

IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST VLASNIKA BRODA I BRODARA

Doc.dr. Maja Seršić
Pravni fakultet u Zagrebu

UDK 347.51:347.792
Stručni rad
Primljeno: listopada 1994.

U radu se razmatraju odredbe Glave V. Dijela IX. Pomorskog zakonika koje reguliraju izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i brodara. Ukazuje se na izmjene koje su u ovoj glavi učinjene u odnosu na odredbe bivšega Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Na kraju se pregledno iznosi popis prijedloga izmjena Zakonika, koji se odnosi, kako na očite greške pri redakciji teksta, tako i na sadržajne izmjene.

1. UVODNE NAPOMENE

Odredbe Glave V. Dijela IX. Pomorskog zakonika, koje se odnose na slučajeve izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda i brodara koji nisu regulirani u drugim dijelovima Zakonika, nisu pretrpjele bitne izmjene, iako je i u ovom dijelu Zakonika bilo dosta zahvata u tekst bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje: ZPUP), kojima je cilj trebao biti poboljšanje i preciznija formulacija pojedinih odredaba, odnosno njihovo usklađivanje s novijim razvojem pomorskoga prava u ovoj oblasti.

U izlaganju novina koje u ovoj materiji uvodi Pomorski zakonik slijedit ću njegovu sustavnost. Napominjem da kritičke primjedbe koje iznosim u ovom radu nisam mogla staviti u Radnoj grupi, jer mi nije bila dostupna konačna verzija Nacrta zakonika.

2. ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE (čl.836.)

U čl. 836., st.1. unesene su ove izmjene:

Za razliku od t.2., st.1., čl.835. ZPUP-a prema kojoj je, uz višu silu, egzoneracijski razlog bila svaka krivnja oštećenika, t.2., st.1., čl.836. Pomorskog zakonika kao oslobađajući razlog navodi samo dokazanu kvalificiranu krivnju

oštećenika, tj. njegovu namjeru i krajnju nepažnju.¹ Dakle, obična nepažnja oštećenika više nije egzoneracijski razlog, jer se smatralo da i u ovom slučaju treba u morskome pojasu do 150 metara od obale ukloniti plovidbu, a ako je ona neophodna, tada odgovorne osobe trebaju povećati svoju pažnju s obzirom na broj kupaca u tom području.

U slučajevima iz t.4., ZPUP nije priznavao nijedan razlog oslobođanja od odgovornosti, dok Pomorski zakonik uvodi kao egzoneracijski razlog namjeru i krajnju nepažnju oštećenika. Time se željelo izbjeći nejasnoće u interpretaciji koje su se pojavljivale u primjeni t.4., st.1., čl.835. ZPUP-a i izbjeći dilema da li se radi o apsolutnoj odgovornosti štetnika ili bi se mogli primjeniti egzoneracijski razlozi iz ZOO-a.

3. ODGOVORNOST ZA OŠTEĆENJE STVARI I ONEČIŠĆENJE OKOLIŠA (čl.837.- 838.)

Ovaj odjeljak nije pretrpio bitnije izmjene u odnosu na čl.837. i 838. ZPUP-a. Jedina je novost što je, radi preglednosti, u ovaj dio Zakonika u čl.837. prenesen tekst čl.23. ZPUP-a, na koji se čl.837. ZPUP-a samo pozivao.

Upozoravam da odgovornost za ove štete ne podliježe globalnom ograničenju (Vidi čl.409., t.b), no, vjerujem da će to biti spomenuto i objašnjeno u drugim referatima, posvećenim materiji globalnog ograničenja odgovornosti.

4. ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE OD BRODA IZLIJEVANJEM ULJA KOJE SE PREVOZI KAO TERET (čl.839.- 849.)

U člancima 839.- 849. Zakonika preuzete su odredbe Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete od onečišćenja uljem iz 1969. (dalje: Konvencija iz 1969.),² odredbe Protokola iz 1976., te neke odredbe Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992. uz tu Konvenciju.³

Definicije

Za potrebe ovoga dijela Zakonika u čl. 839. definiraju se pojmovi "brod", "ulje", "šteta od onečišćenja" i "nezgoda".

¹ U t.1., t.2. i t.4., st.1., čl.836. Pomorskoga zakonika upotrijebljen je termin "gruba nepažnja", dok je u čl.840., st.1., t.c) i st.2., kao i u ostalim dijelovima Zakonika, upotrijebljen termin "krajnja nepažnja" koji odgovara terminologiji Zakona o obveznim odnosima (dalje: ZOO)). Stoga bi termin "gruba nepažnja" u t.1., t.2. i t.4., st.1., čl.836. valjalo zamijeniti terminom "krajnja nepažnja".

² Republika Hrvatska stranka je te Konvencije od 8. listopada 1991., na temelju notifikacije o sukcesiji. V. Narodne novine, Međunarodni ugovori (dalje: NN, MU), br.1./1992.

³ Protokol iz 1992. uz Konvenciju iz 1969. preuzima sve odredbe Protokola iz 1984., mijenjajući samo njegove završne odredbe, radi što bržega stupanja na snagu (V. V. Filipović, "Hrvatska bi trebala ratificirati nove protokole 1992. o naknadi štete uzrokovane onečišćenjem naftom", Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law 1993., vol.35., br.137.-140., (1.- 4.), str. 33.-42.

Iz definicije pojma "**brod**" u t.1. (koja je preuzeta iz Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992.) proizlazi da se ovaj dio Zakonika primjenjuje na brod ili drugo plovilo sposobno za prijevoz ulja ili drugih tereta kada prevozi ulje u rasutom stanju, te za vrijeme putovanja praznoga broda ako se radi o putovanju koje neposredno slijedi nakon prijevoza i iskrcaja tereta ulja, osim ako se dokaže da na brodu nema ostataka od prijevoza ulja kao rasutog tereta.

Definicija "**ulja**" u t.2. (također preuzeta iz Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992.) precizira da ovaj pojam obuhvaća samo postojana ugljikovodikova (u Zakoniku pogreškom navedeno "ugljikova" !) mineralna ulja, bez obzira prevoze li se kao teret ili su na brodu kao njegovo pogonsko gorivo.

Iako su teoretski definicijom "**štete prouzročene onečišćenjem uljem**" iz t.3., čl. 839. pokrivene i tjelesne štete (smrt i tjelesne ozljede), u praksi će, zbog same naravi štete od onečišćenja uljem rijetko nastupiti tjelesne štete, te će se uglavnom raditi o materijalnim štetama.⁴

Osim što se izričito spominje naknada za oštećenje okoliša, u t.3., čl.839. ne daju se pobliže naznake što se tiče opsega naknade materijalne štete, nego se općenito određuje da šteta prouzročena onečišćenjem označuje "svaki gubitak ili štetu...". U nedostatku posebne odredbe o opsegu naknade štete primijenjuju se propisi građanskog prava. Prema općim pravilima našega imovinskoga prava (čl. 189., st.1. ZOO-a) naknada materijalne štete uključuje naknadu obične štete i naknadu izmakle koristi.

Dok utvrđivanje i naknada stvarne štete prouzročene onečišćenjem prema općim pravilima imovinskoga prava, ne predstavlja teškoće, pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi prouzročene onečišćenjem uljem, mogu se u praksi pojaviti neka specifična pitanja, usprkos jasnoj odredbi članka 189.,st.3. ZOO-a, koja određuje da se pri ocjeni visine izmakle koristi uzima u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom štetnom radnjom ili propustom. Naime, onečišćenje morskoga okoliša može se odraziti na brojne ekonomske djelatnosti koje su u izravnoj ili neizravnoj vezi s morem, te će se u praksi pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi pojaviti pitanje: Gdje postaviti granicu u priznanju zahtjeva za naknadu? Kako se odredbom čl. 839., t.3. ne navodi odlučno mjerilo za ustanovljenje primjerenog kauzaliteta pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi prouzročene onečišćenjem naftom, sudovima je prepušteno da pronađu odgovarajući kriterij u utvrđivanju razumne granice prava na naknadu izmakle koristi. Dosadašnja komparativna sudska praksa, te praksa Međunarodnog fonda za naknadu štete uzrokovane onečišćenjem uljem, osnovanog Konvencijom iz 1971.,⁵ pokazuje da se pravo na naknadu izmakle dobiti, zbog onečišćenja mora naftom, dosta restriktivno

⁴ Detaljnije o naknadi štete prouzročene onečišćenjem uljem v. M. Seršić: "Šteta od onečišćenja mora naftom - obujam i popravlanje" u ovom broju periodika, str. 103.-124.

⁵ Republika Hrvatska stranka je te Konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji. V. NN, MU, br.1./1992.

priznavalo, ograničavajući se na osobe čiji prihodi izravno ovise o djelatnosti na moru ili u vezi s morem (npr. profesionalni ribari, vlasnici hotela i restorana uz onečišćeno područje mora).⁶

Poseban problem predstavlja utvrđivanje i popravljjanje štete samom morskome okolišu (tzv. ekološke štete) koja prema definiciji u t.3., čl.839. ulazi u kategoriju šteta od onečišćenja. Radi se o oštećenju morskog okoliša i uništenju ili oštećenju onih prirodnih bogatstava koja nemaju prometnu vrijednost. Stoga se postavlja pitanje načina utvrđivanja te štete i, posebno, određivanje te štete u novcu. Odgovor na to pitanje nalazimo u dijelu odredbe t.3., čl.839. koja, preuzimajući odredbu čl.2.,st.3. Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992., kaže da je iznos naknade za oštećenje okoliša "ograničen na troškove stvarno poduzetih razumnih mjera ili onih koje će biti poduzete za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete". Dakle, priznaju se samo razumni troškovi, a to znači oni koji su nužni da bi se onečišćena područja morskoga okoliša dovela u stanje u kojem su bila prije onečišćenja.

U definiciji šteta prouzročenih onečišćenjem uljem u t.3., čl.839. nisu izričito navedeni troškovi zaštitnih (preventivnih) mjera koje su obuhvaćene definicijom štete od onečišćenja još u čl.1., st.6. Konvencije iz 1969. Kao "zaštitna mjera" u toj se Konvenciji označuje svaka razumna mjera poduzeta nakon nezgode sa svrhom da se spriječi ili umanju šteta od onečišćenja (čl.1.,st.7.). To je npr. upotreba različitih zaštitnih sredstava (npr. deterdženata, apsorbenata i sl.) oko mjesta istjecanja ulja ili uzduž ugrožene obale, kako bi onečišćenje zahvatilo što ograničenije područje mora i obale. Uz troškove zaštitnih mjera u čl.1.,t.6. Konvencije iz 1969. u definiciju šteta od onečišćenja ulaze još i svaki gubitak ili šteta prouzročeni ovim mjerama.

Iako troškovi zaštitnih mjera nisu izričito obuhvaćeni definicijom štete od onečišćenja u t.3., čl.839. našega Zakonika (što bi trebalo prvom prilikom ispraviti),⁷ ovi troškovi ipak ulaze u pojam štete od onečišćenja, o čemu u praksi treba voditi računa. Naime, Republika Hrvatska je stranka Konvencije iz 1969., čiji čl.1., st.6. izričito u definiciji štete od onečišćenja navodi i troškove zaštitnih mjera. A na temelju čl. 134. Ustava Republike Hrvatske odredbe međunarodnih ugovora koji su na snazi i kojih je Republika Hrvatska stranka, po pravnoj su snazi iznad zakona, dakle imaju prednost u primjeni pred zakonom.

U vezi troškova zaštitnih mjera, koje, dakle, ulaze u definiciju štete od onečišćenja, iako nisu izričito spomenute u našem Zakoniku, valja reći da iz

⁶ Iako inspirirana definicijom štete od onečišćenja iz čl.2., st.3. Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992., definicija te štete u čl.839., t.3. ne sadrži dio definicije iz Protokola iz 1984./Protokola iz 1992. koji se odnosi na izmaklu korist. Preuzimanjem u naš Zakonik cjelovitog teksta definicije štete od onečišćenja iz Protokola iz 1984./Protokola iz 1992. (v. Zaključne napomene), donekle bi se, iako ne u potpunosti, razriješile dileme koje će se u praksi pojavljivati pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi.

⁷ Čini se da je do ispuštanja zaštitnih mjera iz definicije štete prouzročene onečišćenjem u našem Zakoniku došlo pogreškom. Na to bi upućivala odredba čl. 843. Zakonika koja ovlašćuje vlasnika broda da iz fonda ograničene odgovornosti naknadi troškove zaštitnih mjera koje je dobrovoljno podnio.

Konvenciji iz 1969. nije bilo sasvim jasno da li se zaštitne mjere odnose i na mjere sprečavanja onečišćenja i prije no što je došlo do ispuštanja ulja, a akcija je bila toliko uspješna da do ispuštanja i onečišćenja nije ni došlo (tzv. čiste mjere za uklanjanje opasnosti). Novom definicijom "**nezgode**" u čl.2., st.4. Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992., koja je preuzeta i u naš Zakonik u t.4., čl.839., riješena je navedena dilema, te su u pojam štete od onečišćenja uključene i te tzv. čiste mjere za uklanjanje opasnosti.

Temelj odgovornosti i egzoneracijski razlozi

Temelj odovornosti (odgovornost bez krivnje vlasnika broda) te broj i kategorija egzoneracijskih razloga ostali su isti kao i u ZPUP-u, što je i logično, s obzirom da su i čl.840. ZPUP-a i sadašnji čl.840. Pomorskog zakonika zasnovani na odredbi članka III., st.2. Konvencije iz 1969.

Od dvije izmjene bivšeg teksta ZPUP-a prvu smatramo potrebnom i korisnom, a druga nam izgleda kao neuspjeli pokušaj nomotehničkog amaterizma.

"Pozitivni" zahvat u dosadašnji tekst čl.840. ZPUP-a svakako je preciziranje vrste i stupnja krivnje oštećenika koja oslobađa odgovornosti kauzalno odgovornu osobu. Dok je prema čl.840., st.2. ZPUP-a vlasnik broda bio u potpunosti ili djelomično oslobođen odgovornosti, ako je dokazao da je štetu u potpunosti ili djelomično skrivila oštećena osoba, u čl.840., st.2. Pomorskog zakonika precizira se da je egzoneracijski razlog namjera i krajnja nepažnja oštećenika, a ne i njegova obična nepažnja. Taj je zahvat opravdan s obzirom da se ovdje, kao i kod svih djelatnosti s povećanom opasnošću, radi o situacijama u kojima potencijalni oštećenik, zbog nepoznavanja specifičnih rizika, nije u mogućnosti uskladiti svoje ponašanje s opasnostima koje mu prijete.

Drugi zahvat u tekst članka 840. tj. u njegov st.1., nije ni opravdan ni logičan. Radi se o izmjenama u okviru egzoneracijskog razloga u t.c) (postupak nadležnog tijela koje održava svjetla ili druge objekte za sigurnost plovidbe). Odredba čl.III., st.2. Konvencije iz 1969., kojom su inspirirane odredbe čl.840., st.1. Pomorskog zakonika o egzoneracijskim razlozima, u točki c) kao razlog za oslobođenje brodovlasnika od odgovornosti navodi "nemarnost ili drugu štetnu radnju"⁸ kojom formulacijom se željelo obuhvatiti kao egzoneracijski razlog sve postupke nadležnog tijela za sigurnost plovidbe, bilo skrivljene, bilo bez obzira na krivnju.⁹ Imajući u vidu ratio spomenute konvencijske odredbe koja mu je poslužila kao uzor, čl.840., st.1., t.3. ZPUP-a određivao je kao razlog oslobođenja od odgovornosti "radnju ili propust organa ili organizacije koji se brinu za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije". Dakle, spomenuta odredba ZPUP-a navodila je kao egzoneracijski razlog samo objektivnu odgovornost nadležnog tijela za sigurnost plovidbe, jer je logično da će, ako odgovara bez obzira na krivnju, nadležno tijelo odgovarati i u slučaju skrivljenog ponašanja. Nova formulacija u t.c), st.1., čl.840. Pomorskog zakonika ne samo

⁸ Engleski "negligence or other wrongfull act".

⁹ Usp. I. Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split 1986., str. 118.

da nije u skladu s navedenim rationem odredbe Konvencije iz 1969. nego je i besmislena. Doslovnim tumačenjem t.c), čl.840., st.1. čl.840. Pomorskog zakonika dolazi se do apsurdnog rezultata: Egzoneracijski razlog bila bi odgovornost bez krivnje nadležnog organa i krajnja nepažnja, dok obična nepažnja ne bi bila razlog oslobođenja od odgovornosti?! Na ovom se mjestu valja opet sjetiti odredbe članka 134. Ustava Republike Hrvatske i istaći da će zbog nesuglasja s Konvencijom iz 1969., koje je Republika Hrvatska stranka i ovdje odredbe Konvencije imati prednost u primjeni. A nelogičnu odredbu t.c), st. 1., čl.840. valja što prije uskladiti s odredbom čl.III., st.2., t.c) Konvencije iz 1969., s tim da se upotrijebi formulacija iz same Konvencija ("nemarnost ili druga štetna radnja") ili, što bi bilo najbolje, formulacija iz čl.840., st.1., t.3. ZPUP-a ("radnja ili propust").

Odgovorna osoba

Kao i u ZPUP-u odgovornost za onečišćenje i u Pomorskom zakoniku je usmjerena na vlasnika broda koji zadržava pravo regresa protiv trećih osoba.

Dok je čl. 840., st.3. ZPUP-a određivao da se zahtjev za naknadu štete ne može podnijeti protiv članova posade broda i drugih osoba koje rade u ime broдача, što je dovelo do različitih tumačenja u praksi, st.4., čl.840. Pomorskog zakonika, inspiriran odredbom čl.4., st.2. Protokola iz 1984., odnosno Protokola iz 1992., točno navodi krug osoba protiv kojih se ne može podići tužba.

Zaštita tih osoba prestaje ako im se dokaže osobna kvalificirana krivnja. Novost je i u formulaciji osobne kvalificirane krivnje tih osoba kojom se standardna formulacija upotrijebljena u mnogim suvremenim međunarodnim konvencijama pomorskoga prava prilagođava našem pravu.

Visina odgovornosti

Iznos ograničenja odgovornosti i u ovom se dijelu Zakonika izražava u Posebnim pravima vučenja. Iznosi ograničenja odgovornosti po toni broda i ukupni iznos ograničenja odgovornosti u čl. 842., st.2. preuzeti su iz Protokola iz 1976.

Za razliku od čl.842., st.3. ZPUP-a u kojem je za gubitak prava na ograničenje odgovornosti bilo dovoljno dokazati osobnu krivnju vlasnika broda, pri čemu nije bio važan stupanj krivnje, st. 3., čl. 842. uvodi (kao i čl.840., st.2.) standardnu formulaciju iz suvremenih međunarodnih pomorskih konvencija prilagođenu našem pravu.

U preostalom dijelu odredaba Glave V. Zakonika koje se odnose na odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret nije bilo izmjena, osim što je u čl. 844. računanje tonaže broda usklađeno s novim računanjem tonaže po čl.411., st.4. Zakonika.

5. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Vjerujem da će rezultat našega skupa biti izražen u zajedničkim zaključcima s ciljem poboljšanja teksta Zakonika. Zbog toga umjesto zaključaka iznosim

pregledni sažetak vlastitih primjedaba i prijedloga za preinaku odredaba Glave V., koje se odnose kako na očite pogreške, tako i na sadržajne izmjene.

Prijedlozi za izmjenu:

Članak 836., stavak 1., točke: 1. (zadnji redak), 2. (predzadnji redak) i 4. (zadnji redak): umjesto riječi "gruba" treba staviti riječ "krajnja".

Članak 836., stavak 5., prvi redak: umjesto "stavka 3." treba staviti "stavka 4."

Članak 839., stavak 1., toč.2., prvi redak: umjesto riječi "ugljikova" treba staviti riječ "ugljkovodikova".

Članak 839., stavak 1., toč.3.:

prvi redak: iza riječi "označuje" treba umetnuti ": a)" ;

drugi redak: umjesto riječi "zagađivanja" treba staviti riječ "onečišćenja";

treći redak: iza riječi "izbacivanje" treba umetnuti riječ "ulja";

peti redak: iza riječi "okoliša" treba umetnuti riječi "različit od gubitka dobiti zbog takvog oštećenja,";

zadnji redak: brisati na kraju "," i umjesto toga staviti ";" te dodati "b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete uzrokovane ovim mjerama"

Članak 840., stavak 1., toč.c), prvi redak: umjesto riječi "krajnje nepažnje ili druge štetne radnje" staviti riječi "radnje ili propusta".

Summary:

EXTRACONTRACTUAL LIABILITY OF SHIPOWNER AND OPERATOR

The paper analyses the provisions of Chapter V Part IX of the 1994 Croatian Maritime Code devoted to the extracontractual liability of the shipowner and the ship operator.

Chapter V comprises provisions on liability for loss of life and personal injury, for damage made to things and environmental harm caused by substances other than oil and for pollution damage caused by escape or discharge of oil from ships.

The author analyses the provisions of the Chapter V, specially emphasizing the improvements made to the relevant provisions of the former 1977 Maritime and Inland Navigation Act devoted to the same subject-matter.

Stressing that the 1994 Code takes over the most modern solutions adopted at the international level and in general could be considered as a very successful act, the author nevertheless suggests some changes and amendments to the Code which would, in her opinion, contribute to its further improvement.