

MEDUNARODNA UNIFIKACIJA OPĆEG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI BRODARA I NAŠE PRAVO

1. Institut općeg (globalnog, zakonskog) ograničenja odgovornosti jedan je od najkarakterističnijih povijesnih posebnosti pomorskog prava.¹ Mnogobrojni teoretičari smještavaju ga u daleke povijesne daljine, možda stoga da opravdaju jedan od razloga za njegovu suvremenu prisutnost u pravnim sistemima širom svijeta. Neki se od znanstvenika pozivaju da rimske noxae deditio, drugi opet na contrat de commande iz dvanaestog stoljeća i Amalfijske ploče, kompilirane u isto vrijeme.² Tvrđilo se da je iz Italije institut prenesen u Španjolsku i Francusku i da Consolato del mare, barcelonski i valencijski Zakonik sadrže izričite odredbe o ograničenju odgovornosti.³ Pretežu, međutim, stajališta, koja u kodifikacijama srednjevjekovnog pomorstva ne nalaze sigurne tragove instituta.⁴ Znameniti nizozemski pravnik Grotius 1625. potvrđujući već dugotrajno postojanje instituta u svojoj zemlji, ističe sukladnost ograničenja brodovlasnikove odgovornosti s principima prirodnog prava. Hanzeatske ordonanse iz 1614. ograničavaju odgovornost brodovlasnika na vrijednost broda i određuju da prodaja broda treba namiriti sve tražbine. Hamburški statut iz 1603. i Pomorska pravila švedskog vladara iz 1667. već statuiraju fortune de mer.. Radjanje suvremenih koncepcija o nacionalnoj državi pogodovalo je naporima usmjerenim na pomorske kodifikacije. Louis XIV 1681. promulgira Ordinance de la Marine, koja već sadrži odredbu po kojoj "vlasnik broda odgovara za djela zapovjednika; no oslobadja se odgovornosti abandonom broda i vozarine." Odredbe ove značajne kodifikacije gotovo bez izmjena unesene su u francuski Code de Commerce 1807. Engleska i američka judikatura uvažavale su Ordonansu kao dokaz općeg pomorskog prava, ukoliko se nije kosila s domaćim zakonskim i sudskim rješenjima.⁵ Inkorporacijom u Code Napoléon, Ordinance postaje dijelom pomorskog prava nekih evropskih i latinoameričkih zemalja.

2. Nekoliko je razloga koji su uvjetovali uvodjanje i održavanje instituta općeg ograničenja odgovornosti brodara. Već Grotius tvrdi da je institut neophodan kao poticaj rastu pomorske trgovačke djelatnosti. Isti, političko-ekonomski razlozi, naveli su engleske brodovlasnike da se 1733. obrate Parlamentu, zahtijevajući statuiranje ograničenja koje je već postojalo u Nizozemskoj. Doista, donošenje prvog engleskog zakona te vrste bilo je popraćeno obrazloženjem o davanju poticaja vlastitom pomorstvu, povećanju trgovačke mornarice i industrije.⁶ Američki se Senat našao pred istovjetnom odlukom tek u veljači 1851, nastojeći "postaviti američku trgovačku mornaricu na istu razinu s engleskom."⁷ Političko-ekonomski aspekt vremenom je dobivao na težini, pa se danas ukazuje vodećim razlogom održanja tog instituta.

Ekonomski razlozi, s mikro-gospodarskog aspekta poduzetnika, poglavito su navodili golemost rizika i neopravdanost činjenice da brodar za svoj pomorski pothvat odgovara čitavom imovinom, bez ograničenja.⁸ Već spomenuti engleski brodovlasnici žalili su se Parlamentu da "ukoliko ne doneše neke odredbe u njihovu pomoć, trgovina i pomorstvo ostat će uvelike obeshrabreni, budući da su brodovlasnici... izloženi propasti."⁹

Navodjeni su i pravi razlozi: autonomnost i inicijativa zapovjednikovog djelovanja ukazivali bi na sasvim posebnu vrstu zastupništva,¹⁰ u kojoj kontrola brodara nije neposredna, a ne-predvidivost mogućih situacija osnažeće utjecaj zapovjednika. U vezi sa zastupništvom isticana je i dopustivost brodaru da unaprijed odredi kojom imovinom zastupnik može raspolagati, pa je na toj osnovi konstruirana odjelitost fortune de mer.

3. Neposredni poticaj medjunarodnoj unifikaciji instituta općeg ograničenja odgovornosti brodara zasigurno je bila šarolikost postojećih nacionalnih sistema. Premda je donošenje triju medjunarodnih dokumenata uvelike smanjilo razlike medju sistemima pojedinih država, njih je i dalje moguće i potrebno izucavati izdvojeno. Sistematisacija svjetskih sistema, nekih od povijesnog, nekih pak od aktualnog značenja, izgleda ovako:

- a) sistem abandona;
- b) sistem "izvršenja" njemačkog prava;
- c) engleski sistem;
- d) američki sistem i
- e) opcioni sistemi.

a) Sistem abandona, danas za Francusku već bivši¹¹, baziрао se na osobnoj i neograničenoj odgovornosti brodovlasnika koji se svoje odgovornosti mogao riješiti valjanom izjavom o napuštanju broda i pripadajuće vozarine za putovanje na kojem je došlo do dogadjaja iz kojeg proističe tražbina. Sistem se primjenjivao za djela zapovjednika, na obveze bilo ugovornog ili izvanugovornog karaktera. Nepogodnost sistema najzamjetljivija je u potpunoj neodgovornosti u slučaju propasti broda i nepostojanju zaslužene vozarine. Ako je taj prigovor i umanjen kod materijalnih šteta zbog postojanja osiguranja, u svoj se svojoj nepravičnosti pokazuje kod tjelesnih šteta i smrti.¹²

b) Sistem "izvršenja", usvojen i u skandinavskim zemljama, bazirao se na paragrafu 468. njemačkog Trgovačkog zakona. Brodovlasnik nije ab initio odgovarao za tražbine trećih osobno, već je ex lege bila statuirana njegova ograničena stvarna odgovornost. Namirenje izvršenjem na brodu i vozarini odnosilo se na tražbine ugovornog i izvanugovornog karaktera i to, za prve, ako se potraživanje temeljilo na pravnom poslu sklopljenom na bazi zakonskih ovlaštenja zapovjednika ili na neispunjenu ugovora što ga je sklopio brodovlasnik. Za izvanugovorne obveze brodovlasnik je odgovarao ako se tražbina temeljila na krivnji nekog člana posade.¹³ Zapravo se imovina brodovlasnika sastojala od jedne fortune de terre i onoliko fortunes de mer, "koliko je brodar posjedovao brodova."¹⁴ SR Njemačka je derogirala svoj sistem ratificiravši Konvenciju iz 1957. i inkorporiravši njene odredbe u vlastito pravo. Jednako su postupile i skandinavske zemlje.¹⁵

c) Sredinom prošlog stoljeća, Merchant Shipping Actom 1854, Velika Britanija uvodi sistem ograničenja odgovornosti brodovlasnika temeljen na registarskoj tonaži broda i dužnost obrazovanja posebnog fonda za svaku pomorsku nezgodu. Isprrva je ograničenje tonažom prisutno samo prigodom namirenja tražbina proisteklih iz tjelesnih šteta, no već 1862. postavljena je granica jedinice kalkulacije na £ 15 ili £ 8 po toni, s obzirom na činjenicu da li su postojale tražbine iz tjelesnih i materijalnih šteta ili samo materijalnih šteta.¹⁶ Engleski koncept principijelno je različit od evropskog fortune de mer: aproksimativna vrijednost broda prije nezgode određivala je granicu

brodareve odgovornosti.¹⁷ Po engleskom pravu ograničenje odgovornosti osoba obuhvaćenih terminom "owner" bilo je moguće samo pod uvjetom da je dogadjaj koji je dao povoda tražbini nastao bez njihove "actual fault or privity". Privity označava sudjelovanje u interesu ili znanje, a znanje obuhvaća ne samo ono što je brodovlasnik doista znao, već i ono što je s obzirom na svoj položaj trebao znati.¹⁸ "Riječi actual fault or privity... ukazuju na nešto osobno u vlasniku, nešto što mu se može pripisati u krivnju..."¹⁹ Dugo se vremena smatralo da za greške navigacione prirode brodar ne može biti smatrana "at fault". U praksi se, međutim, pokazalo da sudovi za, prima facie, navigacione greške zapovjednika ipak okrivljuju brodovlasnike i u slučajevima kada su potonji propustili osigurati na brodu kopiju knjige signala za manevriranje luke London na brodu koji je u luku redovno poslovno svraćao ili kada su propustili upozoriti zapovjednika na rizik brze plovidbe u magli uz uporabu ispravnog radara.²⁰ Kada je brodovlasnik pravna osoba, pojavljuje se problem utvrđivanja osobe kojoj se može imputirati "actual fault or privity". Engleska judikatura je za ovo osjetljivo pitanje pronašla pouzdani oslonac u tumačenju Lorda kancelara Haldanea: " (pravna osoba) je apstrakcija. Ona nema vlastitog mišljenja...; stoga treba njezinu aktivnu i upravljačku volju tražiti u nekoj osobi koja se za neke svrhe može nazvati punomoćnikom, ali koja je u stvari upravljačko mišljenje i volja pravne osobe, pravi ego i središte ličnosti pravne osobe."²¹ U znamenitoj rješidbi "Lady Gwendolen" pokazala se opasna tendencija da je pravna osoba neizostavno lišena ograničenja odgovornosti, jer je "alter ego problem" razriješen "pronalaženjem" odgovorne osobe koja je položajem bila relativno nisko u upravljačkoj hijerahiji. No 1968. je Kuća Lordova usvojila gledište po kojem "upravljačku volju" pravne osobe ipak valja tražiti medju onim osobama "kojima je povjerena izvršna vlast pravne osobe." Interesantno je napomenuti da u posljednjih dvadesetak godina judikature, nijedan brodovlasnik-pravna osoba nije uspio u parnici ishoditi ograničenje odgovornosti! Stoga je razumljiva spremnost kompanije da nagodbama premašuje zakonske limite umjesto upuštanja u rizike parničenja s lošim perspektivama ishoda.²² Velika Britanija je ratificirala obje recentne Konvencije, onu iz 1957. i onu iz 1976. godine.²³

d) Američki savezni zakon o ograničenju odgovornosti brodovlasnika donešen je 1851, nakon katastrofalnog požara na brodovlasnika donesen je 1851, nakon katastrofalnog požara na brovidan položaj po uzoru na svoje engleske kolege. Jedinica ograničenja odgovornosti je putovanje, a ne pomorska nezgoda, a izvorno je sistem neobično nalikovao pravom abandonu. Fond ograničene odgovornosti za materijalne štete sadrži vrijednost broda poslije putovanja i vozarinu ("pending freight"), ali ne i osigurninu. Amandmani iz 1935. i 1936. godine (The Sirovich Amendment), nakon razornog požara na luksuznom brodu Morro Castle, koji je odnio 115 ljudskih života, utvrdili su dodatni fond ograničenja odgovornosti u iznosu od 60 dolara po toni broda samo za potraživanja iz tjelesnih povreda ili gubitka života. Ovaj važni pomak in favorem vjerovnika ostvaruje se po nezgodi, a ne po putovanju. Vrhovni sud je 1954. omogućio vjerovnicima da izravno tuže osiguratelja brodovlasnikove odgovornosti, uskraćujući u isti mah osiguratelju mogućnost da se pozove na osiguranikovo pravo na ograničenje odgovornosti.²⁴ Američka judikatura sa sve većom podozrivošću promatra institut: velika se pozornost obraća na vlasnikovu privity or knowledge u pogledu stanja nepodobnosti broda za plovidbu na početku putovanja, na kontrolu navigacije i na konstrukciju termina "non-delegable duty". Već decenijama američki sistem deklarativno nastoji na poboljšanju svojeg instituta ograničenja odgovornosti, ali ne pristaje na konvencijska rješenja.

e) Opcioni sistemi. Ovamo se mogu ubrojiti neki nacionalni sistemi (Belgijska, SSSR, Italija, Grčka) koji kombiniraju abandon s određenim forfetnim iznosima.²⁵

4. Izloženo stanje svjetskih sistema o ograničenju brodove odgovornosti krajem prošlog stoljeća dovelo je do urgentne potrebe kompromisa na medjunarodnoj razini. International Law Association (ILA) počela je još 1885. rad na unifikaciji, koji je CMI mnogostruko razvio. Tek nakon šest plenarnih i tri diplomatske konferencije u Bruxellesu došlo je do "herojskog pokusa kompromisa", izraženog Medjunarodnom konvencijom za izjednačavanje nekih pravila o odgovornosti vlasnika pomorskih brodova 1924.²⁶

I - Medjunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924.

Da nije medjunarodnog porijekla i domaćaja, Konvenciju bismo bez dvojbe smjestili u "općine sisteme" izložene u prethodnom poglavlju, budući da se bazira na ideji po kojoj se brodovlasnik²⁷ oslobadja odgovornosti abandonirajući iznos vrijednosti broda, paušalnog iznosa vozarine u visini 10% vrijednosti broda na početku putovanja i uzgrednosti²⁸ za slijedeće tražbine: a) iz šteta nanijetih trećima na zemlji ili na vodi djelima ili krivnjom zapovjednika, posade, pilota ili koje druge osobe u službi broda; b) iz naknade šteta na teretu, predanom zapovjedniku radi prijevoza, ili šteta nanesenih dobrima i stvarima na brodu; c) tražbine nastale iz teretnice; d) tražbine iz nautičke krivnje, počinjene u izvršenju ugovora; e) iz obveze uklanjanja podrtine i nadovezujućih obveza; f) iz nagrade za pomoć i spašavanje; g) iz doprinosa brodovlasnika u zajedničkoj havariji; g) iz doprinosa brodovlasnika u zajedničkoj havariji; h) iz ugovornih obveza koje je zapovjednik sklopio ili iz operacija koje je izvršio na temelju svojih zakonskih ovlasti izvan luke sjedišta broda, a za stvarne potrebe da brod sačuva ili da nastavi put, uz uvjet da te potrebe ne proizlaze ni iz nedostataka niti iz nepotpunosti opreme ili opskrbe broda na početku putovanja; ili ograničava svoju odgovornost za tražbine od a) do f) od visine 8 funti sterlinga (u smislu zlatne klauzule).²⁹ Nema mogućnosti ograničenja odgovornosti za obveze nastale iz "acts or faults" brodovlasnika; za tražbine iz točke "h") koje je brodovlasnik izričito odobrio i za brodovlasnikove obveze nastale iz ugovora o namještenju posade i ostalih osoba u službi broda. "Jedinica ograničenja" je pomorska nezgoda,³⁰ premda je komplikirani način procjene vrijednosti broda u slučaju sukcesivnih nezgoda u teoriji naišao na negodovanje.³¹ U slučaju tjelesnih ozljeda ili smrти, vjerovnici su bili beneficirani posebnim iznosom od 8 funti sterlinga po toni broda. U slučaju nenamirenja u dostatnom iznosu, mogli su konkurrirati, poštujući rang privilegija, na svoti odredjenoj za materijalne štete.

Prigovori Konvenciji svode se na neuspješnost pokušaja pomirenja nacionalnih sistema, na nelogičnost pružanja opcije brodovlasniku, na nedostatan krug osoba koje su mogle tražiti

ograničenje, na neuzimanje u obzir inflatorne bujice, koja je, sručivši se u budućim godinama nakon donošenja Konvencije, stavljala brodovlasnike u iznimno pogodan položaj.³² I onih 15 država koje je vezivala djelomice su je otkazale, pa je Konvencija danas poglavito od povijesno-pravnog interesa.

II - Medjunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957.

Nakon četiri poslijeratne plenarne konferencije CMI-a (Antwerpen 1947, Amsterdam 1949, Napulj 1951. i Madrid 1955.) na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu donesena je nova konvencija, koja je trebala poboljšati medjunarodnu unifikaciju instituta, nakon očiglednog neuspjeha Konvencije iz 1924. god. Opređelivši se za engleski sistem ograničenja odgovornosti tonazom broda, izbjegnute su načelne nedoumice oko kompatibilnosti više sistema ograničenja odgovornosti. U pogledu osoba, Konvencija proširuje pravo na beneficij instituta na sve osobe koje mogu biti odgovorne iz plovidbenog pothvata: brodovlasnika, brodara, sve čarterere, poslovodju brodovlasničke zajednice, zapovjednike, posadu i namještenike svih onih osoba ovlaštenih na ograničenje, za djelovanje namještenika u okviru radnih dužnosti.³³ Ograničenje se cndosi i na odgovornost broda, pokrivajući time odgovornost in rem iz angloameričke pravne koncepcije. Za svaki pojedini dogadjaj iz kojeg mogu proistekći tražbine, dakle za svaku nezgodu postoji posebni fond ograničenja. No potraživanja iz jednog fonda (dakle i jednog dogadjaja, nezgode) odnose se na sve osobe ovlaštene na ograničenje, što praktički omogućava da više odgovornih osoba osnuje zajednički fond. Konvencija podvrgava ograničenju tražbine proistekle iz ugovornih i izvanugovornih odnosa. Razdioba tražbina izvršena je u tri kategorije: 1) tražbine nastale smrću ili tjelesnim ozljedama osoba koje se nalaze na brodu radi prijevoza i nastale štetama i gubicima stvari koje se nalaze na brodu; 2) tražbine proistekle iz smrti ili tjelesnih ozljeda osoba na vodi ili na kopnu, odnosno proistekle iz materijalnih šteta na stvarima koje se nalaze izvan broda, ako su dotične štete prouzročene skriviljenim ili neskriviljenim činom ili propustom osoba na brodu za koje je brodar

odgovoran, a od osoba koje se ne nalaze na brodu - samo ako se skrivljeni ili neskrivljeni čin ili propust tih osoba odnosi na plovidbu, rukovanje (upravu) brodom, ukrcaj, prijevoz ili iskrcaj tereta ili ukrcavanje, prijevoz ili iskrcavanje putnika; 3) tražbine za obvezе nastale ex lege, koje se odnose na uklanjanje podrtina, odsukavanje ili uništenje potopljenog, nasukanog ili napuštenog broda i stvari na takvom brodu, te za obvezе povodom šteta koje brod nanese luci, lučkim postrojenjima i plovnim putevima.³⁴ Povodom tražbina proisteklih iz smrti ili tjelesnih ozljeda osoba koje su u radnom odnosu s brodarom, u dva slučaja nema ograničenja odgovornosti, već je potrebno opservirati pravo ugovora o zaposlenju: a) ako po tom pravu brodar uopće ne može ograničiti svoju odgovornost; b) ako je po mjerodavnom pravu za zaposlenje može ograničiti na iznos viši od konvencijskog.³⁵ Ograničenje odgovornosti isključeno je za doprinos iz zajedničke havarije i tražbine proistekle iz spašavanja. Kod potonjih tražbina opravданo je isključenje ograničenja, jer je logično da brodar odgovara vjerovniku do iznosa koristi koja mu je pribavljena.³⁶ Visina ograničenja iskazana je u Poincaré francima (65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000), a zavisi o registarskoj tonaži broda. Nastanu li iz jedne nezgode samo materijalne štete, svota ograničenja iznosi 1.000 franaka po toni, a za slučaj nastanka samo tjelesnih šteta ili smrti 3.100 franaka po toni. No, u slučaju nastanka obiju vrsta šteta iz jednog dogadjaja krajnji limit po toni iznosi 3.100 franaka, a fond ograničenja dijeli se na dva posebna dijela. U takvoj konstellaciji tražbina na tjelesne štete odlazi udio od 2.100 franaka po toni broda, a na materijalne štete udio od 1.000 franaka. S nepodmirenim ostatkom svojih tražbina vjerovnici tjelesnih šteta mogu konkurrirati u dijelu fonda namijenjenom namirenju materijalnih šteta. Obratni slučaj nije dopušten. Primjena čitavog sistema ograničenja odgovornosti za spomenute tražbine ovisi o nepostojanju brodareve "actual fault or privity", odn. "faute personnelle". Konvencija je preuzeila oblik nestupnjevane krivnje, koncipiran i pojašnjen u brojnim angloameričkim precedentnim sudskim odlukama.³⁷ No, "osobna krivnja" zapovjednika ili članova posade, proistekla iz obavljanja njihovih funkcija ne oduzima tim osobama beneficij ograničenja. Ako je, pak, zapovjednik broda u isto vrijeme i vlas-

nik, suvlasnik ili brodar, ovisi o njegovu svojstvu (funkciji) u odnosu na počinjeno djelo da li će doći do primjene ograničenja.³⁸ Kod brodova tonaže manje od 300 tona, smatra se, po odredbama Konvencije, za visinu ograničenja mjerodavnim ta donja granica.³⁹ Namirenje iz fonda ograničene odgovornosti razmjerno je i ne vodi računa o eventualnom postojanju privilegija na brodu za one tražbine za koje je fond osnovan.⁴⁰ Postupovna pitanja sasvim su prepuštena reglementaciji legis fori.

I uz primjetne slabosti, zamijećene tijekom godina primjene konvencijskih odredaba (preniske svote ograničenja, preuzak krug osoba koje imaju pravo na ograničenje, difuznost koncepta "actual fault or privity") Konvencija danas obvezuje više od 30 država. Promjenom obračunskih jedinica (o tome infra) nastoji se realiziranim konceptu "produljiti život" i u izmijenim uvjetima.

III - Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976.

Hamburška konferencija CMI-a godine 1974. podrobno se bavila pitanjem neminovnosti izmjena odredaba Konvencije iz 1957. Mnogo se razloga sabralo: usklajivanje Konvencije s novim međunarodnim konvencijama o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova i o odgovornosti za zagadjivanje mora ugljikovodicima, promjena vrijednosti brodova na svjetskom tržištu, koja je, udružena s inflatornim kretanjima, iziskivala utvrđivanje novih iznosa ograničenja.⁴¹ Pojava brodova ogromne tonaže tražila je nijansiraniji sistem kalkuliranja ograničenja, a pojava Konvencije o baždarenju mijenjala je samu osnovu kalkulacije registarske tonaže. Suvremena monetarna konstellacija nametala je primjenu novih obračunskih jedinica. U Hamburgu su nacrti izmjena pripravljeni u varijanti "maxi" i "mini" nacrta. U Londonu je dvije godine potom donesena nova Konvencija, a briselskim Protokolom iz 1979. izmijenjene su obračunske jedinice.⁴²

Namjera vrlo ekstenzivnog obuhvaćanja ograničenjem odgovornosti ošoba izloženih odgovornosti za opasnosti i rizike mora unekoliko je iznevjerena,⁴³ ali su ipak formulacijom obuhvaćeni spasioci (čak i oni koji djeluju izvan broda) i treće

osobe, odgovorne za poduzimanje preventivnih mјera i, eksplisitno, osiguratelji.⁴⁴ Tražbine podvrgnute ograničenju definirane su bez izravnog nadovezivanja na počinitelje. Spomenuti su, između već uobičajene enumeracije iz Konvencije iz 1957, i štete iz spašavanja,⁴⁵ zakašnjenja u prijevozu tereta i putnika, vadijenja podrtine. Izuzete su od ograničenja tražbine nastale iz nuklearnih šteta, tražbine podvrgnute Konvenciji o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja ugljikovodicima, tražbine vezane za službu broda od strane službenika vlasnika ili spasioca. Staviran je novi ratio ograničenja odgovornosti: "trgovačka osigurljivost", premda teoretičari tvrde da pune mogućnosti koncepta osigurljivosti u konkretnom slučaju visine ograničenja nisu dovoljno iskorištene.⁴⁶

Angloamerički judikaturom osnaženi koncept "actual fault or privity" konačno je u Konvenciji napušten na račun stupnjevanog koncepta krivnje. Sada je brodarov osobni čin ili propust koji ukida ograničenje definiran namjerom ("personal act or omission, committed with the intent to cause such loss") ili bezobzirnošću (nepromišljenošću) i sa znanjem da će do takve štete vjerojatno doći ("or recklessly and with knowledge that such loss would probably result").⁴⁷

Special Drawing Rights (Posebna prava vučenja) zamijenila su zlatnu klauzulu iskazanu u Poincaré francima.

Povišenje granica odgovornosti prema Konvenciji iz 1957. izvršeno je u iznosu od gotovo 100%, ali je usvojen novi sistem progresivnog smanjivanja dodatne obračunske vrijednosti na rast tonaže broda.⁴⁸ Najviše obračunske svote po toni predvidjene su za brodove od 500 do 3.000 tona - 500 obračunskih jedinica, a najniže za svaku tonu koja prekoračuje 70.000 tona - 167 jedinica. Rješenja odjelitih fondova za tražbine proistekle iz tjelesnih i materijalnih šteta zadržana su i u ovoj Konvenciji, zajedno s mogućim "prelijevanjem" tražbina iz tjelesnih šteta u drugi fond u slučaju nepotpunog namirenja. No za tražbine zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika na brodu, pošlo se stopama Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage iz 1974. godine, s limitom odgovornosti per capita od cca 56.000 dolara,⁴⁹ uz odredjenu fiksnu svotu po brodu (26 milijuna obračunskih jedinica ili 30 milijuna dolara).

Konvencija treba stupiti na snagu godinu dana nakon dva-naest ratifikacija ili pristupa. Danas obvezuje Španjolsku, Veliku Britaniju, Francusku, Japan, Liberiju i Jemen.⁵⁰ Skandinavske zemlje, Švedska, Danska, Finska i Norveška poduzele su odlučne korake k ratifikaciji. Nizozemska i Panama ratificirat će Konvenciju unutar roka od slijedećih pet godina, na sličan način razmišljaju SR Njemačka i Belgija, a Švicarska se spremila usvojiti konvencijska rješenja kada ona postanu pravo glavnih pomorskih zemalja.⁵¹ Očito, već krajem ove dekade Konvencija bi trebala stupiti na snagu. Njena će se uporabna vrijednost i efikasnost pokazati postupno, no neosporna je već sada rezolutna težnja za postavljanjem novih principa biti i provedbe instituta ograničenja globalne odgovornosti.⁵²

5. Sve do 1. siječnja 1978. opće ograničenje brodarove odgovornosti bilo je normirano čl. 216. Code de Commercea iz 1808. Ta je odredba stupila na snagu u siječnju 1812, te nakon obnove austrijskog suvereniteta na našoj obali zadržana na snazi od 1819. Kao pravno pravilo sistem abandona je zadržan u Jugoslaviji od donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1977. g. U poslijeratnom periodu samo je nedavno, u još pendentnoj parnici, princip abandona iz svojih dotad teoretskih okvira postao predmetom žive sudske prakse.⁵³

Jugoslavenski zakon je recipirao odredbe i načela Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. u svoje članove, premda Jugoslavija samu Konvenciju iz nepoznatih razloga nije ratificirala.⁵⁴ Tražbine pobrojene u čl. 379. odgovaraju u potpunosti tražbinama za koje se može ograničiti odgovornost prema Konvenciji iz 1957. Međutim, uslijed specifične strukturiranosti odredaba našeg Zakona, posebno su od izvanugovornih obveza istaknute na zasebnom mjestu odgovornost za smrt i tjelesne povrede kupača i drugih osoba u moru, odgovornost za oštećenje stvari i zagadjivanje okoline, odgovornost za zagadjivanje od pomorskog broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret.⁵⁵

Za tražbine preuzete iz Konvencije iz 1957. godine krug osoba koje mogu ograničiti odgovornost također je istovjetan s krugom osoba međunarodnog unifikacijskog instrumenta.⁵⁶ No brodar je načelno apostrofiran kao glavni nosilac odgovornosti.

Fond ograničene odgovornosti obrazovan je na principu identičnom onom iz Konvencije iz 1957. Nastanu li jednim dogadjajem i materijalne i tjelesne štete, brodar za svaku tonu broda ograničeno odgovara do visine identične onoj ako nastanu iz dogadja-ja samo tjelesne štete. No, u slučaju dvovrsnih šteta, fond se razdvaja na dva dijela: jedan u visini iznosa koji bi postojao da su iz dogadjaja nastale samo materijalne štete, drugi, nami-jenjen tjelesnim štetama, dvostruko višeg iznosa. Jugoslavija je godinama nakon donošenja Zakona imala nesrazmjerne visoke limite ograničenja, no ne iz pobuda načelnog ekscesivnog favoriziranja vjerovnika, nego iz puke greške pri unošenju brojčanih iznosa u Zakon. Radi lakšeg snalaženja, donosimo iznose (nakon isprava i prvotno) u tablici:

Štete nastale iz pojedinog dogadjaja:	IZNOS OGRANIČENJA:		
	Sl. list 22/77	Sl. list 13/82	Sl. list 10/83
Samo materijalne štete	12.000	2.500	4.000
Samo tjelesne štete	36.000	7.500	12.000
Materijalne i tjelesne štete	36.000	7.500	12.000
Tjelesne štete	24.000	5.000	8.000
Materijalne štete	12.000	2.500	4.000

Zakon se, sukladno odredbi Protokola o potpisivanju Konvencije iz 1957, poslužio mogućnošću da odredi minimalni iznos ograničenja u svoti predvidjenoj za brod od 100 tona, bez obzira na stvarnu nižu tonažu broda. Odredba je in favorem laesi.

Zakon usvaja odredbu Konvencije iz 1957. po kojoj brodar ne može ograničiti svoju odgovornost u slučaju njegove osobne krivnje pri prouzročenju dogadjaja. Termin obuhvaća, nestupnjeno, dakako i običnu nemarnost. No zapovjednik, posada broda i osobe koje rade za brodara moći će ograničiti svoju odgovornost čak i u slučaju osobne krivnje, ako nije doloznog značaja. Za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osobe koja je kod njega u radnom odnosu, brodar odgovara neograničeno.

Osnivanje fonda ograničene odgovornosti pretpostavka je za primjenu instituta i tim činom brodar izuzima svoju ostalu imo-

vinu od naplate potraživanja. Osnivanjem fonda brodar ne prejude dicira pitanje priznanja odgovornosti za tražbine podvrgnute institutu ograničenja. Sredstva (najčešće osigurateljno ili bankovno jamstvo) moraju biti u visini zakonskih iznosa ograničenja i na slobodnoj raspoložbi suda. Osnivanje fonda je sredstvo kojim brodar osigurava svoj brod (ili brodove) od nepogodnosti zaustavljanja broda sudskom narednom.⁵⁷

Vjerovnici se namiruju iz fonda ograničene odgovornosti ukoliko se njihove tražbine odnose na dogadjaj za koji je fond konstituiran. Namirivanje iz fonda je razmjerne, samim osnivanjem fonda prestaju zakonska založna prava, a vjerovnici se namiruju iz fondova shodno svojim tražbinama (za materijalne štete iz fonda za materijalne štete, za tjelesne štete iz fonda za tjelesne štete). Nepodmireni vjerovnici iz potraživanja po tjelesnim štetama iscrpljenjem "svog" fonda mogu konkurrirati nepodmirenim dijelom svojih potraživanja u fondu osnovanom za materijalne štete, ali obratan slučaj nije dozvoljen.

Eventualno prebijanje brodarove tražbine iz istog dogadjaja prema vjerovniku odvija se po načelu single liability: tražbine se isprva medjusobno prebiju, a tek s eventualnim viškom vjerovnik konkuriра u fondu.⁵⁸

Zaštita brodarove trgovачke djelatnosti mogla bi biti ugrožena kada je sudskom privremenom naredbom zaustavljen brod, iako je fond osnovan. Zakon određuje da sud mora ukinuti privremene mjeru ako je fond osnovan u našoj zemlji ili u inozemstvu "ako je takvo oslobođenje predviđeno međunarodnim ugovorom". Mislio se, indirektno, na skoru ratifikaciju Konvencije iz 1957., koja nalaže obvezatno ukipanje ovršnih mjera ako je fond osnovan u luci dogadjaja iz kojeg je nastala tražbina, a ako dogadjaj nije nastao u luci, onda u prvoj luci pristajanja broda nakon tog dogadjaja. Radi li se o tjelesnim štetama ili štetama na teretu, a fond je osnovan u luci iskrcaja osoba (putnika) ili tereta, sud također mora ukinuti ovršne mjere. Ukoliko je, pak, fond osnovan u inozemstvu na mjestu različitom od gore navedenih po odredbama Konvencije, sud će po svojoj diskrecionoj ocjeni, uz obrazloženje, moći ukinuti ovršne mjere.

Ukupna visina ograničene odgovornosti u slučaju odgovornosti više osoba ne može prijeći iznos za koji odgovara brodar,

čak i u slučaju da osobe nisu sudjelovale u osnivanju fonda ograničene odgovornosti.

6. Ratifikacija Konvencije iz 1957. godine, koja se godinama činila bliskim i logičnim činom, danas bi ipak izazvala iznenadjenje. Razvoj instituta ograničenja brodarove opće odgovornosti i nova ostala konvencijska rješenja, poglavito Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, kreću novim putem. Želi li naša zemlja slijediti progresivna rješenja novih unifikacijskih medjunarodnih instrumenata i praksi judikature zemalja koje na te instrumente svraćaju veliku pozornost prema formalno ne usvajaju (npr. SAD), morat će se suočiti s nemilim izazovom sagledaja oportunitati usvajanja nove Konvencije. To nameće detaljnu preradu instituta u našem Zakonu i sigurno bi rezultiralo dalekosežnim ekonomskim i inim implikacijama. No, vezanost našeg pomorstva za svjetske trendove, barem načelno, trebala bi inducirati zakonodavne napore u pravcu suvremenijih rješenja od onih koja nudi Konvencija iz 1957. godine.

BILJEŠKE:

¹ Usp. Alex. Rein: "International Variations on Concepts of Limitation of Liability", u: Tulane law review, 53, 1979, 4, str. 1259

² Usp. Donovan, J.J. "The Origins and Development of Limitation of Shipowners Liability", u: Tulane law review, 53, 1979, 4, str. 1000

³ Donovan, op. cit., citira američku judikaturu, poglavito "The Rebecca", 20 F. Cas. 373, 376 (D. Me. 1831) i Marsdena.

⁴ V. Brajković, Etude historique sur le droit maritime privé du littoral Yougoslave, Marseille 1933, str. 135, 136; V. Filipović: "Limitation of non-contractual liability resulting from collisions at sea", Hague-Zagreb Essays 3, 1980, str. 99

⁵ Donovan, op. cit., str. 1003 i d.

⁶ Donovan, op. cit., str. 1007-1008

⁷ Donovan, op. cit., str. 1015

⁸ Usp. R. Rastovčan: "O ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova", Zbornik za pomorsko pravo, 1957, str. 19-20

⁹ Usp. bilješku br. 6

¹⁰ Opširnije kod G. Ripert: "Droit maritime", Paris, 1952, str. 143-144 et passim

- ¹¹ Francuska je isprva ratificirala Konvenciju iz 1924, a potom i onu iz 1957, a u najnovije vrijeme i Konvenciju iz 1976, ali je zadržala sistem abandona kao svoje interno pravo sve do 1967. Ipak, životnost sistema potvrđena je njegovim održanjem u Italiji i mnogim zemljama Latinske Amerike, V. Rein, op. cit., str. 1263
- ¹² Usp. detaljno kod Riperta, op. cit.
- ¹³ Tako Pallua: "Pomorsko uporedno pravo", Rijeka 1975, str. 112
- ¹⁴ Tako Cosack, u: Ripert, op. cit., str. 153
- ¹⁵ Pineus-Röhreke: "Limited liability in collision cases", CMI, 1982, str. 11 i 19; Rein, op. cit., str. 1263
- ¹⁶ Usp. Michael Thomas: "British Concepts of Limitation of Liability", u: Tulane law review, 53, 1979, 4, str. 1207 i d.
- ¹⁷ Rein, op. cit., str. 1265
- ¹⁸ V. detaljno kod V. Filipović: "Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje", NZ 1966, str. 216 i Thomas, op. cit., passim
- ¹⁹ Iz presude "Asiatic Petroleum Co. v. Lennard's Carrying Co.", (1914) 1 K.B. 419 (C.A.) aff'd (1915) A.C. 705, po: Thomas, op. cit., str. 1222
- ²⁰ Potonje obrazloženje iz poznate presude "Lady Gwendolen", 1 Ll.L.Rep. str. 333-334
- ²¹ Usp. Thomas, op. cit., str. 1225-1226 i Filipović, str. 217-218
- ²² V. Thomas, op. cit., str. 1228-1229
- ²³ Usp. Pineus-Röhreke, op. cit., str. 20-21
- ²⁴ Tako ističe Rein, op. cit., str. 1264
- ²⁵ Usp. Rein, op. cit., str. 1268, Pallua, op. cit., str. 114 i Pineus-Röhreke, op. cit., str. 8 et passim
- ²⁶ Usp. V. Filipović: "Opće ograničenje odgovornosti u plovdbenom pravu", Beograd, 1979, str. 141
- ²⁷ Odgovaraju li za pobrojane tražbine iz domaćaja Konvencije, odgovornost mogu ograničiti i brodar-nevlasnik i "principal charterer" (čl. 10). V. P. Manca: "International Maritime Law", Antwerpen 1970, str. 136
- ²⁸ Odštete za nepopravljene materijalne štete koje je brod pretrpio nakon početka puta i, pod istim uvjetima, odštete koje pripadaju brodu iz zajedničke havarije. Isključene su državne subvencije, prim i osigurnina; usp. Rastovčan, op. cit., str. 25.
- ²⁹ Opcione karakteristike Konvencije naglašene su samo kod Riperta, op. cit., str. 225 i Filipovića, opera cit., str. 141-142; str. 101-102
- ³⁰ Usp. Rein, op. cit., str. 1268
- ³¹ V. npr. Ripert, op. cit., str. 232-233
- ³² V. V. Filipović, opera cit., ibidem
- ³³ V. Pallua, op. cit., str. 119 i V. Filipović: "Opće ograničenje...", str. 142

- ³⁴ V. Filipović, ibidem; Pallua, op. cit., str. 120
- ³⁵ Usp. Manca, op. cit., str. 155
- ³⁶ Tako Pallua-Jakaša, u: "Ograničenje odgovornosti brodara za štetu de lege ferenda", Titograd 1962, str. 66
- ³⁷ V. ponešto o tome supra, kod prikaza engleskog i američkog sistema
- ³⁸ Usp. Manca, op. cit., str. 165
- ³⁹ Rezervom države mogu smanjiti minimalnu granicu i ispod 300 tona
- ⁴⁰ Tako Pallua-Jakaša, op. cit., str. 78
- ⁴¹ Usp. C. Legendre: "La Conférence internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, u: Le Droit Maritime Français, br. 340, 1977, str. 195
- ⁴² V. opširno kod Filipović-Pallua: "Suvremenii razvoj pomorskog privatnog prava", Prinosi, br. 7, str. 5-15
- ⁴³ V. Legendre, op. cit., str. 198; usp. Rein, op. cit., str. 1274
- ⁴⁴ Usp. Rein, op. cit, ibid.
- ⁴⁵ Preciznije: iz povrede izvanugovornih prava, a štete nastanu u neposrednoj vezi s akcijama spašavanja. Same tražbine iz naslova spašavanja izuzete su od ograničenja. Usp. čl. 2 (1 c)
- ⁴⁶ Usp. argumente Reina, op. cit., ibid. Slično, ali bez kritičke oštine Alessandra Xerri: "La Convezione internazionale sulla limitazione del debito dell' armatore, Londra 1976", u: Il Diritto marittimo, sv II, 1977, str. 343
- ⁴⁷ Nastojalo se ograničenje učiniti "non easily breakable" da bi se globalni iznos u fondu povećao, osigurati brodaru punu osigurninu i ukloniti nesigurnost sudačke interpretacije kod bivšeg rješenja. V. S. Carbone: "Limitation of Liability for Maritime Claims", u: "Il Diritto marittimo, sv. II, 1976, str. 282
- ⁴⁸ Usp. Xerri, op. cit., str. 343
- ⁴⁹ Dolarski iznosi služili su samo kao realni pokazatelj vrjetnosnih odnosa i nisu expressis verbis navodjeni. Usp. Legendre, op. cit., str. 203
- ⁵⁰ V. CMI YEARBOOK 1982-1983, str. 109.
- ⁵¹ V. B. Blom: "New rules on limitation of shipowners liability in Sweden", u: Il Diritto marittimo, vol. II, br. 2, 1981, str. 294. V. i Pineus-Röhreke, op.cit., passim i V. Filipović: "Ratifikacija medjunarodnih pomorskih konvencija i naše pravo", u: Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb, 1982, br. 94, str. 71
- ⁵² I Protokol o izmjenama Konvencije iz 1957. bazira se na novim obračunskim jedinicama, SDR, zadržavši principe i odnose iz Konvencije iz 1957. (usp. npr. čl. 2). Iznosi se preračunavaju u nacionalnu valutu države u kojoj se ograničenje traži. Države-nečlanice Medjunarodnog monetarnog fonda na temelju bazičnih proporcija određuju vrijednosti u nacionalnoj valuti.

⁵³ V. za povijest instituta kod nas: V. Filipović: Limitation of non-contractual liability, str. 104-105 i isti autor: Opće ograničenje..., str. 146-147. Abandon se u sudskoj praksi pojavio povodom potonuća našeg broda "Cavtat" nakon sudara s panamskim brodom. Talijanska vlada je naredila spašavanje te-reta broda, kemijskih aditiva za naftnu industriju, iz svojih teritorijalnih voda, a troškovi uspješnog spašavanja dosegli su svotu od 20 milijuna dolara. Brodar je izjavio abandon.

⁵⁴ V. Filipović: Ratifikacija..., str. 70

⁵⁵ Jugoslavija je ratificirala Medjunarodnu konvenciju o gra-djanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu zagadjivanjem ugljikovodicima, 1969. (Sl. list SFRJ Dod. medj. ug. br. 7/1977) i Medjunarodnu konvenciju o osnivanju medjunarodnog fonda za naknadu štete nastalu zagadjivanjem ugljikovodicima, 1971. (Sl. list SFRJ Dod. medj. ug. br 3/1977). Odgovara bro-dovlasnik na temelju kauzaliteta, a svota je ograničenja 2.960 din. "po slučaju i toni broda, s tim da ukupna svota ni u kom slučaju ne može prijeći 310.800.000 dinara."

⁵⁶ Usp. pogl. br 4-II

⁵⁷ V. Filipović, Opće ograničenje..., str. 148

⁵⁸ Usp. npr. Pallua-Jakaša, op. cit., str. 77

Mr Aleksandar Bravar

THE INTERNATIONAL UNIFICATION OF THE GLOBAL LIMITATION OF THE SHIOPOWNER'S LIABILITY AND YUGOSLAV LAW

In the first part of the paper, the author traces the his-torical development of the institute of limitation of shipowner's liability. He considers parallels with the Roman legal principle of noxae deditio to be inaccurate and finds no real support for the thesis of the existence of the institute in maritime codi-fications of the Middle Ages. Before Grotius' famous apology of the institute, the basis of its existence can be found in Sta-tutes of Hamburg and Hanseatic Ordinances. The Ordonnance de la Marine brings to a close the past of the institute and may be considered as the threshold of a modern conception.

The reasons for the introduction of the institute are then presented: policy encouragement of investment of risk capital

in maritime adventures, protection of maritime trade shipowners and aspects of legal reasons.

National legal systems concerning the limitation of shipowner's liability are divided in five sections: a) The Abandonment System; b) The German System of Maritime Lien; c) The English System; d) The American System and e) Option Systems.

Modern international unification efforts are shown in the International convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels, 1924; the International convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, 1957. and the Convention on limitation of liability for maritime claims. 1976.

The Yugoslav limitation system is based on the principle of the 1957 Convention.

In the last Section, the author underlines the necessity of Yugoslav maritime law to join modern efforts in international maritime law for the unification of the institute. The only reasonable way would be to put the ratification of the Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976, under scrupulous consideration.