

Dr Emilio Pallua

GUBITAK PRAVA BRODOVLASNIKA NA OGRANIČENJE  
ODGOVORNOSTI U SUVREMENOJ ENGLESKOJ JUDIKATURI

Ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih borodva, kako je normirano u MSA 1894-1958, bitno je utjecalo na medjunarodnu unifikaciju ograničenja odgovornosti brodovlasnika za djela zapovjednika i posade. Medjutim, prvi pokušaj unifikacije u Medjunarodnoj konvenciji o izjednačenju nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova, zaključenoj u Bruxellesu 25. VIII 1924,<sup>(1)</sup> nije uspio upravo iz razloga što u njoj nije preuzet u cijelini britanski sistem ograničenja odgovornosti na odredjenu svotu.<sup>(2)</sup>

Znatno veći uspjeh postigla je Medjunarodna konvencija o istom predmetu zaključena u Bruxellesu 10. X 1957, jer je preuzeala dosljedno britanski sistem ograničenja odgovornosti na odredjenu svotu. Tu su Konvenciju ratificirale brojne države, a medju njima napose mnoge koje sudjeluju u pomorskom prometu u znatnoj mjeri.<sup>(3)</sup> Ta je Konvencija, bez ratifikacije, preuzeta u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, pa je kod nas na snazi kao interno pravo od 1. I 1978.

Smjer razvoja britanske judikature koji želimo kritički razmotriti uteviljen je na tekstu MSA 1894-1958. i na unifikacijskoj Konvenciji od 1957. Nakon toga osvrnut ćemo se na utjecaj koji bi taj smjer judikature mogao imati na primjenu novog kriterija gubitka prava na ograničenje odgovornosti iz MSA 1979. i Medjunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, zaključene u Londonu 19. XI 1976,<sup>(4)</sup> nakon stupanja na snagu te Konvencije s kojom je skopčano i stupanje na snagu cit. MSA-a.

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti je u Konvenciji od 1957, a jednako tako i prema MSA 1894, vezano uz brodovlasnikovu osobu, ali za razliku od Konvencije, i upravo iz razloga jer su u Konvenciji postupovna pravila prepustena pravu države u kojoj je osnovan fond ograničene odgovornosti (čl. 4)<sup>(5)</sup>, u engleskom pravu je dužnost brodovlasnika dokazati da ga ne tereti osobna krivnja, tj. da je postupao tako kako mora postupati savjestan brodovlasnik.

Domet te odredbe izgledao je jasan, u smislu da se brodovlasnik smije pouzdati u to da će propisno kvalificirani zapovjednik ispuniti namijenjene mu zadaće bez posebne brodovlasničke brige. Međutim, rješidba Kuće lordova u slučaju The "Norman" (6) dala je drugi smjer sadržaju dokaza koji brodovlasnik mora pružiti. Taj smjer je znatno pojačan rješidbom Apelacionog suda u slučaju The "Lady Gwendolen" (1965), (7) zatim i opet Apelacionog suda u The "England" (1973), (8) a dobio je konačni oblik u rješidbi Kuće lordova u The "Marion". (9)

Sve četiri spomenute rješidbe su se odnosile na zahtjeve za ograničenje odgovornosti brodovlasnika zbog štete uslijed pogrešaka u plovidbi broda. Sve su pokazale jednaku tendenciju da se ograničenje odgovornosti brodovlasnika tumači restriktivno. Naime, kako interno englesko pravo tako i Konvencija od 1957 (čija su pravila unesena i u naše suvremeno pomorsko pravo) dopušta brodovlasniku ograničenje odgovornosti za odredjene tražbine samo onda ako ga ne tereti osobna krivnja bilo kojeg stupnja. (10)

U prvoj od tih četiri presuda, The "Norman" (1960) je Kuća lordova presudila u slučaju u kojem je brod propao i gotovo čitava posada izgubila život (4. X 1952), a sporno je bilo da li je brodovlasnik naknadno, nakon isplavljenja broda, dobivene informacije o promjeni u situaciji u vodama Groenlanda pojавom jedne hridi u okolini rta Farwela, morao proslijediti zapovjedniku. Brodovlasnik je uspio u prvoj molbi, jer je sudac Wilmer smatrao da naknadna informacija ne bi utjecala na sigurnost plovidbe, sve da se i moglo očekivati da će zapovjednik broda i unatoč suprotnoj brodovlasnikovoj uputi ulaziti u teritorijalno more Groenlanda. Protiv te presude obitelji poginulih članova posade uložile su žalbu, pa je Apelacioni sud većinom glasova presudio da brodovlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti što nije poslao bežičnim putem naknadne obavijesti brodu, a da nije mogao dokazati da ta činjenica nije doprinijela katastrofi broda. Tret dokaza, ne smijemo zaboraviti, je na brodovlasniku da dokaže da nije odobno kriv ni u kojem pogledu. Na tu se presudu žalio brodovlasnik. Kuća lordova je jednoglasno, glasovima svih pet članova vijeća, odbila žalbu s opširnim obrazloženjem u kojem je svaki od pet članova vijeća dao svoj votum. Od zaključka rasprave do izricanja presude proteklo je 7 tijedana, iz čega se vidi kako

je pomno preispitana novonastala situacija mijenjanjem tumačenja kriterija.

Brodovlasnik je u slučaju The "Norman" priznavao svoju obvezu na naknadu štete obiteljima odnosno osobama koje su poginuli članovi posade izdržavali, ali se pozivao na ograničenje svoje odgovornosti. Prema mišljenju članova vijeća Kuće lordova bilo je odlučno pitanje da li je brodovlasnik morao dati upute da brod ne smije ploviti u područja u kojima može biti u pomorske karte neunesenih hridi i da li je morao "Normanu" saopćiti posljednje novosti o tim hridima i drugim opasnostima plovidbe na području na kojem bi vjerojatno ("likely") "Norman" mogao ploviti. Obavijesti o plovidbenim opasnostima i promjenama u geografskim kartama specijalizirana osiguravajuća organizacija skupljala je i dalje pružala sovjim članovima medju kojima je bio i brodovlasnik "Normana". Tako je i u ovom slučaju dana informacija o hridi koja je prouzročila nesreću, a koju informaciju brodovlasnik nije proslijedio zapovjedniku "Normana". Jedan od članova vijeća (Viscount Simonds) ističe da se brodovlasnik nije smio pouzdati u to da zapovjednik neće uploviti u teritorijalno more Groenlanda, jer je notorno da ribarski brodovi iz Hulla (a to je u ovom slučaju bio brod iz Hulla) redovito baš to rade, makar imali i suprotne upute. Stoga je brodovlasnik morao brodu dostaviti naknadno primljenu informaciju kao što bi je morao dati, da ju je tada primio, prije njegova odlaska iz luke. Lord Radcliffe je dodao tome da ničim nije dokazano da ne bi na temelju novodobivenih informacija odustao od toga da nastavi plovidbu u poduzetnom pravcu, a tada bi bio izbjegao opasnosti. Lord Cohen naglašuje da činjenično stanje utvrđeno u prvostepenoj presudi nije sporno, ali da su pravne ocjene tog činjeničnog stanja u prvostepenoj presudi podvrgnute pravnom preispitivanju. On smatra da nikakva suprotna praksa ne može umanjiti opseg brodovlasnikove krivnje u ovom slučaju. Lord Keith of Avonholm ponavljačući argumente ostalih naglašuje sasvim posebno da je brodovlasnikova dužnost pružiti zpovjedniku sva plovidbena pomagala, misao koja će se ponavljati u slijedećim presudama. Zadnji votant Lord Jenkins nije iznio nove argumente.

presuda u The "Norman" je pokazala da je svaka pogreška u pružanju ažurne navigacijske dokumentacije brodu razlog za od-

bijanje prava na ograničenje odgovornosti brodovlasniku kad god se to desi, a da suprotna poslovna praksa koja nije u skladu sa zahtjevima sigurnosti plovidbe ne može djelovati na umanjenje te brodovlasnikove dužnosti.

Apelacioni sud je u The "Lady Gwendolen" (1965) sudio o sporu o pravu na ograničenje odgovornosti tog broda radi štete nastale uslijed sudara tog broda s drugim brodom usidrenim u riječi Mersey i to u magli. U ovom slučaju su i prvostepeni sudac i vijeće Apelacionog suda bili suglasni u tome da je uslijed osobne krivnje ("actual fault or privity") brodovlasnika, dioničkog društva, prestalo pravo na ograničenje odgovornosti. Pri tome je uzeto da je za dioničko društvo mjerodavna osobna krivnja one osobe koja je "direktive mind", tj. upravljujuća osoba u pogledu poslovanja s brodovima u toj tvrtki. U konkretnom slučaju se radilo o pivarskom poduzeću koje je iz Dublina u Liverpool vozilo teret piva. Ono je u tu svrhu imalo tri broda koja su obavljala taj prijevoz. Zapovjednik broda "Lady Gwendolen" je redovito vozio tim pravcem uvijek jednakom brzinom, bila magla ili ne bila, i time vrijedao pravila o izbjegavanju sudara. To su morale opaziti osobe koje su pregledavale brodske knjige, a osim toga je trebalo zapovjednika upoznati s pravilnom upotrebom radara u magli. L. J. Sellers je u Apelacionom sudu posebno naglasio da je prvenstvena dužnost brodovlasnika da osigura sigurnost ljudskih života na moru, a da su pretpostavke za ispunjenje te dužnosti da je brod sposoban za plovidbu, pravilno opremljen, ali i sigurna plovidba. Prebrza vožnja u magli je teška povreda dužnosti, a brodovlasnici je moraju pobijati. Posebnu pažnju moraju posvetiti pravilnoj upotrebi radara u vezi s vožnjom u magli. Suci Apelacionog suda su, navodeći 18 precedenata i medju njima i The "Norman", izvodili dužnosti brodovlasnika napose u ta dva pravca, kontrole načina plovidbe zapovjednika i provjeru njegovog dobrog poznavanja plovidbe uz upotrebu radara u magli. Mnogi od slučajeva koje su suci citirali odnosili su se na dužnost upućivanja brodskog osoblja na pravilnu upotrebu još do tada nepoznatih im aparat, a i o utjecaju delegiranja osobnih dužnosti drugim osobama. Tako su suci nalazili da je povreda dužnosti osobe odgovorne za upravu brodovima poduzeća osobna krivnja poduzeća. Kako ta osoba u poduzeću nije ništa poduzela protiv prekomjerne plo-

vidbene brzine u magli, niti su poduzete mjere za pravilnu upotrebu radara u tim situacijama, odbili su žalbu i potvrdili prvostepenu presudu kojom je brodovlasniku uskraćeno pravo na ograničenje odgovornosti.<sup>(11)</sup> Pravo na žalbu Kući lordova odbijeno je kao što to obično biva kada su sva četiri prvo- i drugomolbena suca jednakso sudila.

I opet je Apelacioni sud u The "England" (1973) sudio u vezi sa sudarom u rijeci Temzi. Radilo se o sudaru s drugim brodom u plovidbi. Na brodu "Alletta" nisu imali riječne propise o plovidbi luke London ("Port of London By-Laws") pa zapovjednik broda "Alletta" nije pravilno signalizirao svoj odlazak s obale. (On je trebao dobiti pilota u 06 sati, ali su lučki organi od zapovjednika "Allette" nakon završenog ukrcaja tereta tražili da napusti obalu u 03 sati.) Prvostepeni sudac (Dunn J.) smatrao je da je brodovlasnik postupao razumno kada je prepuštio zapovjedniku da odluči da li će uzeti ili neće uzeti pilota, a i da se valjano pouzdao u savjesnog zapovjednika da će proučiti riječne propise luke London. Tako isto je opravdano očekivao da će uzeti pilota ako se neće smatrati dovoljno dorađim za samostalnu plovidbu. Priznao je brodovlasniku broda "Alletta" uslijed toga pravo na ograničenje odgovornosti prema tražbinama broda "England". Ipak je i prvostepeni sudac rekao, iako za njegovu odluku obiter, da brodovlasnik-tužitelj nije dokazao da njegov propust da utvrđi da li se podzakonski propisi luke London nalaze na brodu nije doprinio sudaru.

Apelacioni sud je jednoglasno, pozivajući se na The "Norman" (1960) smatrao da je poslovodeći vlasnik broda ("managing owner") morao predvidjeti mogućnost da i najspasobniji zapovjednik neće, ako mu se to izričito ne naredi, pribaviti spomenute londonske lučke propise, a i da kvalificirani pilot na brodu ne može zamijeniti prisutnost londonskih propisa. Pozvao se i na to da je i prvostepeni sudac utvrdio da brodovlasnik nije dokazao da odsutnost tih propisa s broda nije doprinijela sudaru brodova. Suci Apelacionog suda su smatrali (1973) da bi možda dvadeset godina prije toga mogla proći tvrđnja da se brodovlasnik mogao u pogledu tih londonskih propisa pouzdati u zapovjednika broda, ali da to nakon rješidbe Kuće lordova u The "Norman" (1960) nije više moguće. Stoga su jednoglasno preinacili prvo-stepeni judikat i porekli pravo na ograničenje odgovornosti bro-

dovlasniku broda "Allette". Pozivali su se osim spomenutog slučaja The "Norman" još i na "Lady Gwendolen" (1965) i na The "Radian" (1958). Pravo na žalbu Kuću lordova je odbijeno, tako da slučaj nije došao u treću instancu.

Taj niz presuda završava sada Kuću lordova u The "Marion" (1984). U tom slučaju je kao i u The "England", prvostepeni sudac priznao pravo na ograničenje odgovornosti brodovlasniku, ali je tu odluku Apelacioni sud preinačio i odbio priznati brodovlasniku pravo na ograničenje odgovornosti. Kuća lordova je potvrdila presudu Apleacionog suda. Slučaj je utoliko osebujan što je šteta prouzročena sidrom broda "Marion" koje se zaplelo u cjevovod ("pipe-line") pa je nastala šteta uslijed koje su istaknuti zahtjevi u visini od 25 milijuna dolara budući da su oštećenici 13 naftnih poduzeća.<sup>(12)</sup> Ograničena odgovrnost bi u ovom slučaju iznosila 982.292,06 engl. funti.

Vodeći govor u presudi The "Marion" ("leading speech") izrekao je Lord Brandon of Oakbrook, a četiri ostala člana vijeća ograničila su se na to da su suglasni s Lordom Brandonom (ta četiri člana vijeća su lordovi: Diplock, Scarman, Roskil i Brightman) da se žalba odbije i presuda Apelacionog suda potvrди. Ova se presuda poziva na The "Norman", tj. rješidbu same Kuće lordova, ali i na apelacione rješidbe u The "Lady Gwendolen" i The "England", i to, dakako, s odobravanjem. The "Marion" ima sličnosti s The "Norman" u tome, što se u oba slučaja radi o valjanom i ažurnom obajveštavanju zapovjednika broda o novim odnosno o promjenama u navigacijskim kartama i nadzorom nad ispunjavanjem tih njegovih, zapovjednikovih, dužnosti, a sa strane mjerodavne osobe u poduzeću. U The "Marion" je zapovjednik plovio s neispravnim, odnosno zastarjelim plovidbenom kartom, iako je inspekcija liberijske pomorske uprave skrenula pažnju poduzeću na nezadovoljavajuće stanje plovidbenih karata na brodu. Mjerodavna osoba u poduzeću nije se sama pobrinula da se osigura ne samo nabava nego i upotreba suvremenih ažuriranih plovidbenih karata i to ispravna upotreba tih karata. Da je to sve provedeno ne bi zapovjednik spustio sidro na mjestu na kojem je to učinio i do štete ne bi došlo. Odatle vijeće zaključuje da je brodovlasnik počinio osobnu grešku za koju osobno odgovara i stoga nema pravo na ograničenje svoje odgovornosti za tako prouzročenu štetu. Prvostepeni sudac se pozivao na to da u praksi veliki broj bro-

dovlasnika prepušta brigu oko nabave novih navigacijskih karata i oko unošenja ispravaka koje oglas za pomorce države zastave (u ovom slučaju Liberije) dostavlja, pa je tako opravdavao svoj sud da se ne radi o osobnoj krivnji brodovlasnika. Lord Brandon nagašuje da je to slučaj dosta čest u SAD,<sup>(13)</sup> ali ne u Engleskoj, iako i u Engleskoj, prema iskazu vještaka, postoji dio brodovlasnika koji prepuštaju te dužnosti zapovjednicima svojih brodova.

Presuda Kuće lordova u The "Marion" je ne samo potvrdila stajališta izražena u gore spomenutim trima presudama, nego je još i vrlo oštro precizirala sigurnosne dužnosti brodovlasnika. Posebno se poziva presuda na to kako je Sir Gordon Wilmer u Apepcionom суду u The "England" istakao kako nakon The "Norman" ne može više puko pouzdanje u kvalificiranog zapovjednika broda biti dovoljno da dopusti brodovlasniku ograničenje odgovornosti za štetu nastalu krivnjom zapovjednika broda.<sup>(14)</sup>

Dužnosti brodarskih poduzeća kako bi izbjegli neograničenu odgovornost su doista na temelju precedenata, napose presude The "Marion" osobito velike. U osigurateljnim krugovima odmah je izražena kritika da je kriterij osobne krivnje ("actual fault or privity") diskreditiran još i više nakon te presude i da se treba nadati da će uskoro doći do stupanja na snagu Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 1976. s njem, za brodare, mnogo lakšim kriterijem kvalificirane krivnje,<sup>(15)</sup> a i s promijenjenim teretom dokaza. Do sada je taj teret ležao na brodovlasniku, a po novoj Konvenciji on će pasti na osporavatelja prava na ograničenu odgovornost brodovlasnika.<sup>(16)</sup>

Kriterij koji postavlja za gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodovlasnika čl. 4 Konvencije od 1976. reproducira s manjim odstupanjem kriterij čl. 7 Medjunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem od 29. IV 1961, čl. 7 Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o prijevozu putničke prtljage od 27. V 1967. i čl. 13 Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem od 13. XII 1974.<sup>(17)</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u čl. 629 koji određuje kada brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti za štetu nastalu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ili za oštećenje, manjak ili zakašnjenje u predaji prtljaga prevodi odgovarajući kriterij, u ovom slučaju čl. 7 Konvencije

od 1961. i čl. 7 Konvencije od 1967. ovim riječima: "... zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti."

Pokraj promjene materijalnopravnog kriterija izvršena je međutim potpuna promjena smjera u proceduralnom pogledu. Naime, teret dokaza o postojanju kvalificirane krivnje brodovlasnika je u Konvenciji od 1976.<sup>(18)</sup> prebačen sa stranke koja zahtijeva ograničenje odgovornosti (čl. 6, par. 2 Konvencije od 1957. nabraja koje su osobe osim brodovlasnika ovlaštene na ograničenje odgovornosti, a čl. 1 Konvencije od 1976. to čini za tu Konvenciju) na stranku koja joj to pravo osporava. Unificiranje dokaznog pravila je od znatne važnosti, jer i američko pravo slijedi istu doktrinu kao i englesko pravo.<sup>(19)</sup> Međutim, naše pravo, kao i veći broj drugih pravnih sistema, u čl. 406 ZPUP-a postavlja pravilo da vjerovnik koji osporava pravo brodovlasnika na ograničenje odgovornosti mora podići parnicu protiv njega, jer je prema komentaru uz čl. 406 vrlo točno, u skladu sa svim obrazloženjima zakona, rečeno da je oboriva presumpcija u korist dužnika da postoji njegovo pravo na ograničenje odgovornosti, a vjerovnik koji to osporava mora to i dokazati parničnim putem.<sup>(20)</sup>

Za našu judikaturu u pogledu tereta dokaza u sporu između brodovlasnika ili druge osobe ovlaštene na pozivanje na ograničenje odgovornosti ne bi se ništa promijenilo i za našu državu stupanjem Konvencije od 1976. na snagu, jer je u čl. 406 ZPUP-a odredba Konvencije o teretu dokaza već sadržana. Međutim, za V. Britaniju i za SAD bi stupanje na snagu Konvencije (koju SAD vjerojatno neće ratificirati) značilo prebacivanje tereta dokaza, što samo po sebi ide u prilog brodovlasnika. Odredbe o teretu dokaza neće se moći izbjegći jer su i suviše jasne. Ipak, nije unaprijed moguće reći kako će sudovi tumačiti riječ "recklessly" (u našem prijevodu u Zakonu "krajnja nepažnja") odnosno takav postupak kao i riječi koje kazuju da se znaće da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti ("with knowledge that such loss will probably result"). Naime, kod svih u ovom članku iznesenih slučajeva moglo se predvidjeti da bi šteta mogla nastupiti, a postupak brodovlasnika, odnosno osoba koje su bile u tom položaju, mora se sigurno kvalificirati kao nepažljiv, a ostaje samo da

se ocijeni da li je bio i krajnje nepažljiv. Zapravo sve zavisi o tome u kojoj mjeri se smatra da zapovjednik broda mora biti pod trajnim nadzorom brodovlasnika i koliko trajnu brigu mora brodovlasnik poklanjati dokumentaciji zapovjednika plovidbenim pomagalima i njegovom uviјek ažurnom obrazovanju (npr. redar u The "Lady Gwendolen").

Promjena kriterija za gubitak prava na ograničenje odgovornosti je doduše takodjer novost za zemlje common lawa, ali iako će to u velikoj mjeri promijeniti neposrednu primjenljivost precedenata ne treba zaboraviti da ta novost zapravo i nije tolika novost, jer se krivnja u common lawu načelno ne stupnjuje (ovdje se nećemo upustiti u analizu u kojoj mjeri se to ipak u praksi dešava) pa se prema tome ne može unaprijed ni znati ni reći da li se neće i predjašnja tumačenja primjenjivati na novi kriterij. Ono što je novost jest raspored tereta dokaza. Taj će, međutim, ostaviti na snazi precedente koji su se odnosili na metodu utvrđivanja osobne krivnje pravnih osoba, tj. na kojem stupnju hijerarhije u pravnoj osobi mora biti osoba koja u tom smislu angažira neograničenu odgovornost te osobe. (Tim su se pitanjem bavila sva četiri slučaja, ali se smije reći da je možda najjasnije o tome riješeno u The "Lady Gwendolen".) Ono što se može, nasuprot kritici osiguratelja, smatrati sigurnim, jest da će i dalje sudovi posebno strogo primjenjivati ocjenu pažnje koja se mora dati čuvanju ljudskih života na moru, pa na taj način i primjenjivati kriterij čl. 4 Konvencije od 1976. Uostalom, američki sudovi, slijedeći propise o amendmentima o sigurnosti života na moru od 1935, su relativno liberalno za brodovlasnike (fizičke osobe) tumačili inače vrlo strogi propisi.<sup>(21)</sup>

Nova tendencija se pokazuje u postroženju odgovornosti u najnovijoj američkoj praksi. U slučaju "Amoco Cadiz"<sup>(22)</sup> je, za sada doduše samo prvostepeni federalni sudac Frank McGarr odbio zahtjev za ograničenje odgovornosti ne samo nominalnog vlasnika tvrtke Transport, nego i AIOC, kojoj je tvrtka Transport bila neposredno podvrgnuta, nego i tvrtke Standard Oil Co. (Indiana), multinacionalnog poduzeća koje je bilo vlasnik svih dionica spomenutih dvaju ostalih poduzeća, a prema zahtjevima za naknadu štete od zagadjenja francuske države, francuskih departmenata kao i francuskih fizičkih osoba. Isto je izreklo u pogledu poduzeća koje je projektiralo, izgradilo i izručilo brod "Amoco

Cadiz", španjolsko brodogradilište Astilleros Espanoles S. A. Prva tri je smatralo solidarno odgovornim ("jointly and severally"). U toj presudi su vrlo zanimljiva razmatranja o sudskej nadležnosti, o primjenljivom pravu (primijenjeno je američko pravo, jer nije nitko nastupio dokaz kakvo je francusko pravo i da li je različito od američkog) i o raznim konkretnim dužnostima stranaka, ali bitno je ipak to da su pravo na ograničenje odgovornosti izgubili svi koji nisu dokazali da nisu djelovali "with privity or knowledge" onih mana broda koje je on imao i uslijed kojih je došlo do šteta, kao i da nisu poveli brigu o tome da se brodska posada ospozobi da intervenira ako dodje do upravo takvog kvara do kakvog je in concreto došlo.

Težište je na tome da je multinacionalno poduzeće "Standard" koje je bilo vlasnik dvaju drugih poduzeća sudjelovalo kod izrade projekta i izgradnje broda "Amoco Cadiz", a da se medjutim nije pobrinulo da se izbjegnu posljedice pogrešne izgradnje. Zato jer je on, "Standard", stvarni vlasnik ostalih dvaju poduzeća, njega pogadja odgovornost za njihove pogreške u djelovanju, a i za njihovu krivnju koja se sastoji upravo u njihovoj nebrizi za obuku posade i za ispravak mana broda. Napose se ističe da se radi o stvarima koje je "Standard" znao ili pak morao znati. Sve te izreke su poduprte precedentima koji se citiraju.

Zanimljivo je da je u ovom slučaju izrijekom brodovlasnik učinjen odgovornim za pogreške brodogradilišta u konstrukciji broda i u njegovom projektiranju (drukčije "Angliss", 1927). Vidljiva je tendencija da se izbjegne ograničenje odgovornosti, osobito kada se radi o zagadjenju okoline, ali je i to vidljivo da u ovom slučaju čak i kada bi bio prevrnut teret dokaza nema sumnje da bi prvostepeni sudac došao do istog zaključka na temelju kvalificiranja pojedinačnih postupaka stranaka. Naprotiv, spašavatelji su oslobođeni odgovornosti, jer njihova odgovornost i prema protustranci i prema trećima dolazi u obzir samo kada bi spašavatelj djelovao sa "causative gross negligence or wilful misconduct". (Ovdje su upotrijebljeni izrazi koji upućuju kako praksa, napose pomorska, katkada stupnjuje krivnju.)

Engleske presude, sada zaokružene presudom Kuće lordova u "Marion" i američka prvostepena presuda u The "Amoco Cadiz" ukazuju na judikaturnu evoluciju koja zaoštjava neograničenu

odgovornost brodovlasnika u vrlo velikom opsegu. Američka pre-suda podvrgava neograničenoj odgovornosti i vlasnike poduzeća koje je neposredno odgovorno. Stoga smatramo da je umjesno očekivati s rezervom razvoj judikature koji će nastupiti u primjeni Konvencije od 1976. nakon njena stupanja na snagu. Naša domaća judikatura do sada nije imala prilike primijeniti ni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi od 1977 (tj. načela Konvencije od 1957), jer je on stupio na snagu 1. I 1978, pa se jedini slučaj ograničenja odgovornosti putem abandona provodio primjenom načela Code de commercea.

- 
- (1) Općenito o sistemu ograničenja odgovornosti brodovlasnika v. Jakaša-Pallua, Ograničenje odgovornosti brodara za šte-te de lege ferenda (Legislativna studija), Pravni zbornik, Titograd 1962, br. 2-3; isto, E. Pallua, Uporedno pomorsko pravo, Rijeka 1975, str. 111 i d. O abandonu u našem pravu na snazi do 1. I 1978, v. A. Gertscher-P. Schreckenthal u Handelsgesetze d. Erdballs, 1906, sv. XIII, str. 413 i d, napose str. 447 i d; B. Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, II izdanje, Zagreb 1983, par. 233 i dalje; V. Brajković, Ograničenje odgovornosti brodovlasnika, Pomorska enciklopedija, I izdanje, sv. V, str. 634 i dalje.
  - (2) Konvenciju od 1924. su ratificirale Belgija, Brazil, Danska, Španjolska, Francuska, Ugarska, Madagaskar, Norveška, Poljska, Portugal, Švedska, Dominikanska Republika, Finska, a kasnije su je otkazale Danska, Finska, Norveška, Švedska, Francuska i Monaco.
  - (3) Sljedeće države su ratificirale Konvenciju od 1957: SR Njemačka, Australija, Belgija, Danska, Finska, Francuska, V. Britanija i Sjeverna Irska, Indija, Iran, Izrael, Japan (koji ju je naknadno otkazao), Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugal, Španjolska, Švedska, Švicarska, Alžir, DR Njemačka, Ujedinjena Arapska Republika, Fidži, Gana, V. Britanija za Man, i Kanaiske otoke, Granada, Guyana, Island, Kiribati, Madagaskar, Mauritius, Monaco, Papua Nova Guinea, Seychelles, Singapur, Solomonsko otočje, Sv. Lucija, Sirijska Arapska Republika, Tonga, Tuvalu, Vanuatu i Zaire.
  - (4) Za stupanje Konvencije na snagu predviđeno je da je mora ratificirati 12 država, a za sada je uslijedila ratifikacija sa strane sljedećih država: Španjolska, Ujedinjeno Kraljevstvo, V. Britanija i Sjeverna Irska, Francuska, Japan, Libija, Jemen. Ta će Konvencija imati u Ujedinjenom Kraljevstvu snagu zakona ("shall have force of law") prema čl. 17, par. 1 MSA 1979.
  - (5) Odlučne riječi čl. 4 glase u engleskom izvorniku: "... all rules of procedure shall be governed by the national law...", a u francuskom izvorniku: "... toutes les règles de procé-dure sont déterminées par la loi nationale...".

- (6) V. LLLR 1960, 1, str. 1-17, rasprava 1. i 2. XII 1959, presuda 21. I 1960.
- (7) V. LLLR 1965, 1, str. 335-354, rasprava 15-24. II 1965, presuda 2. IV 1965.
- (8) V. LLR 1973, 1, str. 373-385.
- (9) V. LLR 1984, 2, str. 1-9, rasprava 2. do 9. IV 1984, presuda 17. V 1984.
- (10) Engleski izvornik kaže u čl. 1, st. 1 Konvencije od 195: "... unless ...the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner", a u francuskom izvorniku: "... à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire". Čl. 384, t. 1 ZPUP-a oduzima brodaru mogućnost ograničenja odgovornosti "ako je dogadjaj iz kojeg su nastala potraživanja prouzročena njegovom osobnom krivnjom", doslovno prema tekstu Konvencije od 1957.
- (11) V. iscrpnu analizu slučaja u V. Filipović, Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje, Naša Zakonitost 1966, str. 212 i d; V. i UPPPK br. 23, 37.
- (12) Presuda u ovom slučaju objavljena je u LLR 1984, 2, str. 1 i d. - Presuda prvostepenog suda je objavljena u LLR 1983, str. 156 i d.
- (13) U američkoj literaturi ističe se kako je pojam "privity or knowledge" formula, kao i "actual fault or privity", koja je naprsto posuda u koju se može utočiti judikat koji sudac želi, a da je vrlo teško putem precedenata utvrditi točan opseg koji pripada tim riječima u prosudjivanju konkretnih sporova. V. G. Gilmore - Ch. L. Black Jr, The Law of Admiralty, 1957, napose 695 i u pogledu kazuistike o načinu vršenja nadzora 704.
- (14) Spomenuta izjava Sir Gordon Wilmera u The "England" v. LLR 1973, 1, str. 383 na kraju prvog stupca.
- (15) U godišnjem izvještaju upravnog odbora U. K. Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, 1984, str. 25 rečeno je da je već vrijeme da "the 1976 Convention replaces the now further discredited test of actual fault or privity".
- (16) I u SAD-u je teret dokaza na brodovlasniku, koji mora dokazati da na njemu nema osobne krivnje. V. G. Gilmore - Ch. L. Black Jr, o. c., str. 705 i тамо navedenu presudu u The "Seminole" (1943) i reprodukciju votuma suca Douglasa u Vrhovnom sudu SAD.
- (17) Razlika u stilizaciji izmedju triju Konvencija od 1961, 1967. i 1974. i Konvencije o ograničenju odgovornosti od 1976. koja bi mogla imati utjecaja na sudsko tumačenje Konvencije od 1976, je u tome što spomenute konvencije govore o "the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result", dok se u čl. 4 Konvencije od 1976. u engleskom tekstu govori o "loss resulted from his personal act or omission".

ssion...". Medjutim, promjena od "damage" u "loss" u engleskom tekstu nije praćena nikakvom promjenom u francuskom tekstu, jer je u njemu i u Konvenciji od 1976. ostala riječ "dommage", tj. ista riječ kao i u analognoj odredbi Konvencija od 1961, 1967. i 1974.

- (18) Čl. 1, par. 6 Konvencije od 1957. određuje da lex fori određuje osobu na kojoj leži teret dokaza ("... the burden of proof"), a čl. 4 Konvencije od 1976. izričito kaže da se pravo na ograničenje odgovornosti gubi, ako nije dokazano postojanje kvalificirane krivnje ("it is proved"). Prema tome je u novoj konvenciji unificirano i dokazno pravilo.
- (19) V. G. Gilmore - Ch. L. Black Jr, o. c, str. 705.
- (20) V. komentar uz čl. 406 ZPUP u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, redaktor S. Triva, 1981, str. 158.
- (21) Odnosni propis kaže da će "conclusively", tj. kao da je to dokazano znanje i pogreška ("privity or knowledge") vlasnika, ako je to bila pogreška zapovjednika. Medjutim, kod fizičkih osoba će se smatrati da je dopušteno povjerenje u zapovjednika ili drugu stručnu osobu. V. G. Gilmore - Ch. L. Black Jr, o. c, str. 698 i d.
- (22) Tekst v. LLR 1984, 2, str. 304.

#### SUMMARY

Dr Emilio Pallua: THE SHIOPWNER'S LOSS OF HIS RIGHT TO LIMIT LIABILITY IN ENGLISH JUDGMENTS

(Following the House of Lords Judgment on The "Marion" 1984)

After a short review of the legislative situation in Great Britain with regard to international unification in the field of limitation of liability of shipowners, the judgments of the courts relevant for the application of these rules are analysed.

Subject to analysis are the judgment of the House of Lords in The "Norman" (1960), of the Court of Appeal in The "Lady Gwendolyn" (1965) and in The "England" (1973), as also of the House of Lords in The "Marion" (1984); especially their application of the "fault of privity" principle and the apportioning of the burden of proof (resting it always on the person claiming the limitation of liability). Some criticisms of these judgments are mentioned.

As an example of the trend of the American Admiralty Court the judgment of the Federal District Court in the case of The "Amoco Cadiz", with its very severe interpretation of the duties of the person claiming limitation of liability, is presented.

The 1976 convention when coming into force together with the MSA 1979 will necessarily change the distribution of the burden of proof among the litigant parties.

Much will depend however, on the interpretation given by the courts of the new criterium for the loss of the right to limit liability. The future will show if the trend manifested in the judgments in The "Norman", "Lady Gwendolyn", "England" and "Marion" will influence the application of the new criterium in the 1976 convention and MSA 1979.