

NOVA REFORMA POMORSKOG PRAVA U SAVEZNOJ REPUBLICI NJEMAČKOJ

Ivo Grabovac,
redoviti profesor Pravnog
fakulteta u Splitu

UDK 347.79
izvorni znanstveni rad

30. srpnja 1986. godine posebnim je zakonom utemeljena druga reforma pomorskog prava u Saveznoj Republici Njemačkoj. Zakon je osobito izmijenio režim globalnog (općeg) ograničenja odgovornosti za pomorska potraživanja (prihvaćajući Konvenciju iz 1976) te odredbe o prijevozu stvari, putnika i njihove prtljage morem (Visbyjska pravila iz 1968. i Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974).

Autor u ovom radu izlaže osnovna načela reformiranog pomorskog prava u Saveznoj Republici Njemačkoj.

UVOD

Druga reforma pomorskog prava u Saveznoj Republici Njemačkoj proglašena je posebnim zakonom 30. srpnja 1986. godine («2. Seerechtsänderungsgesetz»). Prva reforma bila je, kako je poznato, 1972. godine.

U sklopu zakonodavne djelatnosti druge reforme primjetno se izmijenio režim odgovornosti pomorskog prijevoznika, osobito u pogledu zakonskog globalnog ograničenja odgovornosti za pomorska potraživanja te prijevoza stvari, putnika i njihove prtljage morem.

Najznačajniji je zahvat tzv. druge reforme u odgovarajući dio Trgovačkog zakona (*Handelsgesetzbuch*), na osnovi kojeg se i danas u Njemačkoj uglavnom regulira pomorskoppravna materija.

Interventni akti ove reforme u druge zakonske tekstove relativno su skromnijeg značenja. Tako se na primjer izmjenom u Građanskom zakonu sada izričito predviđa da podnošenje zahtjeva u postupku ograničenja odgo-

vornosti dovodi do prekida zastare ili su se nadopunila pravila u Zakonu o građanskom postupku o izvršenju presude u slučaju kada bi tuženi imao mogućnost koristiti se pravom ograničenja odgovornosti a fond ograničenja nije još formiran; spomenimo i uvodne odredbe za Trgovački zakon, koje reguliraju područje primjene novih normi usklađenih s Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Visbyjska pravila), 1968. godine.¹

OPĆE (GLOBALNO) OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKA POTRAŽIVANJA

Dosadašnji propisi o ograničenju odgovornosti sadržani su u čl. 486—486 d Trgovačkog zakona. Te se odredbe zasnivaju na načelima Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957. To je zapravo bio rezultat prve reforme pomorskog prava u SR Njemačkoj na osnovi koje se napustio stari tzv. sustav egzekucije (izvršenja) po kojemu je brodar već po samom zakonu, bez potrebe izjave o abandonu, odgovarao za određene obveze samim brodom i vozarinom, a ta se imovina podvrgavala postupku izvršenja da bi se namirili vjerovnici. Postupak ograničenja odgovornosti uređen je posebnim zakonom, *Seerechtliche Verteilungsordnung*, zakonom o diobi fonda ograničenja koji se inspirirao njemačkim pravom o stečajnom postupku.

Novo pravo ograničenja odgovornosti zasniva se na Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, 1976. Tako se i SR Njemačka priključila državama koje su prihvatile novi režim ograničenja odgovornosti u Konvenciji iz 1976 (spomenimo Veliku Britaniju i Francusku²). Koristimo priliku da se zapitamo: koliko su realni izgledi da i Jugoslavija uskoro pristupi ovoj konvenciji?

U vezi s primjenom Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. imamo zanimljivu pravnu situaciju u SR Njemačkoj. Naime, SR Njemačka nije Konvenciju iz 1976. formalno uklopila u svoje nacionalno (domaće) pravo. Međutim, u čl. 1. *Seerechtsänderungsgesetz* izričito se naglašava da se Konvencija iz 1976. neposredno primjenjuje. Takva zakonodavna tehnika može imati i svojih prednosti, izvorna primjena unifikacijskog konvencijskog teksta u domaćem (internom) pravu. Upravo u vezi s Konvencijom iz 1976. pojavljuje se još jedna zanimljiva pravna okolnost. Naime, ne postoji vjerodostojan tekst te konvencije na njemačkom jeziku, već konvencija egzistira na engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku (jezici izvornika, v. čl. 23). Svaki od tih tekstova jednako je vjerodostojan! Kako će ubuduće postupati njemački sud kod primjene propisa kojih nema na njemačkom jeziku? Kojem jeziku dati prednost? Kako će na primjer tu-

¹ Cornélius Brandi, *La réforme du droit maritime en République fédérale allemande, Le droit maritime français*, Paris, 470, 1988, 198—199.

² Poblize Ivo Grabovac, *Novo pravo globalnog (općeg) ograničenja odgovornosti u Francuskoj, Naša zakonitost*, Zagreb, 7—8, 1987, str. 881—886.

mačiti, kod važnog pitanja gubitka prava na ograničenje odgovornosti, izraze »témérairement« (francuski) i »recklessly« (engleski) ili »conscience« (francuski) i »knowledge« (engleski) itd., kada se radi inače o spornim domaćajima kvalificirane krivnje?³ Kako pak tumačiti španjolski ili ruski tekst? Da li bi sud mogao, uz upotrebu stranog jezika, koristiti se i stranom sudskom praksom? Sve bi ove nepoznanice mogle u budućoj primjeni Konvencije iz 1976. biti vrelo nedoumica i nesigurnosti za njemačke sudove.⁴

Zamjena Konvencije o ograničenju iz 1957. novom Konvencijom iz 1976. znači znatnije povišenje iznosa ograničenja odgovornosti. Na to utječe i činjenica što se osnovica za obračun ograničenja u fondu više ne zasniva, kao u Konvenciji iz 1957, na (bruto) registarskoj tonaži a prema Konvenciji o baždarenju brodova (Oslo) 1947, nego prema bruto tonaži koja se izračunava prema pravilima o baždarenju što su sadržana u dodatku I. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova, London, 1969. Općenito, tonaža istog broda baždarenog po pravilima u Oslu bila bi dosta niža u odnosu na primjenu pravila iz Londonske konvencije. To znači da primjena Konvencije iz 1976. pogoduje pomorskim vjerovnicima.⁵ Većina brodova (i pod njemačkom zastavom) još koriste stare svjedodžbe o baždarenju (Oslo), koje su u primjeni sve do 1994. godine. Ako bi konkretno u međuvremenu trebalo formirati fond ograničenja na osnovi pozitivnih propisa, nužno bi bilo u kratkom razdoblju brod baždari prema pravilima Konvencije iz 1969, što bi stvaralo velike probleme. Inače nema potrebe reproducirati već poznata načela Konvencije iz 1976.⁶

Nova pravila postupka o osnivanju i diobi fonda ograničenja odgovornosti sadrži *Seerechtliche Verteilungsordnung* od 5. srpnja 1986. godine, koja u odnosu na stara (1972. godine) imaju stanovita prihvatljivija rješenja, iako se i dalje zasnivaju na osnovnim postavkama stečajnog prava.

Na osnovi spomenutog zakonskog vrela proizlaze neka osnovna načela postupka.

Dužnik, osoba ovlaštena ograničiti svoju odgovornost, zahtijeva pokretanje postupka diobe fonda pred nadležnim sudom u Hamburgu. Taj sud u Hamburgu uvijek je mjesno nadležan u postupku diobe fonda u SR Njemačkoj na temelju sporazuma federalnih država (*Bundestländer*). Dužnik mora podnijeti određene isprave i dokaze o svom pravu. Nakon formalne verifikacije isprava sud određuje iznos odgovornosti, iako ne utvrđuje ima li dužnik pravo na ograničenje odgovornosti. Kada se plati taj iznos ili se daje odgovarajuće jamstvo (bankovno jamstvo) za fiksirani iznos, ne utvrđujući po-

³ O tumačenju spornih izraza v. npr. Ivo Grabovac, Ograničenje odgovornosti vozara u Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978, Privreda i pravo, Zagreb, br. 2/1979, str. 3—14.

⁴ Brandt, op. cit., str. 199.

⁵ O tim problemima v. поближе Ivo Grabovac, Promjene u sustavu općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom poduzetništvu u Konvenciji iz 1976. u odnosu na Konvenciju iz 1957, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 22, 1984, str. 200—202.

⁶ Odredbe te Konvencije analizirane su npr. u: Ivo Grabovac, Promjene u sustavu..., op. cit., str. 191—206.

novno ima li dužnik pravo na ograničenje odgovornosti, otvara se postupak za ograničenje odgovornosti s određenim pravnim posljedicama.

Upravitelj imenovan od strane suda upravlja fondom ograničenja i brine se o razdiobi.

Zahtjevi vjerovnika podnose se sudu koji je nadležan za diobu fonda radi provjere i evidencije od strane upravitelja.

Predviđa se poseban postupak u slučaju da se upravitelj ili neki od vjerovnika protivi potraživanju s ciljem da se zahtjev ne pripusti sudu. Isto tako, vjerovniku koji bi želio osporiti pravo dužnika na ograničenje odgovornosti stoji na raspolaganju određeni postupak.

Ukratko, vjerovnik može birati: prihvatiti pravo dužnika na ograničenje odgovornosti, podvrgnuti se postupku čekajući priznanje svog zahtjeva pred mjesno nadležnim sudom, ili pak osporiti pravo dužnika na ograničenje odgovornosti, te za svaku eventualnost, ako ne uspije, podnijeti svoj zahtjev upravitelju fonda, a nakon što mu se prizna njegov zahtjev, u određenom roku tužbom pred mjesno nadležnim sudom tražiti isplatu pozivom na razloge neograničene odgovornosti. Ako s tužbom ne uspije, sudjelovat će u svom dijelu pri diobi fonda, a ako uspije prestaje biti sudionik u postupku diobe fonda, te može izravno zatražiti svoje pravo prema dužniku.

Za SR Njemačku je općenito karakteristično da sud za diobu fonda ne utvrđuje postojanje zahtjeva vjerovnika protiv dužnika niti pravo dužnika na ograničenu odgovornost. Ta su pitanja u nadležnosti redovitih sudova.⁷

U našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi postupak ograničenja brodarove odgovornosti reguliran je čl. 397—423.

Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. zajedno s novim pravilima o postupku osnivanja i diobe fonda ograničenja stupili su na snagu 1. rujna 1987. godine.

PRIJEVOZ STVARI, PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM

1. Slijedeća izmjena koja proizlazi iz 2. *Seerechtsänderungsgesetz* jest recepcija Visbyjskih pravila iz 1968. u poglavlje u kojem se uređuje pomorskoopravna materija njemačkog Trgovačkog zakona.

Baš u pogledu takve recepcije njemački zakonodavac postupio je pomalo na neuobičajen način. Naime, Visbyjska pravila nisu ratificirana od SR Njemačke. Ovakva zakonodavna tehnika, koja prihvaća odredbe konvencije iako država sama nije članica te konvencije, rezultat je posebnog položaja SR Njemačke prema Hamburškim pravilima. Naime, ratifikacija Visbyjskih pravila mogla bi se shvatiti kao oporbena odluka prema Hamburškim pravilima. A poznato je da je SR Njemačka bila organizator diplomatske konferencije

⁷ Poblize Brandi, op. cit., str. 201—202.

Ujedinjenih naroda na kojoj je usvojena Konvencija o prijevozu robe morem, 1978 (Hamburška pravila). SR Njemačka se očigledno nije htjela implicite izjašnjavati protiv Hamburških pravila formalno ratificirajući Visbyjska pravila. Svakako zanimljiva i neuobičajena pravna taktika!⁸ U svakom slučaju, recepcija Visbyjskih pravila u njemačko pravo pokazuje da njemački zakonodavac iskazuje iste prigovore kao i većina drugih snažnijih pomorskih država u odnosu na Hamburška pravila zbog pooštrene odgovornosti pomorskog prijevoznika.

Nove pomorskopravne odredbe koje se zasnivaju na Visbyjskim pravilima sadrže već poznata načela.

Vjerojatno je najvažnija promjena u pogledu normi o granici odgovornosti pomorskog prijevoznika. Na temelju ranijeg prava koje je odgovaralo Haškim pravilima odgovornost je bila ograničena na iznos od 1250 DM po koletu ili jedinici tereta. Sada je stupila na snagu nova odredba koja je povoljnija za korisnika prijevoza. Posebnim Protokolom iz 1979. uvodi se u Visbyjska pravila ograničenje do 666,67 posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici tereta ili 2 posebna prava vučenja po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe; primjenjuje se granični iznos koji je viši.

Na osnovi Visbyjskih pravila uvedena je i poznata »*Container Clause*«. Te su odredbe svakako bile potrebne nakon poznatih odluka Saveznog (Kasacionog) suda (*Bundesgerichtshof*) 1977. i 1980, u kojima se jedan kontejner uvijek smatrao kao jedna jedinica za ograničenje odgovornosti. Iako su se takve odluke kritizirale, sudska se praksa nije mijenjala, pa je zaista bilo nužno da se takva pravna situacija promijeni zakonskim aktom. Stoga su uvedene poznate odredbe o tumačenju jedinice tereta u prijevozu kontejnera. Naime, kada se upotrijebi kontejner, paleta ili koje drugo slično sredstvo za grupiranje robe, svako koletu ili jedinica za koje je u teretnici naznačeno da su uključeni u to sredstvo smatrat će se kao jedno koletu ili jedna jedinica tereta u smislu ograničenja odgovornosti. Osim u predviđenom slučaju, to će se sredstvo za grupiranje smatrati kao jedno koletu ili jedinica.

U novi zakonodavni tekst uključene su i druge poznate odredbe Visbyjskih pravila, pa ih nemamo namjere reproducirati. Kao primjere navedimo načelo o tome da se oslobođenja i ograničenja odgovornosti predviđena u Trgovačkom zakonu primjenjuju na svaku tužbu protiv prijevoznika, zasnovanu na ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti, o pravu namještenika prijevoznika da se koriste tim oslobođenjima i ograničenjima kao i sam prijevoznik, o gubitku prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika (i njegovih namještenika, službenika) ako se dokaže da je šteta uzrokovana

⁸ Usput se možemo zapitati što će biti s Međunarodnim sudom za pravo mora sa sjedištem u Hamburgu (u čl. 1. st. 2. Statuta Međunarodnog suda za pravo mora ističe se da je sjedište Suda u slobodnom i hanzeatskom gradu Hamburgu u Saveznoj Republici Njemačkoj). Naime, SR Njemačka je dobila sjedište Međunarodnog suda za pravo mora, ali je organizacija takvog suda, kada Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora 1982. stupi na snagu, dovedena u pitanje zbog činjenice da SR Njemačka nije ni potpisala tu konvenciju. Rastu li time šanse Splita u eventualnoj budućoj raspravi o novom sjedištu toga suda?

djelom ili propustom prijevoznika (ili namještenika) počinjenim bilo u namjeri da se izazove šteta, bilo bezobzirno i sa sviješću da bi iz toga vjerojatno mogla proizići šteta (već smo sumarno konstatirali sporni doseg tumačenja tih izraza), o regresnim tužbama i o neoborivoj dokaznoj snazi čiste teretnice u pogledu podataka o teretu prema trećem imaocu teretnice u dobroj vjeri.

Zbog toga što je SR Njemačka još uvijek stranka Konvencije o teretnici iz 1924 (Haška pravila), a nije ratificirala Visbyjska pravila iz 1968, mogu nastupiti određene komplikacije u pogledu primjene tih pravila.⁹

Nove norme o prijevozu stvari morem stupile su na snagu 31. srpnja 1986, te se primjenjuju na ugovore o prijevozu koji su se zaključili nakon toga dana.

2. Konačno, tzv. druga reforma promijenila je i pravnu situaciju i u prijevozu putnika i njihove prtljage morem i unutrašnjim vodama. Općenito, novo pravo odgovara odredbama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. SR Njemačka nije ratificirala tu konvenciju, jer su se iznosi odgovornosti koji su tamo bili predviđeni smatrali nedostatnima. Ograničenja odgovornosti prijevoznika, koja se razlikuju od svota u Atenskoj konvenciji, jesu sljedeća: u slučaju smrti ili tjelesnih ozljeda putnika — 320.000 DM, u slučaju gubitka ili oštećenja vozila putnika — 14.000 DM, a za gubitak ili oštećenje ostale prtljage — 6.000 DM. Odgovornost je prijevoznika neograničena u slučaju kvalificirane krivnje koja je formulirana na već poznati način.

Reformirano pravo o prijevozu putnika i njihove prtljage stupilo je na snagu 31. srpnja 1986. godine.

Summary

THE NEW REFORM OF MARITIME LAW IN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

July 30, 1986 the German legislator promulgated the second reform of maritime law («2. Seerechtsänderungsgesetz»). This Act in particular changed the global (general) regime of limitation of liability for maritime claims (accepting the 1976 Convention) and the rules of carriage of goods, passengers and their luggage by sea (Visby rules and Athens convention 1974).

The author in this paper presents the basic regulations of the new law in the Federal Republic of Germany.

⁹ Poblize Brandi, op. cit., str. 204.