

OPĆE I POSEBNO OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAZBINE U NOVIJOJ STRANOJ SUDSKOJ PRAKSI

Prof. dr. sc. JASENKO MARIN*

UDK 347.795.3:

: 347.447.546(094.8)

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 12.10.2011.

Prihvaćeno za tisak: 16.11.2011.

Tema rada je proučavanje tumačenja i primjene međunarodnih propisa o općem i posebnom ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj sudskoj praksi. U uvodnom dijelu objašnjava se gospodarska i pravna svrha instituta ograničenja odgovornosti te se daje prikaz njegova uređenja na međunarodnoj razini. Naglašava se njegova ključna uloga u razvitku brodarstva i međunarodne trgovine. Kritički se analiziraju novije ilustrativne odluke stranih sudova u kojima su protumačene i primijenjene nerijetko dvojbene odredbe međunarodnih ugovora kojima je uređena ova materija. Iznose se zaključci o trenutnoj kvaliteti pravnog uređenja toga instituta, uočavaju tendencije njegova budućeg razvitka te predlažu mjere potrebne za njegovu daljnju nadogradnju.

Ključne riječi: ograničenje odgovornosti u pomorskom pravu, međunarodne konvencije i protokoli, prijevoz stvari morem, Haška pravila, Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine.

* Dr. sc. Jasenko Marin, izvanredni profesor, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb, e-mail: jmarin@pravo.hr.

1. UVOD – OPĆENITO O SVRSI I PRAVNOM UREĐENJU INSTITUTA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI U POMORSKOM PRAVU

Jedno od dobro poznatih “univerzalnih” načela građanskog prava govori o tome da je štetnik obvezan oštećenome nadoknaditi štetu u cijelosti, dakle u njezinome punome opsegu i visini. To načelo neupitno je po svojoj stvarnoj i pravnoj logici, kao i pravičnosti. Propisivanje štetnikove obveze naknade štete, kao i oštećenikova prava na naknadu pretrpljene štete, u korijenima je pravnog poretka suvremene države.

Međutim, kada se u pogledu odgovornosti za štetu i obveze njezine naknade primjenjuju odredbe pomorskog prava (kao i transportnog prava općenito), situacija je, u pravilu, sasvim suprotna. Brodovlasnik, kao i neke druge osobe koje se bave pružanjem brodarskih usluga, u ovom su kontekstu u bitno povoljnijem položaju. Relevantni međunarodni ugovori i nacionalni propisi sadržavaju odredbe prema kojima su te osobe, kada su odgovorne za štetu, u pravilu obvezne nadoknaditi štetu samo do točno navedenoga iznosa. Ako je pretrpljeni iznos štete viši od te zakonski utvrđene granice, ti štetnici nisu obvezni nadoknaditi onaj iznos štete koji premašuje utvrđenu granicu odgovornosti.¹ Dakle, naknada štete u punome iznosu u pomorskom pravu nije pravilo nego izuzetak, koji se javlja u sljedeća tri slučaja:

1. ako je iznos pretrpljene štete manji od propisanog iznosa ograničenja odgovornosti;
2. ako se radi o tražbini u pogledu koje primjenjivi propis izričito određuje da ograničenje odgovornosti nije dopušteno;
3. ako je odgovorna osoba prouzročila štetu svojom osobnom kvalificiranom krivnjom (namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati).

Radi se, dakle, o institutu zakonskog ograničenja odgovornosti. Pri tome izraz *zakonsko* valja tumačiti u širem smislu, tako da obuhvaća i prisilne propise koji, striktno gledano, nisu zakoni. U prvom redu, tu se misli na međunarodne ugovore pomorskog prava - konvencije i protokole.

Mogu se postaviti brojna pitanja koja se, općenito, odnose na opravdanost uvođenja instituta ograničenja odgovornosti. Zbog čega je upravo u pomorstvu (i šire u transportu), u kontekstu visine obveze naknade štete, štetnik povlašten? Može li se primjenom toga instituta narušiti načelo koje je utkano u pravni poredak svake suvremene zemlje, a prema kojem oštećenik ima pravo na pravičnu naknadu štete?

¹ Svojevrsnoj opisanoj “povlastici” transportnih poduzetnika vezanoj uz ograničenje odgovornosti s obzirom na visinu naknade štete valja pridodati još jednu. Naime, u transportnom pravu u pravilu se nadoknađuje samo stvarna šteta nastala na robu za vrijeme prijevoza, dok se daljnja šteta nadoknađuje samo iznimno, uglavnom vezano uz slučajeve odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu robe.

S druge strane, pravičnost se može uzeti i kao argument upravo za uvođenje sustava ograničenja odgovornosti. Naime, može se tvrditi da je pravično da svi sudionici prijevoznog pothvata (primjerice prijevoznik i korisnik prijevoza stvari) zajednički snose rizik neuspjeha toga pothvata, na način da dio štete na teretu koja je posljedica neuspjeha pothvata snosi prijevoznik, a drugi dio korisnik prijevoza- vlasnik stvari.

Istina je da su sve to pitanja koja se logično nameću sama po sebi. Odgovor na njih ne treba tražiti u pravičnosti, iako taj institut nikako ne smije biti zanemaren. Taj je odgovor u svojoj suštini vrlo jednostavan. On svoje ishodište nalazi u stvarnom životu, koji je od davnina nezamisliv bez međunarodne trgovine. Prijevoz, osobito pomorski, sastavni je dio međunarodne trgovine. Prijevoz je, dakle, krvotok gospodarstva. Ako on ne funkcionira, gospodarstvo umire. Zbog toga je nužno da se prijevozno poduzetništvo, koje je samo po sebi rizično, učiniti izvedivom, ekonomski u najvećoj mogućoj mjeri predvidivom djelatnošću, koja će onima koji se njome bave omogućiti da unaprijed sagledaju izloženost rizicima i mogućnost ostvarivanja pozitivnih rezultata. U tom kontekstu je pitanje izlaganja odgovornosti za štetu od presudnog značenja. Saznanja “unaprijed” o prirodi, opsegu i visini te potencijalne odgovornosti omogućuju poduzetnicima da donesu inicijalnu ali i ključnu odluku o stupanju u plovidbeni pothvat.

Pri tome nikako ne treba smetnuti s uma izuzetno važnu činjenicu da svi “mudriji” brodarski poduzetnici danas osiguravaju svoju odgovornost kroz institut osiguranja odgovornosti za štetu, u pravilu kroz P&I klubove. Slobodno se može reći da bez pomorskog osiguranja ne bi bilo ni suvremenog pomorskog prijevoza, dakle ni međunarodne trgovine kakvu mi danas poznajemo. Da bi odgovornost bila osigurljiva, njezine osnovne karakteristike (temelj odgovornosti, maksimalna visina i opseg) moraju biti unaprijed poznate u najvećoj mogućoj mjeri. Na taj način osiguratelj procjenjuje rizik i, sukladno tome, određuje cijenu osiguranja - premiju. Znajući pretpostavke i granice odgovornosti svojega osiguranika, osiguratelj zna i svoju maksimalnu obvezu, a to znači da može odrediti i premiju osiguranja, odnosno sagledati isplativost svoje poslovne odluke. Funkcionalno osiguranje znači i olakšanu naknadu štete do koje je došlo pri iskorištavanju broda budući da oštećenici iz takvih događaja dobivaju, izravno ili neizravno, još jedan “izvor” iz kojega je moguće ishoditi naknadu štete. Tome u prilog govore i relevantni izvori prava Europske unije, koji propisuju obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika brodova koji viju zastavu neke od država članica EU, kao i drugih brodova koji ulaze u njihove luke.²

² Direktiva 2009/20/EC Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine. Odgovornost mora biti osigurana u granicama predviđenim Protokolom iz 1996. o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Članice EU moraju donijeti propise kojima ovu Direktivu transponiraju u nacionalno zakonodavstvo do 1. siječnja 2012.

Kada brodersko poduzetništvo ne bi bilo “praćeno” odgovarajućim osiguranjem, oni brodari koji bi se uopće odlučili baviti tom djelatnošću to bi činili vjerojatno uz puno više naknade što bi, primjerice, u konačnici rezultiralo poskupljenjem robe koja je predmet trgovine, jer je cijena prijevoza jedna od komponenti koje čine ukupnu cijenu nekog proizvoda.

Upravo je zadatak pravnik da stvore takav pravni okvir koji će predstavljati fini balans između težnje svakog pravnog poretka da potpomogne i unaprijedi međunarodnu trgovinu uz istovremeno poštivanje prava oštećenika na naknadu štete, odnosno obveze štetnika da je nadoknadi.

Međunarodni pomorski pravnici taj su okvir stvorili radeći istovremeno na dvije fronte, kreirajući dva sustava ograničenja: opći i posebni.

Sustav općeg ograničenja odgovornosti odnosi se na granice izvanugovorne i ugovorne odgovornosti brodovlasnika u pogledu štete koja je prouzročena iskorištavanjem broda. To je ograničenje upereno prema svim vjerovnicima koji istaknu svoje tražbine iz jednog štetnog događaja. Točan iznos (visina) odgovornosti brodovlasnika izračunava se s obzirom na veličinu (zapreminu, kapacitet) broda kojim je prouzročena šteta i, u pravilu, zasniva se na načelu *veći brod – viša granica odgovornosti*. Zato se takvo ograničenje kolokvijalno naziva ograničenje po tonaži, eng. *tonnage limitation*.

Posebno ograničenje odgovornosti odnosi se samo na ugovornu prijevoznikovu odgovornost za štetu. Do takve odgovornosti može doći u slučaju prijevoza stvari (odgovornost po koletu, eng. *package limitation*), putnika i prtljage, dakle prijevoza koji su iznimno bitni u kontekstu međunarodnog tržišta robe i usluga. Prijevoznicima iz ovih ugovora dopušta se dodatno, posebno ograničenje odgovornosti u pogledu tražbina koje se tiču jedne (grupirane) jedinice tereta, odnosno jednog putnika. Ako je taj prijevoznik ujedno i neka od osoba koju primjenjivi propisi označavaju brodovlasnikom, tada će se on moći koristiti dvostrukim ograničenjem - posebnim i općim.³

³ Mora se naglasiti da postoje i međunarodni ugovori koje bismo mogli svrstati u treću, zasebnu skupinu, tzv. specijalnih sustava ograničenja, koja se u prvom redu odnose na ograničenje odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova i ograničenja odgovornosti od onečišćenja mora uljima. Prema većini nacionalnih zakonodavstava, za te vrste šteta primjenjuju se posebno utvrđene granice izvanugovorne odgovornosti za štetu. Time se želi zaštititi ljude i imovinu, uključujući i morski okoliš od šteta do kojih dođe pri obavljanju posebno opasnih pomorskih djelatnosti, odnosno pri osobito teškim pomorskim nesrećama – ekološkim katastrofama. No, ovi specijalni režimi odgovornosti koji “suspendiraju” primjenu pravila o općem ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine nisu predmet ovoga rada. O tome detaljnije, D. Čorić, *Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.

Instituti općeg i posebnog ograničenja odgovornosti drevni su pomorskopравни instituti. Nije cilj ovoga rada dati povijesni prikaz njegova normativnog uređenja, budući da je to već učinjeno i u novijoj domaćoj pravnoj literaturi.⁴

Ovdje tek valja naglasiti da razvitku međunarodne trgovine i prijevoza sigurno ne pogoduje činjenica da postoji čitav niz međunarodnih konvencija i protokola koji zasebno uređuju opće i posebno ograničenje odgovornosti. Različite države stranke su različitih ugovora, ili su se suzdržale od obvezivanja bilo kojim od njih. U nastavku ovoga rada te će konvencije i ugovori biti analizirani u mjeri u kojoj je to potrebno za svrhe ovoga rada.

Na ovom mjestu dat ćemo tablični prikaz do sada donesenih konvencija i protokola koji uređuju opće ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine, kao i konvencija i protokola koji uređuju prijevoz stvari morem, a koji sadrže odredbe o posebnom ograničenju odgovornosti za štete na teretu.⁵

⁴ V. Skorupan Wolff, Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, v. 28, br. 2, str. 973.-1016 (2007). Čitatelja kojeg zanima detaljnija analiza za ovu temu relevantnih propisa u nacionalnom, međunarodnom i poredbenom pravu upućujemo, u pogledu domaće pravne književnosti, na: Ivo Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., a od bogate strane literature na: Patrick Griggs, Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Third edition, LLP, London, Hong Kong, 1998.

⁵ Kako smo naveli, posebna ograničenja ugovorne odgovornosti prijevoznika postoje i za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, odnosno štete na prtljazi. Na međunarodnoj razini do sada je ta materija bila predmet više ili manje uspješnog uređenja sljedećim propisima koje navodimo kronološki, s obzirom na trenutak njihova nastanka: Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, iz 1961., Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967., Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974., Protokoli Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1976., 1990. i 2002. Detaljnije, J. Marin, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2005. U kontekstu prijevoza robe morem valja spomenuti i Konvenciju UN o multimodalnom prijevozu robe, iz 1980. godine, koja nikada nije stupila na snagu. Nakon donošenja Roterdamskih pravila, šanse za stupanje na snagu Konvencije iz 1980. tek su teoretske.

Tablica 1. Međunarodni ugovori koji uređuju opće ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine i posebno ograničenje odgovornosti za štetu na teretu

<p>MEĐUNARODNI UGOVORI KOJI UREĐUJU OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE</p>	<p>MEĐUNARODNI UGOVORI KOJI UREĐUJU PRIJEVOZ ROBE MOREM, UKLJUČUJUĆI I PITANJE POSEBNOG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE NA TERETU</p>
<p>Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924.*</p>	<p>Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, iz 1924. godine (Haška pravila) **</p>
<p>Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957. *</p>	<p>Protokol iz 1968. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol) **</p>
<p>Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije iz 1957. o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova*</p>	<p>Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. (tzv. SDR Protokol) **</p>
<p>Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. **</p>	<p>Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, iz 1978. (Hamburška pravila) *</p>
<p>Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. **</p>	<p>Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, iz 2008. (Roterdamska pravila)</p>

Legenda

* Međunarodni ugovori koji su na snazi

** Međunarodni ugovori koji su na snazi i obvezuju Republiku Hrvatsku

Motiv za pisanje ovoga rada bila je činjenica da se u sudskoj praksi uočavaju dvojbe u primjeni i tumačenju ključnih odredaba konvencija i protokola iz oba sustava ograničenja, kao što su odredbe kojima se utvrđuje koje osobe imaju pravo ograničiti odgovornost, kako se određuju granice odgovornosti te u kojim slučajevima se gubi povlastica ograničenja odgovornosti. U ovome radu kritički će se analizirati novije odluke stranih sudova u kojima su se navedena pitanja pojavila kao sporna. U tim odlukama sudovi nisu bili samo tumač nego nerijetko i kreator prava koji je obavljao zadaću popunjavanja konvencijskih praznina i nejasnoća. Nije teško zamisliti situacije u kojima bi se i hrvatski sudovi mogli suočiti s takvim pitanjima, budući da je Republika Hrvatska stranka većine tih međunarodnih ugovora. Također, i hrvatski brodari, kao i korisnici brodarskih usluga, mogu biti stranke u sličnim sporovima pred stranim sudovima. U tim slučajevima, kako bi oni bili unaprijed svjesni svojih prava i obaveza, iznimno je važno poznavati stajališta stranih sudova izražena u ranijim presudama. Zbog svega toga u radu će se pokušati doći do izvornih zaključka o prevladavajućim tendencijama u suvremenom sudskom tumačenju dvojbjenih konvencijskih odredbi.

Pravni propisi “žive” kroz odluke sudova, koje ne samo da razrješavaju sporeve iz već pokrenutih postupaka nego djeluju preventivno, i to u dva smjera. Ponaјprije, sudske odluke kojima se razrješuju sporna pitanja iz konkretnog ugovora upućuju druge stranke sličnih ugovora da u te ugovore uključe i odredbe kojima će, u okviru svojeg odnosa, riješiti pitanja koja su se pokazala spornima. Kao drugo, odluke u konkretnim slučajevima mogu utjecati na to hoće li buduća slična pitanja uopće doći na rješavanje tim sudovima. Naime, strana koja poznaje sudsku praksu i stajališta sudova u pojedinim zemljama, može zaključiti i kolika je vjerojatnost njenog uspjeha u eventualnoj parnici radi naknade štete te procijeniti “isplativost” pokretanja postupka.⁶

2. OSOBE OVLAŠTENE OGRANIČITI ODGOVORNOST

Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (nastavno: Konvencija iz 1976.), u svome stavku 1. članka 1. navodi osobe koje su ovlaštene ograničiti svoju odgovornost. To su brodovlasnik i spašavatelj.

⁶ Jednako tako, valja priznati, ta strana obveznog odnosa može, poznavajući sudsku praksu i propise pojedinih država, donijeti odluku o pokretanju postupka naknade štete pred sudom za kojeg vjeruje da bi mogao donijeti za nju najpovoljniju odluku.

Pod izrazom “brodovlasnik”, prema stavku 2. istoga članka Konvencije iz 1976. podrazumijeva se vlasnik, naručitelj, poslovođa (*manager*) i brodar pomorskog broda.⁷

U sporu *Metvale LTD and Onogher v. Monsanto International Sarl and Others* (*The “MSC Napoli”*)⁸ prvostupanjski sud Queen’s Bench Division (Admiralty Court) morao je analizirati pojam “naručitelj” iz opisane konvencijske odredbe, preciznije odgovoriti na pitanje obuhvaća li taj izraz i naručitelja iz posebnog tipa brodarskog ugovora - slot čartera. Radi se o ugovoru kod kojega jedna strana (naručitelj iz ugovora o slot čarteru, nastavno: slot čarterer) uz naknadu ima pravo iskorištavanja određenih jedinica brodskog prostora (tzv. slotova) koje mu stavlja na raspolaganje druga ugovorna strana (prijevoznik), a u svrhu prijevoza tereta u kontejnerima.⁹ Dakle, postavlja se prethodno pitanje uključuje li izraz “brodovlasnik” u Konvenciji iz 1976. i “slot čarterere”, uzimajući u obzir činjenicu da oni ne iskorištavaju čitav brod nego samo točno određeni dio brodskog prostora. Ako je odgovor negativan, to zapravo znači da slot čarterer nije ovlašten ograničiti svoju odgovornost. Ako je odgovor suda pak pozitivan, postavlja se i drugo prethodno pitanje - smatra li se osnivanje fonda ograničene odgovornosti od strane vlasnika broda kao da je osnovano, između ostalog, i u korist slot čarterera. Pri tome sud je posebno morao uzeti u obzir odredbu članka 13. Konvencije iz 1976. prema kojoj, u slučaju kada je osnovan fond ograničene odgovornosti, nijedna osoba koja ima tražbine prema fondu ne može u pogledu tih tražbina poduzimati bilo kakve postupke u cilju namirenja na bilo kojoj drugoj imovini osobe koja je osnovala fond, odnosno u čiju korist je taj fond osnovan. To znači da bi osobe koje su svoje tražbine za naknadu štete upravile protiv slot čarterera morale tu naknadu štete ostvarivati iz fonda koji je osnovala druga osoba – brodovlasnik. Pri tome ne bi smjele naknadu ostvarivati iz bilo koje imovine slot čarterera.

Povod sporu bilo je nasukanje kontejnerskog broda “MSC Napoli” na južnu obalu Engleske u siječnju 2007. Ta je nesreća dovela do tražbina za naknadu štete protiv brodovlasnika u ukupnom iznosu koji je prekoračivao £100 milijuna. Brodovlasnik je osnovao fond ograničene odgovornosti u skladu s Konvencijom iz 1976. u visini od £14.710.000.

Neke od tražbina za naknadu štete (oštećenje tereta, doprinos u zajedničku havariju, oštećenje kontejnera, troškovi spašavanja) bile su upravljene protiv dva slot

⁷ Konvencija iz 1976., prema stavku 6. članka 1., daje mogućnost ograničenja odgovornosti i osigurateljima brodovlasnikove odgovornosti, u skladu s odredbama te konvencije i u mjeri u kojoj povlastice ograničenja može koristiti i osiguranik-brodovlasnik.

⁸ Lloyd’s Law Reports (2009) Vol 1, p. 246.

⁹ Podrobnije, J. Marin, Slot Charter, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 56 (2006), Posebni broj, str. 591.-607.

čarterera *Hapag-Lloyd AG* i *Stinnes Linien GmbH*. Oni su s prijevoznikom MSC sklopili slot čarter ugovore o iskorištavanju broda koji se nasukao. Slot čartereri su izdavali vlastite teretnice u pogledu tereta koji se prevezio brodskim prostorom (slotovima) koje su oni imali na raspolaganju.

U pogledu pitanja jesu li i slot čartereri uključeni u izraz “brodovlasnik” iz Konvencije iz 1976., sud (sudac Teare J.) odgovorio je potvrdno. Do odgovora je došao analizom odredaba Konvencije iz 1976., pripremnih radova na njezinom donošenju, a osobito imajući na umu uobičajeno značenje pojma naručitelj (*charterer*) u svjetlu očitoga cilja i svrhe Konvencije iz 1976. Kada bi slot čartererima bila uskraćena povlastica ograničenja, a teretnicu su izdavali u svoje ime, ovlaštenici oštećenog ili izgubljenog tereta mogli bi od njih ostvariti punu naknadu štete. Kada bi se, nakon isplate pune naknade, slot čartereri željeli regresirati od brodovlasnika (jer je, primjerice, šteta nastala uslijed brodovlasnikova propusta), tada oni taj regres ne bi mogli ostvariti u cijelosti budući da bi se brodovlasnici pozvali na ograničenje odgovornosti koje njima, prema Konvenciji iz 1976. nesporno pripada.

Sud nije našao razloga zbog kojih naručitelju iz ugovora o slot čarteru ne bi pripadala ista prava kao naručiteljima iz brodarskog ugovora na vrijeme ili putovanja, koji nesporno imaju pravo ograničiti odgovornost.¹⁰ Argumenti tužitelja koji su tražili odluku prema kojoj slot čartereri ne bi mogli ograničiti odgovornost zasnivali su se na tezi da Konvencija iz 1976. u članku 1. govori o “...naručitelju...pomorskog broda”, dakle naručitelju cijelog broda, a ne naručitelju koji iskorištava tek dio brodskog prostora. Sud taj argument nije uvažio ocijenivši da bi takvo tumačenje bilo suprotno svrsi Konvencije iz 1976.

U odgovoru na drugo pitanje, o tome smatra li se da je fond osnovan od brodovlasnika kao da je osnovan (i) od slot čarterera, sud je također odgovorio potvrdno, budući da, prema odredbi st. 3. članka 11. Konvencije iz 1976. osnivanje fonda od strane bilo koje osobe koja je uključena u izraz “brodovlasnik” ili od strane osigura-

¹⁰ Opće pravo naručitelja iz brodarskog ugovora da ograniče svoju odgovornost u sudskoj praksi je potvrđeno u odluci Žalbenog suda – *Court of Appeal* u sporu *CMA CGM SA v Classica Shipping Co Ltd* (2004) 1 *Lloyd’s Law Reports*, p. 460. Međutim, u sudskoj praksi i teoriji nije sasvim jednoznačno odgovoreno na pitanje imaju li naručitelji pravo ograničiti odgovornosti u pogledu tražbina koje protiv njih istaknu brodovlasnici broda koji je bio predmet brodarskog ugovora. O tome podrobnije, v. V. Skorupan Wolff, *op.cit.* bilj. 4, str. 995.-996. i 1012.-1013. Svemu rečenome valja dodati da je u sporu *MSC Napoli* sud, kao dodatni argument, istaknuo da tražbina protiv naručitelja iz slot čartera spada u tražbine zbog kojih se brod može privremeno zaustaviti radi osiguranja namirenja te tražbine, što je u sudskoj praksi potvrđeno u odluci Žalbenog suda u predmetu *The Tychy*, (1999) 2, *Lloyd’s Law Reports*, p. 11. U tom sporu također je bilo potrebno odlučiti ulaze li i naručitelji iz slot čarterera u pojam naručitelja broda, na što je sud odgovorio potvrdno. Pozivajući se na ovu raniju odluku, sud je u slučaju *MSC Napoli* naglasio da privremeno zaustavljanje pomorskih brodova i ograničenje odgovornosti nisu potpuno nepovezani instituti.

telja njihove odgovornosti, smatra se osnivanjem fonda od strane, odnosno u korist svih tih osoba, dakle i u korist slot čarterera.¹¹

U obrazloženju odluke sudac Teare naglasio je da Konvencija iz 1976. ne daje odgovor na pitanje ima li osoba koja je osnovala fond ograničene odgovornosti pravo zahtijevati neki oblik naknadne kontribucije (regresa) od drugih osoba koje imaju koristi od osnivanja toga fonda (jer taj fond “pokriva” i njihovu odgovornost). Kako, dakle, Konvencija iz 1976. o tome nema odredaba, primijenile bi se opće odredbe mjerodavnoga prava.

Još jedno važno pitanje može se otvoriti u vezi s ograničenjem odgovornosti slot čarterera. To pitanje nije bilo predmet opisanoga spora, ali je u pravnoj literaturi već bilo postavljeno.¹² Ako slot čartereri imaju pravo ograničiti svoju odgovornost, kao što potvrđuje sudska praksa u opisanom predmetu, koja je granica njihove odgovornosti. U literaturi je zastupljena teza da bi ta granica trebala biti proporcionalna dijelu broskog prostora koji slot čartereri iskorištavaju.¹³

Međutim, iz odluke suda u opisanome sporu MSC Napoli može se nazrijeti drugačije stajalište. Kada se analizira ta odluka, može se zaključiti da je sud naglasio “zajedništvo” onih osoba koje su u Konvenciji iz 1976. uključene u izraz “brodovlasnik”, a u koje je uključen i *slot čarterer*. Moglo bi se reći da je sud naglasio svojevrsnu solidarnost njihove obveze na naknadu štete kao jedno od bitnih obilježja osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Možda bi se to moglo, više metaforički, izraziti mušketirskom maksimom “svi za jednog, jedan za sve”. Sve osobe koje su uključene u pojam “brodovlasnik” mogle bi se smatrati sudionicima svojevrsnog *joint venture* pothvata ograničenja odgovornosti. To znači da za sve osobe koje su uključene u izraz “brodovlasnik”, dakle i za *slot čarterera*, vrijede ista konvencijska “pravila igre”. Konvencija u odredbi stavka 1. članka 11. izričito propisuje da “...se fond osniva u ukupnosti *iznosa propisanih u člancima 6. i 7.* (ne bilo kojih drugih iznosa, naglasio J.M.) *koji se primjenjuju na tražbine za koje ta osoba može biti odgovorna...*” Dakle, ako za *slot čarterera* vrijede sve konvencijske pogodnosti koje on može imati kada neka druga osoba uključena u konvencijski pojam “brodovlasnik” osnuje fond, za njega moraju vrijediti i iste konvencijske obveze.

To bi ujedno značilo i potvrdu teze da se maksimalna opća granica odgovornosti ne određuje s obzirom na dio broda koji konkretna osoba komercijalno iskorištava nego uvijek s obzirom na obilježje (masu, tonažu) *cijelog* broda u vezi s kojim su tražbine nastale.

¹¹ Do tog je zaključka sud došao povezivanjem članka 9. s člankom 1. Konvencije iz 1976.

¹² Vidi V. Skorupan Wolff, *op.cit.* bilj. 4, str. 997.

¹³ V. Skorupan Wolff, *ibidem*, str. 1013.

Svakako bi strankama ugovora o slot čarteru bilo preporučljivo da u samome ugovoru precizno urede i svoje međusobne odnose do kojih može doći u slučaju odgovornosti za štetu neke od njih prema trećim osobama, uključujući i pitanje međusobnih obveza kod osnivanja fonda ograničene odgovornosti.¹⁴

3. GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Kada se analizira razvitak međunarodnih ugovora koji uređuju opće, odnosno posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine, može se uočiti tendencija da svaki novi međunarodni ugovor povisuje granice odgovornosti, ali istodobno je tu granicu vrlo teško “probiti” i postići da brodovlasnik, prijevoznik ili druga odgovorna osoba štetu naknadi u punom iznosu, u slučaju kada iznos pretrpljene štete prelazi granicu odgovornosti. Time se nastoji u najvećoj mogućoj mjeri ostvariti naknada štete uz istodobnu zaštitu osigurljivosti, a time i izvedivosti broderskog poduzetništva.

Primjerice, u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957. propisano je da brodovlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako je događaj iz kojega je tražbina nastala bio prouzročen osobnom krivnjom vlasnika.¹⁵ Prema tome, svaki stupanj krivnje za nastalu štetu prisutan kod brodovlasnika značio je njegovu nemogućnost da ograniči svoju odgovornost.

Nasuprot tome, Konvencija iz 1976. propisuje da brodovlasnik neće biti ovlašten ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže (dokazati mora tužitelj) da je šteta nastala brodovlasnikovom osobnom radnjom ili propustom, učinjenim s namjerom da se izazove takva šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.¹⁶ Dakle samo ovako stilizirana kvalificirana krivnja osobe odgovorne za štetu dovodi do njezine neograničene odgovornosti, što je radikalna zaokret u odnosu na rješenje Konvencije iz 1957.

Taj radikalna zaokret ilustrira odluka singapurskog Žalbenog suda u predmetu *The Sunrise Crane*.¹⁷ Na tom se brodu prevezio teret opasnih kemikalija. S obzirom

¹⁴ Općenito o međusobnim pravnim odnosima stranaka ugovora o slot čarteru i trećih osoba, v. J. Marin, *op.cit.* bilj. 9., str. 586.-588.

¹⁵ Članak 1., stavak. 1. Konvencije iz 1957. Prema stavku 6. istog članka, po pravu suda određuje se tko je dužan dokazati je li događaj iz kojeg je nastala tražbina prouzročen osobnom krivnjom vlasnika ili ne.

¹⁶ Članak 4. Konvencije iz 1976.

¹⁷ [2004] 4 SLR 715; [2004] SGCA 42, odluka od 13. rujna 2004. godine.

da je otkriveno da su te kemikalije onečišćene, vlasnici broda sklopili su ugovor s izvođačima usluga o uklanjanju toga onečišćenog tereta. Ti su izvođači sklopili ugovor s podizvođačima koji su, pak, sklopili ugovor s vlasnicima broda *Pristine*, o prekrcaju tereta na taj brod. Vlasnici tog drugog broda nisu bili obaviješteni o tome da se radi o teretu opasnih kemikalija. Za vrijeme prekrcaja, onečišćeni opasni teret je prouzročio nastanak rupa na trupu broda *Pristine* i, u konačnici, taj je brod potonuo. Vlasnici broda *Pristine* tužili su vlasnike broda *Sunrise Crane*, navodeći da su ovi potonji propustili izvršiti svoju obvezu obavještanja vlasnika broda *Pristine* o opasnom svojstvu tereta koji se prekrcao. Vlasnici broda *Sunrise Crane* o svojstvu opasnog tereta upoznali su svoje neposredne ugovaratelje, a uopće nisu bili u kontaktu s vlasnicima broda *Pristine*.

Većinom glasova singapurski Žalbeni sud utvrdio je da su vlasnici broda *Sunrise Crane* propustili uložiti dužnu pažnju pri cjelokupnom pothvatu uklanjanja i prekrcaja opasnog tereta s broda. Zbog toga su odgovorni za nastalu štetu.

Štoviše, sud je utvrdio da vlasnici broda *Sunrise Crane* nemaju pravo na ograničenje odgovornosti. Naime, u doba nastanka štetnog događaja, singapurski Zakon o trgovačkom brodarstvu iz 1996. zasnivao se na Konvenciji iz 1957. i propisivao da je brodovlasnik ograničeno odgovoran za ove vrste šteta samo pod uvjetom da šteta nije posljedica njegove krivnje. Teret dokazivanja, prema članku 136. navedenog propisa, bio je na brodovlasniku, koji je morao dokazati da je šteta nastala bez njegove krivnje, odnosno propusta. To brodovlasnik u ovom slučaju nije uspio dokazati pa odgovara do punog iznosa štete.

Zanimljivo je da je u ovom sporu sutkinja koja je dala izdvojeno mišljenje istaknula da upravo ovaj slučaj ilustrira potrebu da Singapur što prije prihvati Konvenciju iz 1976. i novelira svoje zakonodavstvo u skladu s njome. Doista, da se na ovaj slučaj primjenjivala Konvencija iz 1976., vjerojatno bi vlasnici broda *Sunrise Crane* zadržali svoje pravo na ograničenje odgovornosti jer bi tužitelj morao dokazati njihovu namjeru odnosno bezobzirnost i znanje da će takva šteta vjerojatno nastupiti, što bi bilo u sferi teorije.¹⁸

Ipak, u sudskoj praksi javljaju se slučajevi kada se primjenjuje Konvencija iz 1976. ali je odgovorna osoba izgubila pravo ograničenja odgovornosti. Takav primjer može se naći u odluci kanadskog Saveznog suda u sporu *Telus Communications v Peracomo Inc and Réal Vallée* iz 2011.¹⁹ Gospodin Réal Vallée bio je zapovjednik ribarskog broda *Realice* kao i osnivač te jedini član društva *Peracomo Inc.* koje je

¹⁸ Singapur je 24. siječnja 2005. položio ispravu o pristupanju Konvenciji iz 1976. Za Singapur je ona stupila na snagu 1. svibnja 2005. Nadalje, Singapur je otkazao Konvenciju iz 1957. a otkaz je stupio na snagu 22. lipnja 2006.

¹⁹ 2011 FC 494, odluka od 27. travnja 2011.

bilo upisano kao vlasnik tog ribarskog broda. Na području rijeke St. Lawrence gospodin Vallée lovio je morske rakove na način da je polagao nizove povezanih kaveza na dno rijeke i osiguravao ih malim sidrima postavljenim s broda na oba kraja niza kaveza. U dva navrata 2006. godine ta su se sidra zakačila za optički kabel čiji su suvlasnici bili društva *Telus Communications* i *Hydro-Québec* a pravo korištenja imalo je društvo *Bell Canada*. Postavljanje tog kabela bilo je poduzeto i objavljeno u skladu s primjenjivim propisima. Usprkos tome, gospodin Vallée je vjerovao da optički kabel nije u funkciji. Posljedično tome, u oba slučaja, umjesto da prestane s lovom rakova i eventualno zahtijeva naknadu zbog nemogućnosti obavljanja svoje djelatnosti, on je prerezao optički kabel na dva dijela.

U skladu s njihovim međusobnim sporazumom, suvlasnici i korisnik optičkog kabela u oba su slučaja popravili kabel i tužili društvo *Peracomo* kao vlasnika broda i gospodina Valléea, zahtijevajući naknadu troškova popravka kabela u ukupnom iznosu od približno milijun kanadskih dolara.

Sud je donio odluku kojom je utvrdio odgovornost gospodina Valléea za navedenu štetu. Sporno je ostalo pitanje ograničenja odgovornosti. Ako bi on mogao ograničiti svoju odgovornost, ona bi, prema kanadskom Zakonu o pomorskoj odgovornosti koji prihvaća rješenja Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. iznosila oko 500 000 kanadskih dolara.

Sudac Harrington utvrdio je da je trošak nastao jer je gospodin Vallée namjerno prerezao kabel. I društvo *Peracomo* kao vlasnik broda i gospodin Vallée kao zapovjednik načelno spadaju u krug osoba koje mogu ograničiti odgovornost, budući da to pravo prema Konvenciji iz 1976. imaju i brodovlasnik i osoba za čiju krivnju i propuste brodovlasnik odgovara. Odvjetnici društva *Peracomo* i gospodina Valléea tvrdili su da pravo na ograničenje odgovornosti i dalje postoji jer da tuženici nisu željeli da nastane “takva” šteta kakva je nastala, budući da nisu ni znali da je optički kabel u uporabi, da će ga tužitelji (ili bilo tko drugi) morati popraviti i da će to njima izazvati trošak. Naime, Konvencija iz 1976. u članku 4., kao pretpostavku za gubitak prava na ograničenje odgovornosti, navodi namjeru da se izazove baš takva šteta kakva se doista i dogodila. Sudac Harrington stao je na stajalište da nije dokazano da je baš takvu štetu, odnosno troškove popravka, gospodin Vallée doista namjeravao prouzročiti. Prema stavu suda, gospodin Vallée nije imao namjeru prouzročiti troškove od milijun kanadskih dolara nikome jer je smatrao da je kabel izvan uporabe i bez vrijednosti.

Potom je sudac prešao na ispitivanje je li udovoljeno drugoj alternativno navedenoj pretpostavci dokidanja prava na ograničenje odgovornosti iz članka 4. Konvencije iz 1976., odnosno je li gospodin Vallée djelovao “bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.”

Pri tome je sud, što se čini ključnim, u tumačenju članka 4. Konvencije iz 1976. stao na stajalište da izraz “znanje” u navedenoj konstrukciji mora obuhvaćati ne samo ono što je gospodin Vallée doista znao nego i ono što je on morao znati. Dakle, on je morao znati da postoji optički kabel na području na kojem je obavljao svoju djelatnost te da taj kabel predstavlja zapreku plovidbi, na koju je morao obratiti pozornost. Budući da je morao znati da postoji optički kabel, morao je znati i da je on u uporabi te da će njegovo rezanje vjerojatno (zapravo sigurno) prouzročiti troškove onome tko taj kabel mora popraviti. S obzirom na sve to, sud je utvrdio da je gospodin Vallée bio “krajnje bezobziran”.

Tako je sudac Harrington donio odluku prema kojoj su tuženici - društvo *Pera-como* i gospodin Vallée kao *alter ego* toga društva, izgubili pravo na ograničenje odgovornosti. Da stvar po tuženike bude teža, sudac je također ocijenio ponašanje tuženika kao namjerno protupravno ponašanje (*wilful misconduct*) koje, prema odredbi članka 53., stavka 2. t. 1. kanadskog Zakona o pomorskom osiguranju, dovodi do gubitka prava tuženika da od svojih osiguratelja odgovornosti traže obeštećenje za naknadu štete koju su isplatili tužiteljima-oštećenicima.

U ovome sporu po prvi put je u kanadskoj sudskoj praksi predmet odluke bila primjena članka 4. Konvencije iz 1976. godine o gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Odluka suda čini se logičnom. Ipak, njen doseg ne treba precjenjivati. Naime, treba uzeti u obzir specifične činjenice vezane uz ovaj slučaj, prvenstveno činjenicu da je zapovjednik broda, kod kojega je utvrđena bezobziranost, bio ujedno i “stvarni” vlasnik broda kojim je šteta prouzročena te ujedno i *alter ego* društva koje je bilo upisano kao vlasnik broda.²⁰ S obzirom da su takve okolnosti iznimno rijetke, teško da će ova odluka dovesti do osobito učestalog ukidanja prava na ograničenja odgovornosti primjenom članka 4. Konvencije iz 1976.

U kontekstu prava na posebno ograničenje odgovornosti za štetu na teretu, koje je propisano u međunarodnim ugovorima koji uređuju prijevoz stvari morem, čini se korisnim ukazati na odluku engleskog Žalbenog suda (Court of Appeal) u sporu *Daewoo Heavy Industries and Another v. Klipriver Shipping & Navigation Maritime Bulgares* (brod “Kapetan Petko Voivoda”)²¹

Društvo *Klipriver* je iskoristavalo brod temeljem brodarskog ugovora na vrijeme sklopljenog s *Navigation Maritime Bulgare*. Društvo *Daewoo* je u kolovozu

²⁰ Opisani predmet ima dosta sličnosti sa slučajem iz engleske sudske prakse u sporu *Margolle and another v Delta Maritime Company Limited and others (The St Jacques II)* (2003) 1 Lloyd’s Law Reports p. 203, kod kojega je sud lišio prava na ograničenje odgovornosti vlasnika/zapovjednika broda koji je učestalo plovio u suprotnosti s pravilima o zoni odvojeni plovidbe te na taj način izazvao sudar.

²¹ Lloyd’s Law Reports (2002) Vol. 2., p. 1.

2000. sklopio ugovor o prijevozu 34 bagera od Inchona (J. Koreja) do Istanbula (Turska). Prijevoz se imao izvršiti u rujnu te godine. Ugovor je bio sačinjen uz *General Paramount* klauzulu prema kojoj se na prijevoz primjenjuju Haška (ne Haško-Visbyjska) pravila, kako su ozakonjena u državi odredišta, dakle u Turskoj. Ugovorom je bio zabranjen prijevoz na palubi (“*underdeck only*”).

Međutim, u usputnoj luci Xiangang u Kini, u kojoj je prijevoznik trebao preuzeti dodatni teret, uočena je greška u kalkulaciji slobodnog brodskeg prostora za prijevoz i količine tereta koja se trebala prevoziti. Kako bi oslobodio brodska skladišta za primitak tereta u usputnoj kineskoj luci, prijevoznik je 26 od 34 bagera “preselio” na palubu. O tome nije obavijestio ovlaštenike tereta, dakle nije ishodio njihovu suglasnost za takav korak. Dva dana nakon nastavka putovanja brod je zahvaćen jakim nevremenom na Žutom moru. Osam bagera s palube palo je u more, a ostali bageri koji su se prevozili na palubi (njih 18) pretrpjelo je oštećenja. Bageri koji su ostali u brodskom skladištu nisu bili oštećeni. Prijevoznik *Klipriver* i vlasnik broda suočili su se sa zahtjevom za naknadu štete u iznosu od približno 800 000 US\$. Tuženici su negirali odgovornosti za nastanak štete, a istaknuli su i prigovor ograničenja odgovornosti, pozivajući se na odredbu članka 4.(5)(a) Haških pravila koja glasi:

Osim u slučaju ako je krcatelj naznačio vrstu i vrijednost robe prije njenog ukrcaja, pa je ta izjava unesena u teretnicu, ni prijevoznik ni brod neće ni u kojem slučaju odgovarati za gubitak ili oštećenje robe ili u vezi s tom robom preko iznosa od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti.

Postavila su se dva prethodna pitanja:

1. Predstavlja li prekrcaj tereta na palubu kršenje ugovornih obveza od strane prijevoznika *Klipriver*?
2. Pod pretpostavkom da je prijevoz na palubi doveo do nastanka štete, može li se prijevoznik pozvati na ograničenje odgovornosti od 100 funti sterlinga, kako propisuje citirana odredba Haških pravila kako su ozakonjena u Turskoj, što u stvarnosti znači ograničenje odgovornosti od 100 000 turskih lira, odnosno 0,05(!) britanskih funti po koletu (bageru)?

Prvostupanjski sud (*Commercial Court*) je na prvo pitanje odgovorio potvrdno. Razmatrajući drugo pitanje, sud je analizirao argument tužitelja kojim su pokušali ishoditi ukidanje prijevoznikova prava na ograničenje odgovornosti. Tužitelji su smatrali da se radi o bitnoj povredi ugovorne obveze, te da bi dopuštanje ograničenja dovelo zapravo do situacije da odgovornost prijevoznika, uslijed primjene turskih propisa kojima su inkorporirana Haška pravila, ne bi *de facto* ni postojala. Takva bi odluka bila pretjerano otegotna za tužitelja.

Međutim, sud je ipak odlučio da se prijevoznik može koristiti ograničenjem odgovornosti. Pri tome je sud doslovno tumačio opisanu odredbu članka 4(5)(a) Haških pravila prema kojoj prijevoznik ni brod *ni u kojem slučaju* ne odgovaraju za iznos koji prelazi 100 funti sterlinga po koletu. Riječi “ni u kojem slučaju” iz ove odredbe bile su ključne i njihova primjena ne može biti isključena zbog izrazito niske granice odgovornosti koja će posljedično biti utvrđena.²²

Odluku prvostupanjskog suda potvrdio je i Žalbeni sud (*Court of Appeal*). Engleski sud nije smatrao da takva primjena vodi do osobito otegotnih posljedica za tužitelje, što bi onda bilo suprotno načelu pravičnosti pravnog poretka. U obrazloženju se ističe da su tužitelji takvu posljedicu mogli na vrijeme izbjeći, na način da su deklarirali veću vrijednost tereta ili ugovorili više granice odgovornosti iz Haško-Visbyjskog protokola (2 SDR/kg izgubljenog, odnosno oštećenog tereta).²³

Pitanje pravičnosti, kao što vidimo, ponekad se koristi kao argument za neprijmjenjivanje određenih propisa o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Iz prikazane presude u predmetu *Petko Voivoda* može se zaključiti da engleski sudovi nisu skloni zaštititi štetnika koji će primjenom niskih granica odgovornosti dobiti zanemarivu naknadu štete, ako se radi o ugovornoj odgovornosti za štetu. Međutim, u nekim ranijim presudama kod kojih se radilo o ograničenju izvanugovorne odgovornosti (npr. sudar brodova), engleski sud se upuštao u razmatranje pravičnosti primjene onih sustava ograničenja koji znače bitno nižu granicu odgovornosti, dakle i nižu naknadu štete za oštećenika.²⁴

U tom kontekstu, posebno može biti zanimljiva ustavno-sudska kontrola primjene odredaba međunarodne konvencije koja bi dovela do pretjerano niske granice odgovornosti, odnosno pretjerano malog iznosa naknade štete.

Do takve je kontrole došlo u praksi portugalskog Ustavnog suda. Povod tome bio je sudar dva portugalska ribarska broda (*Paz da Vida* i *Meireles Novo*) u portugalskom teritorijalnom moru. Portugal je stranka Konvencije iz 1957. kako je ona izmijenjena SDR Protokolom iz 1979. Prema portugalskom pravu, tako izmijenjena

²² Važnost riječi “ni u kojem slučaju” iz citiranog članka Haških pravila potvrđena je i ranije, u odluci Žalbenog suda u predmetu *Happy Ranger*, (2002), *Lloyd’s Law Reports*, Vol 2., p. 357.

²³ U tom smislu, Visbyjska pravila iz 1968. u čl. 4(5)(e) propisuju da se u slučaju dokazane namjere ili bezobzirnosti pri prouzročenju štete štetnik ne može pozvati na ograničenje odgovornosti. Hamburgska pravila propisuju da se u slučaju neovlaštenog prijevoza tereta na palubi presumira namjera, odnosno bezobzirnost sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati, dok Roterdamska pravila, u čl. 25. st. 5. izričito određuju da takav prijevoz na palubi suprotan ugovorenoj zabrani, odnosno običajima, dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti.

²⁴ Primjerice, o tome je sud odlučivao u sporu *The Herceg Novi (Ming Galaxy)*, *Lloyd’s Law Reports* (1998) 2, p. 454. u kojem je uspoređivao može li se primjenom Konvencije iz 1957. koja primjenjuje niže granice odgovornosti u odnosu na Konvenciju iz 1976., ostvariti pravičnost kao cilj primjene prava. Odgovor je bio potvrđan.

Konvencija iz 1957. primjenjuje se i na sporove bez međunarodnog elementa. Vlasnik broda *Paz da Vida* i jedan član posade postavili su zahtjev za naknadu štete iz sudara u ukupnom iznosu od €65 785 protiv vlasnika broda *Meireles Novo* koji je u cijelosti bio kriv za sudar. Vlasnik broda *Meireles Novo* i njegov osiguratelj osnovali su fond ograničenja odgovornosti u iznosu od € 8267, što je bilo u skladu s člankom 3 Konvencije iz 1957. kako je izmijenjena Protokolom iz 1979. Nakon osnivanja fonda, javili su se i drugi oštećenici tako da je vlasnicima broda *Paz da Vida* i članu posade tog broda dodijeljen iznos od € 2465 što predstavlja 30% sredstava iz fonda i 3,75% od iznosa stvarno pretrpljene štete.

Oštećenici vezani uz brod *Paz da Vida* bezuspješno su se žalili Žalbenom i Vrhovnom sudu.

Konačno, u studenom 2008. navedeni oštećenici portugalskom Ustavnom sudu upućuju žalbu na odluku Vrhovnog suda argumentirajući žalbu, između ostaloga, i time da je primjena konvencije neustavna ako ima za posljedicu pretjeranu disproporciju između pretrpljene štete i dosuđene naknade. Pri tome su podnositelji žalbe precizirali da primjena relevantne konvencijske odredbe znači kršenje prava na privatno vlasništvo i prava da se to vlasništvo ne oduzima niti ograničava bez pravične naknade, kada se izvlaštenje provodi u općem interesu, što je propisano člankom 62. portugalskog Ustava.²⁵

Ustavni sud je u odluci naglasio da su se podnositelji žalbe pozvali na pogrešnu odredbu Ustava. U ovom slučaju ograničenja u pogledu privatnog vlasništva (nena-doknađena šteta na tom vlasništvu kao rezultat ograničenja odgovornosti) nisu bila posljedica djelovanja javne vlasti. Stoga se članak 62. Ustava Portugala ne može primijeniti na ovaj slučaj.

Međutim, Ustavni sud je ocijenio da ispravno “ustavno oružje” predstavlja odredba članka 2. Ustava, koja govori o načelu demokracije i vladavine prava. Suci su izrazili mišljenje da to načelo uključuje i opće pravo primitka pravične naknade za štetu, budući da je to inherentno načelu demokratske vlasti koja se zasniva na poštivanju i jamčenju ostvarenja temeljnih prava i sloboda. Dakle, pravo na pravičnu naknadu štete mora biti zaštićeno portugalskim zakonodavstvom odnosno međunarodnim konvencijama. Tim zakonodavstvom može se ograničiti pravo na pravičnu naknadu tako da se utvrde pretpostavke odgovornosti ili jednostavno tako da se ograniči razina do koje je naknada štete ostvariva, pod uvjetom da:

- temeljno pravo na naknadu štete time ne postaje besmisleno ili neostvarivo;
- iznos naknade štete nije smanjen na zanemarivu razinu, i
- takvo ograničenje ima opravdanja u javnom interesu

²⁵ Postojao je i drugi argument iznesen u žalbi, koji se odnosio na navod da se Konvencija iz 1957. ne primjenjuje na obalne ribarske brodove. Ustavni sud taj argument nije prihvatio.

Ustavni sud je zaključio da ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine jest u javnom interesu, jer potiče investiranje u međunarodnu pomorsku trgovinu izlažući sve strane podjednakom riziku, izbjegava poteškoće za osigurateljnu industriju u pogledu pokriva navedenih rizika, te osigurava određenu razinu naknade štete oštećenicima. Zaključno, sud je iskazao stav da načelo ograničenja brodovlasnikove odgovornosti (i) u pogledu djela i propusta članova posade jest opravdano javnim interesom da se sačuva sposobnost brodovlasnika da djeluju na tržištu i obavljaju svoje poduzetničke djelatnosti.

Međutim, suci su naglasili da je naknada štete u visini od samo 3,75% od iznosa stvarno pretrpljene štete toliko nedostatna da se ima smatrati zanemarivom. Ona predstavlja, dakle, povredu oštećenikovog prava na pravičnu naknadu pretrpljene štete.

Sud je zaključio da takva interpretacija članka 3(1)(a) Konvencije iz 1957. neustavna, te da se prvostupanjska odluka mora izmijeniti. Dakako, naglasimo da portugalski Ustavni sud nije neustavnom proglasio navedenu konvencijsku odredbu nego njezinu interpretaciju od strane portugalskog suda.²⁶

4. UTVRĐIVANJE IZNOSA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Iako je ovo pitanje u prethodnim poglavljima ovog rada bilo u određenoj mjeri dotaknuto, na ovom mjestu bit će o njemu više riječi, budući da se ono nerijetko javlja kao sporno.

Kada govorimo o konvencijama i protokolima koje se odnose na opće ograničenje odgovornosti, predmet tumačenja u nedavnoj odluci australskog Saveznog suda u predmetu *Strong Wise Limited v Esso Australia Resources Pty Ltd* bilo je tumačenje izraza “jedan (isti, zasebni) događaj” (*distinct occasion*) iz članka 6. stavka 1. Konvencije iz 1976.²⁷ U uvodnom dijelu te odredbe stoji: “...Granice odgovornosti za tražbine, osim onih što su spomenute u čl. 7, koje su proizašle iz jednog istog događaja, (misli se na štetni događaj, naglasio J.M.) obračunavaju se na sljedeći način:...”²⁸

²⁶ Pojednosti o ovoj odluci portugalskog Ustavnog suda dostupne su na: http://www.diaslawyers.com/Restrictions_on_Right_to_Limit_Liability.pdf, stranica posjećena dana 10. kolovoza 2011. Portugal je još uvijek stranka Konvencije iz 1957. kako je izmijenjena Protokolom iz 1979. Do 30. rujna 2011. nije pristupio ni Konvenciji iz 1976. niti njezinom Protokolu iz 1996.v. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>. Za očekivati je da će do toga ipak doći u bliskoj budućnosti jer je to obaveza Portugala koja proizlazi iz relevantnih propisa Europske unije, *supra*. bilj. 2.

²⁷ *The APL Sydney (2010) FCA 240, Federal Court of Australia*, odluka od 18. ožujka 2010, ispravak odluke od 18. svibnja 2010.

²⁸ Vlasnici plinovoda podredno su tvrdili da u ovom slučaju postoji čak i više štetnih događaja, ali za samu odluku suda ključni su bili opisani događaji.

Potom se u nastavku članka 6. navode iznosi ograničenja utvrđeni s obzirom na masu, odnosno tonažu broda čijim iskorištavanjem je prouzročena šteta.

Radi se dakle o ključnoj odredbi za utvrđivanje iznosa ograničenja odgovornosti. Povod sporu bio je događaj iz prosinca 2008. u kojem je kontejnerski brod *APL Sydney* jednim svojim sidrom zapeo za plinovod u vlasništvu društava *Esso Australia Resources Pty* i *BHP Billiton Petroleum Pty Ltd* i oštetio ga. Plinovod je bio sačinjen od čeličnih cijevi obloženih betonom i ukopanih u morsko dno na dubini od oko tri metra. Iako je bio oštećen, plinovod od zapinjanja sidra nije puknuo niti su se na njemu pojavile rupe pa nije bilo istjecanja plina.

Uslijed zapinjanja o plinovod, brod je zastao. Nakon neuspješnog pokušaja da se manevriranjem sidro, a time i brod, oslobodi, isključeni su brodski motori. Brod se njihao na jakom vjetru još uvijek sa sidrom zaglavljenim o plinovod. Približno 35 minuta kasnije motor broda ponovno je stavljen u pogon, došlo je do novih manevara broda, nakon kojih se sidro oslobodilo ali je plinovod puknuo.

Vlasnici broda, društvo *Strong Wise Limited*, pokrenuli su postupak ograničenja odgovornosti. Australско pomorsko zakonodavstvo inkorporiralo je odredbe Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 1996. Smatrajući da se radi o jednom štetnom događaju, brodovlasnici su tvrdili da je granica njihove odgovornosti, do koje se dolazi primjenom članka 6. Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., iznos od 32 milijuna australskih dolara.

Međutim, vlasnici plinovoda smatrali su da se ovdje radi ne o jednom, nego o dva zasebna štetna događaja. Prvi događaj odnosio se na zapinjanje sidrom broda i oštećenje plinovoda, a drugi događaj, prema njihovom mišljenju, odnosi se na naknadno stavljanje motora u pogon i manevriranje brodom koje je dovelo do puknuća plinovoda.²⁹ Svaki od tih manevara brodom doveo je do različitih vrsta i iznosa šteta. Zbog toga su vlasnici tereta smatrali da vlasnici broda moraju osnovati dva fonda ograničenja odgovornosti, jer Konvencija iz 1976. određuje da se iznosi ograničenja odgovornosti utvrđuju *za svaki zaseban događaj*.

Ako bi sud prihvatio ove argumente, jasno je da bi oštećenicima šteta bila nadoknađena u znatno većoj mjeri.

Nakon izvanredne iscrpne analize povijesti instituta ograničenja odgovornosti, sudac Rares je ponajprije definirao izraz “zaseban događaj” iz Konvencije iz 1976. To je događaj kod kojega radnja, odnosno propust brodovlasnika ili osobe za čija djela brodovlasnik odgovara, daje osnovu za nastanak oštećenikove tražbine.

Sudac je nadalje istaknuo da, ako je takvih radnji odnosno propusta bilo više, pa makar i u relativno kratkom vremenskom razdoblju (kao u ovom slučaju gdje se sve zbilo u razdoblju od 35 minuta), tada za svaki takav čin odnosno propust mora

²⁹ Supra, točka 3.

biti osnovan zaseban fond. Za naknadu štete iz pojedinog fonda bit će, naknadno, potrebno da oštećenik dokaže vrstu štete i činjenicu da je šteta posljedica upravo jednog, odnosno drugog štetnog događaja - radnje, odnosno propusta brodovlasnika ili osobe za čija djela on odgovara. Sudac je prihvatio argument da se ovdje radi o dva štetna događaja koji su doveli do različitih vrsta i iznosa šteta. Prvi događaj je zapinjanje sidra o plinovod koje je dovelo do njegova oštećenja, a drugi događaj je pokretanje broda i manevriranje koje je dovelo do puknuća plinovoda.

Sudac je zaključio da se u ovom slučaju moraju osnovati dva fonda ograničene odgovornosti. Sredstva iz prvog fonda služe za naknadu svih tražbina koje se ne namiruju iz fonda koji je osnovan u vezi s drugim štetnim događajem. Sredstva iz fonda koji se mora ustanoviti radi pokrića odgovornosti nastale iz drugog zasebnog štetnog događaja namijenjena su, kako je sud između ostalog naveo, i troškovima dodatnog popravljivanja plinovoda (u odnosu na troškove popravljivanja plinovoda od oštećenja izazvanog prvim događajem), uključujući i dodatne posljedične štete koje su imali vlasnici i drugi oštećenici, osobito u odnosu na troškove gubitka plina.

Može se doći do zaključka da je sudac tumačio relevantne konvencijske odredbe u njihovom uobičajenom, logičkom značenju. U konačnici, takvo je tumačenje, kojem je teško naći zamjerke, dovelo do veće izloženosti brodovlasnika odgovornosti za štetu, odnosno do mogućnosti da oštećenici u većoj mjeri naknade štetu koju su pretrpili.

Očito je da konvencijski izraz “jedan (zaseban, isti) događaj” ne treba tumačiti široko, kao jedan jedinstveni događaj (pomorsku nesreću) koji se sastoji od nekoliko faza, odnosno etapa. Suprotno tome, izraz “zaseban događaj” mogao bi se zapravo protumačiti kao svaka zasebna štetna radnja brodovlasnika ili osobe za koju on odgovara, pod pretpostavkom da se za svaku takvu radnju može precizno dokazati koju je vrstu i iznos štete ona prouzročila, odnosno dokazati da je novom štetnom radnjom prouzročena veća šteta od one prouzročene prethodnom radnjom.

Kako smo već naglasili, poseban problem u pomorskom pravu predstavlja činjenica da je ista materija uređena u nizu međusobno različitih međunarodnih ugovora. Neki od tih ugovora doneseni su vrlo davno, kada su gospodarski i financijski uvjeti na tržištu međunarodne trgovine bili neusporedivi s onim današnjima.

To može dovesti do problema i, na prvi pogled “čudnog”, ili bar neočekivanog tumačenja i primjene takvih međunarodnih ugovora.

Primjer iz sudske prakse, kao argument za navedenu tvrdnju, već je opisan u ovome radu, vezano uz Haška pravila i njihovu primjenu u turskome pravu.³⁰

Temeljni problem vezan uz primjenu Haških pravila iz 1924. leži u činjenici da ona predviđaju ograničenje prijevoznikove odgovornosti za štetu na teretu u iznosu od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj

³⁰ Podrobnije, J. Marin, *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 46 (2007), 161, str. 91.-111.

drugoj valuti, osim ako je krcatelj prirodu i vrijednost robe naznačio prije njenog ukrcavanja, i ako je ova izjava bila unesena u teretnicu (čl. 4., st. 5. Haških pravila). Prema članku 9. stavku 1. Haških pravila, novčane jedinice koje ta pravila koriste, uzimaju se prema vrijednosti u zlatu.

U kasnijim izmjenama Haških pravila najprije je funta sterlinga kao jedinica za obračun granice prijevoznikove odgovornosti zamijenjena zlatnim francima (Visbyjski protokol iz 1968.), a potom i posebnim pravom vučenja (tzv. SDR Protokol iz 1979). Posebno pravo vučenja suvremena je obračunska jedinica koja se, u kontekstu transportnih konvencija, danas beziznimno koristi u svrhu obračuna granica odgovornosti.

Međutim, niz država nije ratificirao kasnije protokole kojima su izmijenjena Haška pravila, ili ih jest ratificirao ali bez otkazivanja samih Haških pravila, čime njihova primjena nije u cijelosti isključena.³¹

O problemu vezanom uz različita definiranja vrijednosti 100 funti sterlinga i ranije je bilo riječi u inozemnoj i domaćoj pravnoj literaturi.³²

Međutim, isti problem javlja se i u novijoj sudskoj praksi. Tako je u sporu *Dairy Containers v. Tasman Orient Line CV (PC)*, brod *Tasman Discoverer*³³, Privy Council razmatrao žalbu na odluku novozelandskog Žalbenog suda (*Court of Appeal*).

Povod sporu bio je događaj tijekom pomorskog prijevoza elektrolitičkih limesnih ploča od Busana (J. Koreja) do Taurange (Novi Zeland) na brodu *Tasman Discoverer*. Na dolasku u iskrcajnu luku otkriveno je da je teret oštećen morskom vodom. Većina tog tereta je prodana u rezalištu.

Primatelji tereta *Dairy Containers* istaknuli su zahtjev za naknadu štete protiv prijevoznika *Tasman Orient Line* u iznosu od 613 667 novozelandskih dolara (približno 300 000 britanskih funti).

Prijevoznik *Tasman Orient Line* priznao je odgovornost za štetu ali je zadržao pravo na ograničenje odgovornosti do iznosa od 100 funti sterlinga po jedinici tereta. Budući da je bilo 55 jedinica tereta, granica odgovornosti na koju se prijevoznik pozivao iznosila je 5500 britanskih funti. Pri tome se prijevoznik pozvao na odredbu teretnice koja se odnosila na taj prijevoz. U njoj je bilo naznačeno da su stranke su-

³¹ P. Myburgh, "All That Glisters": The Gold Clause, the Hague Rules and Carriage of Goods by Sea, (2002) 8 *New Zealand Business Law Quarterly*, p. 260.-265; V. Filipović, Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati Visbyjska pravila: (Razmišljanja uz englesku presudu u slučaju broda Rosa S), *Uporodno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (Vol. 30) br. 119/120=3/4 (1988), str. 219.-226.

³² (2004) UKPC 22, odluka od 20. svibnja 2004.

³³ Osobito su se tužitelji pozvali na odluku suda u sporu *The Rosa S* (1998) 2 *Lloyd's Law Reports*, p. 574. Tumačenje suda oko vrijednosti iznosa 100 funti sterlinga značilo je da je ograničenje prijevoznikove odgovornosti iznosi 6630 britanskih funti po koletu ili jedinici tereta, što u konkretnom slučaju dovodi do neograničene odgovornosti, v. V. Filipović, *op.cit.* bilj. 32.

glasne da se na njihov odnos primjenjuju odredbe Haških pravila (tzv. *Paramount* klauzula), ali je postojala posebna ugovorna odredba u kojoj je stajalo da je granica prijevoznikove odgovornosti “sto funti sterlinga, zakonske valute Ujedinjenog Kraljevstva, po koletu, odnosno jedinici prijevoza”.

Tužitelji su se, međutim, protivili takvom utvrđivanju granice prijevoznikove odgovornosti. Tvrđili su da granicu treba utvrditi na temelju odredaba članaka 4., st. 5. i članka. 9. st.1. Haških pravila, prema kojima se sto funti sterlinga mora izračunati s obzirom na količinu zlata u tome iznosu u trenutku usvajanja Haških pravila iz 1924. To dovodi do znatno više granice odgovornosti. Pri tome su se pozivali na sudsku praksu koja postoji u smislu definiranja izraza “funta sterlinga” u Haškim pravilima.⁹ Tužitelji su, nadalje, tvrdili da nije razumno zaključiti da su stranke ugovora željele ograničiti prijevoznikovu odgovornost na tako mali ukupni iznos kao što je 5500 britanskih funti. Također, smatraju tužitelji, takvo tumačenje predstavljalo bi kršenje odredbe članka 3., stavka 8. Haških pravila, prema kojoj svaki sporazum stranaka kojim se prijevoznik oslobađa odgovornosti, ili se njegova odgovornost umanjuje u odnosu na onu propisanu konvencijskim odredbama, ne proizvodi pravni učinak.

U donošenju odluke, sud je uočio razliku između predmeta na koje se poziva tužitelj pri argumentaciji da vrijednost sto funti sterlinga iz Haških pravila treba izračunati prema vrijednosti zlata u tome iznosu i predmeta kojeg taj sud treba riješiti. U tim ranijim sporovima primjena Haških pravila slijedila je iz samih njihovih odredaba (budući da je u tim slučajevima teretnica bila izdana u državi ugovornici, sukladno članku 10. Haških pravila). U tom slučaju sve su odredbe Haških pravila koje uređuju odgovornost prijevoznika prisilne i ne smiju se mijenjati na štetu korisnika prijevoza.

Međutim, u predmetnom sporu, Haška pravila primjenjivala su se voljom stranaka, na način da su stranke unijele o tome odgovarajuću klauzulu u ugovor, odnosno u teretnicu. Posljedično tome, sud odredbe Haških pravila ne uzima kao kogentne odredbe koje se moraju poštivati i ne mogu se mijenjati na štetu korisnika prijevoza, nego ih uzima kao dio ugovora, pa ih stranke onda imaju ovlast modificirati u bilo kojem pravcu jer on nije prisilan izvor prava, nego tek dio ugovora.

Sud je smatrao da izraz “sto funti sterlinga, zakonske valute Ujedinjenog Kraljevstva” sam po sebi dovoljno jasan da predstavlja ugovorno utanačenje prijevoznikove odgovornosti, koje je u ovom slučaju dopušteno.

Zbog toga je sud odlučio da u ovom slučaju granica prijevoznikove odgovornosti iznosi 5500 britanskih funti, odbivši na taj način žalbu na odluku novozelandskog Žalbenog suda.

Očito je da je u ovom sporu presudno bilo to da su stranke Haška pravila primjenjivale na temelju ugovorne odredbe, a nije se radilo o njihovoj prisilnoj primjeni. Haška pravila su, u sadržajnom smislu, bila dio ugovora i u ovom kontekstu ih

treba promatrati kao ugovorne, a ne konvencijske odredbe. Posljedično tome, sud je smatrao da stranke takve “ugovorne” odredbe mogu urediti kako žele. Stranke ugovora, kako se može protumačiti iz odluke suda, željele su da njihove ugovorne odredbe budu jednake odredbama Haških pravila uz samo jedno odstupanje u odnosu na Haška pravila, a to je da ograničenje odgovornosti bude drugačije - 100 funti sterlinga u zakonskoj valuti Ujedinjenog Kraljevstva.

Da je u ovom predmetu bila ispunjena pretpostavka za prisilnu primjenu Haških pravila, sud bi vjerojatno donio drugačiju odluku, slijedeći praksu anglo-američkih sudova koja u tom kontekstu dovodi do izrazito visoke odgovornosti prijevoznika i u praksi znači neograničenu prijevoznikovu odgovornost.

5. ZAKLJUČAK

Ograničenje odgovornosti odavno živi svoj život u pomorskom pravu i ima gotovo ključnu ulogu u obavljanju brodarskog poduzetništva.

Ono svakako predstavlja odstupanje od nekih općih postulata građanskog odštetnog prava. Iako se s vremena na vrijeme propitkuje potreba za takvom “povlasticom” u korist brodovlasnika, prijevoznika i drugih pružatelja brodarskih usluga, ne treba očekivati da bi taj institut mogao iščeznuti.

Razlog za to je taj što je on duboko ukorijenjen u temelje funkcioniranja pomorskog poduzetništva, a time i u temelje međunarodne trgovine.

Iz predmeta koji su bili predmet razmatranja u ovome radu jasno proizlazi da je ograničenje odgovornosti u svojoj biti opravdano jer potiče brodarstvo i međunarodnu trgovinu, što je u javnom interesu.

Ni ustavno-sudska kontrola toga instituta nije rezultirala osporavanjem njegova postojanja.

Ono što valja uzeti u obzir jest održavanje ravnoteže između prava na opće ili posebno ograničenje odgovornosti s jedne strane, i prava oštećenika na dobivanje pravične odštete s druge strane. Kada se taj balans ozbiljnije poremeti, intervenira sud. S pravom.

Sud je, pri tome, osobito “osjetljiv” kada se radi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu (primjerice kod ograničenja odgovornosti za štete iz sudara brodova). Upustit će se u ispitivanje primjene onih granica odgovornosti koje bi mogle značiti praktičnu neodgovornost.

S druge strane, ako se radi o granicama ugovorne odgovornosti, sudovi nisu skloni onim tumačenjima primjenjivih propisa na temelju kojih bi oštećenici dobili veći iznos naknade. U tom smislu, sudovi su skloniji uputiti “kritiku” oštećenoj ugo-

vornoj strani koja se odnosi na njihov propust da svoje pravo na značajniju odštetu utanače u samome ugovoru. Pri tome, u pogledu primjene i tumačenja relevantnih propisa od strane suda, valja uočiti finu razliku između slučaja kada se taj propis primjenjuje “po sili zakona” i slučaja kada se on primjenjuje isključivo na temelju sporazuma stranaka.

Ako bismo se upustili u nezahvalno predviđanje daljnjeg pravnog “života” ovog instituta u sudskoj praksi i konvencijskom uređenju, rekli bismo da će se, sukladno tendenciji pripisivanja sve viših standarda koji se zahtijevaju pri obavljanju profesionalne djelatnosti, nastaviti i tendencija povišenja granica odgovornosti. Međutim, vjerojatno neće biti bitnih promjena u pogledu sadržaja odredaba o gubitku povlastice ograničenja odgovornosti, kao i njihova tumačenja. To će i nadalje rezultirati vrlo rijetkim slučajevima gubitka prava na ograničenje odgovornosti.

“Neočekivani” rezultati u sudskim odlukama za osobe koje imaju pravo ograničiti odgovornost, ali i za oštećenike, često imaju korijene u trenutnom nepostojanju unifikacije prava općeg i posebnog ograničenja odgovornosti kao i u propisanoj obveznoj primjeni dvojbenih i zastarjelih jedinica za izračun odgovornosti. Kao što se vidi iz predmeta koji su u ovom radu analizirani, takva situacija može, ovisno o sudskom tumačenju, dovesti do ekstremno “neželjenih” rezultata - ponekad su utvrđene granice odgovornosti tako visoke da praktično znače neograničenu odgovornost, a ponekad su one pak tako niske da *de facto* znače nepostojanje odgovornosti.

O tome problemu trebalo bi voditi računa i na najvišoj razini. To znači da bi trebalo u nacionalnim i međunarodnim stručnim krugovima poduzeti mjere kojima bi se uklonila postojeća multiplikacija propisa koji uređuju ovu materiju. Neki koraci se u tom smjeru čine na razini Europske unije, kroz uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti brodovlasnika u točno utvrđenim iznosima koji odgovaraju (isključivo) najnovijim široko prihvaćenim međunarodnim standardima.

Konačno, možda je na ovom mjestu najbolje podsjetiti na riječi Lorda Denninga sadržane u presudi u predmetu *The Bramley Moore* iz 1964. o tome da ograničenje odgovornosti nije pitanje pravičnosti nego “...pravilo koje je dio javnog poretka, koje ima svoje povijesno porijeklo i opravdanje u prikladnosti”. Pri tome se misli na prikladnost za poticanje razvitka brodarskog poduzetništva, a time i za razvoj međunarodne trgovine.

Ta tvrdnja Lorda Denninga bez sumnje do danas nije izgubila na točnosti. No, treba imati na umu da je kroz kreiranje, tumačenje i primjenu pravnih normi potrebno ulagati kontinuirane napore u nadogradnji tog instituta tako da on ostane i dalje u navedenom smislu “prikladan” i da, bar u najvećem broju slučajeva, služi svojoj svrsi i opravdava očekivanja svih aktera na brodarskom tržištu.

Summary:

GENERAL AND SPECIAL LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS IN THE RECENT DECISIONS OF FOREIGN COURTS

The paper discusses recent judicial practice dealing with the interpretation and application of international treaties regulating general and special limitation of liability for maritime claims. The introductory chapter explains the economic and legal purpose of this institute. It also gives an overview of the conventions and protocols regulating this subject at the international level. The great importance of this institute regarding the development of shipping and international trade is particularly emphasized. Recent court decisions related to the interpretation of the controversial provisions of international treaties governing this matter have been critically analysed. The author presents his own conclusions about the current quality of the legal regulation of this institute, observes the tendencies of its future development, and proposes the necessary measures for its further upgrade.

Keywords: *limitation of liability in maritime law, international conventions and protocols, carriage of goods by sea, the 1924 Hague Rules, the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.*