

Др Александра В. Васиљ, ванредни професор
Универзитет Ј.Ј. Штросмајера у Осijekу
Правни факултет Осijek
avasilj@pravos.hr

ОГРАНИЧЕЊА ОДГОВОРНОСТИ ЗА ПОМОРСКЕ ТРАЖБИНЕ – ХРОНОЛОШКО КРИТИЧКИ ОСВРТ (МЕЂУНАРОДНИ ИНСТРУМЕНТИ И ХРВАТСКА РЕШЕЊА)

Сажетак: Ограничење одговорности бродара може бити сиварно и лично – он одговара одређеним делом имовине (нпр. бродом) или целокупном својом имовином до одређеног износа. У првом случају реч је о сиварном, а у другом о личном ограничењу одговорности. На наведеним принципима развили су се сви међународни инструменти из овога правног подручја.

Једно од добро познатих „универзалних“ начела грађанског права говори о томе да је шипећник обавезан ошпешеноме надокнадици шипећу у целости, дакле у њеном пуном обиму и висини. Међутим, када се у погледу одговорности за шипећу и обавезе њене надокнаде примењују одредбе поморског права (као и трансјоринског права уопште), ситуација је, у правилу, сасвим суворина.

Но, да се приближени износ шипеће све више приближава поменутом универзалном начелу грађанског права, покрећене су изменама Протокола Конвенције о ограничењу одговорности за поморске тражбине из 1996. године (LLMC 1996).

Тим изменама износ ошпешед (глобално) ограничења одговорности за поморске тражбине повећан је за 51% у односу на износе у LLMC. Повећани износи примењују се од 8. јуна 2015. године. У вези са описаним изменама, могу се поставити бројна питања која се, уопште, односе на оправданост увођења инсистуа ограничења одговорности, односно разлога збо којих је управо у поморству (и шире у трансјорину), у контексту висине обавезе надокнаде шипеће, шипећник повлашћен, ше може ли се применом пога инсистуа нарушити начело које је уткано у правни поредак сваке савремене земље, а према којем ошпешени има право на правичну накнаду

шћейте. С друе сїране, ѡравношћ се може узетї и као аргументї за увођење сисћема оѓраничења одѓворношћї.

Кључне речи: *оѓраничење одѓворношћї, бродар, ѡѡраживања.*

1. УВОД

Основно начело грађанског права говори о томе да је штетник дужан оштећеном надокнадити штету у целости. Када се у погледу одговорности за штету и обавези надокнаде штете примењују одредбе поморског права ситуација је у правилу друкчија.

Релевантни међународни уговори и национални прописи садрже одредбе према којима су те особе, када су одговорне за штету, у правилу обавезне надокнадити штету само до тачно наведеног износа. Ради се, дакле, о институту законског ограничења одговорности. Поставља се питање може ли се применом тога института нарушити начело које је уткано у правни поредак сваке савремене земље, а према којем оштећени има право на правичну накнаду штете и због чега у поморству и транспорту уопштено штетник повлашћен и може ли се увођењем тог института нарушити принцип према којем оштећени има право на правичну новчану накнаду.

Правичност се може узети и као аргумент управо за увођење система ограничења одговорности. Може се тврдити да је правично да сви учесници превозног подухвата (пример превозник и корисник превоза ствари) заједнички сноси ризик неуспеха тога подухвата, на начин да део штете на терету која је последица неуспеха подухвата сноси превозник, а други део корисник превоза – власник ствари. Систем општег ограничења одговорности односи се на границе ван уговорне и уговорне одговорности бродовласника у погледу штете која је проузрокована искоришћавањем брода. Посебно ограничење одговорности односи се само на уговорну ревозниковим одговорност за штету. До такве одговорности може доћи у случају превоза ствари (одговорност по колету, енгл. *package limitation*), путника и пртљага, дакле превоза који су изузетно битни у контексту међународног тржишта робе и услуга. Све то регулисано је бројним конвенција и протоколима. Поставља се питање оправданости увођења института ограничења одговорности. Он своје исходиште налази у стварном животу, који је од давнина незамислив без међународне трговине. Превоз, особито поморски, саставни је део међународне трговине. Сазнања „унапред” о природи, обиму и висини те потенцијалне одговорности омогућују предузетницима да донесу иницијалну али и кључну одлуку о ступању у пловидбени подухват. При томе никако не треба сметнути с ума изузетно важну чињеницу да сви „мудрији” бродарски

предузетници данас обезбеђују своју одговорност кроз институт осигурања одговорности за штету, у правилу кроз *P. & I.* клубове.

Од увођења система општег ограничења одговорности крајем 17. века, историјски можемо пратити развој општег ограничења одговорности кроз три система општег ограничења одговорности. То су: 1. систем абандона или француски систем, 2. систем егзекуције или немачки систем те 3. енглески систем или ограничење одговорности према тонажи брода.¹

Ограничење одговорности бродара (бродовласника) може бити стварно и особно, па зависно од тога одговара ли одређеним делом имовине (нпр. бродом) или целокупном својом имовином до одређеног износа. У првом случају реч је о стварном, а у другом о особном ограничењу одговорности. На наведеним начелима развили су се сви међународни инструменти из овога правног подручја.²

Опште ограничење одговорности према систему абандона уведено је познатом француском *Ordonnance de la marine marchande* из 1681. године, а затим преузето у француски *Code de commerce* из 1807. године.³ Основна карактеристика абандона је ограничење одговорности на сам брод и возарину за обавезе настале у пословању брода, тј., брод и возарина правно и стварно представљају фонд за намирење веровника.⁴

До ограничења долази након што бродар изјави да препушта брод и возарину веровницима ради намирења, с тим да евентуални вишак припада њему.⁵

Систем општег ограничења одговорности уведен немачким Трговачким закоником из 1897. године, укинут је у Немачкој 1972. године и више се не примењује.⁶ У саставу егзекуције изјава није потребна јер бродовласник одговара ограничено унапред (пре штетног догађаја) поморском имовином без обзира је ли или није у поседу брода.⁷

Енглески систем општег ограничења одговорности уводи енглески *Merchant Shipping Act* из 1854. и данас је важећи систем ограничења одговорности прихваћен и у најновијим међународним инструментима којима се регулише питање општег ограничења одговорности.⁸ Према моделу ограничене одговорности до одређеног износа бродар одговара целокупном имовином, а за израчун одговорности користи се тонажа брода.⁹

¹ Marija Pospišil Miler, „Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine”, *Poredbeno pomorsko pravo*, 166/2012, 229.

² Ante Vuković, Dejan Bodul, „O obvezi osnivanja fonda ograničene odgovornosti”, *Pomorstvo*, 2/2012, 338.

³ M. Pospišil Miler, *op. cit.*, 230.

⁴ *Pravni leksikon*, Zagreb, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2007, 1.

⁵ *Pomorska enciklopedija*, Zagreb, Jugoslavenski leksikografski zavod, 1972, 1.

⁶ M. Pospišil Miler, *op. cit.*, 230.

⁷ A. Vuković, D. Bodul, *op. cit.*, 338.

⁸ M. Pospišil Miler, *op. cit.*, 230.

⁹ A. Vuković, D. Bodul, *op. cit.*, 338.

2. ПРЕГЛЕД ИСТОРИЈСКИ РЕШЕЊА ОГРАНИЧЕЊА ОДГОВОРНОСТИ ЗА ПОМОРСКЕ ТРАЖБИНЕ

Историјски, римско право је познавало правило *receptum nautarum* према којем би одговорност поморског превозника за сваку пропаст или оштећење поверених му ствари „престајала једино у случају када је до штете дошло вишом силом”.¹⁰ Француско право дало је два изузетно важна прописа из поморског права: (1.) *Ordonnance de la Marine marchande* из 1681. ц (2.) *Code de commerce* из 1807. У Уједињеном Краљевству ограничење одговорности уведено је 1733. у *Responsability of Shipowners Act*. Бродовласнику је било допуштено ограничити своју одговорност за случајеве штета узрокованих крађом заповедника или посаде. У 1786. г. ограничење је проширено на сваку радњу заповедника или посаде која је настала без бродовласникове особне кривње. У САД је још увек на снази Закон о ограничењу одговорности (*U. S. Limitation of Liability Act*) из 1851. према којем овлаштена особа, под предуметом да нема особне кривње, одговара до вредности брода и припадајуће возарине (стварно осигурање).¹¹

На нашим просторима до ступања на снагу Закона о поморској и унутрашњој пловидби (Сл. лист СФРЈ, бр. 22/77., 13/82., 30/85., 80/89. и 29/90. даље у тексту: Пловидбени закон) вредео је систем абандона, преузет из француског Трговачког закона (*Code de commerce*) те аустријског Политичког едикта о пловидби из 1774.¹²

У периоду до Другог светског рата важио је Нацрт поморско-трговачког закона из 1937. те Уредба о извршењу и безбедности на броду због новчаних потраживања и о привременим наредбама која је донесена 21. 3. 1940. Бродовласник је био особа која је одговарала за штете произишле из коришћења брода по прописима општег приватног права, ако није било другачије одређено. У погледу одговорности с бродовласником се изједначује бродар који туђим бродом, али за свој рачун, у циљу привређивања врши пловидбу као и главни узималац под навал.¹³

Након Другог светског рата главни извор био је Закон о уговорима о искоришћавању поморских бродова¹⁴ (Сл. лист ФНРЈ, бр. 25/59. и Сл. лист

¹⁰ Ante Romac, *Rječnik rimskog prava*, Zagreb, Informator, 1975, 473.

¹¹ Ivo Grabovac, *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Split, Književni krug, 2001, 29.

¹² Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, Književni krug, 1995, 67.

¹³ Vladislav Brajković, „Problemi brođara i njegove odgovornosti de iure condendo, Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru: Zbornik rasprava”, Zagreb, JAZU, 1951, 61.

¹⁴ Наведени Закон садржавао је и одредбе о опћем ограничењу одговорности за поморске тражбине (чл. 378. – 396.) па је овлаштена особа могла конзумирати и те повластице у одређеним износима (чл. 390.). Ако је бродар желио ограничити своју одговорност путем

СФРЈ, бр. 20/69.) који је укинуо правила из Трговачког закона те прихватио Бриселске конвенцију из 1957. (тзв. енглески систем или систем ограничене одговорности утврђеним износом) јер Конвенцију о опћем ограничењу одговорности из *Bruxellesa* из 1924. Југославија није потписала, а нити ратифицирала.¹⁵ Поморски законик (*Narodne novine*, бр. 17/94., 74/94. и 43/96. – даље у тексту: ПЗ 94.) био је први целовити и системски поморски законодавни зборник, прави хрватски *corpus iuris maritimi*,¹⁶ а имао је узор у дерогираном Пловидбеном закону,¹⁷ као и у решењима из Конвенције о ограничењу одговорности за поморске тражбине, *London, 1976. (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. – LLMC)*. Законик не садржава одредбе о обвезном оснивању фонда ограничене одговорности (чл. 415.). Ангажовање великих новчаних износа од стране бродара,¹⁸ био је разлог да се у овај Законик уведе факултативна одредба о оснивању фонда¹⁹ у складу са *LLMC-у*.

2.1. Потреба уједначавања права ограничења одговорности бродовласника на међународном нивоу

Различито регулисање права на опште ограничење одговорности бродовласника различитим националним прописима изазвало је већ врло рано и потребу за уједначања права по том питању на међународном нивоу па су по питању општег ограничења одговорности донесене три међународне конвенције.

(1) Међународна конвенција за уједначавање одређених правила о ограничењу одговорности власника поморских бродова, *Bruxelles, 1924.* (власник поморског брода одговара до висине вредности брода, возарине и узгредности брода с тим да износ не прелази 8 фунти стерлинга по тони запремине брода);

(2) Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника поморских бродова, *Bruxelles, 1957.*

(3) Конвенција о ограничењу одговорности за поморске тражбине, *London, 1976. LLMC* је, као и други инструменти подложен сталним изазовима.

института опћег ограничења одговорности морао је основати фонд ограничене одговорности (чл. 390.) Velimir Filipović, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Narodne novine, 1978, 14.

¹⁵ Boris Kandare, „Izvanparnični postupak u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi”, *Pravna misao*, 11-12/1987, 57.

¹⁶ Ivo Grabovac, *Pomorski zakonik s pojmovnim kazalom*, Zagreb, Informator, 1994, 5.

¹⁷ Axel Luttenberger, Dragan Bolanča, „Some Views on the New Croatian Maritime Code”, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1/2/1995, 113.

¹⁸ Ljeka Mintas-Hodak, „Novi Pomorski zakonik”, *Pomorski zbornik*, 31/1993, 29.

¹⁹ Чл. 416., ст. 1. одређује „Свака особа која би могла одговорати у спору може основати фонд”.

Уобичајено се новеле међународних уговора раде путем протокола који су самостални међународни правни акти.²⁰

(4.) Протокол о измјенама и допунама Међународне конвенције о ограничењу одговорности власника поморских бродова из 1957., *Bruxelles*, 1979. те

(5.) Протокол из 1996. ојим се мења и допуњује Конвенција о ограничењу одговорности за поморске потраживања из 1976.²¹ Протокол из 1996., Доноси значајне промене правила о границама одговорности бродара у односу на потраживања за телесне и остале штете, као и за телесне штете путника на броду (чл. 3. и 4.) Нови, поштрени систем општег ограничења према овлашћеним лицима у своје поморско законодавство унела је и Република Хрватска путем измена и допуна Поморског законика.²²

3. ПРЕГЛЕД ЗНАЧАЈКИ ПОЗИТИВНОПРАВНИХ ОДРЕДНИЦА ФОНДА ОГРАНИЧЕНЕ ОДГОВОРНОСТИ

3.1. Значајке LLМС конвенције

LLМС конвенција постала је, као ратифицирани и објављени међународни уговор дио унутарњег права Републике Хрватске 1993. године, те саставни дио Поморског Законика из 1994. године.

Постоје четири врсте фондова ограничења одговорности које могу основати власник брода (власник, наручитељ у бродарском уговору, бродар и пословођа поморског брода) и спашаватељ:

(1.) за потраживања UNCITRAL због смрти или телесне повреде (чл. 6., ст. 1.);

(2.) за сва остала потраживања (чл. 6., ст. 1.);

(3.) за спашаватеља који не обавља акције спашавања с неког брода или за сваког спашаватеља који делује искључиво на броду којему се пружа помоћ (чл. 6., ст. 4.);

(4.) за потраживања путника (чл. 7.).

Основа за израчунавање границе одговорности за телесне и материјалне штете је бруто тонажа брода која се израчунава према Анексу И. Међународне конвенције о баждарењу бродова, 1969. (чл. 6., ст. 5.), док се ограничење

²⁰ Jasenko Marin, „Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava”, *Poredbeno pomorsko pravo*, 161/2007, 91.

²¹ Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 – даље у тексту: Протокол LLМС.

Закон о потврђивању Протокола из 1996. којим се мијенја и допуњује Конвенција о ограничењу одговорности за поморске тражбине из 1976., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/05.

²² Pomorski zakonik (даље у тексту: ПЗ), *Narodne novine*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

у односу на спашаватеља обрачунава према тонажи од 1.500 тона (чл. 6., ст. 5.).⁴ Посебне границе одговорности власника брода вреде за путнике и износе 46.666 *SDR* по путнику, али највише 25 милиона *SDR* (чл. 7., ст. 1.). Међутим, позивање на ограничење одговорности не значи признање те одговорности (чл. 1., ст. 7.).

3.2. Особе овлаштене ограничити своју одговорност

Круг особа овлашћених ограничити одговорност према конвенцијама о општем ограничењу одговорности стално се шири. Конвенција из 1924. то право признаје бродовласнику, бродару невластике и главном наручиоцу у бродарском уговору (чл. 1. и 10.). Конвенција из 1957. поред бродовласника, бродара, наручиоца превоза у бродарском уговору, право на ограничење даје и пословођама брода, заповеднику брода, члановима посаде и другим радницима особа овлашћених ограничити одговорност (власника, наручиоца превоза, бродара, пословође брода)²³ (чл. 6.).²⁴ *LLMC* у односу на Конвенцију из 1957. повећава број додајући спашаватеља и особе за чија дела, пропусти или грешке он одговара те осигуратељ одговорности за потраживања које подлежу ограничењу одговорности у складу са овом конвенцијом (чл. 1.)²⁵

Конвенција о ограничењу одговорности за поморске тражбине из 1976. у своме ставу 1. члана 1. наводи особе које су овлашћене да ограниче своју одговорност. То су бродовласник и спасилац. Под изразом „бродовласник”, према ставу 2. истог члана Конвенције из 1976. подразумева се власник, наручилац, пословођа и бродар поморског брода.²⁶

3.3. Веза ограничења одговорности и факултативности оснивања фонда ограничења

Правило је да се овлашћена особа може позвати на опште ограничење одговорности с или без оснивања фонда (чл. 10.). Фонд је дакле факултативан, па свака држава уговоратељица има суверено право да одлучи хоће ли или не у своју легислативу уградити његово оснивање при чему је најважније

²³ ПЗ је пропустио у чл. 386. унијети пословођу брода (оператор) и управитеља (менџер) као особе које могу ограничити своју одговорност. Предлажемо *de lege ferenda* да се и ове особе уврсте у круг овлашћених особа у складу с *LLMC*.

²⁴ Разлог повећању броја овлашћених особа је у одлуци енглеског Апелацијског суда *The Himalaya* из 1955. којом је право на ограничење дано и заповеднику брода.

²⁵ J. Marin, *op. cit.*, 92.

²⁶ Конвенција из 1976., према ставку 6. чланка 1., даје могућност ограничења одговорности и осигуратељима бродовласникове одговорности, у складу с одредбама те конвенције и у мјери у којој повластице ограничења може користити и осигураник-бродовласник.; цит. у J. Marin, *op. cit.*, 125.

да се одређене границе одговорности, понекад само доњи износи надокнаде штете, примењују на укупност свих потраживања које су настале из истог штетног догађаја. Другим речима, овлашћеник права на ограничење мора, приликом позивања на ограничење, поштовати когентне правила о границама своје одговорности за све потраживања предвиђене у *LLMC*, а сукладуно праву државе у којој ограничава одговорност (*lex fori*). Република Хрватска се одлучила за решење према којем је бродар који жели ограничити своју одговорност дужан основати фонд ограничене одговорности, па ако се бродар позива на ограничење одговорности, а фонд ограничене одговорности није основан, одговарајуће се примјењују одредбе члана 397. Поморског законика (чл. 395.).²⁷

3.4. Оснивање и диоба фонда

Фонд се оснива у износима из чл. 6. и 7. *LLMC-a*, увећанима за камате које теку од дана догађаја из којег је настала одговорност до дана оснивања фонда (чл. 11.).²⁸

Основани фонд је на располагању само за исплате потраживања ради којих се може позвати на ограничење одговорности (строга намена фонда), а може се основати полагањем своте или пружањем гаранције које је прихватљиво у држави где је фонд основан.²⁹ Фонд који оснује једна од овлашћених особа или њезин осигуратељ, сматра се да је основан од свих особа. Самој диоби фонда (подели новчаних средстава) приступа се када се неспорно утврди-призна правни положај веровника у прилично сложеном поступку ограничења одговорности који је конвенцијски препуштен националним

²⁷ Чл. 397. ПЗ говори о начелима диобе и суброгацији. Ипак, требало би закључити да бродар који није основао фонд, а жели ограничити своју одговорност, одговара вјеровницима неограничено.

²⁸ Не каже се изријеком о којим се каматама ради па је могуће да су то затезне камате које се плаћају на доспјеле новчане тражбине иако, с друге стране позивање на ограничење одговорности не значи и признање те одговорности дужника новчане обвезе. И ПЗ ништа не говори о врстама камата што је пропуст који доводи до правне несигурности будући да од тренутка настанка штетног догађаја до оснивања фонда може протећи и неколико година јер конвенцијама и законима није одређен рок у којем бродар мора основати фонд под пријетњом застаре или преклузије што је неспорно још једна његова повластица (чл. 396.). Међутим, на праводобно пријављено потраживање тече законска затезна камата од дана оснивања фонда. Пловидбени закон је имао другачија рјешења: затезна камата тече од дана догађаја на темељу којег је настало потраживање до дана снивања фонда ограничене одговорности, али након оснивања фонд затезне камате не теку (383.). У сваком случају, питање камата треба прецизно уредити.

²⁹ Појам јамства треба схватити екстензивно што значи да је, поред готовог новца на судском депозиту прихватљива и банкарска гаранција као и јамство од P&I клубова као најчешћи облици јамства.

законодавствима. Самој диоби фонда (подјели новчаних средстава) приступа се када се неспорно утврди-призна правни положај веровниа у прилично сложенем поступку ограничења одговорности који је конвенцијски препуштен националним законодавствима (чл. 12.).³⁰ Основна правила диобе су правило првенства (приоритета) и правило пропорционалности (паритета) што значи да ће потраживања за телесне повреде бити у редоследу намирења пре осталих потраживања, док ће се потраживања истог исплатног реда намиривати сразмерно (*pro rata*). Ако у фонду нема средстава за исплату свих накнада за телесне штете оне ће тада с остатком конкурирати другом исплатном реду (остале штете). *LLMC* заштићује и право суброгације.

3.4.1. Правне последице оснивања фонда

Темељно је правило да веровник који пријави потраживање према основаном фонду код суда који управља тим фондом, не може према дужнику (бродару) за чије тражбине он одговара ограничено, истакнути захтев за његову преосталу имовину (спречавање других захтева). Даљње правне последице основања фонда према ПЗ-у су:

(1) привилегији на броду престају оснивањем фонда ограничене одговорности за тражбине осигуране привилегијем на броду које су подвргнуте ограничењу одговорности (чл. 246., ст. 1., т. 4.);

(2) хипотека на броду не престаје оснивањем фонда (чл. 236. ПЗ);

(3) ослобађање заустављеног или заплешеног брода (чл. 398., ст. 2.)³¹ која је искористила право уношења резерве у погледу непримењивања Конвенције гледе спорова о власништву брода (чл. 10. а). Преузета је од стране Републике Хрватске 8. 10. 1991. (*Narodne novine – Međunarodni ugovori*, бр. 1/92.).³²

(4) обустава овршног поступка и поступка осигурања и укидање свих проведених радњи у тим поступцима те забрана покретања редовитог овршног поступка (чл. 407.) и др.

Оваква решења су потпуно оправдана јер основан фонд значи сигурност веровнику (оврховодитељу, предлагатељу осигурања и тужитељу) у наплати кроз изванпарнични судски поступак, али и заштиту стварних права других на броду.

³⁰ *LLMC* оставља свакој држави уговаратељици да самостално одреди поступак ограничења бродареве одговорности. РХ је искористила то право па су те одредбе прописане у чл. 401. – 429. ПЗ.

³¹ Међународни конвенцију за изједначење неких правила о привременом заустављању поморских бродова из 1952., ступила је на снагу 24. 2. 1956. Ратифицирана од стране бивше Југославије (Сл. лист СФРЈ, МУ и други споразуми, бр. 12/67.)

³² Jasenko Marin, *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Zagreb, Pravni fakultet, 2003, 73.

3.4.2. Однос међународних уговора о посебном и оиштем ограничењу одговорности

Бродар самостално одлучује како ће заштитити свој правни интерес у конкретном штетном догађају за који је одговоран (темељем кривње). Може користити повластице општег ограничења одговорности, али одговара и неограничено ако баш мора. Може ли, међутим, бродар одговарати према правилима посебног ограничења одговорности за терет, путнике и пртљагу будући основица за обрачун није иста засебно је питање. Одговор је потврдан јер међународни уговори из подручја посебног ограничења за терет (*Хаашка, Хаашко-Висбијска и Ханбуршка ѡравила*) не мењају ни права ни обвезе превозника што произлазе из било којег важећег закона који се односи на ограничење одговорности власника поморских бродова. Пошто је резултат рада на унификацији правила о превозу ствари морем постојање висе међународних конвенција и висе различитих правила о одговорности бродара а фактичко стање је такво да неке државе приступају новим међународним актима а истовремено не отказују раније, а неке државе нису ратификовале ни једну конвенцију па примењују национално законодавство, последица је да је међународни поморски превоз регулисан различитим правним правилима, што није добро решење јер ствара конфузију и правну несигурност.³³

Јакаша с правом закључује да ће бродар одговарати према правилима за посебно ограничење све док његова одговорност не досегне износе опћег ограничења одговорности које је горња граница његове одговорности.³⁴ Све ово под условом да бродар има право на ограничење одговорности до дана оснивања фонда (чл. 11. *LLMC-a*). Потом веровници пријављују потраживања дужнику (бродару) које треба разврстати у два фонда (један за телесне, а други за остале штете). Диоба (дистрибуција) фонда обавља се по начелу паритета што значи да ће се веровници намиривати *pro rata* (према једнаком проценту за све веровнке од износа утврђене потраживања). У случају да у фонду за телесне штете недостаје новчаних средстава тада остатак потраживања за телесне штете конкурише фонду за остале штете.

3.4.3. Фонд и поморско осигурање одговорности

Основно начело уговора о осигурању професионалне одговорности јест обвеза осигуратеља надокнадити, до износа осигуране своте осигурања из полице, износе које је осигураник (ревозник) дужан платити трећој особи

³³ Душанка Ђурђев, „Правна природа одговорности превозиоца”, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, 1-2/2008, 279.

³⁴ Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Knjiga 3., Ugovori o iskorištavanju brodova*, Čakovec, 1983, 110.

(оштећенику) темељем одговорности за штету.³⁵ Ово осигурање, међутим, није обавезно што објективно може представљати значајан проблем за оштећеника у вези наплате накнаде материјалне штете ако бродар није основао фонд или није солвентан, односно презадужен је па мора у стечај. Но, у случају када је ово осигурање обавезно, као и у случају одговорности за смрт и телесну озледу члана посаде брода и нарушавању здравља члана посаде, оштећеник може захтевати непосредно од осигуратеља накнаду штете (*actio directa*) коју је претрпео догађајем за који одговара осигураник, али највише до износа осигураватељеве обвезе (чл. 743., ст. 2. ПЗ-а). Ако је одговорност бродара покривена истим уговором којим је осигуран брод, накнада за осигурање одговорности даје се неовисно о висини накнаде осталих штета покривених осигурањем брода (чл. 744., ст. 1. ПЗ-а).

Ако у уговору није предвиђена посебна свота за осигурање одговорности бродара, сматраће се да је његова одговорност осигурана на исту своту на коју је осигуран и брод (чл. 744., ст. 2. ПЗ-а).

У вези са наведеним поставља се питање треба ли онда ПЗ прописати правила о обавезном осигурању од одговорности. За бродара би то значило повећане трошкове пословања, а за кориснике његових услуга повећане цена услуга што је за њих прихватљиво решење због могућности коришћења института *actio directa*. У добровољним осигурањима од одговорности примена овог института није предвиђена у ПЗ-у.

На нивоу Европске уније постоји *Direktiva 2009/20/EC*³⁶ о обавезним осигурањима бродовласника за поморске тражбине у висини граница одговорности из Протокола *LLMC*-а за сваки брод од 300 и више БТ по једном штетном догађају (чл. 4., ст. 3.). То је заправо додатан слој осигурања оштећеним лицима у случају постојања надокнаде штете од стране бродовласника. Осигурање се доказује потврдом (или сведочанствима) која се мора налазити на броду (чл. 5.), а издају га *P. & I.* клубови (чл. 3.).

3.5. Актуалности у вези питања повећања износа опћег ограничења одговорности за поморске тражбине

Непосредан повод за измену *LLMC* 1996 била је незгода брода *Pacific Adventurer* која се догодила 11. марта 2009. године уз источну обалу Аустралије.³⁷

³⁵ Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split, 2012, 429.

³⁶ Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, Official Journal of the European Union L 131, 28. 5. 2009., 128-131.

³⁷ Том приликом је 31 контејнер пао у море при чему су пробијена два танка горива. Дошло је до излијевања у море око 270 тона тешког горива. Посљедица овог излијевања

Аустралија је странка Бункер конвенције³⁸ из 2001. године која је за Аустралију ступила на снагу 16. јуна 2009. године, а странка је и *LLMC* 1996 од ступања на снагу 13. маја 2004. године.³⁹ Стога, без обзира што Бункер конвенција у време догађаја још није била на снази за Аустралију⁴⁰, у погледу ограничења одговорности власника брода требало је применити износе утврђене у *LLMC* 1996. Незадовољна том чињеницом с обзиром да су процењени трошкови чишћења били виши од износа на који је власник имао право да ограничи своју одговорност, Аустралија је већ 31. јула 2009. године поднела Правном одбору *ИМО*-а предлог⁴¹ да у план рада за идући двогодишњи период (2010.-2011.) уврсти и расправу о повећању износа ограничења одговорности из чл. 6.1 (б) *LLMC* 1996 те уколико утврди потребним, усвоји измене *LLMC* 1996 у поступку прешутног прихвата у складу с чл. 8. тог Протокола који предвиђа могућност повећања ограничења одговорности до максимално 6% за сваку годину рачунајући од доношења *LLMC* 1996.⁴²

горива било је онечишћење око 56 км југоисточне обале Queensland која је од врло великог еколошког и економско-социолошког значаја не само за Queensland него за цијелу Аустралију. Операције чишћења обале трајале су два мјесеца с преко 2.500 људи који су ручно уклањали онечишћени пијесак. Аустралске власти су почетно процијениле трошкове чишћења на износ од преко Aus\$ 30 милијуна (US\$ 25 милијуна).

³⁸ Међународна конвенција о грађанској одговорности за штету због загађења погонским уљем из 2001. године, (Бункер конвенција), донесена на дипломатској конференцији одржаној у Лондону од 19. до 23. марта 2001. године у склопу Међународне поморске организације (ИМО) с намером осигуравања адекватне, брзе и ефикасне надокнаде особама које трпе штете од онечишења мора погонским горивом, ступа на снагу 21. новембра 2008. године. Увјети за ступање на снагу испуњени су 21. новембра 2007. полагањем 18. ратификациони инструменти од стране Сијера Леоне. Странке конвенције су: Бахами, Бугарска, Кипар, Естонија, Грчка, Хрватска, Исланд, Јамајка, Летонија, Литванија, Луксембург, Маршалски Острва, Немачка, Норвешка, Пољска, Самоа, Сијера Леоне, Сингапур, Словенија, Шпанија, Тонга, Велика Британија ; Према: Status of Conventions, <http://www.imo.org/>, страница посећена 17. 10. 2016. Хрватска је постала странком конвенције 15. децембра 2006. на основу Закона о потврђивању објављеном у *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, бр. 9/2006. од 18. октобра 2006.

³⁹ Marija Pospišil Miler, „Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine”, *Pomorsko poredbeno pravo*, 166/2012, 233.

⁴⁰ Зачуђује да Аустралија није била странка Бункер конвенције од њеног ступања на снагу на међународној разини успркос чињеници да је управо Аустралија била иницијатор доношења те конвенције подношењем захтјева на 36. засједању Одбора за заштиту поморског колиша *ИМО*-а. године. Види: МЕРС 36/21/6.

⁴¹ IMO LEG 96/12/1, <https://www.uscg.mil/imo/leg/docs/leg>, страница посећена 17. 10. 2016.

⁴² Свој предлог Аустралија оправдава управо случајем излијевања горива са брода *Pacific Adventurer* у којем процењени трошак чишћења премашује износ од Aus\$ 14,5 милијона на који власник брода има право ограничити своју одговорност темељем *LLMC* 1996 као и ранијим случајем који се догодио у *Akashi Strait*, Јапан 5. марта 2008. године када је након судара три брода дошло до потонућа једног од бродова и значајног онечишћења, а процењена штета такођер прелази износе ограничења одговорности према *LLMC* 1996.

Од свог предлога Аустралија није одустала нити након што је бродо-власник добровољно прихватио да платити Аус\$ 25 милиона, чак 10,5 милиона више од износа ограничења одговорности према *LLMC* 1996, а није одустала нити након коначног извешћа аустралских власти о узроцима незгоде⁴³ према којем се за незгоду не може кривити само брод, него деломично и аустралске власти које нису детектирале, иако су требале, да метода пакирања робе у контејнерима није била у складу с међународним прописима о пакирању опасних терета, а што је могло допринети незгоди.

Други разлог за повећање износа ограничења одговорности Аустралија оправдава тиме да је од доношења *LLMC* 1996 протекао значајан временски период па да су стога износи ограничења одговорности постали недовољни, а након што се прихвати покретање поступка за измену Протокола, с обзиром на прописане рокове, измене и тако не могу ступити на снагу пре 2015. године, а то значи 19 година након доношења Протокола из 1996. На 96. Заседању Правног одбора *ИМО*-а одржаном 5.-9. октобра 2009. предлог Аустралије је прихваћен и разматрање повећања износа ограничења одговорности уврштено је у план рада Правног одбора *ИМО*-а унаточ изнесеним статистичким подацима *International Group of P. & I. Clubs*⁴⁴ који су показали да је у периоду од 2000.-2009. године само у 8 од укупно 595 инцидената у том временском периоду, што значи у свега 1,34% случајева, износ штете проузрокован изливањем горива био већи од износа ограничења одговорности утврђеног према *LLMC* 1996.⁴⁵

Повећање износа општег (глобалног) ограничења одговорности за 51% на садашње износе из *LLMC* 1996 ступио је на снагу у складу са поступком прешутног прихвата протеком 36 месеци од нотификације резолуције о прихватању повећања државама потписницама *LLMC* 1996 тј. 8. јуниа 2015. године.

4. УМЕСТО ЗАКЉУЧКА

Морем се годишње превезе више милијарди тона различитих терета, а превозник и његова посада дужни су са сваким теретом у превозу брижљиво

⁴³ У свом коначном извјешћу *Australian Transport Safety Bureau (ATSB)*, утврдио је да је уз јако невјеме и слабо одржавана средства за везивање контејнера, незгоди допринело и неправилно слагање садржаја у контејнеру који је требао бити сложен у складу с међународним правилима о опасном терету (*International Maritime Dangerous Goods Code*), а што су пропустиле детектирати аустралске надлежне власти (*Australian Maritime Safety Authority*). Види: *ATSB Transport Safety Report, No. 263, MO-2009-002, Final, Pacific Adventurer, 11 March 2009.*, str. 47 i 48; цит. у Marija Pospisil Miler, „Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine”, *Pomorsko poredbeno pravo*, 166/2012, 234.

⁴⁴ *International Group of P. & I. Clubs*, међународна група Р&И клубова у коју је удружено 13 Р. & И. клубова који пружају покриће одговорности за 95% укупне светске флоте.

⁴⁵ Види документ: *IMO LEG 96/6*.

поступати, како би га могли предати на одредишту у истој количини, изгледу и стању у којем су га преузели. Једно од добро познатих начела грађанског права говори о томе да је штетник обавезан оштећеноме надокнадити штету у целости, дакле у њеном пуном обиму и висини. Међутим, када се у погледу одговорности за штету и обавезе њене надокнаде примењују одредбе поморског права (као и транспортног права уопштено), ситуација је, у правилу, сасвим супротна. У односу на друге врсте превоза, поморски превоз је специфичан, јер постоји више међународних конвенција које имају различите потписнике што, уз чињеницу да се садржински доста разликују, не доприноси правној сигурности учесника у поморском превозу, што је иначе циљ унификације.⁴⁶

Релевантни међународни уговори и национални прописи садрже одредбе према којима су те особе, када су одговорне за штету, у правилу обавезне надокнадити штету само до тачно наведеног износа. Ради се, дакле, о институту законског ограничења одговорности.

Ограничење одговорности бродара може бити стварно и лично, зависно од тога да ли одговара одређеним делом имовине (нпр. бродом) или целокупном својом имовином до одређеног износа.

Систем ограничене одговорности у поморском праву већ вековима омогућава бродовласницима да ограниче своју одговорност за штете проузроковане њиховим бродовима како путем општег (глобалног) ограничења одговорности тако и путем посебног ограничења одговорности.⁴⁷ Фонд ограничене одговорности бродара је правни појам који, шире гледајући, постоји једино у поморском превозу јер речни,⁴⁸ друмски,⁴⁹ железнички⁵⁰ те ваздушни транспорт⁵¹

⁴⁶ Д. Ђурђев, *op. cit.*, 277.

⁴⁷ Marija Pospisil Miler, „Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine”, *Pomorsko poredbeno pravo*, 166/2012, 227.

⁴⁸ *Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutar njim plovnim putovima (CMNI)*, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 10/04, engl. *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)*, 22 June 2001, (stupila na snagu 01. 04. 2005)

⁴⁹ *Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR)*, 1956. – *Narodne novine – Međunarodni ugovori* 1/92; engl. *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)* Geneva, 19 May 1956, *United Nations Treaty Series*, vol. 399, p. 189.

⁵⁰ *Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF)*; engl. *Convention concerning International Carriage by Rail*, Vilnius, 1999.; *Jedinstvena pravila o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM)*, kao *Dodatak B COTIF konvencije iz 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine*, *Narodne novine – Međunarodni ugovori* br. 12/00.

⁵¹ *Varšavska konvencija – Konvencija o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu*, potpisana u Varšavi 12. 10. 1929.; engl. *Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air*, Warsaw, 1929.; *Montrealska konvencija*, engl. *Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air*, Montreal, 1999.

не познају фонд ограничене одговорности, него искључиво ограничење одговорности без фонда.⁵²

Настанак концепта ограничене одговорности везује се уз подстицање инвестирања у поморску индустрију и подстицање поморских подухвата, а тиме и подстицање међународне трговине, омогућујући државама напредак њихових привреда и њихов утицај широм света. Настао је у време кад је бављење поморским превозом било изузетно ризикантна делатност с неретким губицима бродова и терета, а сматрало се да ризике поморских путовања не требају сносити само бродовласници, него да они требају бити подељени са онима који имају користи од поморских подухвата, крцатеља и власницима робе као и самим потрошачима те робе.

Конвенција о ограничењу одговорности за поморске тражбине⁵³ оставља свакој држави уговоратељици самостално право одлучивања о томе, хоће ли оснивање фонда бити предуслов за ограничење одговорности. У Поморском законнику (чл. 395., ст. 1.), Република Хрватска је оснивање фонда одредила као обавезно. Измене Протокола Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморске тражбине из 1976. године усвојене су 19. априла 2012. године на 99. заседању Правног одбора *ИМО-а* одржаном у Лондону.⁵⁴

Измене *LLMC* 1996 имају директан утицај на неколико међународних и регионалних инструмената. Треба истаћи оне најважније. Пре свега, то је Бункер конвенција из 2001. године која својим одредбама изричито веже ограничење одговорности и износ обавезног осигурања.

Према тој Конвенцији на *LLMC* како је измењена, а то аутоматски укључује и ове најновије измене *LLMC* 1996. Бункер конвенција, осим што има значајан број држава странака, постигла је примену на високи постотак тонаже (90% укупне светске тонаже бродова), што значи да сви ти бродови морају имати и тражено осигуратељно покриће. Упркос чињеници да сама Конвенција наводи да ће се у сваком конкретном случају на ограничење одговорности применити било који национални или међународни систем ограничења одговорности према праву које се примењује у држави странци на чијем се подручју загађење догодило, повећање износа ограничења одговорности из *LLMC* 1996 имаће одмах непосредан утицај на висину осигуравајуће покрића, а тиме и на премије осигурања. То стога што се унапред не може знати гдје ће се незгода догодити, а тиме ни које право ће се при-

⁵² А. Vuković, D. Bodul, *op. cit.*, 335.

⁵³ *Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, engl. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)*, London, 1976.

⁵⁴ Тим изменама износ општег (глобалног) ограничења одговорности за поморске тражбине повећан је за 51% у односу на износе из чл. 3. *LLMC* из 1996. који се односе на чл. 6.1 (а) и 6.1 (б), *LLMC* 1976, док износи из чл. 7. Конвенције нису мењани.

менити па ће осигуратељи одговорности већ код процене ризика морати узети у обзир да се штета може догодити у држави с највишим износима ограничења одговорности.

Број држава странака *LLMC* 1996 знатно је мањи од броја држава странака Бункер конвенције што не иде у прилог уједначења права. Стога не чуди да *IMO*, али и ЕУ потичу државе странке на ратификацију *LLMC* 1996. Најновије измене *LLMC* 1996, за које многе државе нису виделе велику потребу обзиром на досадашња искуства незгода, биле су резултат политичког компромиса, а мање стварне потребе. Стога је тешко веровати да ће допринети повећању броја странака *LLMC* 1996, без обзира што се повећање чини умереним.

Треба такођер споменути *EU Direktivu 2009/20/EC* у односу на осигурање власника брода за поморске тражбине. Директива утврђује обавезу власника брода да се осигура од одговорности за штету према трећим лицима као што је на пример осигурање које пружају *P. & I.* клубови у оквиру *International Group*, те обвезу брода од 300 BRT и више да има доказ о закљученом таквом осигурању до износа утврђеног према *LLMC* 1976 како је измењена *LLMC* Протоколом 1996 за сваки догађај. Ова Директива требала је бити примењена од 1. јануара 2012., иако све државе чланице ЕУ још увек нису странке *LLMC* 1996. И ту је тешко веровати да ће ново повећање износа ограничења одговорности из *LLMC* 1996 бити подстицај државама да ратификују *LLMC* 1996.

Република Хрватска је странка *LLMC* 1996, а била је и једна од 19 држава које су подржале предлог Аустралије. Повећање износа ограничења одговорности ће за Хрватску као обалску државу имати позитиван учинак, посебно обзиром да је Република Хрватска странка Бункер конвенције те је чланица ЕУ. Међутим, ово повећање износа ограничења одговорности свакако ће отежати економску ситуацију хрватском бродарству које је већ и тако притиснуто финансијском кризом.

Може се закључити да све измене које иду за неоправдано високим границама одговорности, иако су предузете у доброј намери (заштите оштећених), немају увек најбољи резултат и чак могу бити на штету оштећених ако државе не прихвате такве међународне инструменте па они никада не ступе на снагу, или ступе на снагу само за узак круг држава у којима ће се примењивати.

*Aleksandra V. Vasilj, Ph.D., Associate Professor
J.J. Strossmayer University of Osijek
Faculty of Law Osijek
avasilj@pravos.hr*

Limitation of Liability for Maritime Claims – Chronological Critical Review (International Instruments and Croatian Solutions)

Abstract: *Limitation of liability of shipowner can be based on property or can be personal – shipowner responds to certain part of the property (for example ship) or his entire assets to a certain amount. In the first case it is a real, and in the other the personal limitation of liability. On these principles all international instruments in this legal field have been developed. One of the well-known “universal” principle of civil law says that the injurer must pay for a damage in full, in full extent and amount. However, when we are applying provisions of maritime law (as well as transport law in general) on the liability for damages and its compensation, the situation is quite opposite.*

Though, that the amount of suffered damages is coming closer to said universal principle of civil law has been confirmed by Amendments to the Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1996 (LLMC 1996). These Amendments increased amount of general (global) limitation of liability for maritime claims by 51% compared to the amounts in LLMC. Increased amounts are applicable from 8th June 2015.

Regarding these amendments, a number of issues can be placed: justification for introducing the institute of limitation of liability in general; reasons why the injurer is privileged in maritime (and broader in transport), in the context of the amount of the obligation of compensation for damage; and whether the application of the institute undermine the principle that is enshrined in the legal system of every modern country, according to which the injured party has the right to just compensation. On the other hand, justice can be taken as well as an argument just to implement the limitation of liability system.

Keywords: *limitation of liability, shipowner, claims.*

Датум пријема рада: 28.06.2016.