

OSVRTI

Prof.dr Hrvoje Kačić
pravni savjetnik
Atlantske plovidbe u Dubrovniku

UDK 347.796.3
stručni rad

LISABONSKA PRAVILA*

Pravila o naknadi štete u slučaju sudara brodova poznata pod imenom "Lisabonska pravila" su skup jednoobrazno usuglašanih normi usvojenih na 20. skupštini CMI-a u Bruxellesu 11. travnja 1987, sa svrhom da se približe, a po mogućnosti i izjednače pravila, kriteriji i mjerila za ustanovljenje opsega i visine štete kod sudara brodova.

Donošenje Lisabonskih pravila je povezano s tridesetogodišnjim nastojanjima na uklanjanju ili smanjivanju razlika u postojećim pravnim sustavima pojedinih zemalja u materiji izvanugovorne odgovornosti za štete prouzročene sudarom brodova.

U vezi sa sudarom donošenje odredjenih pravila odnosno teleološko djelovanje prava možemo podijeliti u tri pravca i to:

1. izbjegavanje sudara na moru;
2. ustanovljenje temelja odgovornosti za sudar;
3. utvrđivanje načela, mjerila i kriterija za odredjivanje opsega odnosno obujma i visine naknade štete.

Materija izbjegavanja sudara na moru uređjena je propisima, koji u svojoj osnovi djeluju preventivno, tj. u pravcu uklanjanja opasnosti od sudara brodova. Osim toga ovim pravilima

* tekst Lisabonskih pravila v. na str. 378.

se određuje objektivni i subjektivni element protupravnosti kao pravno relevantnih pretpostavki za ustanovljenje krivca za sudar.

Pitanje temelja imovinskopravne odgovornosti za sudar normira se materijalnim odredbama o pravnoj osnovi i omjeru civilne odgovornosti za štetu pričinjenu uslijed sudara brodova. U tom pravcu odredbe Medjunarodne konvencije o sudaru iz 1910. predstavljaju opće prihvaćeni unifikacijski režim pomorskog prava, s izuzetkom prava SAD, Liberije i Brazila.

Svrha Lisabonskih pravila je ujednačavanje načela, kriterija i mjerila u području pomorskog imovinskog prava pri određivanju opsega i visine naknade štete nastale uslijed sudara brodova.

Rad u pravcu unifikacije prava u materiji naknade štete za sudar započeo je 1957. i nakon neizbježnog zaobilaznog prikupljanja odgovora nacionalnih udruženja za pomorsko pravo na cirkularni questionnaire, sastavljen od Mr. I. Assera, kao predsjednika komisije CMI imenovane ad hoc, bio je podnesen plenarnoj konferenciji CMI-a u Ateni 1962. nacrt konvencije pod naslovom: "Collision damages". Jednotjedni rad u Ateni, uz sudjelovanje predstavnika svih prisutnih delegacija, rezultirao je iskustvom da, zbog oprečnih rješenja u nacionalnim građanskim pravima pojedinih država, te beskompromisnog i kategoričkog inzistiranja u pravcu nametanja vlastitih pravnih načela tuđim pravnim sustavima, nema izgleda za prihvaćanje određenog unificiranog teksta konvencije. Zbog toga rad u Ateni pred punih dvadeset i pet godina bio je završen usvajanjem rezolucije koja je sadržavala tri osnovna načela prihvatljiva za svakog u ovoj materiji:

1. načelo restitucije in integrum;
2. načelo dužnosti oštećene stranke da uloži dužnu pažnju u pravcu ublaženja štete;
3. stranka koja je odgovorna za štetu dužna je namiriti odštetu u skladu s omjerom vlastite krivnje.

Suglasnost o spomenuta tri načela bio je maksimum mogućeg o čemu su stranke u tom trenutku mogle postići suglasnost.

Sedamdesetih godina ova tema se ponovno vraća na dnevni red CMI-a i to s još neskromnijim ambicijama. Naime, postavljen je na dnevni red CMI-a zadatak da se izradi nacrt konvencije koji bi uz kriterije i mjerila za ustanovljenje opsega i visine naknade štete u slučaju sudara sadržavao i jednoobrazno rješenje o kolizionim normama i o nadležnosti za izvršenje sudskih i arbitražnih odluka u slučaju sudara brodova.

Nacrt ove konvencije izradila je radna grupa eksperata koju je imenovala komisija CMI-a pod predsjedavanjem N.Healya (USA). Ostali članovi radne grupe su bili: Jack Griggs (K.K.), D.MacGovern (Irska), M.Leksasz (USA) i H.Kačić (SFRJ). Nacrt ove konvencije bio je podnesen na razmatranje plenarnoj konferenciji CMI-a u Rio de Janieru 1977, međjutim, očekivanja nisu ispunjena i ovaj pokušaj je zapravo bio završio potpunim neuspjehom.

Ipak, spoznaja da ne postoje čvrste pretpostavke za prihvaćanje jednog unificiranog konvencijskog instrumenta u predmetnoj materiji, pomoći će kasnije da se razvije shvaćanje da CMI, umjesto nacrta konvencije, pokuša ponuditi praksi jednoobrazni instrument unifikacijskog, ali neobaveznog karaktera. Ta je svrha postignuta nakon daljnjeg rada od šest godina u komisiji CMI-a kojoj je predsjedavao J.Warrot (Francuska).¹⁾ Plenarna konferencija CMI-a u Lisabonu 1985, također se bavila ovim pitanjima, time da materija nije bila još dovoljno zrela za usuglašavanje stavova, tako da je i poslije Lisabona rad nastavljen, i završen usvajanjem pravila o naknadi štete u sudaru brodova pod nazivom "Lisabonska pravila".

Funkcija ovih Pravila je dvoznačna.

- a) Sadržajno Pravila predstavljaju ogledni uzorak koji može korisno poslužiti za ugradnju u unutrašnje pravo pojedinih zemalja;

b) Strankama se otvara mogućnost da se nakon svakog pojedinog slučaja sudara, sporazume da će međusobne odnose u pogledu naknade štete zbog sudara brodova regulirati u skladu s načelima i kriterijima ponudjenim u "Lisabonskim pravilima".

Budućnost će pokazati da li će ova Pravila biti ugrađivana u nacionalno pravo pojedinih država, odnosno u kojoj mjeri će poslužiti kao ogledni uzorak.

Sto se tiče funkcije pod b) Ostaje otvorenim pitanje da li se, izuzevši interes brodovlasnika i njihovih osiguratelja, mogu sporazumom obvezati i interesi tereta i drugi interesi involvirani u sudaru brodova. Strogo pravno uzevši brodovlasnik nema legitimaciju za zaključenje takvog sporazuma za račun drugih interesa izvan svojih i interesa svojih osiguratelja. Međutim, činjenica je da se nakon svakog sudara stranke suočavaju s pronalaženjem rješenja u pogledu prejudicijelnih pitanja, kao npr. o nadležnosti za rješenje spora, o primjeni mjerodavnog prava, a osobito o izmjeni jamstava, tako da je upravo to zgodna prilika da se stranke istodobno dogovore da će u pogledu opsega i visine naknade štete primijeniti odredbe "Lisabonskih pravila".

Pravila su podijeljena u tri dijela:

- prvi dio sadržava definicije osnovnih pomova;
- drugi dio sadržava osnovna načela;
- treći dio sadržava pojedina rješenja.

Definicijama su obuhvaćeni sljedeći pojmovi: brod, sudar, oštećenik, šteta, potpuni gubitak, imovina, vozarina, danguba broda (loss of use).

Pod pojmom broda obuhvaćeni su svi plovni objekti uključivši i pokretne i nepokretne platforme za istraživanje morskog dna.

Pojam sudara slijedi rješenje iz Konvencije o sudaru iz 1910, obuhvaćajući kako direktni tako i tzv. indirektni sudar.

Osoba oštećenika (claimant) je definirana vrlo ekstenzivno i uključuje svaku fizičku ili pravnu osobu koja je pretrpjela

štetu uslijed sudara, ali isključujući zahtjeve za smrt i tjelesnu ozljedu. Ovi posljednji zahtjevi su isključeni zbog toga jer se ocijenilo da se u praksi uslijed raznolikosti potencijalnih oštećenika ne bi moglo postići u razumno kratkom roku načelna suglasnost o primjeni "Lisabonskih pravila" kada bi se ova Pravila odnosila i na smrt i tjelesnu ozljedu.

Pojam štete znači financijska naknada plativa oštećeniku.

Potpuni gubitak se definira kao stvarni gubitak s kojim se izjednačava i takvo oštećenje broda kod kojih troškovi spašavanja i potrebnih popravaka premašuju tržišnu vrijednost broda u trenutku sudara.

Pod imovinom je obuhvaćen teret (cargo) roba (goods) i sve druge stvari na brodu.

Pojmom vozarine definirana je naknada plativa za prijevoz imovine brodom kao i naknada za upotrebu broda.

Danguba (loss of use) se definira kao financijski gubitak kojeg trpi oštećenik za vrijeme dok je onemogućen upotrebljavati brod.

Kategorizacija sadržajnih odredaba je razlučena u dva osnovna dijela: načela i pojedina rješenja. U tome se manifestira vrlo velika sličnost sa sistematizacijom York-antwerpenskih pravila, mađa nije opravdan zaključak da pojedina rješenja iz brojem označenih pravila imaju prednost pred slovom označenim pravilima (načela).

Prvo načelo ima isključivo dispozitivni karakter jer uvodno naglašava neobvezatnost primjene ovih Pravila i na diskretan način se nudi strankama da ih primijene kada u tom pravcu izvrše izbor.

Načelo B na izričiti način utvrđuje da se ovim Pravilima ne može prejudicirati pitanje i primjenu prava na ograničenje odgovornosti.

Načelo C na vrlo izričiti način definira problem kauzaliteta time, da se pod štetama nadoknativim u slučaju sudara utvrđuju samo one koje su nastale kao direktna i neposredna

posljedica sudara. Tekst u engleskom izvorniku glasi: "such damages as may be reasonably be considered to be direct and immediate consequence of the collision". Ovo načelo je definirano upotrebom izraza "direktne i usporedne štete posljedice" da bi moglo poslužiti kao putokaz sucima ili arbitrima kada se suočavaju s konceptom "predvidivosti" i "nepredvidivosti" (forceability and unforceability) odnosno s pojmovima "remoteness" ili u francuskom pravu s razlikovanjem kriterija "préjudices directs ou indirects" u vezi s uzročnošću.

Pravilo D normira načelo restitutio in integrum ističući element dužnosti vraćanja oštećenika u financijski položaj da do sudara nije došlo. Očito je da je pojam prirodne restitucije u cijelosti zanemaren, ali se ta pravna kategorija u privrednim odnosima, posebno u pomorskoj privredi, zbog svoje arhaičnosti vrlo često ne može konsekventno primijeniti.

Pravilo E sadržava načelo procesne prirode da teret dokaza leži na oštećeniku u skladu s općim načelom rimskog prava "actori incumbit probatio" s time, da kod daljnje razrade ovog pitanja, ugradjujući načelo razumnog ponašanja oštećenika u pravcu umanjenja štete ili eliminiranja odnosno ublažavanja štetnih posljedica, teret dokaza se prebacuje na štetnika prilikom raspravljanja da li je nastup određene štete mogao biti ublažen ili izbjegnuto.

Brojem označena pravila tretiraju pojmove relevantne u pojedinim situacijama štetnih posljedica pretrpljenih u sudaru brodova radi ustanovljenja opsega i visine naknade štete.

Tako se u Pravilu I određuje pojam potpunog gubitka broda, utvrđjujući pravo oštećenog na naknadu kako pozitivne tako i negativne (izmakle dobiti) štete. Istodobno se inkorporira u odnose iz izvanugovorne odgovornosti za štetu i kategorija izvedenog gubitka broda kao pravno relevantna okolnost za stjecanje prava na naknadu štete, iako je načelno ovaj institut do sada bio poznat samo u domeni pomorskog osiguranja.

Pravilnikom II utvrđjuju se opća načela i vrlo detaljizirana mjerila za ustanovljenje kako pozitivne tako i negativne štete u situacijama oštećenja brodova uslijed sudara.

Pravilom III se obuhvaćaju elementi naknade štete u slučaju gubitka ili oštećenja ostale imovine i stvari na brodu, s tim da se kod tereta oštećenog ili izgubljenog prilikom sudara brodova negativna šteta limitira na maksimalnih 10% iznad tržišne vrijednosti broda na odredištu.

Pravilo IV tretira pitanje visine kamate koja se također priznaje za naknadu u odnosu na protek vremena od trenutka nastupa štetnih posljedica do isplate štete, vezujući visinu kamate ovisno o konkretnoj valuti u kojoj je naknada označena, odnosno plativa.

Kao posebni novitet u bilo kojem unifikacijskom instrumentu pomorskog prava kojim se regulira pitanje naknade iz odgovornosti za izvanugovornu štetu tretira se pitanje valute štete odnosno naknade u kojoj šteta treba biti kompenzirana oštećeniku. Uz poštovanje prednosti strankama da međusobnu štetu označavaju u određenoj valuti prema njihovom vlastitom izboru, u slučaju kada takav izbor izostane šteta će se izračunavati prema jedinicama posebnih prava vučenja, s tim da će šteta biti isplaćena oštećeniku u valuti prema njegovom vlastitom izboru primjenom tečaja odnosno pariteta takve valute u odnosu na paritet jedinice posebnog prava vučenja u trenutku plaćanja štete.

Donošenjem Lisabonskih pravila završena su četvrtstoljetna nastojanja da se i ovo područje pomorskog imovinskog prava približi ujednačenju. Dakle, konvencijskog instrumenta nema i skloni smo vjerovati da u ovoj domeni ni u daljoj budućnosti nije za očekivati da će bilo kada biti usuglašen tekst bilo kakve konvencije. Ostaje otvorenim pitanje u kojoj mjeri će se Lisabonska pravila afirmirati u praktičnoj primjeni.

U pogledu primjenjivosti Lisabonskih pravila nameće se usporedba s York-antverpenskimi pravilima, čija primjena također može uslijediti jedino na temelju dobrovoljnog izbora zainteresiranih stranaka, i kod toga smo dužni upozoriti na bitnu razliku koja proizlazi iz prirode same stvari. Naime, York-antverpenska pravila se primjenjuju na ugovorne odnose, a Lisa-

bonska pravila na izvanugovorne odnose. Prema tome, stranke se pozivaju na York-antverpenska pravila prilikom pregovora o zasnivanju međusobnog pravnog odnosa, dakle istodobno kada se i inače raspravljaju i utanačuju svi modaliteti i uvjeti posla. Naprotiv, Lisabonska pravila stječu mogućnost primjene tek nakon što stranke, najčešće međusobno nepoznate, via facti - činjenicom sudara - stupe iznenada u pravni odnos odgovornosti za štetu. To je već trenutak kada stranke imaju mogućnost analiziranja i procjene u pogledu primjene prava što povoljnije konvenira pojedinim interesima, s obzirom na konkretne okolnosti svakog pojedinog slučaja. Takve kalkulacije i procjene mogu često biti prepreka za široku primjenu Lisabonskih pravila. Stoga se ne može očekivati da će Lisabonska pravila doživjeti univerzalnu afirmaciju kao što je to slučaj s York-antverpenskim pravilima.

Medjutim, ipak želimo konstatirati da Lisabonska pravila predstavljaju vrlo konzistentan, temeljito razradjen i pregledan sustav normi materijalnog karaktera za reguliranje izvanugovornog pravnog odnosa naknade štete uslijed sudara brodova. Lisabonska pravila su svakome dostupan i uspješno uravnotežen sustav normi za naknadu štete. Velika šansa za afirmaciju u praksi počiva u zbruci i nedorečenosti u ovoj domeni prava pojedinih zemalja. Komparativnim pregledom pravnih vrela i stanja prava pojedinih zemalja mogu se uočiti heterogenost, neizvjesnost, nedorečenost i neujednačenost mjerila i kriterija kojima se inače odredjuje opseg i visina naknade štete u sudaru brodova. Kod toga se bez oklijevanja može konstatirati da Lisabonska pravila predstavljaju uspješnije rješenje u domeni određivanja naknade štete u sudaru brodova, osobito u slučajevima sudara gdje je prisutan element inozemnosti, nego što se to može postići primjenom prava bilo koje države, uključujući tu i prava država u kojima postoji bogata i višegodišnja judikatura.

Prema tome, sigurno je da je Medjunarodni pomorski odbor (CMI), u nizu svojih nezaobilaznih zasluga na unifikaciji pomorskog prava, donošenjem Lisabonskih pravila učinio daljnji koristan doprinos na ujednačenju pomorskog prava.

Osim što Lisabonska pravila predstavljaju autoritativni ogledni uzorak koji može poslužiti pri donošenju odgovarajućeg prava pojedinih država, te stanoviti putokaz judikaturi u neodumicama koje nameće život, ostaje otvorenim pitanje u kojoj mjeri će se Lisabonska pravila afirmirati u praksi. Ovaj kratki prikaz zaključujemo konstatacijom da preporuka Medjunarodnog pomorskog odbora o primjeni Lisabonskih pravila zaslužuje podršku.

-
- (1) Mr. J.Warrot kao predsjednik Komisije i Radne grupe je kroz čitavo razdoblje rada na Lisabonskim pravilima uživao pomoć Mr. P.Grigga i G.Hundsona (članovi Britanskog udruženja).
 - (2) Dapače, načela definirana kao pravilo C i D imaju u primjeni prednost pred primjenom pojedinačnih rješenja formuliranih u brojem označenim pravilima.

Prof.dr Hrvoje Kačić
pravni savjetnik
Atlantske plovidbe, Dubrovnik

SUMMARY

LISBON RULES

Compensation for damages in collision cases also known as Lisbon Rules are a set of rules accepted on by the XX Assembly of the Comité Maritime International on the 11 April, 1987

with the purpose of offering to the maritime community a complete model for ascertainment of all property (material) damages in collision cases. The present achievement is a result of endeavours spread over 25 years and only on the third attempt a target was achieved. The author analyses the structure of the Rules elaborating in more detail principles which are incorporated in the numbered rules. In the view of the author the criteria and the provisions of the numbered rules provide satisfactory elements for arriving at a fair compensation for collision damages claims.