tome u pitanju su vremenski i prostorno veoma različiti uvjeti, koji nesumnjivo ukazuju na složenost materije i na odgovarajuće teškoće u nalaženju rješenja. No upravo ta složenost upućuje na potrebu da se u granicama mogućnosti potraže rješenja, koja će bar za određene vrste slučajeva u što većoj mjeri omogućiti jedinstveni način uređivanja.

U načelu oštećeni brod morao bi se skloniti u najbliže brodogradilište u svrhu popravaka jer bi na taj način bilo na minimum skraćeno vrijeme njegova stajanja izvan plovidbe odnosno izvan komercijalne eksploatacije, pa mu, ako oštećenja nisu bila teža, eventualno omogućilo da bez štete ili uz minimalnu štetu dovrši započeto putovanje i spriječi nastajanje daljih komercijalnih šteta i šteta na teretu, koje bi inače pale na autora sudara. U praksi međutim pitanje izbora brodogradilišta zavisi od vrlo različitih momenata ekonomske prirode, jer za žrtvu sudara može udaljenije brodogradilište, posebno ako se radi o brodogradilištu u vlastitoj zemlji, biti mnogo konvenijentnije od bližeg brodogradilišta. Na to mogu naročito utjecati prilike veće ili manje dostupnosti deviza za plaćanje popravaka. I pitanje ocjene veće ili manje stručnosti datog brodogradilišta ne može se odvojiti od subjektivne ocjene žrtve, koja je mogla imati loša iskustva s brodogradilištem kome autor sudara priznaje visoku stručnost i obratno. Konačno, kad se radi o oštećenju nastalom zbog sudara prouzročenog obostranom krivnjom nejednakog stepena, veća odgovornost jedne stranke i dosljedno tome njena veća obveza na naknadu štete ne bi mogla opravdano zasnovati njezino pravo da odlučuje koje se brodogradilište ima smatrati ekonomski ili stručno povoljnijim. S druge strane otvara se pitanje da li je autor štete dužan snositi i one troškove koji su neminovno vezani uz izvršenje popravaka oštećenja za koje je odgovoran, ali koje bi žrtva sudara također neminovno imala za izvršenje drugih popravaka koje je istodobno dala obaviti, a za

³⁰ Vidi Vjesnik J.U.P.P. br. 4.

koje autor sudara nije odgovoran. Takvi su npr. troškovi dokovanja, bojadisanja, čišćenja itd. Otvara se i pitanje da li autor sudara može odbiti od naknade razliku vrijednosti nastalu u korist broda žrtve time što su oštećeni stari dijelovi zamijenjeni novima.

Ako se radi o izboru brodogradilišta, tada se čini da neće preostati drugo nego da se primjenom načela mitigation of damages, a na osnovu svih prilika konkretnog slučaja utvrđuje da li je postupak žrtve bio razuman i da li je bio usmjeren ublaženju štete u smislu kako je to naprijed navedeno. Potpunije normativno reguliranje tog pitanja čini se da je nemoguće; ono je i nepotrebno, jer rukovodno opće načelo daje dovoljno oslona za pravilno ocjenjivanje odlučnoga činjeničnog stanja. Što se tiče kombinacije popravaka kao i pitanja zamjene staroga novim tu se već radi o pravnim pitanjima, koja mogu biti riješena bližom normom. Prema engleskoj judikaturi brod žrtva ne može zahtijevati od autora sudara naknadu onih troškova, koje bi i sam snosio radi vršenja popravaka nužnih za osposobljavanje broda za plovidbu koji nisu prouzročeni sudarom, ako ih je htio ili morao istodobno izvršiti.³¹

Isto je načelo prihvaćeno i u jugoslavenskoj judikaturi.³² Dosljedno tome ako je npr. brod žrtva morao u dok u svrhu da se izvrše popravci od oštećenja prouzročenih sudarom, ali mu je dokovanje bilo potrebno i za vršenje drugih popravaka neovisnih od sudara, koje je bio dužan izvršiti radi sposobnosti broda za plovidbu, troškovi dokovanja neće pasti na teret autora sudara. Odatle se međutim još ne bi smio izvesti zaključak, da bi autor sudara smio zahtijevati, da žrtva prigodom popravka oštećenja od sudara mora izvršiti i druge njoj potrebne popravke, sa svrhom da oni troškovi koji bi inače teretili autora sudara padnu na teret žrtve. To bi bio slučaj inverzije pozicije stranaka o kojoj je prije bilo riječi, a načelo mitigation of damages ne može tako daleko odvesti. I što se tiče zamjene staroga novim u judikaturi je već odavno zauzeto stanovište, da autor sudara ne može zahtijevati da mu se prizna razlika vrijednosti koja je na taj način nastala.³³ Brod žrtva nije bezrazložno obogaćen, ako je oštećeni dio naknadio novim. Radi se o tome da je brod žrtva prije sudara bio sposoban za plovidbu, pa mora biti uspostavljen u to stanje, a ono se ne može uspostaviti na drugi način nego zamjenom oštećenog dijela novim. Okolnost, što brod žrtva na taj način može dobiti u naknadu veću vrijednost od izgubljene ima se pripisati tome što autor sudara ne može na drugi način reparirati pričinjenu štetu, tj. ispuniti vlastitu obvezu, da žrtvu uspostavi u stanje u kom je bila prije sudara. Osim toga nije rečeno, da zamjena jednog starog dijela novim, čini cijeli brod ekonomski vrednijim.

Oštećenom brodu pripada osim naknade stvarne štete još i naknada dobiti koja mu je izmakla za vrijeme dok se je zbog pretrpljenih oštećenja nalazio izvan privredne eksploatacije. Praktična primjena toga na-

³¹ Vidi Marsden, o.c. str. 119 fusnota 1.

³² Vidi presudu VPS u Zagrebu S 2633/56 od 16. XI 1959.

³³ Vidi Marsden o.c., str. 118 i fusnota 94.

čela na konkretan slučaj zadaje najviše teškoća, pa predstavlja ujedno i jedno od ključnih pitanja opsega naknade štete zbog sudara. Svaka je izmakla dobit hipotetične prirode: dobit se nije ostvarila nego je zbog odgovornosti autora sudara izmakla, pa treba utvrditi kolika bi bila da se sudar nije desio. Pri tome je potrebno poći od pretpostavke da bi se inače plovidba broda i njegovo komercijalno poslovanje kretalo u normalnim okolnostima. Dopusštena je po našem mišljenju za tu svrhu analogija prema uvjetima sadržanim u Općoj uzanci 231 stav 2. pa bi se radilo o dobiti »za koju je izvjesno da bi je povjerilac prema redovnom toku stvari ili prema posebnim okolnostima slučaja ostvario«. No dok se kod ugovorne štete radi o okolnostima individualiziranog slučaja u kojima se ima ispuniti konkretni ugovor, u našem se slučaju radi o quasiliktnoj šteti koja je prouzročila stavljanje broda izvan plovidbe kroz duže ili kraće vrijeme, dakle izazvala prekid poslovne djelatnosti broda. »Redovni tok stvari« mogle bi u takvom slučaju predstavljati samo prilike na svjetskom tržištu navala, jer se po njemu može prosuđivati da li bi i uz koje bi uvjete brod bio uposlen da nije došlo do njegovog stavljanja izvan plovidbe. Zbog toga bi za pravilnu ocjenu slučaja bilo odlučno ne samo trajanje vremena u kom je brod stajao izvan eksploatacije, nego i samo to vrijeme, ier se može raditi o konjunktornom i nekonjunktornom periodu; budući da izbor vremena kad će brod biti predan na popravak pa stoga stavljen izvan eksploatacije zavisi od brodovlasnika ili lica koje nad brodom vrši odgovarajuća prava, to je neotklonjiv i njegov subjektivni utjecaj na opseg izmakle dobiti, koja će biti veća ako je brod stajao za vrijeme konjunktore, dok može biti i posve eliminirana ako brod nije plovio u doba loše konjunktore ili depresije na tržištu navala. Poznata osjetljivost pomorskog tržišta i nagle promjene do kojih na njemu lako dolazi čine veoma složenim utvrđivanje onoga što bi se imalo smatrati »redovnim tokom stvari« a baš od toga zavisi i odgovor na pitanje kolika je dobit izmakla oštećenom brodu, pa pod datim okolnostima čak i da li mu je uopće izmakla. Dosljedno tome visina obveze koja je nastala autoru sudara zavisi od pravilnog utvrđivanja okolnosti, koje su toliko složene da se opravdano može staviti u sumnju mogu li se uopće sa dovoljnom mjerom vjerodostojnosti utvrditi. Zbog toga se osnovano pokreće pitanje ne bi li se pronalazanjem jedne metode, podesne za primjenu u svakom konkretnom primjeru, mogle izbjeći teškoće pa pojednostaviti i ubrzati određivanje visine izmakle dobiti broda. Pokretanje tog pitanja čini se tim osnovanijim, što se i iz prakse sudova može razabrati, da su i oni u stanovitoj mjeri, negdje i otvoreno težili za utvrđivanjem takvih metoda izračunavanja. Tako su neki sudovi u Francuskoj dosuđivali izmaklu dobit par forfait,³⁴ a belgijski sudovi to i danas čine.³⁵ Engleski sudovi i arbitraža su često nastojali utvrditi visinu izmakle dobiti broda na osnovu izračunavanja prosječne dnevne zarade broda tokom dvaju putovanja koja su prethodila sudaru i dvaju

³⁴ Vidi DOC DOM Conf. At, uvodna nota i upitnik L. Dora str. 11.

³⁵ Vidi DOC DOM At., Izvještaj belgijskog udruženja za pomorsko pravo str. 7.

putovanja koja su mu slijedila.³⁶ Jugoslavenski sud je u jednom slučaju primijenio sličan način izračunavanja na temelju rezultata postignutih u toku ispunjavanja jednoga dugoročnijeg ugovora o prijevozu stvari morem.³⁷ Smije se dakle tvrditi da već postoje tendencije, da se izmakla dobit određuje bilo par forfait bilo restringiranjem kruga »okolnosti slučaja i redovnog toka stvari« na unaprijed određene poslovne odnosno plovidbene događaje i njihove rezultate. Interesantno je u vezi s time primijetiti da belgijski pomorski krugovi inzistiraju na forfeatarnom utvrđivanju naknade za izmaklu dobit opravdavajući to pored ostalog i time što ih takvo utvrđivanje lišava dužnosti da izmaklu dobit dokazuju svojim poslovnim knjigama i ispravama, pa na taj način čuvaju poslovnu tajnu.³⁸

No koliko god bile velike prednosti pronalazjenja jedinstvene metode i prema tome sužavanja broja faktora koje treba uzeti u obzir pri utvrđivanju visine izmakle dobiti, toliko su razumljive i tendencije koje se tome odupiru. Baš velika složenost okolnosti od kojih zavisi utvrđivanje visine izmakle dobiti rađa sumnju, da uniformna metoda ne bi nikada ili tek u malom broju slučajeva mogla pribaviti potpuno zadovoljenje stranci kojoj ono pripada. Šteta bi dakle ostala nenamirena. S druge strane moguće je da bi primjenom uniformne metode oštećena stranka bila i privilegirana te se bezrazložno obogatila na teret autora sudara. Obje krajnosti treba isključiti, pa to govori protiv primjene forfeatne ili uniformno izračunate naknade, a za utvrđivanje stvarne visine izmakle dobiti prema raspoloživim podacima i uz uvažanje svih okolnosti od kojih ona zavisi u svakom slučaju posebno.

Prednacrt u čl. 9. usvaja metodu izračunavanja dobiti izmakle zbog stavljanja broda izvan plovidbe (imobilizacija broda) putem izračunavanja prosječne dnevne zarade broda tokom dvaju putovanja obavljenih prije sudara i dvaju obavljenih poslije sudara. Autorima Prednacrta je očito bliska metoda kojom su se služili engleski sudovi i arbitraže; ona bi s obzirom na dužnu i brojniju primjenu te na upornost kojom se engleska judikatura zadržava na zauzetim pozicijama osigurala i prihvatanje takvog uniformnog rješenja i sa strane Velike Britanije što je od velikog značaja za postizanje svrhe.

Nama se ipak čini da predložena metoda trpi osjetljive prigovore. To je u prvom redu prigovor da se vrijeme, potrebno za izračunavanje prosjeka može razvući preko razumnih granica. Kad se radi o linijskoj plovidbi gdje je pojam putovanja određen a njegovo trajanje unaprijed fiksirano voznim redom, teškoće obračunavanja će biti manje. No i u linijskoj plovidbi ima linija u kojima jedno putovanje traje od 4 do 6 mjeseci, pa prema tome četiri putovanja – potrebna za izračunavanje dnevnog prosjeka mogu iziskivati vrijeme od dvije godine. U tom vremenu bi

³⁶ Vidi DOC DOM At., uvodna nota i upitnik L. Dora str. 11; indirektno potvrđeno vidi DOC DOM Conf. At., Izvještaj Britanskog udruženja za pomorsko pravo str. 13. Ipak se ne bi moglo tvrditi da se radi o stalnom pravilu engleske judikature.

³⁷ Tako presuda VPS u Zagrebu UPK 9/1961.

³⁸ Vidi DOC DOM Conf. At., Izvještaj Belgijskog udruženja za pomorsko pravo str. 7 i 8.

linijski brod kome linija traje jedan mjesec dana obavio 24 putovanja. Prema tome kod dva linijska broda nejednakog trajanja putovanja, ponderirano vrijeme može biti nerazumno različitog trajanja. Mnogo složenija je stvar kad se radi o brodovima slobodne plovidbe kod kojih je i sam pojam putovanje neodređen ili bar nedovoljno određen i gdje može doći do znatnih vremenskih prekida između jednog i drugog putovanja, ili do putovanja u balastu itd. Osim toga prekid plovidbe između dvaju putovanja može biti prouzročen depresijom na tržištu, a baš taj faktor kome se ne može osporiti odlučan utjecaj za utvrđivanje da li je brodaru dobit zaista izmakla, izmiče kod ponderirane metode kao faktor izračunavanja dnevnog prosjeka. Već ti momenti upozoravaju na potrebu, da se kriterij dvaju prethodnih i dvaju susljednih putovanja stavi u određene vremenske granice, koje se mogu smatrati razumno dovoljnim za kvalifikaciju onog »redovnog toka stvari« od kojega bi zavisili ekonomski rezultati broda da je ostao u plovidbi i da zbog sudara nije stavljen izvan privredne eksploatacije.

Predložena metoda oslanja se kako na ekonomske rezultate koji su u času kad se je sudar zbio, poznati, (dva prethodna putovanja) tako i na one koji su u tom času nepoznati jer se imaju tek ostvariti (dva naknadna putovanja). Kad se radi o izmakloj zaradi onda bi težište moralo biti na okolnostima koje će slijediti nakon sudara dakle na rezultatima budućih putovanja. Prošla putovanja ne bi logično morala utjecati na utvrđivanje visine buduće zarade. Pa ipak praktični razlozi govore da se u slučaju štete od šomaže izazvane sudarom težište prevale na ono pozitivno i objektivno uporište koje nam daju već ostvareni rezultati putovanja izvršenih prije sudara. Mora se po našem mišljenju uzeti da su prošla dva putovanja nužno utrošila toliko vremena koliko je potrebno da se stvori razumna slika o mogućnostima zarađivanja oštećenog broda, a to tim lakše što se na rezultate prošlih putovanja ne može nadвити sumnja da su izazvani špekulacijama, koje bi nepotrebno ili abuzivno teretile autora sudara. No kad bi se rezultatima prošlih dvaju putovanja pridružili i rezultati putovanja tokom kojeg je do sudara došlo, onda bi se time i vremenski i računski stekli potpuno dovoljni elementi za razumno ocjenjivanje zarade, koje bi brod bio postigao da je ostao u plovidbi.

Uključivanjem rezultata putovanja pri kojem je došlo do sudara bile bi po našem mišljenju u dovoljnoj mjeri uzete u obzir privredne tendencije, što djeluju na kretanje prihoda od plovidbe, a ujedno bi na taj način bio isključen elemenat neizvjesnosti o budućim kretanjima tržišta. Tako bi se ostvarila mogućnost da žrtva realizira naknadu izmakle dobiti, i prije nego što su izvršeni popravci pretrpljenih oštećenja, samo ako je utvrđeno vrijeme potrebno za popravak. Prema tome ne bi bilo potrebno nakon sudara čekati da brod nastavi nova putovanja niti bi bio od značaja period, koji će brod upotrijebiti za vršenje popravaka. U svakom slučaju postupak utvrđivanja izmakle dobiti bio bi u znatnoj mjeri ubrzan i pojednostavljen a bez bojazni da bi primjenom te metode bili u većoj mjeri isključeni iz ocjene momenti od kojih zavisi vjerodo-

stojnost i pravilnost izračunavanja, nego što je to slučaj kod primjena metoda izračunavanja na temelju dvaju prethodnih i dvaju naknadnih putovanja.³⁹

Sigurno je da bi neizvjesnost u pogledu visine u kojoj treba naknaditi izmaklu zaradu bila potpuno otklonjena kad bi se usvojio princip naknade à forfait. Ta je ideja to bliža, što se i u ugovornom pravu beskorisni gubitak vremena broda (prekostojnice, *demurrage*) obično fiksira forfetnim iznosom po jedinici vremena. Okolnost što je *demurrage* ugovorna kategorija a šomaža vanugovorna materijalno ne utječe na činjenicu da u objema slučajevima dolazi do beskorisnog stajanja broda. Stoga bi se smjelo reći da je forfetarno naknađivanje beskorisnog stajanja broda ušlo u pomorske običaje, pa bi to govorilo u prilog belgijskoj tezi o uređenju à forfait naknade izmakle dobiti broda u slučaju oštećenja zbog sudara. Čini nam se međutim da je uvijek opasno uređivati naknadu à forfait na dugu stazu. Ugovorno reguliranje omogućuje elastično prilagođavanje svakovremenom stanju tržišta i ekonomskim potrebama momenta. Zato se tim putem mogu izbjeći očite neadekvatnosti unaprijed utvrđenih stavova prema promijenjenim prilikama. Ako se međutim forfetno naknađivanje normira, onda je isključeno upravo ono prilagođavanje promijenjenim prilikama, koje je prijeko potrebno da bi se takav način mogao privredno opravdati.

Naknada za oštećenje tereta nastalo sudarom kao njegova neposredna fizička posljedica ili produženjem trajanja putovanja kao posljedice sudara uređena je Prednacrtom u bitnosti na temelju općenito prihvaćenog kriterija, da je za utvrđivanje naknade mjerodavna vrijednost te robe u normalnom stanju u luci odredišta. To odgovara i propisu čl. 55 našeg Zakona o ugovorima o iskorišćivanju pomorskih brodova. I odredba, da će za robu kojoj se vrijednost u smislu prednjeg kriterija ne može sa sigurnošću odrediti, biti mjerodavna njena nabavna cijena uvećana za 10% marže, odgovara običajima u prekomorskoj trgovini i u osiguranju prekomorskih transporta. Za pravne odnose stranaka povodom sudara mnogo je odlučnija uloga pasivno legitimirane stranke. Ako je teret oštećen povodom sudara za koji odgovara brod koji prevozi teret, vlasnik tereta neće moći od brodaru zahtijevati naknadu jer će brodar isključiti svoju odgovornost s pozivom na nautičku grešku zapovjednika zbog koje je do sudara došlo.⁴⁰ Naprotiv ako je za sudar odgovoran drugi brod vlasnik tereta moći će protiv njega istaknuti zahtjev za naknadu vanugovorne štete pa se brodar protivnog broda neće moći pozvati ni na ugovorno ni na zakonsko isključenje odgovornosti. Odnosi se kom-

³⁹ To je mišljenje došlo do izražaja i u komisiji Jugosl. udruženja za pomorsko pravo, koja je pripremila odgovor na notu L. Dora (vidi pod 11); usporedi i Rihtman, *Collision damages* u *Vjesniku J.U.P.P.* br. 11/1959.

⁴⁰ Usporedi Zakon o ugovorima o iskorišćivanju pomorskih brodova čl. 53. st. 3; isto Konvencija o teretnici (1924) čl. 4/2a.

pliciraju u slučaju obostrane odgovornosti za sudar jer će vlasnik tereta moći od protivnog broda realizirati naknadu samo u omjeru u kom je taj brodar odgovoran za sudar.

Posebni pravni odnos nastaje i u vezi sa zahtjevom broda žrtve da mu autor sudara naknadi upropaštenu imovinu posade. Oštećeni su u tom slučaju članovi posade, a ne brod, koji im – budući da nije odgovoran za sudar – ne odgovara za nastalu štetu. Legitimacija za zahtjev pripadala bi stoga svakom članu posade individualno, a ne brodaru. Prednacrtom se ipak predviđa pravo broda da zahtijeva od autora sudara i naknadu štete nastale gubitkom imovine posade, pa se na taj način ustvari instituiraju zakonska cesija u korist brodara. To ostavlja otvorenim pitanje, da li bi član posade mogao s uspjehom zahtijevati da se legitimacija na isticanje i raspravljanje zahtjeva za naknadu prizna njemu samome mimo brodara. Međutim ta pitanja ne ulaze u tematiku ove studije.

— — —

Premda se problem uniformnoga normativnog reguliranja naknade štete, nastale sudarom pomorskih brodova, nalazi na tapetu gotovo još od kraja prošlog vijeka, vrlo je neizvjesno, da li smo se primaknuli njegovom rješenju u željenom smislu. Sav dosadanji napor rezultirao je samo u usvajanju triju općih načela, pa iako i to predstavlja određeni napredak, ta nas činjenica ipak ne može u većoj mjeri ohrabriti. U svakom slučaju postizanje suglasnosti o primjeni triju i inače poznatih i priznatih pravnih principa za rješavanje tako složenih odnosa, kao što su oni, što nastaju povodom sudara pomorskih brodova, nikako ne daje dovoljno supstrata za donošenje međunarodno-pravnog instrumenta kao što je međunarodna konvencija. S druge strane opet opsežna kazuistika, s teško preglednim brojem slučajnosti, dakle pravnih detalja, otežčava u velikoj mjeri izbor i klasifikaciju slučaja sposobnih za detaljno normiranje na jednoobraznoj osnovi. Bilo je stoga poticaja, da se ta pravna problematika pokuša riješiti donošenjem i usvajanjem jednog broja pravila po uzoru na način kako su York-Antverpenskimi pravilima regulirana pitanja likvidiranja generalne avarije, jer takvo rješenje ne bi angažiralo države kao suugovornice te bi eliminiralo potrebu diplomatskih postupaka, koji uvjetuju donošenje konvencije. Takav poticaj međutim nije mogao uroditi plodom, jer dok se – kad se tiče generalne avarije nalazimo na području ugovornih odnosa, koji omogućuju i ugovaranje i prihvatanje York-Antverpenskih pravila kao mierodavnih za reguliranje odnosa ugovornih stranaka, dotle se kod sudara brodova nalazimo na području kvazidelikta, koje po prirodi stvari ne dopušta prethodno ugovaranje bilo koje vrste između kompaciscenata sudara. Preostaje stoga samo međunarodna konvencija kao jedini oblik uniformnoga normativnog reguliranja te pravne materije na međunarodnom planu.

U ovom času uvjeti za donošenje takve konvencije još nisu sazreli. Ipak nam se čini, da se radi o pravnoj materiji koja zaslužuje da joj se posvete dalji napori. Snažan razvitak pomorstva, koji je doveo do stvaranja novih pomorskih velesila, a osim toga pojava novih mornarica i

novih pomorskih zastava, nastalih raspadanjem imperija, nestajanjem kolonijalnih odnosa i nastajanjem velikog broja novih država, po našem će mišljenju bitno utjecati na potrebu, da se o tako složenim pravnim odnosima pronađu zajednička i jedinstvena rješenja, a da se ne dopusti, da se stvaranjem novih nacionalnih prava stvore nove teškoće i smetnje slobodi mora i plovidbe.

Čini nam se, da bi se iz analize problema, izvršene u ovoj raspravi, mogao izvesti zaključak, da je objektivno moguće da se iz kompleksa izdvoje određena pitanja, koja se vrstaju u najvažnija i najinteresantnija, za koja se ne bi moglo reći da se s malo napora i dobre volje ne bi mogao postići zajednički jezik. To je npr. pitanje lucrum cessans u slučaju totalnog gubitka broda, zatim pitanje jedinstvenog načina obračuna visine lucrum cessans u slučaju povremenog stavljanja broda izvan plovidbe, pitanje uračunavanja »novog za staro« i, konačno, troškova uvjetovanih nužnim popravcima, koji nisu prouzročeni sudarom, a izvršeni su simultano s popravcima štete od sudara i tome slično. Već nabrojena pitanja, riješena na osnovu prihvaćenih triju osnovnih načela, mogla bi dati i dovoljan supstrat za normativno reguliranje konvencijom. U tom pravcu predstavlja i prednacrt Govare-Warot hvalevrijedan i stimulativan napor i poticaj.

LITERATURA

1. *Bissaldi*, L'urto di navi, Milano 1939.
2. *Brajković*, Bruxelleske konvencije, Pomorska enciklopedija (dalje PE) sv. 2.
3. *Brajković*, O sukobima na moru, Arhiv za društvene i pravne nauke, 1930, br. 5.
4. *Brajković*, Međunarodno transportno pravo, Zagreb, 1957.
5. *Carver*, Carriage of Goods by Sea, London 1957.
6. *Gierke*, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, Berlin 1957.
7. *Gilmore and Black*, The Law of Admiralty, Brooklyn 1957.
8. *Goldštajn*, Pravo međunarodne kupoprodaje, Beograd 1961.
9. *Kačić*, Naknada štete od sudara. Disertacija obrađena na Pravnom fakultetu u Zagrebu 1964. Rukopis.
10. *Kisić*, Sudar, PE sv. 7.
11. *Marsden*, Collision at Sea, London 1953.
12. *Pallua*, Comité Maritime International, PE sv. 2.
13. *Radbruch*, Der Geist des englischen Rechts, Göttingen 1958.
14. *Rihtman*, Collision damages, »Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo« br. 11/1959.
15. *Ripert*, Droit Maritime, 1930.
16. *Tiberg*, The Law of demurrage, London 1960.
17. *Tomašić*, DOZ-ova engleska polica za osiguranje robe u pomorskom transportu, Beograd 1956.

Dokumentacija:

Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo (Vjesnik),
Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja (UPK),
Bulletin Comité Maritime International br. 1-23 (1897-1910),
Dokumenti CMI, Dommages et intérêts en matière d'abordage (4-64),
Atenska konferencija CMI, Doc. DOM. 1-4.

Summary

SOME PROBLEMS RELATING TO THE ASSESSMENT OF COLLISION DAMAGES

Legal aspect of assessment of damages caused by collision of seagoing vessels have been put on the agenda of the CMI since its foundation in 1897. The Brussels Convention of 1910 regulating the legal problems of responsibility for collision does not deal with problems of heads of damages due to be indemnified to the victim of collision. It was only in 1957 that the problems of assessment of damages in collision cases were put anew on the agenda of the CMI owing to an initiative of the late Mr. L. Dor, who for this purpose prepared an apposite questionnaire. In 1962 the Athens Conference of the CMI agreed on three fundamental principles to be applied in cases of assessment of collision damages, viz:

»1. The party who has sustained a damage by collision is entitled to be put as far as practicable in the same position pecuniarily as if the injury had not been suffered.

2. The victim must always mitigate the damage if he can reasonably do so.

3. The wrongdoer shall be liable for damage which can be reasonably attributed to his wrongful act.«

Analysing those principles the author states that after the Athens Conference there is no more doubt left about the right of the victim of collision to claim from the wrongdoer not only the *damnum emergens* but also the *lucrum cessans*. In this regard the Athens Conference resolution marks a step forward in comparison to the precedent status. The author particularly analyses the third principle being the most interesting one for the practice of the Courts and of the Arbitration Tribunals. Owing to the fact that British Courts now admit only »foreseeable« damages, the author states that the principle of foreseeability does not collide with the principle of causation provided by the Convention of 1910.

In the second part of the article the author publishes and examines the Serbo-Croatian translation of the preliminary draft of the International Convention on the Assessment of Damages in Maritime Collisions prepared by James Paul Govare and Jean Ward, submitted to the Athens Conference of the CMI and to the national associations of maritime law. After some analytic remarks on various problems touched upon by the preliminary draft convention, the author puts forth the

opinion that efforts should be made to find a uniform solution for a group of problems and that the preliminary draft convention may serve as a stimulating basis for this purpose. As to the particularly interesting problem of assessment of *lucrum cessans* to the vessel having been put out of exploitation in consequence of a collision the author proposes a uniform solution on the basis of assessment of average daily profit of the injured ship earned on three consecutive voyages, including the voyage on which the accident took place. A full explanation of this method of approach is given.

ZBORNIK
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

1967