

Prof. dr Velimir Filipović

NAKNADA ŠTETE KOD SUDARA BRODOVA

Na Lisabonskoj konferenciji CMI-a jedna od točaka dnevnog reda bilo je i određivanje visine naknade štete kod sudara brodova (The Assessment of damages in maritime collisions - Fixation des Domages-Intérêts dans les Abordages Maritimes). Predsjednik međunarodne komisije CMI-a Jean Warot održao je dva cjelodnevna sastanka na kojima su izmijenjeni opći stavovi i doneseni zaključci o daljnjem nastavku rada.

Treba podsjetiti da rad na toj temi u krilu CMI-a traje još od 1957. Tadašnji potpredsjednik CMI-a Dor nezadovoljan različitim nacionalnim zakonodavnim rješenjima i sudskom praksom u mnogim pomorskim zemljama predložio je osnivanje međunarodne komisije koja bi se trebala baviti tom problematikom. Prijedlog je bio prihvaćen i komisija je pod predsjedništvom I. Assera uz suradnju nacionalnih udruženja izradila Nacrt međunarodne konvencije koji je bio podnesen konferenciji CMI-a u Ateni 1962. Tada se (kao mnogo godina kasnije u Lisabonu!) nije uopće raspravljalo o predloženom tekstu, nego je samo bila donesena rezolucija koja se osnivala na tri osnovna načela:

1. Naknada štete mora biti takva da oštećenu stranu dovede u približno isto stanje kao da se sudar nije ni dogodio;
2. Oštećena strana obvezna je nastojati da sama što je više moguće ublaži štetu;
3. Strana koja je odgovorna za sudar dužna je gubitak štete naknaditi razumno i u skladu sa svojom krivnjom.

Nakon Atenske konferencije rad na toj temi je zamro, da bi opet prije nekoliko godina započeo, ovaj puta na inicijativu predsjednika CMI-a Berlingieria. Razaslan su upitnici nacionalnim udruženjima i nakon pristigla 24 odgovora ustanovljeno je da postoji osnovna suglasnost u sljedećim točkama:

1. Naknadu štete valja odrediti u skladu s načelom "restitutio in integrum" (zapravo isto kao i ranije!);
2. naknada bi trebala uključivati i stvarnu štetu (damnum emergens) i izmaku dobit (lucrum cessans);
3. ne bi se smjelo nikako dirati u principe globalnog ograničenja odgovornosti vlasnika morskih brodova iz Konvencije 1924. 1957. i 1976.

U kolizionim pitanjima odgovori iz upitnika ukazivali su da nacionalna udruženja zbog različitosti pristupa režele na tom području nikakvih unifikacijskih rješenja.

Na konferenciji u Lisabonu bio je opet predložen Nacrt međunarodne konvencije o naknadi štete kod sudara brodova s kraćim komentarom no učesnici u raspravi su smatrali da još nisu riješena mnoga pitanja, a medju njima i osnovni pristup: da li uopće donijeti Konvenciju o tom pitanju ili samo određena Pravila koja bi služila kao korisno pomagalo u rješavanju sporova. Vidjelo se da bi za takav odgovor trebalo još mnogo detaljnijih saznanja o nacionalnim propisima s toga područja, pa je odlučeno da međunarodna komisija nastavi s prikupljanjem sintetičkih prikaza nacionalnih zakonodavstava u vezi s naknadom štete kod sudara brodova.

U konačnom izvještaju na Plenumu konferencije J. Warot je iznio samo nekoliko spornih pitanja iz niza pokrenutih na održanim raspravama koje ovdje samo ukratko navodimo.

Da li je uopće potrebno definirati pojam sudara? Opće je mišljenje bilo da se pod sudarom zamišlja fizički dodir između dva ili više brodova. No postavilo se pitanje što je sa štetama koje prouzroči val od broda koji prebrzo plovi u vodama gdje postoje određena ograničenja. Takodjer je iznesen primjer broda koji je ošteti lukobran zbog velikog vala koji je izazvao drugi brod u plovidbi. Ipak je većina delegata smatrala da ne bi trebalo stvarati novu definiciju koja bi se razlikovala od one navedene u Konvenciji 1910.

Kako bi se definirao "potpuni gubitak" ("total loss") broda i da li je to uopće potrebno. Prema priloženom Nacrtu konvencije definiran je potpuni gubitak kao takav ili oštećenje broda kod kojeg bi troškovi popravka zajedno s vrijednošću ostataka broda nadmašili njegovu stvarnu vrijednost. Tome su se usprotivili neki delegati predlažući da se kao potpuni gubitak smatra i takav gubitak kad troškovi popravka prelaze dvije trećine vrijednosti broda. Neki su smatrali da je to takav gubitak kad popravak nije više ekonomski opravdan ("economically feasible").

Zapravo se veliki dio rasprava vodio u vezi s razlikama koje postoje u pravnim shvaćanjima angloameričkog i kontinen-

talnog prava. To se vidjelo kao u nemogućnostima prijevoda pojedinih pojmova, tako i u sasvim različitoj sudskoj praksi u pogledu obujma štete.

Tako npr. francuski izraz "victime" preveden je kao "claimant" u Nacrtu. Zapravo osoba koja je pretrpjela štetu - žrtva dakle "victime" tek kasnije postaje "claimant" dakle tužitelj. Francuski izraz "chose" dakle stvari, mnogo je pojmovno šira od engleskog prijevoda "cargo" ili "goods" koji ne obuhvaćaju npr. kontejnere ili prikolice koji se prevoze brodovima.

Kao primjer različitog tretiranja u sudskoj praksi spomenut je potpuni gubitak ("total loss") broda u slučaju sudara. Oštećenik ima pravo prema praksi nekih kontinentalnih sudova osim vrijednosti broda tražiti i naknadu zbog gubitka koji mu je nastao zbog nemogućnosti njegovog daljnjeg korištenja ("loss of use"). Engleski i američki predstavnici tvrdili su da je nemoguće postaviti i takva dva zahtjeva pred sudom, jer da prema njihovoj praksi u obračun vrijednosti broda ulazi i njegova mogućnost zarade tzv. "earning capacity".

Već ovih nekoliko primjera pokazuje svu težinu problema koji se javljaju na području odredjivanja visine naknade štete. Na tom području postoji velika osjetljivost nacionalnih zakonodavaca i sudova koji misle da su u svom domaćem pravu postigli optimalna rješenja i čude se i s nerazumijevanjem gledaju na drugačije pristupe. Smatram zbog toga da će ova međunarodna komisija CMI-a raditi još dugi niz godina, a dosta sam i skeptičan u pogledu krajnjeg ishoda toga posla.

SUMMARY

Prof. dr Velimir Filipović: ASSESSMENT OF DAMAGES IN M.RITJME COLLISIONS

The CMI has been concerned with the problem of damages in collision cases since 1957. At the CMI Lisbon conference in 1985 the working group under the chairmanship of J. Warrot devoted to this interesting subject two full day meetings. At the end it was generally recognized that the majority did not favour a draft convention on this subject but preferred rules which could be used in settlements and court cases.

The author explains some interesting questions which arose during these meetings. In conclusion he expresses his views that in this issue of law great sensitivity of national laws and national courts exists. All think that their domestic solutions are the best and show lack of understanding for varied approaches. Therefore the author thinks that work on this subject will continue for many years and is sceptical about its final issue.