

Mr Aleksandar Bravar

O POTREBI RATIFIKACIJE KONVENCIJE O OGRANIČENJU  
ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE, London 1976.

Već sam razgovor o problematici ograničenja odgovornosti broдача neizostavno dovodi u svijest teoretske zasade koje su tokom stoljeća ovaj institut pratile, objašnjavale, branile ili pobijale potrebu njegove opstojnosti. Naime, institut općeg (globalnog, zakonskog) ograničenja odgovornosti jedna je od najkarakterističnijih posebnosti pomorskog prava - posebnost s dugom tradicijom. Danas je paradoksalno utvrditi da što je opravdanost razloga koji su motivirali uvođenje instituta ograničenja odgovornosti bivala manja, to je sama fundiranost instituta toliko ojačala, da ga danas praktički nijedan svjetski sistem ne izostavlja. Kao da su se ostvarile mudre riječi Macaulaya: "Never to remove an anomaly simply because it is an anomaly!" Premda je povijesni slijed događaja ništio opravdanost svrhe, pragmatičnost je toliko ojačala da je sama počela emanirati novu svrhu održanja instituta.

Ekonomski razlozi, najčešće navodjeni u prilog institutu, rastom svjetskog sistema osiguranja i reosiguranja izgubili su na uvjerljivosti. Pravni pak razlozi - autonomnost i dalekosežnost zapovjednikove inicijative, danas, u vremenu procvata tehnologije i medijskih pomagala, djeluju sasvim anakronistički. Ograničenje poduzetnikove odgovornosti na određeni dio vlastite imovine teško je, iz izvanugovorne optike, braniti općim pravnim načelima.

Dominantnost političko-ekonomskih argumenata rasla je s ukotvljenošću instituta u pravnim sistemima sve šireg kruga zemalja. Stoga je danas nemoguće i zamisliti inicijativu na razini državne politike, koja bi se upustila u revolucionarnu avanturu napuštanja instituta. Time bi se neizostavno naškodilo prvenstveno vlastitim brođarima, bez postignuća širenja "abolicije". Pitanje je, međutim, čak i u slučaju pokretanja inicijative na međunarodnom planu, uzevši u obzir suvremene tendencije u plovidbenom, ali i u nekim drugim granama prava, ne bi li ta inicijativa imala puki teoretski značaj i domašaj.

Ograničenje odgovornosti, dakle, pouzdano je ukotvljeno u suvremenom međunarodnom pomorskom pravu. No, s aspekta univerzalne unifikacije instituta situacija nije jednostavna. Uz postojanje nekih značajnih pomorskih zemalja koje nisu ratificirale nijednu međunarodnu konvenciju (npr. SAD) i uz načelno napuštanje pionirskog "herojskog pokušaja kompromisa", kako je nazvana Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, donesena u Bruxellesu 1924. godine, "u igri" su dva međunarodnopravna pokušaja unifikacije instituta. Prvi, vremenom donošenja udaljeniji, je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, donesena u Bruxellesu 1957, a drugi, recentniji, Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, donesena u Londonu 1976. godine.

Naša zemlja je odredbe Konvencije iz 1957. ugradila u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, premda samu Konvenciju nikad, iz nepoznatih razloga, nije ratificirala. Konvencija iz 1957. stupila je na snagu 1968. godine i odigrala veliku i značajnu ulogu u pogledu unifikacije instituta općeg ograničenja odgovornosti. No određene slabosti pokazale su se tokom vremena - preniske svote ograničenja, preuzak krug osoba koje imaju pravo na ograničenje, difuznost koncepta "actual fault or privity". Stoga je pogled na zamašan spisak ratifikacija i pristupa država toj Konvenciji samo jedan, rekli bismo statičan aspekt pri razmatranju razloga za ratifikaciju te Konvencije. Sabralo se, nakon donošenja te Konvencije, mnogo faktora koji su govorili u prilog potrebi izmjena odredaba Konvencije ili čak donošenju novog međunarodnog unifikacijskog dokumenta. Pojavile su se u međuvremenu nove Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova i o odgovornosti za zagadjivanje mora ugljikovodicima; promjena vrijednosti brodova na svjetskom tržištu, udružena s inflatornim kretanjima, iziskivala je utvrđivanje novih iznosa ograničenja odgovornosti. Pojava brodova ogromne tonaže tražila je nijansirani sistem kalkuliranja ograničenja, a Konvencija o baždarenju mijenjala je samu osnovu kalkulacije registarske tonaže. Suvremena je pak monetarna konstelacija nametala primjenu novih obračunskih jedinica.

Londonskom konvencijom iz 1976. namjera vrlo ekstenzivnog obuhvaćanja ograničenjem odgovornosti osoba izloženih odgovorno-

sti za opasnost i rizike mora u izvjesnoj je mjeri iznevjerena, ali su ipak formulacijom obuhvaćeni spašavatelji (uključivši one koji djeluju izvan broda) i treće osobe, odgovorne za poduzimanje preventivnih mjera i osiguratelji. Tražbine podvrgnute ograničenju definirane su bez izravnog nadovezivanja na počinitelje. Spomenute su i štete u neposrednoj vezi s akcijama spašavanja (povrede izvanugovornih prava), zakašnjenja u prijevozu tereta i putnika, štete od vadjenja podrtina. Izuzete su od ograničenja tražbine nastale iz nuklearnih šteta, tražbine podvrgnute Konvenciji o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja ugljikovodicima, tražbine vezane za službu broda od strane službenika vlasnika ili spašavatelja.

Statuiran je novi ratio ograničenja odgovornosti: "trgovačka osigurljivost", što otvara vrata novim teoretskim konceptima, ali i mogućnost budućoj fleksibilnosti u visini ograničenja. Angloamerički koncept "actual fault or privity" zamijenjen je konceptom stupnjevane krivnje. U novoj Konvenciji brodarov osobni čin ili propust koji ukida ograničenje označen namjerom ili bezobzirnošću i sa znanjem da će do štete vjerojatno doći. Posebna prava vučenja (Special Drawing Rights) zamijenila su zlatnu klauzulu iskazanu u Poincare francima.

Povišenje granica odgovornosti prema Konvenciji iz 1957. iznosi gotovo 100%, no usvojen je sistem progresivnog smanjivanja dodatne obračunske vrijednosti na rast tonaže broda. I nova Konvencija zadržavala je diobu fonda za tražbine potekle iz tjelesnih i materijalnih šteta. No, za tražbine zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika na brodu, pošlo se stopama Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage iz 1974. s limitom odgovornosti per capita od cca 56.000 dolara, uz određenu fiksnu svotu po brodu.

Po svojoj koncepcijskoj jasnoći Konvencija iz 1976. utire nove staze i predstavlja realno pregnuće k novoj unifikaciji instituta općeg ograničenja odgovornosti. Konvencija će stupiti na snagu godinu dana nakon dvanaeste ratifikacije ili pristupa. Zasad su je prihvatili: Jemen, Velika Britanija, Francuska, Španjolska, Liberija i Japan. Skandinavske zemlje (Danska, Finska, Norveška i Švedska) uvode principe Konvencije u svoje interno zakonodavstvo ne čekajući da stupi na snagu, a zasigurno će ratificirati Konvenciju. Očekuje se da će Nizozemska i Panama ra-

tificirati Konvenciju do 1987. godine, SR Njemačka i Belgija ozbiljno razmatraju mogućnost pristupanja, a Švicarska će usvojiti konvencijska rješenja kad postanu pravo vodećih pomorskih zemalja.

Sve govori u prilog pretpostavci da će Konvencija stupiti na snagu već krajem osamdesetih godina. U takvoj konstelaciji sigurno je da se i Jugoslavija ne bi smjela oglušiti na nova međunarodnopravna rješenja. Razvoj instituta ograničenja odgovornosti brodarka i ostala nova konvencijska rješenja, poglavito Konvencija UN o prijevozu robe morem, slijede novo utrti put i predstavljaju sklop, sistem koji je teško razdvojiv. U tom kontekstu danas se ratifikacija Konvencije iz 1957. godine čini sasvim neoportunom. Sigurno je, s druge strane, da usvajanje novih konvencijskih odredaba i sama ratifikacija Konvencije iz 1976. nameće detaljnu preradu instituta u našem pravu i rezultira dalekosežnim ekonomskim implikacijama. No, vezanost našeg pomorskog prava za suvremene svjetske trendove trebala bi inducirati zakonodavca na prihvrat unifikacijskog instrumenta koji će regulirati ograničenje odgovornosti na nov način u bliskoj budućnosti.

SUMMARY

mr Aleksandar Bravar: THE NEED TO RATIFY THE CONVENTION ON  
LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

The Limitation of a shipowner's liability is without doubt based on international maritime law. The Convention on Limitation of liability for maritime claims, London 1976 is the third international attempt to achieve unification in this important field. The Convention is an important instrument, setting new standards, for the future normative development of a whole complex of maritime topics (for example, transportation of noxious and hazardous materials).

The London Convention will enter into force one year after the date on which twelve states have deposited the instruments of ratification. Some important maritime states are close to ratification. Yugoslavia should follow their example and ratify the Convention, and also its new standards in her internal maritime law system.