

ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ
УНИВЕРЗИТЕТА УНИОН
У БЕОГРАДУ

ЗАКОНСКО (ОПШТЕ) ОГРАНИЧЕЊЕ ОДГОВОРНОСТИ
У ПОМОРСКОМ ПРАВУ И ПРАВУ УНУТРАШЊЕ ПЛОВИДБЕ

Кандидат: Вељко Ковачевић

Ментор и коментор: проф. др Борислав Ивошевић и проф. др Весна Ракић-Водинелић

Садржај

Увод.....	10
Предмет, метод и циљ рада.....	12
1. Уопште о врстама одговорности у поморском праву и праву унутрашње пловидбе, као и о односу према одговорности у грађанском праву.....	16
1.1. Дихотомна класификација одговорности у грађанском праву.....	16
1.2. Уговорна одговорност у поморском праву.....	20
1.3. Уговорна одговорност у праву унутрашње пловидбе.....	25
1.4. Вануговорна одговорност у поморском праву и праву унутрашње пловидбе.....	30
1.5. Судар бродова и накнада штете.....	34
1.5.1. Класификација судара.....	35
1.5.2. Накнада штете у случају судара.....	36
1.5.3. Судар бродова и осигурање.....	39
2. Појам, значај и историјски развој института законског (општег) ограничења одговорности у поморском праву до 1976. године.....	42
2.1. Историјски развој института законског (општег) ограничења одговорности.....	46
2.2. Неколико историјски значајних националних система законског (општег) ограничења одговорности.....	50
2.2.1. Медитерански систем или систем абандона.....	51
2.2.2. Немачки (скандинавски) систем егзекуције.....	53
2.2.3. Енглески систем ограничења одговорности до одређеног износа или монетарни систем.....	54
2.2.4. Други национални системи ограничења одговорности.....	57
2.2.4.1. Амерички систем ограничења одговорности.....	57
2.2.4.2. Грчки систем.....	59
2.2.4.3. Белгијски и италијански мешовити системи.....	60
2.3 Рад на унификацији законског (општег) ограничења одговорности у поморском праву до 1976. године.....	61
2.3.1. Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1924. године.....	63
2.3.1.1. Лица овлашћена на ограничење одговорности.....	63
2.3.1.2. Потраживања која подлежу ограничењу и границе одговорности.....	64
2.3.1.3. Начин утврђивања вредности брода, возарине и узгредности брода.....	65
2.3.1.4. Обрачунска јединица.....	67
2.3.2. Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1957. године.....	68
2.3.2.1. Лица која имају право да ограниче одговорност.....	71
2.3.2.2. Потраживања која подлежу ограничењу и границе одговорности.....	73
2.3.2.3. Границе одговорности.....	76
2.3.2.4. Тонажа.....	77
2.3.2.5. Обрачунска јединица.....	78
2.3.2.6. Протокол из 1979. године и границе одговорности према Конвенцији из 1957. године.....	79
2.3.2.7. Основне карактеристике фонда ограничене одговорности према Конвенцији из 1957. године.....	81
2.3.2.8. Расподела фонда.....	83
2.3.2.9. Теорија „догађаја“.....	84
2.3.2.10. Губитак права на ограничење одговорности.....	86
2.4. Закључна разматрања.....	94
3. Ново међународноправно уређење института општег ограничења одговорности за поморска потраживања из 1976. године.....	97
3.1. Рад на доношењу Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.....	99
3.2. Лица с правом на ограничење одговорности.....	101

3.2.1. Бродовласник	101
3.2.2. Чартерер	104
3.2.3. Менаџер и оператер брода	113
3.2.4. Спасиоци	116
3.2.5. Лица за чије радње, пропусте или грешке одговара бродовласник или спасилац	118
3.2.6. Осигуравачи одговорности	122
3.2.7. Бродовласници-заповедници и брод	124
3.3. Бродови на које се односи Конвенција из 1976. године	125
3.4. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности	127
3.5. Потраживања која су изузета од ограничења одговорности	135
3.6. Границе одговорности	137
3.6.1. Границе одговорности за путнике	141
3.6.2. Границе одговорности за мале бродове	143
3.7. Тонажа	145
3.8. Обрачунска јединица	145
3.9. Фонд	147
3.10. Губитак права на ограничење одговорности	149
3.11. Протокол из 1996. године о изменама и допунама Конвенције из 1976. године	154
3.12. Искључење појединих потраживања од права на ограничење	154
3.13. Повећање граница одговорности	155
3.14. Олакшана процедура прихватања измена и допуна Конвенције из 1976. године	157
3.15. ISM Правилник и његов могући утицај на губитак права на ограничење одговорности	160
3.16. Поступак ограничења одговорности	164
3.17. Меродавно право	171
3.18. <i>Fogum non conveniens</i>	175
3.19. Директива Европске уније 2009/20 о обавезном осигурању бродовласника за поморска потраживања	178
3.20. Закључна разматрања	181
4. Међународноправно уређење (унификација) посебних система ограничења одговорности у поморском праву	183
4.1. Међународна конвенција о грађанској одговорности за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1969. године	184
4.1.1. Бродови на које се примењује CLC Конвенција	184
4.1.2. Појам „нафта“	185
4.1.3. Штете на које се примењује CLC Конвенција	186
4.1.4. Одговорност за загађење нафтом	187
4.1.4.1. Основ одговорности	188
4.1.4.2. Границе одговорности бродовласника	191
4.1.5. Обавезно осигурање	192
4.1.5.1. Директна тужба	193
4.2. Међународна конвенција о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1971. године	194
4.2.1. Циљеви FUND Конвенције	194
4.2.1.1. Обезбеђење накнаде	195
4.2.1.2. Финансијско растеређење бродовласника	196
4.3. Протоколи о изменама и допунама CLC и FUND конвенција	197
4.4. TOVALOP и CRISTAL индустријски договори	200
4.5. STOPIA и TOPIA	203
4.6. Право САД-а о загађењу нафтом	205
4.7. Међународна конвенција о одговорности и накнади штете у вези са превозом опасних и штетних материја морем (HNS Конвенција)	211
4.7.1. Опасне и штетне материје, као и врсте штета на које се примењује HNS Конвенција	212
4.7.2. Одговорно лице	213
4.7.3. Границе одговорности	215
4.7.4. Обавезно осигурање	216
4.7.5. HNS Фонд	217

4.7.6. Лица која плаћају допринос HNS Фонду	218
4.7.7. Протокол из 2010. године о изменама и допунама HNS Конвенције	220
4.7.8. Најзначајније измене усвојене Протоколом из 2010. године о изменама и допунама HNS Конвенције	221
4.7.9. Прихваћеност HNS Конвенције и Протокола из 2010. године	224
4.8. Међународна конвенција о грађанској одговорности за штету проузроковану загађењем погонском нафтом, из 2001. године	225
4.8.1. Домен примене BUNKERS Конвенције	226
4.8.2. Одговорност за загађење.....	228
4.8.3. Обавезно осигурање	231
4.9. Конвенције о ограничењу одговорности за превоз путника и њиховог пртљага морем	232
4.9.1. Атинска конвенција о превозу путника и пртљага морем, усвојена 1974. године	234
4.9.1.1. Лица која имају право на ограничење одговорности	234
4.9.1.2. Основ одговорности	235
4.9.1.3. Губитак права на ограничење одговорности.....	237
4.9.2. Протоколи из 1976. године и 1990. године о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. године	237
4.9.3. Протокол из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. године	238
4.9.3.1. Основ и границе одговорности за смрт или телесне повреде, односно губитак или оштећење пртљага	239
4.9.3.2. Обавезно осигурање	241
4.9.3.3. Сертификат о обавезном осигурању или другом финансијском јемству	242
4.9.3.4. Директна тужба против осигуравача	243
4.9.3.5. ИМО резерва и смернице за примену Протокола из 2002. године	244
4.9.3.6. Однос Атинске конвенције и Протокола из 2002. године и Конвенције из 1976. године	246
4.9.3.7. Уредба 392/2009 о одговорности возара у превозу путника морем у случају незгоде.....	249
4.9.3.8. Закључна разматрања	253
5. Међународноправно уређење (унификација) законског (општег) ограничења одговорности у праву унутрашње пловидбе	255
5.1. Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе (CLN Конвенција)	257
5.1.1. Пловила на које се односи CLN Конвенција.....	258
5.1.2. Лица с правом на ограничење одговорности	259
5.1.3. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности.....	259
5.1.4. Губитак права на ограничење одговорности	260
5.1.5. Границе одговорности	261
5.1.6. Фонд ограничене одговорности	262
5.1.7. Протокол из 1978. године о изменама и допунама CLN Конвенције	262
5.1.8. Прихваћеност CLN Конвенције	263
5.2. Конвенција о уговору о међународном превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима (CVN Конвенција).....	263
5.2.1. Лица с правом на ограничење одговорности	264
5.2.2. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности.....	265
5.2.3. Основ и износи ограничене одговорности	266
5.2.4. Губитак права на ограничење одговорности	267
5.2.5. Одговорност за превоз пртљага	267
5.2.6. Прихваћеност CVN Конвенције.....	269
5.3. Стразбуршка конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе, 1988 (CLNI 1988 Конвенција).....	270
5.3.1. Лица с правом на ограничење одговорности	271
5.3.2. Пловила на која се односи CLNI 1988 Конвенција	272
5.3.3. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности.....	272
5.3.4. Потраживања која су изузета од ограничења одговорности	273
5.3.5. Границе одговорности	273
5.3.6. Фонд ограничене одговорности	277
5.3.7. Губитак права на ограничење одговорности	278

5.3.8. Друга питања уређена CLNI 1988 Конвенцијом.....	279
5.4. Стразбуршка конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (CLNI 2012 Конвенција)	280
5.4.1. Лица с правом на ограничење одговорности и значење појма „водни пут”	281
5.4.2. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности, као и искључење појединих потраживања од права на ограничење.....	284
5.4.3. Границе одговорности	286
5.4.4. Фонд ограничене одговорности	288
5.4.5. Домен примене CLNI 2012 Конвенције.....	296
5.5. Конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе друмом, железницом или пловилима унутрашње пловидбе (CRTD) и Европска конвенција о одговорности за штете у вези са превозом опасних и загађујућих материја унутрашњим водним путевима (CRDNI).....	297
5.5.1. Домен примене CRTD Конвенције	298
5.5.2. Одговорност	300
5.5.3. Обавезно осигурање	302
5.5.4. Процесна питања	303
5.6. Укратко о Европској конвенцији о одговорности за штете настале у вези са превозом опасних и загађујућих материја унутрашњим водним путевима (CRDN Конвенција)	304
5.7. Закључна разматрања	306
Закључак	309

Скраћенице

ADC – American District Court

AMC – American Maritime Cases

EWHC – England & Wales High Court

EWCA Civ – Court of Appeal (Civil Division) Decision

ЗПУП – Закон о поморској и унутрашњој пловидби

ЗДПУП – Закон о државној припадности и упису пловила

ИМО – International Maritime Organization (Међународна поморска организација)

ИМСО – International Maritime Consultative Organization (Међународна поморска консултативна организација)

ИМФ – International Monetary Fund (Међународни монетарни фонд)

ИКС – International Chamber of Shipping (Међународна бродарска комора)

ИУМИ – International Union of Marine Insurance (Међународна унија поморских осигуравача)

ЛЛЛР – Lloyd’s List Law Reports

Lloyd's Rep. и L1. L. Rep. и LLR- Lloyd’s Law Reports

LR - Lloyd’s Reports

L. Ed. – United States Supreme Court Reports, Lawyer's Edition 1790–1956

P&I – Protecting & Indemnity

S. Ct. – Supreme Court Reporter, United States 1882–

U.S.C. – United States Code

F.Supp. – Federal Supplement

FCA – Federal Court of Canada: Appeal Division/Federal Court of Australia

FCAFC – Federal Court of Australia: Full Court

C.A. – Court of Appeal

СМИ – Comité Maritime International (Међународни поморски одбор)

UNIDROIT – International Institute for the Unification of Private Law

UNECE – United Nation Economic Commission for Europe

Табела судских случајева

1) <i>The Bowcombe</i> (1959) LLSG 44, 992	34
2) <i>The Wagon Mound</i> (1961) LLLR 1961, Vol. 1	31
3) <i>Bramley Moore</i> (1964) 1 A11 ER 105 at 109 (CA)	43
4) <i>Morse v. Slue</i> (1674) I Vent. 190, 238; 2 Lev. 69.	44
5) <i>Boucher v. Lawson</i> (1734) Cas. T. Hard. 85, 194; Cun. 114	44
6) <i>New Jersey Steamship Nav. Do. v. Merchants' Bank of Boston (The Lexington)</i> U.S. (6 How.) 344 (1848)	47
7) <i>Marriott v. The Anchor Reversionary Co.</i> (1861) 30 L.J. (Ch.) 571	69
8) <i>The Warkworth</i> (1884) 9 P.D.	74
9) <i>Tojo Maru</i> (1972) A.C. 242.	74
10) <i>Пресуда од 2.07.1974. године, Виши ханзеатски земаљски суд, Хамбург</i>	78
11) <i>The Lucullite</i> (1929) 33 Ll. L. Rep. 187	85
12) <i>In Re Alva Steamship Co.</i> (1929) 262 F.Supp. 328, 330	85
13) <i>The Raiath</i> (1872) L.R. 3 Adm. & Eccl. 539	85
14) <i>The Schwan-The Albano</i> (1892) P. 419 (C.A.)	85
15) <i>The APL Sydney</i> (2010) FCA 240, Federal Court of Australia	86
16) <i>Shawinigan Ltd. v. Vokins and Co, Ltd</i> (1961) LLLR 1961, Vol. 2	89
17) <i>The Eurysthenes</i> (1976) 2 Lloyd's Rep. 171 (CA)	89
18) <i>The Star Sea</i> (2001) 1 Lloyd's Rep. 389	89
19) <i>The Lady Gwendolen</i> (LLR-1964-2-99, CA-1965-1-335)	90
20) <i>In Re Liberty Shipping</i> (ADC-1973-2241)	90
21) <i>Marion</i> (LLR-1983:2-156, House of Lords 1984-2-1)	90
22) <i>Bristol City</i> (LLR-1921-8-294)	90
23) <i>The Norman</i> (1960) LLR 1960, Vol. 1	90
24) <i>The England</i> (1973) LLR 1973, Vol. 1	90
25) <i>Spencer Kellogg & Sons Inc. v. Hicks – The Linseed King</i> , 285 U.S. 502, 52 S.Ct. 450, 1932 AMC 503 (1932).	92
26) <i>Societe Anonyme des Mineraiis v. Grant Trading inc. - The Ert Stefanie</i> (1989) LLR, Vol. 1	92
27) <i>Federazione Italiana dei Concorzi Agrari v. Mandase Copanja de Vapores „Perama”</i> AMC-1968-315	94
28) <i>The Edward Dawson</i> (1915) LLR-March, 8-1915	94
29) <i>Tojo Maru</i> (1969) LLR-1969-1-133; LLR-1969-2-193; LLR-1971-1-341	94

30)	<i>The Evpo Agnic</i> (1988) 2 Lloyd's Rep. 411	103
31)	<i>The Cape Moreton</i> [(2005) FCAFC 68]	103
32)	<i>Flink v. Paladini</i> , 279 U.S. 59; 49 S. Ct. 255; 73 L. Ed. 613 (1929).	104
33)	<i>Dick v. U.S.</i> , 671 F.2d 724 (2nd Cir. 1982); <i>Admiral Towing Co. v. Woolen</i> , 290 F.2d 641 (9th Cir.1961).	104
34)	<i>Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A. and Another (The Aegean Sea)</i> (1998) 2 Lloyd's Rep. 39.	107
35)	<i>The Andrea Ursula</i> (1971) LLR, 1971, Vol. 1	107
36)	<i>The Aegean Sea</i> (1998) 2 Lloyd's Rep. 39	107
37)	<i>CMA CGM S.A. v Classica Shipping Co Ltd – The CMA Djakarta</i> (2004) Lloyd's Rep. Part 8 vol. I, p. 460	109
38)	<i>Metvale LTD and Onogher v. Monsanto International Sarl and Others (The „MSC Napoli”)</i> , Lloyd's Law Reports (2009) Vol I	107
39)	<i>The Tychy</i> (1999) 2 Lloyd's Rep. 11	108
40)	<i>ASP Ship Management Pty. Ltd. v. Administrative Appeals Tribunal</i> (2006) FCAFC 23	110
41)	<i>The Jingshuiguan</i> (2003) Law Press, 2003	116
42)	<i>Adler v. Dickson and Another</i> (1954) 2 Lloyd's Rep. 267	120
43)	<i>The White Rose</i> (1969) Lloyd's Rep. 52.	120
44)	<i>Muncaster Castle</i> (1961) Lloyd's Rep	120
45)	<i>Olympic Towing Corp. v. Nebel Towing Inc. (Nebel Towing)</i> , 419 F.2d 230 (5th Cir.1969), cert. denied, 397 U.S. 989, 90 S.Ct. 1120, 25 L.Ed.2d 396 (1970)	123
46)	<i>Crown Zellerbach Corp. v. Ingram Industries Inc. (Crown Zellerbach)</i> , 783 F.2d 1296, 1986 AMC 1471 (5th Cir.1986), cert. denied, 479 U.S. 821, 107 S.Ct. 87, 93 L.Ed. 2d 40, 1987 AMC 2406	123
47)	<i>Magnolia Marine Transport v. Laplace Towing Corp.</i> , 964 F.2d 1571; 1994 AMC 303 (5th Cir. 1992)	123
48)	<i>Caspian Basin v. Bouygues (No. 4)</i> [1997] 2 Lloyd's Rep. 507	129
49)	<i>Stonedale No. 1</i> [1956] A.C. 1.	134
50)	<i>Wyandotte Transp. Co. v. United States (The Wyandotte)</i> , 389 U.S. 191 (1967)	134
51)	<i>Hines, Inc. v. United States</i> , 551 F.2d 717 (6th Cir. 1977)	135
52)	<i>United States v. Blaha</i> (1989) AMC 642 (W.D.N.Y. 1989)	135
53)	<i>The Bramley Moore</i> (1964) P. 200	145
54)	<i>The Sir Joseph Rawlinson</i> (1972) 2 Lloyd's Rep. 437	145
55)	<i>The Leerort</i> (2001) 2 Lloyd's Rep. 222	158

56)	<i>Phillips v Eyre</i> (1870) LR 6 QB 1	174
57)	<i>Boys v Chaplin</i> [1969] 2 All ER 1085	174
58)	<i>The Titanic</i> , 233 U.S. 718 (1914)	174
59)	<i>In re The Scotland</i> 105 U.S. 24 (1882)	174
60)	<i>Black Diamond Steamship Corp. v. Robert Stewart & Sons, Ltd</i>	174
	(<i>Norwalk Victory</i>), 336 U.S. 386, 69 S.Ct. 622, 1949 AMC 393	
	(1949)	
61)	<i>Sim v. Robinow</i> (1892) 19 R 665	175
62)	<i>The Vishva Abha</i> (1989) 2 Lloyd's Rep. 558.	177
63)	<i>British Skill</i> , Cf. Lloyd's Law Reports 1996, Vol. 1	177
64)	Oil spill by the Amoco Cadiz of the Coast of France on March 16,	183
	1978, LLR (1984) vol. 2	
65)	<i>The Lion</i> (1990) 2 Lloyd's Rep. 144	237
66)	<i>The Bowbelle</i> [Lloyd's Law Report (1990) 1	247
67)	<i>The Denise</i> (2004) EWHC 3305 (Admty)	291
68)	<i>Seismic Shipping Inc. and Westerngeco Limited v. Total E&P</i>	291
	UK PLC - <i>The Western Regent</i> (2005) EWCA Civ 985	

Увод

Поморско право је стара правна област у оквиру које је, најпре у поморском приватном праву, настао и с временом се развијао немали број специфичних правних института у односу на оне настале и развијане у оквиру грађанског или привредног права. У водећим поморским државама света, како континенталног тако и англоамеричког правног круга, вековима су примењивани сродни институти поморског права који су се ипак у својој укупној структури на одређени начин међусобно разликовали. Имајући у виду значај који је поморски транспорт одувек имао за развој светске привреде, последице такве правне разноликости по укупан развој међународних трговинских односа, које карактерише међусобна повезаност и зависност субјеката међународних трговинских односа, али и разноврсност колизијских правила с тим у вези, условиле су да се потреба за унификацијом одређених института поморског права осети доста рано. Један од тих института је и законско (опште) ограничење одговорности бродовласника.

За разлику од поморског права, право унутрашње пловидбе почиње убрзано да се развија тек средином XX века. Нешто каснији развој у односу на поморско право омогућио је да се конвенције, као унификацијски инструменти у овој грани транспорта, брже усвајају ослањајући се на већ дефинисане институте поморског права. Међутим, ово се истовремено показало и као ограничавајући елемент с обзиром на правну традицију појединих земаља које право унутрашње пловидбе темеље на институтима железничког односно друмског права. Сходно томе, једна од карактеристика права унутрашње пловидбе, макар у односу на институт који је предмет обраде овог рада, јесте више усвојених конвенција које до данас нису ступиле на снагу.

Ограничење одговорности представља одступање од општег правила грађанског права према коме, без обзира на то да ли обавеза настаје по основу уговора или *ex lege*, штетник одговара за насталу штету целокупном својом имовином до пуног износа штете. Обавеза постојања два наведена елемента постављена је кумулативно, те изостанком једног од њих одговорност постаје ограничена. Питање ограничене одговорности једно је од значајнијих питања приватног права, док у области поморског права и права унутрашње пловидбе твори једну од његових значајнијих историјских специфичности, како у односу на опште грађанско и привредно право тако и у односу на друге гране

транспорта. У односу на железнички и друмски транспорт, институт одговорности у поморском праву и праву унутрашње пловидбе карактерише најпре постојање института законског (општег) ограничења одговорности, затим време трајања одговорности, те бројне клаузуле неодговорности. Специфичности уређења института одговорности бродовласника односно возара последица су специфичности пловидбених операција у поморској и унутрашњој пловидби, вишеструке улоге бродовласника односно возара, као и вековне традиције коју има њихово правно уређење.

Законско (опште) ограничење одговорности бродовласника настало је као последица интервенције законодавца у домену одговорности бродовласника за штете које могу настати као резултат обављања привредне делатности у области поморске и унутрашње пловидбе. Предметна интервенција имала је за циљ да се из одређених економских и правних разлога својствених поморској пловидби утврде лимити, тј. границе одговорности бродовласника за поједина потраживања која могу настати током пловидбеног подухвата.

У односу на питање врста ограничења одговорности, најпре треба направити дистинкцију између законског (општег) и уговорног ограничења одговорности, с обзиром на њихов различит основ настанка. Ове две врсте ограничења одговорности имају сопствени историјски развој који је резултирао усвајањем посебних међународноправних унификацијских аката. Имајући у виду да су могући, па чак и чести случајеви да странке уговором ограниче одговорност за неко потраживање које је истовремено и предмет законског (општег) ограничења, услед чега се поставља питање крајње границе до које штетник одговара, односно који ће се режим у конкретном случају применити, у раду су дати сумаран приказ историјског развоја и основних карактеристика уговорне одговорности, односно ограничења исте, као и основне разлике између режима уговорне и вануговорне одговорности.

Убрзани развој поморског бродарства током XX века за последицу је имао суочавање поморске заједнице са новим врстама ризика и штета. Иако су ови ризици и штете, попут загађења морске средине услед превоза нафте великим танкерима, као и ризици које са собом носе бродови на нуклеарни погон, несумњиво вануговорног карактера, врло брзо, а нарочито после катастрофе танкера *Torrey Canyon*, постало је јасно да би њихово подвођење под режим законског (општег) ограничења одговорности

о немогућило адекватну надокнаду тако насталих штета. Због тога је у оквиру законског (општег) ограничења одговорности с временом уведена разлика између општег и посебних ограничења одговорности, те је започета израда одговарајућих унификацијских инструмената.¹ Усвајање најпре Конвенције о одговорности предузетника нуклеарних бродова из 1962. године, а потом и Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом из 1969. године (CLC Конвенција), затим Конвенције о оснивању међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1971. године (FUND Конвенција), значило је стварање посебних система ограничења одговорности за ове врсте штета. Имајући у виду да је овим, али и још неким важним конвенцијама уведена објективна одговорност за поједине врсте поморских потраживања, што је представљало одступање од субјективне одговорности као тада доминантне одговорности у поморском праву, као и да је овим конвенцијама уведено специфично решење о носиоцу одговорности, сматрало се потребним да посебни системи ограничења одговорности такође буду предмет обраде овог рада.

Предмет, метод и циљ рада

Предмет овог рада је институт законског (општег) ограничења одговорности, чији је историјски развој прошао од примене различитих националних система с различитим

¹ Неки аутори, попут И. Грабовца и Ј. Марина, разликовање општег и посебних ограничења одговорности темеље на основу њиховог настанка, те посебна ограничења везују за одређени уговор (нпр. уговор о превозу ствари и путника). О томе видети више у Grabovac, Ivo: *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Split, 2001, стр. 8. Исто и Marin, Jasenko: *Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, 2011, стр. 94. Овакав приступ оправдан је са становишта разликовања система општег ограничења одговорности успостављених конвенцијама из 1924, 1957. и нарочито 1976. године, с једне стране, и посебних система ограничења одговорности установљених Хашко-Визбијским правилима, Атинском конвенцијом и Протоколом с друге стране. Међутим, ако се има у виду да систем општег ограничења одговорности обухвата како вануговорна тако и уговорна потраживања, сматрамо да класификација ових система по њиховом основу настанка може произвести одређене дилеме. С тим у вези, у циљу појмовно и садржински прецизног приступа проблему у питању, потребно је најпре извршити разликовање између општег и уговорног ограничења одговорности, управо по основу настанка, а затим у оквиру законског (општег) ограничења извршити дистинкцију између општег и посебних система ограничења, попут оних успостављених CLC, FUND, BUNKER и другим конвенцијама. Треба истаћи да поједини аутори у оквиру законског ограничења одговорности разликују основни начин законског ограничења одговорности по колету или јединици терета и посебно ограничење одговорности према тони запремине брода. О томе видети више у Спасић, Иванка: *Одговорност бродара код уговора о превозу робе морем*, Београд, 1987, стр. 103. Мишљења смо да овакво схватање не треба прихватити с обзиром на то да је ограничење одговорности по јединици терета по основу настанка уговорно, а не законско ограничење одговорности.

правним решењима до данашњег завидног степена унификације на међународном нивоу. Он је „помирио” значајне разлике између континенталног и енглеског права у регламентацији овог института, али у извесној мери и показао одређену доминацију енглеског приступа овом проблему.² Из тог разлога, у дисертацији је посебна пажња посвећена развоју института ограничења одговорности бродовласника у енглеском праву од првог Закона о одговорности бродовласника (енгл. *Responsibility of Shipowners Act*) из 1733. године, којим се постепено почела уређивати ова материја у Енглеској³, па до решења данашњег Закона о трговачкој морнарици (енгл. *Merchant Shipping Act*). Свакако, поред енглеског система, пажња је посвећена и другим историјски значајним системима попут медитеранског система (систем абандона), затим норвешког односно скандинавског и немачког система егзекуције, као и америчког система који је, иако заснован на појединим анахроним решењима, и даље у примени.

Предмет анализе у раду су и особености система успостављеног Стразбуршком конвенцијом о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби у односу на систем успостављен у поморском праву Међународном конвенцијом о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.

Основни научни методи истраживања који су коришћени приликом израде докторске дисертације су историјски и упоредни метод. Применом упоредног метода анализирана су решења у неколико водећих поморских земаља, као и решења која су садржана у свим конвенцијама на снази којима се уређује институт општег ограничења одговорности. У домену права унутрашње пловидбе применом истог метода извршена је анализа одредаба Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе, као и допринос поменуте конвенције остваривању унификације овог дела приватног права унутрашње пловидбе на паневропском нивоу. Примена упоредног метода, надаље, имала је за циљ да се искуствено испитају и провере последице решења садржаних у законодавствима данас водећих поморских земаља. Поред тога, самостално и

² На овом месту намерно је извршено разграничење позивања на енглеско насупротив англоамеричком праву, које је појмовно такође коришћено у тексту, с обзиром на чињеницу да су Сједињене Америчке Државе остале изван система успостављеног Конвенцијом о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године. Наиме, упркос широкој прихваћености ове конвенције, САД су до данас остале привржене свом систему ограничења одговорности који се у основи заснива на систему абандона.

³ Овим законом први пут је у енглеском праву уведена могућност да бродовласник ограничи своју одговорност, али само за случај крађе од стране заповедника или члана посаде, до вредности брода и возарине.

као део упоредног метода, коришћени су историјски, нормативно-догматски метод, као и социолошки метод. Наиме, истраживањем института законског ограничења одговорности у поморском праву и праву унутрашње пловидбе залази се у потребу заштите једне целокупне привредне делатности, веома значајне за сваку поједину државу али и укупну међународну трговину. С друге стране, потребно је адекватно утврдити врсту, обим и висину заштите угрожених добара било да се ради о потреби накнаде комерцијалне штете услед неизвршења уговора о превозу ствари, или, са друге стране, о заштити животне средине од могућих огромних штетних последица које могу да достигну катастрофалне размере.

Циљ ове докторске дисертације је да изврши узрочну и функционалну анализу значаја, али и проблема који са собом носи институт ограничења одговорности, који представља једну од најважнијих, али не и једину специфичност у материји одговорности у поморском праву. Када се узме у обзир убрзани развој бродарства, телекомуникација, индустрије осигурања, потом усвајање појединих важних правних инструмената, попут ISM Правилника, који у одређеној мери институт ограничења одговорности чине рудиментираним, циљ овог рада је, такође, да укаже на аргументе који иду у прилог овом институту, али и против њега, ближе их објасни, затим да понуди смернице за израду домаћег законодавства које у датим оквирима унификацијских инструмената треба да нађе праву меру заштите домаћих бродовласника, али и крцатеља и трећих лица која могу да претрпе какву штету услед обављања пловидбене делатности. С тим у вези, показаће се нарочито важном анализа утицаја који индустрија осигурања има у односу на примену ограничења одговорности у пловидбеном праву, с обзиром на то да, с једне стране, њен све шири портфолио услуга иде у прилог напуштању овог института, али да је, с друге стране, задржавање овог института предуслов да не дође до значајних поремећаја на тржишту осигурања, чије ће последице сносити целокупна привредна заједница.

Ради свеобухватног и конзистентног разматрања проблема, у првом делу овог рада дат је приказ постојећих класификација одговорности у пловидбеном праву. У истом делу анализирани су основни принципи уговорне и вануговорне одговорности у поморском праву, као и судар бродова, како би се разумела поједина решења садржана у унификацијским међународноправним изворима којима се уређује како опште ограничење одговорности тако и посебна ограничења одговорности у појединим сферама поморске

делатности. Коначно, анализиран је историјски развој института ограничења одговорности, како кроз приказ најзначајнијих националних система ограничења одговорности тако и кроз међународноправну регламентацију овог института до 1976. године.

Saedes materiae представљају трећи и пети део тезе у којима је пажња усмерена на разматрање и анализу најзначајнијих питања законског (општег) ограничења одговорности на темељу одредаба Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године. Имајући у виду међусобну повезаност Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године односно система ограничења одговорности који је овом конвенцијом успостављен и тзв. посебних система ограничења одговорности који се примењују у поморском праву, у четвртом делу рада извршена је анализа ових система и њихова повезаност, тј. утицај на систем општег ограничења одговорности у поморском праву.

Предмет анализе петог дела овог рада је уређење института ограничења одговорности у унутрашњој пловидби, с посебним освртом на одредбе Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, усвојене 2012. године. Уређењу овог института у унутрашњој пловидби посвећен је завршни део рада само због чињенице да су у унутрашњој пловидби општи и посебни системи ограничења одговорности тек у зачетку, и још увек без значајнијег унификацијског резултата. Последично, чинило се исправним да се они прикажу и научно обраде у посебном поглављу.

У последњем делу рада дата су закључна разматрања и оцене проблема у питању.

1. Уопште о врстама одговорности у поморском праву и праву унутрашње пловидбе, као и о односу према одговорности у грађанском праву

У обављању како бродарске тако и сваке друге привредне делатности могу настати различити облици штете, па се самим тим јавља и одговорност за насталу штету. У општем грађанском праву, имовинска односно грађанска одговорност може се класификовати по различитим основама, с тим да се за полазну класификацију узима подела на уговорну и вануговорну одговорност. У поморском праву и праву унутрашње пловидбе одговорност се, такође, може класификовати по неколико основа. У зависности од извора настанка обавезе на накнаду штете, разликују се уговорна и вануговорна (деликтна) одговорност⁴, док је са становишта појединих случајева у којима уопште може доћи до одговорности, независно од тога да ли се ради о уговорној и/или вануговорној одговорности, могућа класификација на одговорност за превоз робе, одговорност за телесну повреду и смрт путника, одговорност за пртљаг, одговорност за судар и др.

Због ширине проблема, овде ћемо се ограничити пре свега на класификацију према извору настанка обавезе на накнаду штете и најпре размотрити основаност задржавања предметне дихотомне класификације, затим анализирати неке од основних услова за настанак одговорности у земљама континенталног и англоамеричког правног круга, те указати на поједине особености уговорне односно вануговорне одговорности у пловидбеном праву у односу на опште грађанско право.

1.1. Дихотомна класификација одговорности у грађанском праву

Као што је раније истакнуто, подела на уговорну и вануговорну одговорност извршена је према извору настанка обавезе на накнаду штете односно одговорности. Уговорна одговорност подразумева постојање пуноважног уговора којим је дужник преузео каузално обећање које није испунио. Код уговорне одговорности, дакле, постоји

⁴ На овом месту свесно је употребљен појам „вануговорна (деликтна) одговорност”, с обзиром на уобичајену употребу ових израза као синонима у домаћој правној литератури, иако нису сви облици вануговорне одговорности условљени деликтном способношћу штетника. Ради научне фундираности рада, у даљем тексту коришћен је искључиво израз „вануговорна одговорност”.

претходна облигација.⁵ Имајући то у виду, код уговорне одговорности одговара се по основу претпостављене кривице. С друге стране, вануговорна одговорност не подразумева постојање претходне облигације, већ настаје из неке недозвољене радње штетника која има за последицу наношење штете лицима или стварима ван уговорног односа. Дакле, код вануговорне одговорности ради се о далеко већем броју случајева чињења или нечињења штетника која нису везана за каузално обећање, већ непосредно из њих настаје обавеза накнаде штете, па се она може засновати како на претпостављеној кривици тако и без обзира на кривицу (објективна – каузална одговорност).

У европској теорији грађанског права могу се наћи схватања која говоре у прилог јединствености института уговорне и вануговорне одговорности за штету, када се узме у обзир да даље задржавање дихотомне поделе на ове две врсте одговорности може представљати сметњу функционисању интерног тржишта ЕУ, најпре са становишта међународног трговинског права⁶. Поред тога, како И. Грабовац примећује, у теорији се неретко истиче да уговорна одговорност апсорбује вануговорну одговорност односно да би требало тежити начелу приоритетног решавања по уговорној одговорности. Остављајући по страни аргументе за дихотомну поделу или њено укидање, чињеница је да се током историјског развоја одговорности у грађанском праву ишло ка што широј примени уговорне одговорности увек када је то могуће, пошто је примена вануговорне одговорности оштећено лице доводила у неповољнији положај зато што је на њему лежао терет доказивања (*onus probandi*) каузалне везе између понашања штетника и штете, као и кривице штетника.⁷ С друге стране, код уговорне одговорности оштећени ће користити

⁵ Антић, Оливер: Облигационо право, 2011, Београд, стр. 296.

⁶ Противећи се идеји напуштања дихотомне поделе на уговорну и деликтну одговорност, О. Антић ипак указује на проблеме које она може да проузрокује најпре у међународном трговинском праву. Такви проблеми су разлике у режиму деликтне одговорности између земље извоза и земље увоза, различити системи застарелости, различити системи преноса својине и слично, а све предметне разлике упућују на различите последице које производи не само дихотомна подела одговорности за штету већ и разлике у системима деликтне одговорности. Супротно становиште о потреби напуштања дихотомне поделе, као и јединствености института обавезе накнаде штете износи П. Влацић. О томе видети више у Антић, Оливер, *ibid*, стр. 299 и Влацић, Patrik: *Ograničenje odgovornosti brodarka u anglosaksonskom i kontinentalnom pravnom sustavu*, Split, 2011, стр. 17.

⁷ С тим у вези, Л. Жосеран (L. Josserand) указује на технике којима се јуриспруденција током времена користила како би донекле побољшала положај оштећеног. Тако он наводи да је јуриспруденција врло лако прихватала доказ постојања кривице на страни штетника, затим увођење система претпоставки, као и да је сам законодавац неретко искључивао појам кривице и замењивао га појмом ризика, те да су јуриспруденција и неки законодавци проширивали уговорну одговорност, замењујући на тај начин деликтну одговорност уговорном. У вези са последњом техником, Л. Жосеран даље наводи пример да је француски Касациони суд тако сматрао да је у оквиру превоза лица возар обавезан да путника живог и здравог превезе на уговорено

претпоставку одговорности дужника, па ће терет доказивања постојања чињеница за ослобађање од одговорности пребацити на штетника.⁸

Са становишта пловидбеног права, задржавање предметне дихотомне поделе од великог је значаја. Наиме, у пловидбеном праву извршена је јасна дистинкција између уговорне одговорности за неизвршење односно неуредно извршење уговора о превозу робе односно путника и њиховог пртљага морем или унутрашњим водним путевима, затим других уговора, попут уговора о тегљењу, уговорних обавеза према члановима посаде, бродоснабдевачима, бродопоправљачима, агентима, штивадорима и слично, те вануговорне одговорности за штете услед смрти или телесне повреде, штете које брод проузрокује током боравка у луци, лучкој опреми, лукобранима, штете које брод причини животној (морској) средини услед изливања нафте, отпадних вода и других отпадних и загађујућих материја.

Разматрање дихотомне поделе на уговорну и вануговорну одговорност у поморском праву и праву унутрашње пловидбе занимљиво је и са становишта питања вануговорне одговорности тзв. независног (самосталног) уговарача (енгл. *agents*)⁹. Имајући у виду да независни уговарачи извршавају уговорне обавезе бродовласника односно возара, на које се примењује посебан режим одговорности, поставило се питање да ли ова лица могу да одговарају по основу вануговорне одговорности за штету коју су проузроковали, с обзиром на то да је оштећени у уговорном односу са бродовласником односно возаром. Дакле, у предметном случају спорно је да ли ће за независне уговараче важити општа начела одговорности или ће се на њих применити специфичности уређења института одговорности у поморском праву и праву унутрашње пловидбе.¹⁰ С обзиром на

место, иначе би у супротном извршио повреду уговора. Дакле, возар је био одговоран *ipso iure*, из уговора, осим ако докаже да постоји кривица оштећеног лица или виша сила, чиме је заправо у интересу путника извршено његово правно изједначавање са колетом робе. С друге стране, Л. Жосеран наводи пример Белгије, где је сам закон консакрирао теорију уговорне одговорности у погледу превоза лица. Видети више у Josserand, Louis: *Еволуција одговорности*, Правни живот, бр. 9–10/1992, Београд, 1992, стр. 1177 – чланак преузет из Архива за правне и друштвене науке, бр. 3/1952, Београд.

⁸ Ако се прихвати чињеница да у упоредном праву све већи број националних законодавстава као основ деликтне одговорности узима објективну одговорност, као аргумент о немогућности спајања ове две врсте одговорности свакако се може користити карактер саме накнаде. Наиме, код одговорности на основу кривице накнада представља репарацију, али у зависности од степена кривице, она може бити већа или мања, што је доказ да она код ове правне природе одговорности није изгубила казни карактер. С друге стране, код објективне одговорности износ накнаде одређује се према величини штете, те нема пеналну сврху, већ је једина сврха да се надокнади штета.

⁹ Пример независног (самосталног) уговарача су лучки слагачи (штивадори).

¹⁰ О овоме више у деловима 2.3.2.1, 3.2.5. и 4.9.1.1.

различита решења у међународним унификацијским инструментима у вези са питањем одговорности независних уговарача¹¹, затим одговор праксе на таква решења усвајањем одговарајућих клаузула, последице тих клаузула и признавања права на ограничење одговорности независним уговарачима од стране судова многих земаља, ово питање следствено је анализирано у раду.

Када се ради о штетама насталим услед судара бродова, ове штете, иако су према извору настанка обавезе накнаде штете несумњиво штете из вануговорног односа, подлежу примени *sui generis* правила о накнади штете, о чему ће бити више речи у наставку. Исто се *mutatis mutandi* односи и на потраживања из наслова спасавања на мору, као института који је уређен посебним међународним прописом и који сам по себи представља посебан систем ограничења одговорности.

За своју уговорну одговорност бродовласник односно возар по правилу одговара на основу претпостављене кривице, док вануговорна одговорност почива на комбинацији елемената субјективне и објективне одговорности, с тим да се за далеко већи број штета које су проузроковане изван уговорног односа одговара на основу објективне одговорности, чиме је поморско право много пре других правних области или породица права заштитило положај оштећених у великом броју случајева, отклањајући неке проблеме које за собом носи одговорност заснована на кривици.¹²

¹¹ Овим питањем бавиле су се Међународна конвенција о изједначавању неких правила о теретници, са Протоколом из 1968. године, Конвенција Уједињених нација о превозу робе морем из 1978. године, Ротердамска правила, затим међународне конвенције о општем ограничењу одговорности из 1957. и 1976. године и Будимпештанска конвенција о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима.

¹² Треба имати у виду да се основ деликтне одговорности вековима заснивао на кривици штетника, тј. да се према правној природи овде радило о субјективној одговорности за штету. Тек је индустријска револуција и технички напредак цивилизације указао на то да постоје одређене опасне активности које нису недозвољене, већ су пре свега друштвено потребне, што је наметало потребу да се обавеза накнаде штете стави на терет оног лица под чијом влашћу су опасне ствари, па се његова одговорност заправо заснивала на створеном ризику, а не кривици, што је довело до увођења објективне одговорности за штету. Занимљиво је такође указати на то да су у поморском праву остварени многи од ставова за које се залагао М. Константиновић приликом рада на доношењу закона из области грађанског права педесетих и шездесетих година прошлог века. Поменути аутор се залагао за задржавање субјективне одговорности, која је до тада суверено доминирала грађанским правом, али и за увођење пресумпције одговорности, како би се олакшао положај оштећеног у одређеним случајевима, те за увођење објективне одговорности, али и обавезног осигурања како би се питање накнаде штете учинило независним од питања одговорности. У прилог антиципацији могућих решења на пољу правне природе одговорности како их је изнео М. Константиновић, а пре свега у погледу обавезног осигурања одговорности, треба навести да је у поморској привреди питању осигурања одговорности посвећена велика пажња, те да се потпуно осигурање одговорности постиже редовним осигурањем када је у питању одговорност за штете настале сударом бродова (по правилу по енглеским условима осигурања заједно са осигурањем брода), док се покриће за све остале штете, без обзира на то да ли је у питању уговорна или вануговорна одговорност, постиже удруживањем бродовласника у тзв. Р&I

1.2. Уговорна одговорност у поморском праву

Историјски развој уговорне одговорности у поморском праву у много чему потврђује исказе о константној еволуцији одговорности, затим и тежњи да се, с једне стране, заштите бродовласници односно возари као носиоци делатности од посебног значаја за привреду сваке земље, и да се, с друге стране, обезбеди одговарајућа заштита права оштећених лица, корисника услуга поморског и унутрашњег водног транспорта.

Као један од најстаријих правних извора којима се уређивала накнада штете за робу примљену на превоз, у литератури се наводи Хамурабијев закон из 2000. године пре наше ере,¹³ а онда закон грчког острва Родос – *Lex Rhodia de iactu*, којим су уређена нека питања накнаде штете у случају поморских незгода. Материја одговорности за робу у поморском праву значајнији развој доживљава у периоду римског права, које поред рецепције правила садржаних у *Lex Rhodia de iactu* ствара посебан правни институт *receptum nautarum*, на чијем се примеру може видети поменута еволуција одговорности.

Receptum nautarum је неформални пакт којим се заповедник брода обавезивао да примљене путникове ствари врати неоштећене.¹⁴ Виша сила је била једина ослобађајућа околност за бродовласника, те је јасно да се радило о класичној објективној одговорности. У класичном римском и Јустинијановом праву овај пакт губи на значају, већ се одговорност подразумевала већ на основу чињенице пријема робе на брод (*ex recepto*)¹⁵ без потребе закључења посебног пакта. Међутим, у периоду класичног, а нарочито посткласичног римског права почиње да се води рачуна о субјективном елементу, тј.

клубове (енгл. *Protecting and Indemnity Clubs*). Иако се овде не ради у потпуности о редовном осигурању о коме је М. Константиновић писао, ипак јасна је намера да се у највећој могућој мери побољша положај и оштећених и бродовласника. Опширније видети у Константиновић, Михаило: *Основ одговорности за проузроковану штету*, Правни живот, бр. 9–10/1992, стр. 1154, чланак преузет из Архива за правне и друштвене науке, бр. 3/1952, Београд.

¹³ О томе видети више у Ивошевић, Борислав: *Одговорност поморског бродара*, Београд, 1974, стр. 13.

¹⁴ М. Шпехар указује на то да је нејасно да ли се у римском праву обавеза *ex recepto* односила само на ствари путника или на сваку робу. О томе видети више у Шпехар, Милан: *Одговорност бродара, с освртом и на Хашка правила*, Загреб, 1939, стр. 76.

¹⁵ Данас се за појам *receptum* везује обавеза возара да изручи робу у истом стању у којем ју је примио на превоз, тј. да одговара за губитак или оштећење робе коју је примио на превоз. Када се говори о овој врсти одговорности за робу примљену на превоз, треба указати на то да се штетник може ослободити ове одговорности само у случају више силе, природних својстава или мане робе или због радње или пропуста крцатеља или примаоца. С друге стране, ова одговорност је диспозитивне природе, те се редовно ублажава уношењем клаузула неодговорности у уговоре о превозу и теретнице, што је током времена довело до тога да је њена строгост само теоретске природе. О томе видети више у Ивошевић, Борислав, *op. cit.* (фуснота 13), стр. 60.

кривици приликом утврђивања одговорности, при чему је извршено разликовање намере (*dolus*) и непажње (*culpa*), у којима постоји обавеза накнаде штете, и случаја (*causus*), код којег та обавеза не постоји. Иако са класичним римским правом почиње доминација субјективне одговорности, ни објективна одговорност није потпуно напуштена. Наиме, објективна одговорност долази до изражаја у одређеним случајевима у којима штетник одговара не само за скривљене радње већ и за случајну пропаст ствари (*causus*) за коју се, као што је претходно истакнуто, у принципу не одговара. То је био случај кустодије (*custodia*), за коју су одговарали власници штала и гостионица, а која је Преторским едиктом проширена на бродовласнике. Како је касније дошло до потпуног напуштања система објективне одговорности, установа кустодије трансформисана је, такође, у одговорност на основу кривице, и то због недовољног чувања робе (*culpa in custodiendo*).

У средњем веку институт одговорности бродовласника карактерише сношење ризика од стране учесника у поморском подухвату,¹⁶ чему је допринело раздвајање функција власника брода и власника робе, као и велики ризици који су пратили поморску пловидбу.

Крај XVIII и почетак XIX века период је развоја капитализма, који је довео до убрзаног развоја права, па тиме и поморског права. У том периоду грађански и трговачки законици бројних држава извршили су рецепцију установе *receptum nautarum*, па се бродовласник односно возар могао ослободити одговорности само ако докаже да је штета настала услед више силе, кривице крцатеља или мана саме робе. Међутим, како је право тога доба превасходно требало да подстиче и штити либералну трговину, законом су, са једне стране, уведене протекционистичке мере у корист бродовласника путем института абандона, док се у домену општег грађанског и облигационог права као један од основних постулата санкционише принцип слободе уговарања. Овим започиње период који карактерише уношење од стране бродовласника односно возара, у уговоре о превозу, као и теретнице, клаузула којима су искључивали своју одговорност за читав низ догађаја и врста штета, (зло)употребљавајући свој монополски положај на тржишту бродског простора. Овај процес кулминира крајем XIX века достижући такве размере да

¹⁶ Тако В. Брајковић указује на то да су се у средњем веку поморски подухвати све чешће обављали заједничким удруживањем више лица, као и стварањем заједница ради пловидбе и прекоморске трговине, међу којима су најпознатије установе: *collegantia*, *rogantia*, *colonna*, *entega* и *commenda* која се појављује након *collegantie*. Опширније у Брајковић, Владислав: *Бродар*, у: Поморска енциклопедија, Свеска I, Загреб, 1972, стр. 528–529. Исто и Grabovac, Ivo: *Ogledi o odgovornosti brodara*, Split, 1997, стр. 7–8.

бродовласници односно возари више нису одговарали за било какве штете робе коју су примили на превоз, чему је у великој мери допринела и јуриспруденција тог доба. Прва реакција на овакву ситуацију представља усвајање *Harter Act*-а у Сједињеним Америчким Државама, које су биле највећи заступник интереса власника робе. Имајући у виду да је *Harter Act* забранио све клаузуле са циљем да искључе одговорности бродовласника односно возара за пропусте у вези са обавезом чувања робе у току превоза,¹⁷ у домену уговорне одговорности у упоредном поморском праву у примени су била два потпуно различита система одговорности, што је изискивало потребу започињања рада на унификацији уговорне одговорности за терет на међународном плану. Као резултат дугогодишњег рада на решавању проблема, најпре је на конференцији Удружења за међународно право (енгл. *International Law Association*), одржаној 1921. године у Хагу, усвојен јединствен модел теретнице познате под називом Хашка правила, ради њеног прихватања од стране што већег броја бродовласника односно возара и крцатеља. Циљ Хашких правила био је да се одговорност све више веже за издавање теретнице као хартије од вредности, чиме би се решио проблем заштите трећих савесних ималаца теретнице. Иако су на коначан садржај Хашких правила велики утицај имале САД, као и британски доминиони Аустралија, Канада и Нови Зеланд, због чега је последично и Енглеска узела активно учешће у раду на припреми Хашких правила, овај модел теретнице није доживео ширу примену. Из тог разлога рад на усвајању мултилатералног обавезујућег правног акта настављен је на међународним дипломатским конференцијама 1922, 1923. и 1924. године, када је у Бриселу усвојена Међународна конвенција о изједначавању неких правила у материји теретнице (Бриселска конвенција о теретници). Међутим, како Бриселска конвенција о теретници није обухватила све поморске превозе¹⁸, и како се њене одредбе примењују само од тренутка укрцаја до тренутка искрцаја робе са брода, чиме није обухватила све три фазе поморског превоза, дошло је до стварања

¹⁷ По *Harter Act*-у возар није одговарао за грешке и пропусте у навигацији и управљању бродом, под условом да је употребио дужну пажњу (енгл. *due diligence*) да брод буде способан за пловидбу. Ово разликовање између одговорности за грешке и пропусте у навигацији и управљању бродом и грешке у чувању и руковању робом касније постаје темељни принцип уговорне одговорности за робу примљену на превоз, прихваћен у Хашким правилима и Бриселској конвенцији о теретници из 1924. године.

¹⁸ Конвенција о теретници примењује се само на оне превозе робе морем код којих је издата теретница или слична исправа која даје стварноправни наслов на робу која је примљена на превоз, чиме су изван домена примене ове конвенције остали превози који се врше на основу чартер партија, осим у одређеним случајевима. Такође, изван домена примене ове конвенције остали су и превоз живих животиња и превоз робе на палуби за коју важи одређење да се тако превози и која се заиста тако и превози.

двојног правног режима када је у питању одговорност за робу. Како Б. Ивошевић примећује, некада се режим одговорности уведен Бриселском конвенцијом о теретници чак поистовећује са одговорношћу *ex scriptura*¹⁹. Међутим, правилније је тај режим назвати законским режимом одговорности насупрот уговорном режиму одговорности за робу у случајевима када не долази до примене одредаба Бриселске конвенције о теретници. Дакле, када се говори о одговорности за робу, постоје два основа одговорности, и то уговор о превозу и онај из теретнице. Управо та двојност правног режима, заједно са постојањем посебног уговорног права које се темељи на клаузулама неодговорности²⁰ и институтом ограничења одговорности бродовласника односно возара до једног унапред утврђеног износа, представља главне карактеристике и специфичности уговорне одговорности у поморском праву²¹ у односу на одговорност у општем грађанском или привредном праву. Дакако, код одговорности за превоз робе у поморском праву јављају се и неки облици одговорности који се могу срести и код одговорности странака у грађанском или привредном праву. Такве су одговорности за чување примљене робе или одговорност за закашњење, али и неки специфични облици, као што је на пример одговорност за припремање и оспособљеност брода за пловидбу.

Када се говори о Бриселској конвенцији о теретници, треба истаћи да су њоме уређена бројна питања из домена превоза робе, и то права и обавезе возара (обавеза способности брода за пловидбу пре путовања и на самом почетку, обавеза да укрцај, слагање, превоз и искрцај терета не угрозе безбедност пловидбе, обавеза да превоз изврши без неоправданог скретања брода са пута, његова обавеза издавања теретнице), затим изузети случајеви у којима возар неће сносити одговорност, укључујући искључење одговорности возара у случају тзв. наутичке грешке, одредбе о ограничењу одговорности по јединици терета. Како би отклонили проблем обрачунске јединице, као и питање

¹⁹ Одговорност *ex scriptura* је одговорност за обавезе из теретнице независно од уговора о превозу робе. Основ за постојање овог посебног колосека одговорности проистиче из чињенице да наводи теретнице у извесним случајевима нису идентични са условима уговора о превозу који је закључен са наручиоцем, а за правне односе између возара и примаоца терета који је то својство стекао преносом теретнице, меродавна је садржина теретнице. Више података у Ивошевић, Борислав, *op. cit.* (фуснота 13), стр. 71–78.

²⁰ Клаузуле неодговорности према циљу који се њима жели постићи можемо поделити на две групе, и то на оне којима се жели искључити или ограничити одговорност бродовласника односно возара и оне чији је циљ само да пребаце терет доказа на крцатеља. О томе видети више у Брајковић, Владислав: *Клаузуле неодговорности*, у: Поморска енциклопедија, св. IV, Загреб, 1957, стр. 333–336.

²¹ С обзиром на решења Бриселске конвенције о теретници, као и на решења садржана у Будимпештанској конвенцији о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима, може се рећи да је дошло до значајног изједначавања режима уговорне одговорности у поморској и унутрашњој пловидби.

јединице терета из Бриселске конвенције о теретници услед развоја контејнеризације, на Дипломатској конференцији, одржаној 1968. године у Бриселу, усвојен је Протокол о изменама и допунама Бриселске конвенције о теретници, који са њом чини део целовитог међународноправног режима одговорности возара за робу (Хашко-Визбијска правила).²²

Оно што Хашко-Визбијска правила нису уредила првенствено се односи на одговорност возара у случају закашњења, те одговорност возара у односу на прву и трећу фазу превоза (пре укрцаја и после искрцаја). С тим у вези, уследила су још два унификацијска покушаја, и то 1978. године усвајањем Конвенције Уједињених нација о превозу робе морем (тзв. Хамбуршка правила), која су у основи променила систем одговорности који је успостављен Хашко-Визбијским правилима. Наиме, Хамбуршка правила укидају наутичку грешку као основ ослобађања од одговорности возара, а затим продужавају период одговорности возара, и то од пријема до предаје терета. Такође, Хамбуршка правила детаљно уређују питање одговорности за закашњење, превоз живих животиња, као и превоз терета на палуби брода. Међутим, иако су ступила на снагу, ова правила никада нису прихваћена од водећих поморских нација, па је домен њихове примене сасвим ограничен. Стога је уследио још један покушај усвајања унификацијског инструмента, када је под окриљем UNCITRAL-а 2009. године усвојена Конвенција Уједињених нација о превозу робе у целости или делимично морем. Попут Хамбуршких правила, ова конвенција покушала је да понуди одређена решења којима би се превазишли одређени институти давно успостављени Хашко-Визбијским правилима, али и регулисала нека нова питања.²³ Исто као и Хамбуршка правила, још увек није прихваћена од неких водећих поморских нација, при чему пре свега треба указати на Велику Британију и земље Комонвелта.²⁴

²² Имајући у виду да је материја уговорне одговорности возара за превоз робе једно од најкомплекснијих и најкомпликованијих питања у поморском праву, његово детаљније разматрање превазилази потребе овог рада, те смо се ограничили само на сумаран приказ проблема у питању. О уговорној одговорности возара за превоз робе и Хашко-Визбијским правилима видети више у Ивошевић, Борислав, *op. cit.* (фуснота 13), Јакаша, Бранко: *Ugovori o iskorišćavanju brodova*, у: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Трећа knjiga, Sveska I, Zagreb, 1980; Colinvaux, Raoul: *Carver's Carriage by Sea* (Volume 1 and 2), у: *British Shipping Laws*, Volume 2, 12th edition, London, 1971; Gilmore, Grant; Black, Charles: *The Law of Admiralty*, Mineola, New York, 1975; Bonassies, Pierre; Scapel, Christian: *Droit Maritime*, 2th edition, Paris, 2010.

²³ Ротердамска правила, између осталих, садрже и норме о превозу од врата до врата, употреби електронског превозног записа, непосредној одговорности поморског извршитеља, правила за утврђивање идентитета возара, правила о судској надлежности, одредбе о обавезама крцатеља и др.

²⁴ О Ротердамским правилима видети више у Ивошевић, Борислав: *Ротердамска правила – Нови покушај међународноправног уређења одговорности за поморски пријевоз ствари и с њиме повезаних других грана*

1.3. Уговорна одговорност у праву унутрашње пловидбе

У унутрашњој пловидби, материја уговорне одговорности уређена је Будимпештанском конвенцијом о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима (CMNI Конвенција). Рад на тексту конвенције започет је након неуспелог покушаја унификацијског уређења ове материје када је у оквиру UNECE-а 1959. године припремљен Нацрт конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби (CMN Конвенција). Текст CMN конвенције иницијално је припремио UNIDROIT још 1949. године. Међутим, услед неслагања представника заинтересованих држава које су учествовале у раду Радне групе за право унутрашње пловидбе UNECE-а у вези са питањем тзв. наутичке грешке као основа за ослобађање од одговорности, ова конвенција никада није усвојена.²⁵

Рад на тексту унификацијског инструмента којим би се уредила материја уговора о превозу робе у унутрашњој пловидби настављен је тек 1996. године, када је у оквиру UNECE-а основана радна група у чији рад су укључени, поред UNECE-а, и представници Централне комисије за пловидбу Рајном (CCNR) и Дунавске комисије. Радна група је за основу рада узела текст нацрта међународне конвенције којом се уређује уговор о превозу робе у унутрашњој пловидби који је сачинио VBW (нем. *Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.*), а који се базирао на решењима из нацрта CMN Конвенције.

Након два заседања ове радне групе у Стразбуру унете су одређене измене у текст Нацрта који је сачинио VBW, те су након тога одржана још три заседања на којима су пре свега разматрани чланови Нацрта конвенције којима се уређује материја одговорности, и то на бази предлога поднетих од стране Белгије, Русије и Румуније. На последњем, шестом заседању Радна група је усвојила текст Нацрта конвенције који је 1999. године, заједно са два протокола, упућен државама ради разматрања. Дипломатска конференција за усвајање ове међународне конвенције одржана је годину дана касније, 2000. године у

транспорта, Поредбено поморско право, Загреб, 2013, стр. 105–148, и Grabovac, Ivo: *Pridonose li Roterdamska pravila unifikaciji?*, Поредбено поморско право, Загреб, 2010, стр. 159–168.

²⁵ О томе видети више у Bolanča, Dragan: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Bosne i Hercegovine (1992) i Budimpeštanska konvencija o ugovoru za prevoz robe u unutrašnjoj plovidbi (2000)*, Zbornik radova sa Drugog međunarodnog savetovanja o aktuelnostima građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse, Neum i Mostar, 2004, стр. 114.

Будимпешти, под заједничким покровитељством CCNR-а, Дунавске комисије и UNECE-а.²⁶ Текст Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима (CMNI Конвенција) усвојен је једногласно на Дипломатској конференцији, док је за депозитара одређена Влада Републике Мађарске. Након усвајања, CMNI Конвенција свечано је потписана од опуномоћених представника држава које су учествовале на Дипломатској конференцији 2011. године.²⁷

Према решењима садржаним у CMNI Конвенцији, утицај Хашко-Визбијских правила, али и CIM и CMR конвенција на ауторе CMNI Конвенције видљив је код бројних решења односно института, док се за поједина решења CMNI Конвенције може рећи да су потпуно оригинална.

CMNI Конвенција разликује две врсте одговорности, и то одговорност за штету због губитка, мањка односно оштећења робе и одговорност због закашњења у предаји робе. Како наводи Ј. Марин, ово разликовање важно је због специфичности при правном уређењу те две одговорности у неким важним питањима, као што су когентност или диспозитивност законских одредаба о возаровој одговорности, при чему је правило да се законске одредбе о одговорности за оштећење робе не могу уговором мењати у корист возара, док је то допуштено у погледу одговорности возара за штете због закашњења.²⁸

У односу на питање временског трајања одговорности, CMNI Конвенција у члану 16. прописује да је возар одговоран за штету на роби која је настала у времену од преузимања робе на превоз, па до њене испоруке. Ако би до штете на роби дошло у периоду пре укрцаја робе на брод или након њеног искрцаја, одговорност возара се уређује правом државе које се примењује на уговор о превозу.²⁹ Сличну одредбу садрже CMR Конвенција и Хамбуршка правила, док Хашко-Визбијска правила у члану 3. став 2. садрже норму по којој је возар одговоран за уредно и пажљиво укрцавање, руковање, слагање, превоз и чување робе, бригу за робу и искрцавање робе која се превози.

²⁶ На дипломатској конференцији учествовали су представници следећих држава: Аустрије, Белгије, Холандије, Луксембурга, Француске, Немачке, Швајцарске, Хрватске, Мађарске, Чешке, Румуније, Словачке и Руске Федерације. Услед санкција и међународне изолације Република Србија није учествовала на овој конференцији, али је ратификовала CMNI Конвенцију 2010. године.

²⁷ CMNI Конвенција ступила је снагу 2005. године, а до данас су је ратификовале или јој на други начин приступиле Француска, Холандија, Белгија, Луксембург, Немачка, Швајцарска, Чешка, Словачка, Мађарска, Србија, Хрватска, Бугарска, Румунија, Молдавија и Руска Федерација.

²⁸ Marin, Jasenko: *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 56 (4), Zagreb, 2006, стр. 974.

²⁹ Видети члан 16. CMNI Конвенције.

Предметна норма Хашко-Визбијских правила пример је једне од евидентних разлика у приступу CMNI Конвенције у односу на ову доминантну поморску конвенцију. Наиме, у члану 3. CMNI Конвенција уређује да се, ако није другачије договорено, преузимање робе и њена испорука обављају на броду, док у члану 6. став 4. прописује да је обавеза крцатеља да укрца, сложи и учврсти робу у складу са правилима и праксом општеприхваћенима у унутрашњој пловидби, ако у уговору о превозу није другачије наведено. Из реченог је јасно да, када крцатељ укрцава робу на брод, тренутак почетка одговорности возара почиње тек завршетком укрцавања, осим ако није другачије уговорено. С друге стране, с обзиром на то да се према одредбама CMNI Конвенције испорука обавља на броду, биће довољно да возар донесе робу на договорено место за искрцавање, те омогући несметан приступ роби и отклони било какве запрете.³⁰ Дакле, стављање робе на располагање примаоцу претходи искрцавању робе, те, према одредбама ове конвенције, одговорност возара траје до тренутка стављања робе на располагање приматељу и пре почетка искрцаја, ако није другачије уговорено. Такође, када се ради о трајању одговорности, битно је указати на то да су аутори CMNI Конвенције остали при решењу из Хашко-Визбијских правила, по коме је возар одговоран за оспособљавање брода за пловидбу пре и на почетку путовања.³¹

У односу на основ одговорности у CMNI Конвенцији промулгирано је решење по коме ће „возар одговарати за губитак или оштећење робе од тренутка преузимања до предаје, као и за закашњење у предаји, осим ако не докаже да је губитак проузрокован околностима које пажљиви возар није могао да спречи и околностима које није могао да отклони”.³² У основи, овде се ради о решењу које је на први поглед врло слично онима коришћеним у CMR и CIM конвенцијама, али пажљива анализа указује на поједине особености у стилизацији норме којом се прописује основ одговорности према CMNI Конвенцији. У литератури се могу наћи различита тумачења предметне норме, при чему су неки аутори мишљења да се овде ради о објективној (каузалној) одговорности возара на којој се темеље CMR и CIM конвенције. Међутим, формулација по којој „возар одговара у

³⁰ Ћорић, Dorotea; Debeljak-Rukavina, Sandra: *Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutaršnjim plovnim putevima*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, br. 2, 2007, стр. 1139–1183.

³¹ Супротно оваквом решењу CMNI Конвенције, према одредби члана 458. став 2. Закона о поморској и унутрашњој пловидби, који је у Србији још увек на снази, одговорност возара траје током читавог путовања.

³² Видети члан 16. CMNI Конвенције.

свим случајевима осим у онима када докаже да је штета настала услед околности које пажљиви возар није могао да спречи и чије последице није могао да избегне” (подвукао В.К.) јасно упућује на то да се ради о субјективној одговорности на бази претпостављене кривице. Наиме, употреба речи „пажљив” (енгл. *diligent*) подразумева да се мора доказати употреба одговарајућег степена пажње како би се возар ослободио одговорности. У прилог овом схватању иде и формулација члана 3. став 3. CMNI Конвенције, којим је прописано да возар има обавезу да примени дужну пажњу пре самог почетка путовања као и на почетку, како би се уверио да је брод способан за пловидбу, што је стандард понашања преузет из Хашко-Визбијских правила, која су установила одговорност за штету на роби на основу претпостављене кривице.³³

За разлику од Хашко-Визбијских правила, CMNI Конвенција не познаје институт „изузетих случајева”, већ уводи институт „посебних случајева (опасности)”, где се доказује могућност узрочне везе. У овим случајевима, возар не мора да доказује да је један од наведених узрока заиста проузроковао штету, већ је довољно да докаже да је штета могла да настане услед једног од наведених случајева, стварајући на тај начин претпоставку да је штета заиста проузрокована због тог посебног случаја. С друге стране, оштећена страна мора да докаже да претрпљена штета не произлази, или не произлази искључиво као последица посебних случајева (опасности). Обрнута поставка терета доказивања важи у случају „изузетих случајева”. Коначно, када се ради о листи посебних случајева прописаних CMNI Конвенцијом, треба истаћи да се ради о својеврсној комбинацији случајева регламентираних у CIM и CMR конвенцијама односно у Хашко-Визбијским правилима.

CMNI Конвенција направила је значајан искорак у односу на поморске конвенције на снази, којима се уређује ова материја, редигујући одређена оригинална решења, попут диспозитивности тзв. наутичке грешке, тј. могућности да је возар посебно уговори под условом да штета на роби није настала као последица његовог пропуста да уложи дужну пажњу да брод оспособи за пловидбу пре и на почетку путовања. Ово решење, у смислу диспозитивности одговорности возара *mutatis mutandi* важи и за случај штете или губитка

³³ Исто и Marin, Jasenko, op. cit. (фуснота 28), стр. 979. Такође и Ćorić, Dorotea; Debeljak-Rukavina, Sandra, op. cit. (фуснота 30), стр. 1152.

терета услед пожара или експлозије на броду, па би, у том случају, крцатељ морао да докаже кривицу возара или ману брода.

Када се ради о одговорности возара за радње и пропусте службеника и заступника чије услуге користи у извршењу уговора о превозу, CMNI Конвенција прописује да за њихове радње и пропусте возар одговара као за своје личне радње и пропусте, ако та лица поступају у оквиру својих овлашћења.³⁴ Надаље, возар на исти начин одговара и за радње и пропусте стварног возара, ако стварни возар обавља превоз, као и за радње и пропусте службеника и заступника стварног возара.³⁵ Овде је битно указати на то да, ако је штета настала за време (дела) превоза који је извршио стварни возар, CMNI прописује солидарну одговорност возара и стварног возара за штету због губитка, мањка, оштећења или закашњења у предаји робе, и то без обзира на чињеницу да ли је возар по основу уговора био овлашћен да повери превоз (или његов део) другом возару.³⁶ На овај начин CMNI Конвенција увела је решење које је изузетно повољно за оштећену страну јер накнаду штете може да потражује како од возара тако и од стварног возара.

Коначно, када се ради о висини одговорности, CMNI Конвенција у члану 19. прописује да ће у случају када је возар одговоран за потпуни губитак робе, износ накнаде штете коју је дужан да плати бити једнак вредности робе у месту и на дан њене предаје у складу са уговором о превозу. У случају делимичног губитка или оштећења робе, возар ће одговарати само до висине изгубљене вредности, при чему се вредност робе утврђује према њеној вредности на берзи, а ако таква вредност не постоји, онда према тржишној вредности или, ако не постоје ни једна ни друга – у складу са уобичајеном вредношћу робе исте врсте и квалитета на одредишту. У случају робе која је по својој природи подложна калирању приликом превоза, возар ће, без обзира на дужину превоза, одговарати само за онај део губитка који премашује природно калирање (у запремини или тежини) које су стране уговорнице договориле у уговору о превозу или, ако га нису договориле, према важећим прописима и уобичајеном праксом која важи на одредишту. Дакле, ради се о класичном решењу из саобраћајних конвенција по коме је возар дужан да

³⁴ Из ове формулације јасно је да су аутори CMNI Конвенције преузели решење из Конвенције из 1976. године, која је, за разлику од Конвенције из 1957. године, проширила круг лица која имају право на ограничење одговорности са службеника возара (енгл. *servants*) и на независне уговараче (енгл. *agents*), и тиме допринела решавању питања које је проузроковало примену тзв. Хималаја (енг. *Himalaya*) клаузуле.

³⁵ Видети члан 17. CMNI Конвенције.

³⁶ Видети члан 4. став 2. CMNI Конвенције.

накнади само стварну, материјалну штету, док за тзв. даље штете одговара само ако се ради о штети која је проузрокована закашњењем. Дакако, када се говори о висини штете, ваља имати у виду одредбе члана 20. CMNI Конвенције, по коме возар неће одговорати ни у ком случају за износе веће од 666,67 специјалних права вучења (SDR) по колету или другој јединици терета, или две обрачунске јединице по килограму изгубљене или оштећене робе, како је наведено у превозној исправи, према томе који је износ виши. Ако је колето или друга јединица терета контејнер и ако у превозној исправи није наведен број колета или јединица терета упакованих у контејнер, износ од 666,67 обрачунских јединица замениће се износом од 1.500 обрачунских јединица за празан контејнер и, додатно, износ од 25.000 обрачунских јединица за робу која је смештена у контејнер.

На основу CMNI Конвенције, међународне организације IVR и VBW усвојиле су 2010. године „Међународне услове за укрцавање и превоз робе у унутрашњој пловидби” (ICLT), који представљају својеврсни формуларни уговор за превоз робе у унутрашњој пловидби и у којима се детаљно уређују сва питања везана за превоз робе у унутрашњој пловидби.³⁷

Када се ради о домаћем законодавству, у погледу уговора о превозу у унутрашњој пловидби, одређена решења садржана су у ЗПУП-у. Како је овај закон усвојен још 1977. године, уз мање измене и допуне из 1998. и 2000. године, при чему је само у мањој мери посебно уређивао поједина питања из унутрашње пловидбе, јасно је да тек предстоји рад на усаглашавању националног законодавства са одредбама CMNI Конвенције која, као што се види из претходног излагања, има значајан број специфичних решења у односу на сродне поморске конвенције.

1.4. Вануговорна одговорност у поморском праву и праву унутрашње пловидбе

Вануговорна одговорност у поморском праву и праву унутрашње пловидбе има неколико специфичности у односу на вануговорну одговорност грађанског права.

³⁷ С обзиром на значај CMNI Конвенције, као и потребно време за усвајање закона којим ће се одредбе ове конвенције на одговарајући начин промулгирати у национално законодавство, Министарство саобраћаја Републике Србије позвало је бродарске компаније и поморско-речне агентуре да у свом пословању почну са применом ICLT услова.

Ф. Вендел (P. Wendel), настојећи да укаже на неке карактеристике вануговорне одговорности у поморском праву, наводи поређење са деликтном тужбом грађанског права по којој је тужени увек лице које је проузроковало, тј. које је одговорно за штету. Међутим, у поморском праву, у тој улози може се наћи велики број лица која нису непосредно проузроковала штету или нису искључиви штетник, као што је то неретко случај са бродовласником, власником робе, неколико врста чартерера, члановима посаде, тегљачем и другима који по основу истог догађаја могу учествовати у настанку једне штете. Бродовласник и власник терета су свакако у највећем броју случајева стране против којих се подноси тужба, с тим да је бродовласник првенствено мета тужби због загађења морске средине. Међутим, како укупан износ штете услед изливања нафте, као и у другим случајевима загађења морске средине, може бити толики да бродовласник не може да је надокнади, оштећени најчешће своје захтеве усмеравају и према власницима терета и чартерерима, као и према лицима која треба да сnose одговорност за део ризичног подухвата у коме су учествовали. У класичним деликтним тужбама тешко би било установити одговорност бродовласника или чартерера, будући да успех таквих тужби пре свега зависи од тога да ли су ова лица имала контролу или државину на броду у тренутку настанка штете, или од тога да ли се грешка чланова посаде може приписати кривици бродовласника или чартерера.³⁸ Управо су из тих разлога законодавци, најпре на националном, а потом и на међународном нивоу, прибегли увођењу објективне одговорности пре свега у случају загађења морске средине, а која почива на схватању да онај који предузима опасне активности и стиче корист од њих мора да сноси ризик њиховог обављања, а не увођењу субјективне одговорности са претпостављеном кривицом, код које је довољно да тужени докаже да је штета настала без његове непажње, па да се ослободи обавезе накнаде штете.³⁹

Када се ради о правној природи ове одговорности, потребно је истаћи да се у упоредном поморском праву могу наћи четири решења којима су национални законодавци прибегли у односу на вануговорну одговорност, и то: субјективна одговорност на основу

³⁸ Wendel, Philipp: *Maritime Tort Liability*, Предавање одржано на Семинару о међународном и упоредном праву, Санкт Петербург, 2003, стр. 2.

³⁹ Историјски развој вануговорне одговорности потврђује оно што О. Антић назива привидним ретроградним процесом, у коме се модерна права окрећу правилима староримског и старогерманског права, у којима се одговорност за штету заснивала на принципу каузалитета, а која су претходила зрелом римском праву које усваја принцип аквилијанске кривице. О томе видети више у Антић, Оливер, *op. cit.* (фуснота 5), стр. 314.

кривице, објективна одговорност, комбинација елемената ове две одговорности, као и одговорност за другог.⁴⁰ У нашем пловидбеном праву вануговорна одговорности почива управо на комбинацији елемената објективне (каузалне) одговорности и субјективне одговорности на принципу доказане кривице.

Правна природа вануговорне одговорности у домаћем пловидбеном праву⁴¹ детерминисана је са најмање две одлучујуће чињенице. Обе чињенице односе се на воду као простор у којем долази до повреде туђег права, али истовремено узрокују регламентацију две потпуно различите правне природе одговорности, у зависности од случаја.

Када се говори о вануговорној одговорности, треба имати у виду да одређени и обележени делови воде представљају водни пут, намењен и технички одржаван за пловидбу бродова, па су опасности које услед тога могу да буду проузроковане део нормалног ризика. Како уобичајена употреба брода у води у друге дозвољене сврхе за собом повлачи један основ одговорности, *per se* недозвољени облици употребе брода у води за собом повлаче други основ одговорности. Применом оваквих претпоставки, код одговорности за смрт и телесне повреде лица ван брода, ЗПУП прави разлику између штетних догађаја по основу подручја у којима је до њега дошло. Па тако, ако је штетни догађај проузрокован у подручју које је проглашено за купалиште или у коме је забрањена пловидба, као и поједини начини или средства пловидбе, ЗПУП прописује објективну одговорност штетника (овде је одговорност изједначена са апсолутном одговорношћу). Ако је штета настала у морском појасу до 150 метара од обале⁴², штетник ће такође одговарати објективно, с тим да је ова одговорност донекле ублажена у односу на први случај, тако да се штетник може ослободити одговорности ако докаже да је штета настала услед више силе. Коначно, ако је штета проузрокована у лукама, прилазима лука, уобичајеним пловним путевима, на подручју које се уобичајено користи за спортску и сличну пловидбу, као и на подручју које је удаљено више од 150 метара од обале,

⁴⁰ Дакле, у поморском праву постоји извесно одступање од тројне поделе режима вануговорне одговорности на одговорност засновану на кривици, објективну одговорност и одговорност за другог, која доминира у општем грађанском праву. Опширније у Viney, Genevieve; Jourdain, Patrice: *Traite de droit civil. Les conditions de la responsabilite*, Paris, стр. 313.

⁴¹ Закон о поморској и унутрашњој пловидби („Службени лист СРЈ”, бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/00 и „Службени гласник РС”, бр. 85/05 – др. закон и 101/05 – др. закон и „Службени гласник РС”, број 73/10).

⁴² Иако у овом појасу није забрањена пловидба, од заповедника се очекује да управља бродом са изузетном пажњом. Такође, овај заштитни појас од 150 метара важи само за поморску пловидбу, док у унутрашњој пловидби овај појас одређује надлежни републички орган.

прописана је класична субјективна одговорност са доказаном кривицом. За штете настале услед ударања брода у обалу, оштећења балисажних знакова, подводних каблова, цевовода, за штете које брод нанесе оперативним обалама, лукобранима, лучким дизалицама и другим постројењима и уређајима, као и другим објектима на мору и унутрашњим водним путевима, такође је предвиђена по својој правној природи објективна одговорност, уз могућност ослобођења од одговорности ако постоји кривица оштећеног. Коначно, код вануговорне одговорности у случају загађења морске средине, одредбе ЗПУП не помињу експлицитно ни објективну ни субјективну одговорност, али се применом аналогije може закључити да се ради о каузалној (објективној) одговорности, имајући у виду ослобађајуће околности које штетник треба да докаже да би се ослободио одговорности (рат, непријатељство, грађански рат, искључива радња или пропуст трећег лица у намери да проузрокује штету и слично).

Надаље, у ЗПУП-у круг лица или ствари које могу да претрпе штету из вануговорног односа ограничен је најпре искључењем лица (чланова посаде, путника и власника, односно пошиљаоца робе) на броду, с обзиром на то да су они у уговорном односу са бродовласником односно возаром по основу уговора о превозу робе, путника и њиховог пртљага, те уговора о раду или уговора о делу када се ради о члановима посаде. Такође, од примене правила о вануговорној одговорности изузета су роба и лица на другом броду која могу да претрпе штету (смрт, телесну повреду, штету на пртљагу или роби која се превози бродом), тако што је судар бродова изузет из примене одредаба о вануговорној одговорности. На тај начин долази се до лица у води, лица на обали и морске средине, који могу да буду субјекти на које се примењују одредбе ЗПУП-а о вануговорној одговорности.

Занимљиво је истаћи да ЗПУП поред власника брода, возара и лица које у тренутку догађаја управља бродом, као штетника (проузроковача штете) наводи и брод (члан 30. став 1. ЗПУП). Међутим, ако се осврнемо на члан 30. став 3. ЗПУП-а, јасно је да намера нашег законодавца овде није била усмерена на нека материјална и процесноправна питања одговорности за потраживања из тужби *in rem* англоамеричког права.⁴³ У вези са бродом као носиоцем одговорности, у делу овог рада у коме се говори о субјектима који су

⁴³ О броду као проузроковачу штете из вануговорног односа у смислу одредаба ЗПУП-а видети више у Трајковић, Миодраг: Поморско право, Београд, 1997, стр. 220 и Stanković, Gordan: Опће ograničenje odgovornosti pomorskog broдача i trendovi razvitka na међународном плану, 1991, стр. 35.

овлашћени за ограничење одговорности, ближе је објашњена материја *in rem* и *in personam* тужби за потраживање англоамеричког права – када се путем поморских привилегија одговорност примењује на брод као такав како би се размотрила оправданост увођења макар одређених елемената ових процесних института у домаће законодавство, нарочито са аспекта уређења материје ограничења одговорности.

1.5. Судар бродова и накнада штете

Како је судар бродова једна од најчешћих партикуларних хаварија чије последице могу да проузрокују катастрофе огромних размера, а услед којих ће бродовласници, разумљиво, користити институт ограничења одговорности, сматрало се потребним макар сумарно објаснити основне елементе и карактеристике ове поморске незгоде.

Како у упоредном праву, али и у релевантним међународним конвенцијама, није дата дефиниција судара бродова, правна теорија покушала је свеобухватно да дефинише овај проблем. Наиме, ако се ограничимо на схватање појма судара као физичког додира (срза) двају или више бродова, при чему је проузрокована штета макар једном од тих бродова односно стварима или лицима на тим бродовима⁴⁴ (а ирелевантно је да ли су бродови били у покрету или су оба брода била везана уз обалу, усидрена, или је један од бродова био насукан, било привремено (енгл. *grounding*) или дуже време (енгл. *stranding*), изван значења овог појма остао би читав низ других случајева у којима не долази до физичког додира бродова, али се правна и фактичка ситуација решава применом права о избегавању судара на мору: када један брод плови превеликом недозвољеном брзином стварајући таласе који проузрокују штету другом броду везаном уз обалу⁴⁵, или када услед непрописне пловидбе или маневра једног брода дође до судара двају или више других бродова⁴⁶). У вези са тим, у правној литератури прави се разлика између ужег и ширег појма судара, при чему ужи појам судара обухвата случајеве тзв. директних судара код којих долази до срза двају или више бродова, и тзв. индиректног судара, код кога не долази до физичког додира бродова, али се правна и фактичка ситуација решава применом права о избегавању судара.

⁴⁴ Дато према Кисић, Иве: *Судар*, у: Поморска енциклопедија, св. VII, Загреб, 1957, стр. 356 .

⁴⁵ Пресуда Трговачког суда *Sette* од 19. јула 1960. године, УПК 9, 1961, стр. 53.

⁴⁶ Види случај *The Bowcombe* (1959) LLSG 44, 992, 19. марта 1959. године.

Из претходно наведеног може се закључити да су потребна два одлучујућа елемента за постојање судара, као и то да се ради о односу између два брода⁴⁷, тј. да је штета настала као узрочно-последична веза судара⁴⁸.

1.5.1. Класификација судара

Ако се узме у обзир да до судара може доћи по основу кривице, али и услед више силе и случаја, судари се могу класификовати најпре на скривљене и нескривљене сударе. Унутар нескривљених судара даље се прави разлика између случајних судара, који су настали без ичије кривице, код којих је настала штета али без настанка правног односа вануговорне одговорности за штету, затим судара услед више силе, које проузрокују спољни догађаји, а такви се судари не могу предвидети нити избећи, те сумњивих судара, код којих се не може утврдити прави узрок судара.⁴⁹ У оквиру групе скривљених судара разликујемо једнострано и двострано односно вишестрано скривљене сударе, у зависности од тога да ли је до судара дошло једностраном или обостраном односно вишестраном кривицом. У случају двострано и вишестрано скривљених судара обим одговорности утврђује се у процентима, при чему се, ако се обим кривице не може утврдити, одговорност дели на једнаке делове (50% : 50%). Ако је последица судара смрт или телесна повреда лица, утврђује се солидарна одговорност за накнаду штете бродова чијом је кривицом до судара дошло.⁵⁰

Посебна и изузетно ретка врста судара је тзв. долозни судар, до кога долази намерним и свесним поступањем једног брода. Коначно, иако сударом најчешће настају вануговорни односи за штету, неретки су случајеви да је судар предмет претходне уговорно установљене одговорности. С тим у вези, типични примери овакве врсте судара су судар као чин заједничке хаварије, уговор о тегљењу којим се унапред утврђује начин

⁴⁷ Ово се експлицира из разлога што сраз брода са неким фиксним поморским или копненим објектом (нпр. обала, гат и сл) чини појам тзв. удара. Дато према Каџић, Нрвоје: *Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova*, Zagreb, 1968, стр. 28–30.

⁴⁸ Треба скренути пажњу на то да се у случају сраза два брода услед којег није настала штета користи појам „додира”. Дато према Каџић, Нрвоје, *ibid*, стр. 30–32.

⁴⁹ О томе видети више у Каџић, Нрвоје, *ibid*, стр. 76.

⁵⁰ Треба водити рачуна о томе да је овакав начин утврђивања обима кривице прописан Међународном конвенцијом о изједначавању неких правила о судару бродова из 1910. године и обавезујући је за државе уговорнице ове конвенције. Оно на шта је важно скренути пажњу јесте чињеница да овој конвенцији нису приступиле САД, али ни Либериа и Панама.

међусобне накнаде штете у случају судара, као и одговорност за штете нанете трећим лицима у случају судара.

1.5.2. Накнада штете у случају судара

Када се разматра питање накнаде штете у случају судара, најпре је потребно размотрити питање носиоца одговорности за штету у случају судара бродова. Овде је битно истаћи да Међународна конвенција о изједначавању неких правила о судару бродова из 1910. године не утврђује носиоце одговорности, већ користи неодређен појам „брод”. Последишно, поставља се питање ко може бити одговоран за штету услед судара бродова. Према когентним одредбама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, бродар⁵¹ је носилац пловидбеног подухвата и у том смислу је одговоран за штете које пловидбеном делатношћу претрпи неко лице, без обзира на то да ли постоји уговорни или вануговорни однос. Дакле, лице које употребом дужне пажње треба да оспособи брод за пловидбу односно оно лице које сноси одговорност за управљање бродом, одговорно је за штету услед судара. Из овакве поставке носиоца одговорности намеће се закључак да је власник брода тај који ће у највећем броју случајева сносити одговорност за судар, имајући у виду да у случају, на пример, *time* чартера бродовласник преноси на чартерера само одговорност за комерцијално пословање, задржавајући одговорност за управљање бродом. Надаље, одговорност бродовласника уређена је Међународном конвенцијом о изједначавању неких правила о судару бродова из 1910. године и у случају судара који је проузрокован грешком пилота. Ова одговорност постоји и у случају обавезне пилотаже, уз право бродовласника да тражи накнаду штете од пилота односно организације којој он припада. Ситуација се у односу на власника брода једино мења у случају *bareboat* чартера, будући да код ове врсте чартера бродовласнику остаје само *nuda proprietas* на броду, док целокупна одговорност како за способност брода за обављање пловидбеног подухвата тако и за комерцијалну експлоатацију брода прелази на чартерера.

С друге стране, у улози оштећеног могу се наћи како бродовласник или сувласник одређеног сувласничког дела на броду тако и свако лице које се налази на броду – власник

⁵¹ На примеру одговорности за судар можда се најјасније виде сви недостаци употребе појма „бродар”, како је дат у ЗПУП-у, који је дуго био доминантан на овим просторима, а више се не користи у законодавству Србије на начин дефинисан ЗПУП-ом.

укрцаног терета или лице које има интерес на терету, сви остали субјекти којима је сударом повређен неки правом заштићени интерес.

Сама одговорност за штету услед судара подразумева испуњеност најмање неколико претпоставки. Прва претпоставка јесте противправност радње. Овде се сматра потпуно исправним схватање које је у теорији заступао С. Јакшић, који противправност радње посматра као противност правном пропису, при чему радња не мора да буде противна самој норми, већ је довољно да буде противна друштвеном моралу или добрим обичајима.⁵² Овакво схватање сматра се примереним нарочито са становишта поморског права у коме поред когентних норми значај имају правила понашања у вези са поморачком вештином.⁵³ Противправност радње суд утврђује *ex officio*, при чему сама противправност радње није довољна за настанак одговорности већ је потребно утврдити да је повреда одређене норме у узрочној (каузалној) вези са штетом насталом услед судара бродова. На тај начин долазимо до друге битне претпоставке одговорности за судар, а то је постојање узрочне везе. Како у теорији појам узрочне везе није дефинисан, у упоредном праву се могу наћи различити приступи утврђивању узрочне везе. Тако се у холандском и швајцарском праву проблем узрочности решава на основу поделе штета на директне и индиректне, при чему код индиректних штета постоји узрочна веза, која сама по себи није ваљани основ за настанак обавезе за накнаду штете. У енглеском праву питању узрочности се приступало на исти начин све до 1961. године и случаја *The Wagon Mound*⁵⁴, када се почео користити критеријум предвидљивости и непредвидљивости штете.⁵⁵ Следећа претпоставка која кумулативно мора да буде испуњена за одговорност за штету услед судара, а која представља субјективни елемент противправности, насупрот противправности радње као објективном елементу противправности, јесте кривица. Наиме, још од римског права прихвата се утврђивање одговорности код судара бродова на основу кривице. Овај принцип остао је доминантан у теорији поморског права, као и у упоредном праву све до данас, а своју најзначајнију потврду добио је Међународном конвенцијом о изједначавању неких правила о судару бродова из 1910. године. Како у

⁵² Јакшић, Стеван: Облигационо право, Сарајево, 1957, стр. 237.

⁵³ У односу на писане правне изворе далеко најзначајнији извор су Међународна конвенција о међународним правилима за избегавање судара на мору и Међународна правила за избегавање судара на мору (COLREG) из 1972. године.

⁵⁴ LLLR 1961, Vol. 1. стр. 1.

⁵⁵ О питању узрочне везе као претпоставке одговорности за судар видети више у Каџић, Нрвоје, *op. cit.* (фуснота 47), стр. 63–68.

грађанском праву разликујемо два критеријума кривице, и то доказане и претпостављене кривице, треба истаћи да је чланом 6. став 2. Међународне конвенције о изједначавању неких правила о судару бродова из 1910. године прописано да нема никаквих правних претпоставки, тј. пресумпције о кривици за судар, те је неспорно да се у случају судара ради о критеријуму доказане кривице. Из наведеног произилази да је на оштећеној страни обавеза доказивања претпоставке узрочне везе, настале штете, као и субјективног елемента противправности.⁵⁶

Коначно, последња претпоставка јесте да је услед судара настала штета. Сам појам штете није посебно дефинисан у поморском праву, већ се у вези с њим примењују правила општег облигационог права. Оно што је битно када се говори о штети јесте начин утврђивања висине штете. У вези са питањем утврђивања стварне (позитивне) штете на имовини односно вредности брода који је претрпео штету услед судара (*damnum emergens*), као и тзв. негативне штете односно измакле добити (*lucrum cessans*), до које може да дође услед различитих последица судара бродова (нпр. губитка брода, оштећења брода, штете на терету услед судара бродова) дуго није био остварен значајнији степен унификације. Наиме, Међународна конвенција о изједначавању неких правила о судару бродова из 1910. године није понудила одговоре на ово питање, па се на постизање одређеног нивоа унификације чекало све до 1987. године и усвајања тзв. Лисабонских правила од стране СМП-ја, која у основи пружају одговоре на многа предметна питања, мада треба испитати степен прихваћености ових правила у упоредном праву.

У односу на предмет овог рада, битно је указати да, иако се оштећеном признаје право на накнаду стварно претрпљене штете, судар бродова не искључује примену института ограничења одговорности бродовласника, и то како опште ограничење одговорности за уговорна и вануговорна потраживања (укључујући и судар) тако и посебно ограничење одговорности у односу на терет.

⁵⁶ Исто у Каџић, Нрвоје, *ibid*, стр.75.

1.5.3. Судар бродова и осигурање

Материја осигурања у случају судара бродова једно је од комплекснијих и компликованијих питања, те ћемо у овом раду настојати да укажемо само на основне карактеристике овог проблема.

Почетни проблем јесте питање да ли су осигурани сви судари или само случајни судари. Ако се одговор на ово питање потражи међу прецедентима енглеског права, видеће се да судар бродова несумњиво потпада под тзв „опасности мора”. Тако је према одлуци Суда адмиралитета коју је формулисао лорд Стоуел (Stowell) – и у случају када су судар проузроковали заповедник и чланови посаде осигураног брода, и у случају када су оба брода крива за судар, реализована је опасност од мора и чињеница да је штета проузрокована непажњом заповедника брода или члана посаде неће помоћи осигуравачу да избегне обавезу накнаде штете.⁵⁷

Када говоримо о осигурању судара бродова, основно питање је да ли оно обухвата само осигурање ствари или и осигурање од одговорности. У енглеском праву једна од најзначајнијих судских одлука донета је у случају *De Vaux v. Salvador* из 1836. године, у којој је наведено да се накнада штете трећим лицима од стране осигураника из одговорности за судар не сматра обухваћеном осигуравачевом обавезом на основу закљученог уговора о осигурању. Осигурање своје одговорности за штете из судара нанете трећим лицима бродовласници данас постижу или посредно преко осигуравајућих кућа или непосредно, учлањењем у Р&И клубове, и то под условима који су формиран и формулисани у енглеској пракси и праву.⁵⁸ У односу на услове уговора о осигурању који су доступни на српском тржишту осигурања, овде се заправо ради о типичним условима осигурања енглеске MAR полисе, која је допуњена тзв. Институтским клаузулама усвојеним од Удружења лондонских осигуравача. Међутим, треба имати у виду да према овим условима осигуранику није покривена целокупна одговорност, већ су искључени следећи случајеви: индиректни судар, $\frac{1}{4}$ одговорности код сваког сраза, одређене врсте штете (штете на терету који се превози на осигураном броду без обзира на то да ли је

⁵⁷ Lord Chorley of Kendal: *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*, London, 1950, стр. 746–747.

⁵⁸ Након одлуке у случају *De Vaux v. Salvador*, енглески осигуравачи су пристали на допуну уговора о осигурању брода у који се почела уносити посебна клаузула (RD – *Running Down* клаузула) којом се покрива одговорност за штете нанете другом лицу или лицима услед судара бродова. О томе видети више у Каčić, Нрвоје, *op. cit.* (фуснота 47), стр. 188–190.

осигураник одговоран за штету, смрт, телесна повреда или болест путника, члана посаде или било ког другог лица без обзира на то да ли се налази на осигураном броду или другом броду односно копну, затим уклањање олупине брода, терета или других ствари са пловног пута на основу наредбе надлежног органа, штете проузроковане лукама, обалама и другим стварима на копну без обзира на то да ли је осигураник одговоран за штету, као и штете проузроковане загађењем осим ако су у питању штете од загађења на другом броду са којим се осигурани брод сударио), случајеви у којима је одговорност за судар установљена уговором, као и судар са хидроавионима и пловилима која се не сматрају бродовима. Будући да је осигуравач дужан да плати само $\frac{3}{4}$ износа који је осигураник платио трећим лицима за штете настале услед судара, као и $\frac{3}{4}$ трошкова поступка који је осигураник водио у циљу оспоравања своје одговорности или макар ограничења, преостали износ до потпуног покрића бродовласници постижу преко P&I клубова.

У односу на предмет овог рада посебно је интересантна могућност осигурања тзв. „вишка одговорности”. Наиме, обавеза осигуравача на накнаду осигураникове одговорности стандардно је лимитирана на $\frac{3}{4}$ од стварне, продајне вредности осигураног брода. Како је у случају великих али старих бродова, стварна, продајна вредност ових бродова обично мала, па је и осигурана вредност брода ниска у односу на новије бродове, у случају судара у коме би учествовао такав брод и чији би бродовласник желео да се користи институтом ограничења одговорности, велика је вероватноћа да би и тако ограничена одговорност била изнад стварне, али и осигуране вредности брода. Ова разлика може се покрити закључењем Клаузуле за осигурање од вишка одговорности (енгл. *Institute Excess Liabilities Claus – Hulls*). Поред овог случаја, постоји могућност да бродовласници, како би смањили износ премије осигурања коју плаћају, брод осигурају на износ који је мањи од стварне, продајне вредности брода. Уговарање клаузуле за осигурање од вишка одговорности је у овом случају такође значајно за бродовласнике.

Када је у питању начин обрачунавања накнаде коју осигуравач треба да исплати по основу осигурања, постоје две различите ситуације. Наиме, ако је до судара дошло кривицом само једног брода који је покривен класичним осигурањем брода, а оно укључује RD клаузулу, његов осигуравач је дужан да плати целокупну штету како на броду оштећеника тако и на осигураном броду, уз евентуалну примену одбитне франшизе. Ако се ради о подељеној одговорности за судар, раније је примењивано правило о

једностраној одговорности за судар (енгл. *Single Liability Rule*), које се у основи заснивало на пребијању насталих штета.⁵⁹ Међутим, овакво правило доводило је до неправилних резултата у накнади штете јер је занемаривало проблем негативних штета, односно *demurrage*-а. Наиме, осигуравач је у случају судара бродова дужан да накнади само позитивну штету, дакле штету на самом осигураном броду, а не и штету насталу услед изгубљеног времена током којег се осигурани брод налазио у ремонтном бродоградилишту и током којег није могао да ради. Поред тога, правило *Single Liability Rule* доводило је у неравноправан положај осигураваче зато што један од њих није био дужан да плати било шта. Последично, са временом се прешло на правило о унакрсној одговорности за судар (енгл. *Cross Liability Rule*), које је у значајној мери отклонило ове недостатке.⁶⁰ Дакако, у самој RD клаузули назначено је да ће се ово правило применити уколико одговорност власника једног или оба брода не би била ограничена у смислу општих начела о ограничењу одговорности. Заправо, у овом случају осигуравач је дужан да плати само износ на који гласи ограничена одговорност, под условом да је поступак ограничења покренут уз његову сагласност.

⁵⁹ Ако је брод А дужан броду Б 1.000.000 USD, а брод Б броду А 500.000 USD, онда ће само брод А платити броду Б 500.000 USD, а брод Б ништа неће платити.

⁶⁰ Видети више у Каџић, Нрвоје, *op. cit.* (фуснота 47), стр. 198 и Ивошевић, Борислав: *Поморске хаварије и осигурање*, скрипта, Котор, 2003, стр. 58–60.

2. Појам, значај и историјски развој института законског (општег) ограничења одговорности у поморском праву до 1976. године

Ограничење одговорности представља одступање од општег начела интегралне накнаде, по коме штетник одговара за насталу штету целокупном својом имовином до пуног износа штете. Законско (опште) ограничење одговорности у поморском праву заправо је резултат интервенције законодавца у домену одговорности носиоца пловидбеног подухвата, којом се утврђују границе његове одговорности за поједина потраживања. Током развоја овог института, одговорност бродовласника остваривала се регламентацијом ограничења његове одговорности целокупном имовином до унапред одређеног износа (лична ограничена одговорност) или пак везивањем његове одговорности за одређени део имовине (стварна ограничена одговорност), о чему ће бити више речи у наставку рада.

Упркос постојању разних облика, тј. система кроз које се предметни институт остваривао, аргументи коришћени у циљу оправдања потребе за његовим увођењем увек су били мање или више исти и прилагођени датој епохи.

У правној литератури могу се наћи аргументи који говоре у прилог задржавању овог института, али и озбиљне примедбе које демантују потребу за њим. С тим у вези, неретко се као главни аргументи који оправдавају његово задржавање истичу економски разлози, с тим да се данас они битно разликују од оних на које се с почетка указивало. Наиме, неизвесност пловидбеног подухвата, бројни и велики ризици којима је бродовласник изложен током таквог подухвата, били су први економски аргументи који су се користили у циљу оправдања примене овог института. Како је поморска привреда једна од најзначајнијих привредних делатности, и као таква имала је и има велики економски значај за националну економију сваке земље, указивано је да би излагање бродовласника неограниченој одговорности могло да угрози њихов економски опстанак и тиме укупну поморску привреду.⁶¹ Данас се пак у литератури као аргументи истичу велика вредност брода и опреме, као и терета који се превози, као и чињеница да би само једна

⁶¹ Управо такво резонување послужило је Х. Гроцијусу (H. Grotius) да оправда задржавање института ограничења одговорности, упркос чињеници да представља одступање од начела интегралног обештећења као *natural right of justice*.

катастрофална хаварија, у условима неограничене одговорности, угрозила економску егзистенцију бродовласника.⁶² Надаље, у корист задржавању предметног института истиче се да постојање института ограничења одговорности за вредности које су под ризиком (брод и роба), подстиче инвестирање у поморско бродарство, тј. да омогућава привлачење потребних финансијских средстава за развој националних флота и економски развој целокупног друштва.⁶³ С друге стране, поједини аутори упућују на то да су инвестиције у поморско бродарство данас толико широко заступљене да више нема потребе за применом дискриминаторских стимулативних мера као што је институт ограничења одговорности.⁶⁴ Други аутори пак, не спорећи потребу за предузимањем мера у циљу одржавања конкурентности поморске привреде, истичу да уместо овом институту треба прибећи неким другим мерама попут политике субвенција.⁶⁵ Као основни недостатак аргумената који се наводе *contra* задржавању овог института, може се препознати слабост у антиципацији реакција бројних учесника у поморској привреди. Ту се пре свега мисли на саме бродовласнике, који би били изложени далеко неконкурентнијим условима пословања, као и на осигураваче, који су читав систем осигурања базирали на примени института ограничења одговорности и дисперзији ризика. Такође, питање је и потоње реакције власника робе, с обзиром на то да би врло вероватно укидање овог института утицало на повећање возаринских стопа и услове под којима данас пласирају робу на удаљена тржишта. Коначно, питање је реакције највећих поморских кредитора, тј. банака које би свакако поштриле политику давања поморских кредита јер би само једна значајнија хаварија довела у питање солвентност бродовласника и његову способност да уредно враћа кредите, а тиме би се број реализованих поморских кредита знатно смањио.

Критикујући постојање института који у основи онемогућава реализацију начела *restitutio in integrum*, поједини аутори тврде да институт ограничења одговорности треба заменити обавезним осигурањем, ако се узме у обзир да поморско осигурање, исто као и систем ограничења одговорности, има за циљ поделу ризика којима је бродовласник

⁶² О томе видети више у Ивошевић, Борислав, *op.cit.* (фуснота 13), стр. 188.

⁶³ Killingbeck, Serge: *Limitation of liability for maritime claims and its place in the past present and future: how can it survive?*, Southern Cross University Law Review, Vol. 3, No. 1, 1999, стр. 10.

⁶⁴ Gauci, Gotthard: *Limitation of liability in maritime Law: an anachronism?*, Marine Policy, Vol. 19, No. 1, 1995, стр. 66.

⁶⁵ О томе видети више у Chen, Xia: *Limitation of Liability for Maritime Claims, A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*, London, 2001, стр. XV.

изложен током пловидбеног подухвата.⁶⁶ Овај аргумент треба одбацити јер се његови недостаци препознају већ у самој поставци. Наиме, институт ограничења одговорности заснива се на правичној идеји расподеле ризика свих учесника у пловидбеном подухвату, док се осигурање заснива на расподели ризика искључиво између уговорних страна, осигуравача и осигураника (истакао В. К). Такође, висина премије коју нуде поморски осигуравачи заснована је управо на праву бродовласника да ограничи своју одговорност, па би примена института *restitutio in integrum*, који треба да обезбеди обавезно осигурање, значила велике поремећаје на тржишту поморског осигурања, у смислу значајног повећања премија осигурања. Последице оваквог приступа на крају би сносили крајњи корисници, с обзиром на то да би трошкове увећане премије бродовласници односно возари настојали да надокнаде увећањем цене возарина.

Поред економских разлога, задржавање овог института оправдавало се правним положајем заповедника, у смислу његове самосталности и немогућности власника да врши контролу с копна, због чега се сматра штетним да се на бродовласника примењују општа начела одговорности за радње његових намештеника.⁶⁷ Међутим, данас се истиче да је развој телекомуникација омогућио сталну везу бродовласника односно возара са бродом и да су у великој мери промењени правни оквир и технички услови за обављање пловидбених подухвата који подразумева успостављање и поштовање одређених процедура са циљем да се обезбеди способност брода за пловидбу. Ту се превасходно мисли на ISM Правилник (енгл. *International Safety Management Code*)⁶⁸, будући да захтеви успостављени овим правилником у односу на Систем управљања безбедношћу (енгл. *Safety Management System*) теже обезбеђењу и контроли усаглашености са међународним и националним прописима о безбедности пловидбе и способности брода за пловидбу.⁶⁹ Следствено, захтеви прописани ISM Правилником, који се између осталог односе на контролне записе (енгл. *audit trails*), именовано лице (енгл. *designated person*), као и овере, ревизије и евалуације од стране компаније (енгл. *company verification, review and evaluation*) несумњиво ће утицати на поједине аспекте процењивања одговорности

⁶⁶ О томе видети више у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65).

⁶⁷ Брајковић, Владислав: *Ограничена одговорност бродовласника*, у: Поморска енциклопедија, свеска V, Загреб, 1981, стр. 558. Исто и Rodiere, René: *Droit Maritime*, Paris, 1979, стр. 121 и Ивошевић, Борислав, op. cit. (фуснота 13), стр. 188.

⁶⁸ *International Safety Management Code*, усвојен под окриљем ИМО-а Резолуцијом А.741(18), која је измењена и допуњена резолуцијама MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80) и MSC.273(85).

⁶⁹ Видети тачку 1.2.3. ISM Правилника.

бродовласника, пре свега приликом разграничења непажње од неспособности брода за пловидбу, као околности која бродовласника односно возара лишава могућности да ограничи своју одговорност. Иако се на први поглед може рећи да примена ISM Правилника у великој мери отклања аргументе о самосталности заповедника у односу на бродовласника и о немогућности вршења контроле с копна од стране власника, а који се наводе у корист института ограничења одговорности, чињеница да и поред деценијске примене овог правилника долази до хаварија, између осталог, и услед грешке заповедника или чланова посаде упркос постојању документованих процедура и њиховог поштовања од бродовласника и чланова посаде, говори у прилог тврдњи да су свакодневно пословање и рад брода детерминисани бројним факторима на које право може тек накнадно да реагује.⁷⁰ Сходно томе, ограничење одговорности и даље се појављује као институт који на оптималан начин излази у сусрет потреби правичне поделе ризика између свих учесника у пловидбеном подухвату, истовремено обезбеђујући да се послови у поморском бродарству обављају под финансијски најпогоднијим условима за све учеснике, укључујући и трећа лица.

Из свега наведеног, очигледно је да потребу за задржавањем овог института треба тражити у његовој историјској оправданости и суштинској везаности за побољшање економских услова који ће погодовати бављењу пловидбеном привредом и тиме доприносити развоју укупних трговинских односа. Како Р. Сјуард (R. Seward) констатује, примена овог института омогућава правичну расподелу ризика који се везују за пловидбени подухват, што је нарочито важно ако се узму у обзир модерне тенденције које *de facto* и *de jure* иду ка увођењу објективне одговорности бродовласника.⁷¹

⁷⁰ Када се говори о примени ISM Правилника, треба имати у виду комплексност надзора над спровођењем овог правилника који захтева да инспектори откривају не само физичке недостатке на броду већ и неправилну примену успостављених и документованих процедура. Ако се, с друге стране, узму у обзир захтеви да прегледи брода не проузрокују непотребно задржавање брода, јасно је да се у пракси инспекцијски надзор у највећем броју случајева ограничава само на утврђивање физичких недостатака на броду и преглед исправности документације, као што је DOC или SMC, док би утврђивање неправилног функционисања целог система подразумевало знатно време и средства. С тим у вези, у ланцу одговорности врло лако би могли да се нађу и надлежни органи држава лука, признате организације (класификациона друштва), као и читав низ других лица.

⁷¹ За више информација видети Seward, Robert: *The Insurance Viewpoint*, у: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986, стр. 185.

2.1. Историјски развој института законског (општег) ограничења одговорности

Иако поједини аутори, попут О. Холмса (О. Holmes), настанак овог института везују са институтом римског права *noxae deditio*⁷², анализа природе и карактера *actio legis Aquiliae*, за коју се везује институт *noxae deditio* односно ноксалне тужбе, овакав закључак у извесној мери оспорава. Наиме, применом института ноксалне тужбе, осим са стварима или лицем које је починило дело, *pater familias* није одговарао другом имовином. Међутим, поистовећивање овог дејства са институтом ограничења одговорности значило би исувише екстензивно тумачење истог, када се узме у обзир да се од *pater familias* најпре очекивало да исплати компензацију, док се од ове обавезе могао ослободити ноксалном предајом штетника ради одмазде. Имајући у виду одмазду као последицу ноксалне предаје, заиста је тешко, са данашњих етичких, па и правних становишта, овај институт доводити у исту равн са нпр. абандоном брода као начином ограничења одговорности бродовласника који се и данас примењује у праву САД-а.⁷³

Према Џ. Доновану (J. Donovan), корене овог института треба тражити најпре у Таблицама Амалфија, трговачком законнику Амалфија (Италија), као најстаријем правном извору из XI века, који је садржао одредбе о праву бродовласника да ограничи своју одговорност,⁷⁴ да би предметни институт убрзо нашао своју примену и на подручју Шпаније, кроз законик Валенције.⁷⁵ С друге стране, Ф. Берлинђери (F. Berlingieri) почетак примене института ограничења одговорности бродовласника везује за збирку обичајног поморског права Средоземља *Consulat de la Mer*, насталу у XIII и XIV веку⁷⁶.

У средњем веку долази до постепеног ширења примене овог института, иако неки важни поморски правни извори из посматраног периода, попут Олеронских правила, нису предвиђали могућност ограничења одговорности бродовласника нпр. за случај судара, већ су се заснивали на начелу *restitutio in integrum*.

⁷² Опширније у Holmes, Oliver Wendell: *Common Law*, Boston, 1881, стр. 28.

⁷³ Видети у Gaudi, Gotthard, op. cit. (фуснота 64), стр. 65.

⁷⁴ О томе видети више у Donovan, James: *The origins and development of limitation of shipowners liability*, 53 *Tullan Law Review*. 999, 1979, стр. 1001 и 1003 и Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. XIII.

⁷⁵ О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez: *Limitation of liability in International Maritime Conventions*, Abington, 2011, стр. 5.

⁷⁶ О томе видети више у Berlingieri, Francesco: *Limitation of liability of Shipowners*, у: *Workshop on Collision, Salvage, and Limitation of Liability Shipowners*, Halifax, 1986, стр. 313.

У XVI и XVII веку, услед јачања трговине, долази до шире примене овог института, а међу значајне правне изворе у материји ограничења одговорности из тог периода спадају Хамбуршки статут из 1603, Поморски законик Чарлса II од Шведске из 1667, Ханзеатске ордонансе из 1614. и 1644. године. Наведени правни извори заснивали су се на систему ограничења одговорности бродовласника до вредности брода.⁷⁷ Слично су предвиђале Ротердамске ордонансе из 1721. године, које су прописивале да ће „власници одговарати за радње које је заповедник предузео без њиховог наређења, највише до вредности њиховог удела у (власништву – додао аутор) брод(у)”. *Ordonnance de la Marine Marchande* Луја XIV из 1681. године, познатија као Колберова ордонанса, представља поморску кодификацију која је извршила огроман утицај на велики број поморских земаља. Њена одредба „Бродовласник ће одговарати за дела заповедника, али ће бити ослобођен одговорности напуштањем брода и возарине.” у неизмењеном облику нашла је своје место у Француском трговачком законуку (франц. *Code de Commerce*) из 1807. године, који је потом извршио велики утицај на поморска права бројних европских држава, нарочито Холандију, Венецију, Пруску и Шпанију, а преко шпанског на права бројних јужноамеричких држава.

У литератури се неретко истиче и допринос Х. Гроцијуса у стварању доктрине ограничене одговорности бродовласника. Наиме, Х. Гроцијус тврдио је да је концепт ограничења одговорности иманентан како холандском праву тако и потребама њене поморске индустрије, имајући у виду да би се људи уздржавали од обављања ове важне привредне делатности ако би били изложени опасности од неограничене одговорности за радње заповедника на њиховим бродовима. На бази оваквих уверења, Х. Гроцијус сматрао је да примена института *restitutio in integrum* у домену обављања пловидбених подухвата не би била у складу са начелима „природног права”.⁷⁸ Касније су оваква схватања у великој мери коригована од других аутора, па су тако Лашингтон (Lushington), а нарочито лорд Денинг (Denning) у познатом случају *Bramley Moore*⁷⁹ указивали на то да примена института ограничене одговорности „није ствар правде, већ правило у оквиру јавне

⁷⁷ Више о томе у Ripert, Georges: *Droit Maritime*, tome II editions Rousseau, Paris, 1952, стр. 1234.

⁷⁸ О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 6.

⁷⁹ (1964) 1 A11 ER 105 at 109 (CA).

политике које има своје историјско наслеђе и околности које оправдавају њено постојање”.⁸⁰

Упркос чињеници да је институт ограничења одговорности већ био прихваћен у правима скоро свих утицајних поморских земља, занимљиво је да у Енглеској није било одговарајућег писаног извора којим би се уредило питање ограничења одговорности бродовласника све до 1734. године и усвајања *Responsibility of Shipowners Act*-а.⁸¹ Штавише, у енглеском поморском праву дуго се инсистирало на значају примене института *restitutio in integrum*. Потреба да се преиспита стварни значај примене института ограничења одговорности произашла је заправо из енглеске судске праксе у оквиру које су одлуке судова у неколико случајева, као што су *Morse v. Slue*⁸² и *Boucher v. Lawson*⁸³, јасно показале да су инсистирањем на неограниченој одговорности бродовласника, чак и у случајевима у којима нема њихове кривице, енглески бродовласници доведени у неравноправан положај у односу на бродовласнике држава које су увеле овакву врсту протекционистичке мере за своје бродовласнике. Значај ових судских одлука за успешно пословање и конкурентно привредно надметање са бродовласницима из других земаља довео је до обраћања енглеских удружења бродовласника енглеском парламенту, који 1734. године усваја *Responsibility of Shipowners Act*⁸⁴. Како је овај закон требало да отклони недостатке уочене кроз дотадашње прецеденте, његов домен примене био је ограничен само на право бродовласника да ограничи своју одговорност за штете на роби настале услед „непоштених” (енгл. *dishonest*) радњи чланова посаде, што произилази из преамбуле закона у којој је дефинисано да бродовласник може да ограничи одговорност у случајевима у којима је дошло до „губитка или оштећења насталог проневером, сакривањем или одношењем (од стране заповедника

⁸⁰ Опширније у Hare, John: *Limitation of Liability – a Nigerian Perspective*, <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/harepapers/limliab-nigeria.pdf>, стр. 2. Исто и Lord Mustill: *Ships Are Different – Or Are They*, London, 1993, стр. 500.

⁸¹ Иако се у литератури могу наћи извори у којима се као година ступања на снагу овог закона наводи 1733, из документације House of Commons произилази да је закон добио краљеву сагласност 16. априла 1734., а да је ступио на снагу 24. јуна 1734. године. Више о томе у Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4 edition, London, 2005, стр. 5. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 11.

⁸² (1674) 1 Vent. 190, 238; 2 Lev. 69.

⁸³ (1734) Cas. T. Hard. 85, 194; Cun. 114.

⁸⁴ *An Act to settle how far Owners of Ships shall be answerable for the Acts of the Masters or Mariners*, 7 Geo II, c.15 (1734) (Journal of the House of Commons xxii, 1732–7, стр. 314).

и члана посаде, или једног од њих) злата, сребра, дијаманата, накита, драгог камења или било које друге робе[...], учињено[...] без личне кривице или знања власника брода[...]"⁸⁵

Одредбама предметног закона одговорност се могла ограничити на вредност брода пре штетног догађаја, што је представљало одступање од тада доминантног приступа континенталног права које је за референтну тачку узимало вредност брода после штетног догађаја. Како се у пракси овакав степен заштите врло брзо показао недовољним, преваходно зато што није покривао штете настале непажњом, бродовласници су иницирали усвајање новог закона којим би били доведени у равноправнији положај са бродовласницима других земаља. Резултат ове иницијативе је усвајање *Responsibility of Shipowners Act-a* из 1786. године, којим је проширена примена института ограничења одговорности на случајеве крађа извршених од трећих лица, као и на штете настале као последица пожара. Такође, законом је искључена одговорност за одређене вредносне ствари као што су злато, сребро, дијаманти, накит, драго камење, осим ако су њихова природа, квалитет и вредност изричито наведени у теретници.⁸⁶ Одговорност је и овим законом била ограничена на вредност брода и зарађене возарине за конкретно путовање.

Недостаци енглеског поморског права у овој материји који су се првенствено огледали у немогућности ограничења одговорности за случај непажње, као и у случају судара бродова, коначно су отклоњени усвајањем *An Act to Limit Responsibility of Ship Owners in Certain Cases* 1813. године. Интересантно је да су одредбама овог закона власници бродова унутрашње пловидбе изузети од могућности ограничења одговорности⁸⁷, први пут је уведена забрана покретања другог поступка против власника брода након што положи износ који одговара вредности брода и возарине, као и обавеза оснивања посебног фонда ограничења за сваку појединачну незгоду која се догодила, у случајевима када је штета настала из више догађаја током истог путовања.⁸⁸

Контуре система који ће касније постати познат као енглески систем ограничења одговорности постављене су Одељком 503. *Merchant Shipping Act-a* из 1854. године. Најпре је одредбама предметног закона листа потраживања за која се може ограничити

⁸⁵ Видети у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 11.

⁸⁶ Donovan, James, op. cit. (фуснота 74), стр. 1008–9.

⁸⁷ На исти начин поступио је *Limitation of Liability Act*, усвојен у САД-у 1851, али је нормативни приступ америчког законодавца промењен већ 1886. године проширењем домена примене *Limitation of Liability Act-a* на пловила унутрашње пловидбе.

⁸⁸ Погледати више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр.13.

одговорност проширена на случајеве смрти и телесне повреде, да би новелом из 1862. године и увођењем система ограничења одговорности по тонажи брода, наспрот систему који се заснивао на вредности брода и возарине, били постављени темељи будућег, у поморском упоредном праву доминантног система ограничења одговорности по тони брода.

2.2. Неколико историјски значајних националних система законског (општег) ограничења одговорности

Као што је раније истакнуто, институт ограничења одговорности бродовласника током времена постао је општеприхваћен, па је поморско упоредно право дозвољавало бродовласницима да ограниче своју одговорност за штете које настану као последица обављања пловидбених подухвата.

Међутим, нису се сви правни системи постављали исто у вези са најадекватнијим начином за реализацију овог привредно важног института. Као резултат раније описаног историјског развоја, у правној литератури истичу се три најзначајнија система ограничења одговорности која су садржала различита правна решења, с тим да је већина ових система данас напуштена с обзиром на унификацијске резултате постигнуте Међународном конвенцијом о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.⁸⁹ Поред предметне конвенције, допринос унификацији националних система држава чланица Европске уније у односу на институт ограничења одговорности дала је и Директива 2009/20/ЕЗ о осигурању бродовласника за поморска потраживања, о којој ће бити више речи у овом раду.⁹⁰

⁸⁹ У литератури се може прочитати да се системи ограничења одговорности у основи деле на два доминантна система, и то систем према вредности брода и возарине, као и систем ограничења према тонажи брода – о томе видети више Gaskell, N.J.J.; Debattista, Charles; Swatton, Richard J.: *Chorley & Giles' Shipping Law*, 8th edition, London, 1997, стр. 395. Други аутори, попут И. Грабовца, истичу разликовање три доминантна система, и то енглеског, немачког (нордијског) и француског (медитеранског) система. Видети више у Grabovac, Ivo, *op. cit.* (фуснота 16), стр. 14. и 15. Имајући у виду специфичности, али и утицај појединих других система, попут тзв. америчког система, као и потребу за свеобухватним приступом у овом раду, приказани су сви историјски битни системи ограничења одговорности.

⁹⁰ Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims (OJ L 131, 28.5.2009, p. 128–131).

У даљем дат је осврт на то како су са временом успостављена три основна система ограничења одговорности, а истакнути су и разлози који су довели до апсолутне доминације тзв. енглеског система ограничења одговорности.

2.2.1. Медитерански систем или систем абандона

По систему абандона бродовласник је одговарао за радње и обавезе заповедника и чланова посаде неограничено и лично целом својом имовином, али је могао да се ослободи неограничене личне одговорности путем абандона, тј. препуштањем повериоцима брода и возарине за путовање током кога је настао штетни догађај. Осим брода и возарине, абандон се протезао и на потраживања бродовласника по основу заједничке хаварије ако су настала у вези с тим бродом и конкретним пловидбеним подухватом, док осигурање за случај штете коју брод претрпи није било обухваћено абандоном, већ би осигурани износ припао бродовласнику.

Абандон се вршио изјавом бродовласника, која се давала суду или повериоцу. Таквом изјавом заснивала се поморска имовина (франц. *fortune de mer*) која је једина била доступна повериоцима. За разлику од абандона у поморском осигурању, ограничење одговорности путем абандона није значило преношење права својине на броду на повериоце, већ су они били овлашћени да брод изложе судској продаји у циљу намирења својих потраживања.

За разумевање оваквог правног становишта нужан је херменеутички приступ, узимање у обзир околности које су у том периоду биле одлучујуће. А управо у том периоду, будући да су пловидбени подухвати били изложени све већим привредним и безбедносним ризицима, почели су да се обављају удруживањем свих заинтересованих страна у различите облике заједница, тј. друштава.⁹¹ У такву заједницу бродовласник је као улог уносио брод који ће му, вероватно, донети добит, али постојала је опасност и да брод причини штету. На тај начин, како Г. Станковић примећује, за свако путовање конституисала се активна имовинска маса, коју чине брод и приходи од возарине, као и пасивна имовинска маса – дуговања преузета од стране заповедника током путовања, тако да би се, уколико би дошло до абандона, извршило пребијање ове две масе, одвојено од

⁹¹ О томе видети више у Grabovac, Ivo, op. cit. (фуснота 16), стр. 7–8.

остале имовине бродовласника⁹². Дакле, основна идеја на којој се заснивао овај систем, као и систем егзекуције, о коме ће касније бити више речи, била је подела ризика.⁹³

Абандоном повериоци нису стицали право својине на броду, већ им се брод препуштао ради намирања потраживања, а евентуални преостали вишак припадао је бродовласнику.

Успостављен чланом 216. француског Трговачког законика (франц. *Code de Commerce*) из 1807. године, овај систем није пружао одговоре на нека питања која су се с тим у вези јавила у пракси, попут питања да ли право абандона треба признати и оператеру који није истовремено бродовласник, затим питања рока до којег бродовласник може да искористи право абандона. Овом систему упућени су и озбиљни приговори у погледу правичности решења која је спроводио у пракси. Тако се као главни приговор истиче да је зависност висине бродовласникове одговорности од вредности брода имала за последицу да у случају потпуног губитка брода изостане било каква одговорност бродовласника. Такође, истиче се и то да овај систем није подстицао унапређење услова поморске пловидбе, како је висина бродовласникове одговорности била мања што је вредност брода била мања, па тиме бродовласници нису били мотивисани да предузимају подухвате већим и модернијим бродовима јер би тиме и њихова одговорност била већа.⁹⁴

Овај систем, настао у француском праву, врло брзо утицао је на законодавства многих држава, најпре Јужне Америке, али и Шпаније, Холандије, Русије, Финске, Португалије, Румуније итд. Међутим, услед неприлагођености овог система модерним условима пловидбе, али и неправичних решења до којих је доводио у односу на повериоце, напуштен је најпре у самој Француској, у којој је систем успостављен Трговачким закоником замењен тзв. енглеским системом. Ова промена учињена је најпре Законом о статусу поморских бродова и осталих пловила на мору из 1967, да би коначно био укинут 1986, када је Француска промулгирала у национално законодавство одредбе Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.

⁹² О томе видети више у Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 15.

⁹³ С тим у вези, интересантну опсервацију износи П. Григз (P. Griggs), који указује да: „ако је власник робе био спреман да робу изложи опасности пловидбеног подухвата уз стварну могућност да је изгуби, бродовласник који је био спреман да изложи опасности свој вредан брод у оквиру истог пловидбеног подухвата, треба да буде изложен опасности да изгуби само свој брод и ништа више”. Више о томе у Griggs, Patrick: *Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity*, London, 1997, стр. 371.

⁹⁴ О томе видети више Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 16.

2.2.2. Немачки (скандинавски) систем егзекуције

Овај систем уведен је чланом 486. Трговачког законика Немачке (HGB), да би затим своју примену нашао у оквиру Поморског законика Норвешке из 1893. године,⁹⁵ који је потом извршио утицај на поморске законике Данске и Шведске. По овом систему бродовласник не одговара лично, већ својим бродом и возарином који су чинили поморску имовину, издвојену од остале имовине бродовласника, и то за читав низ уговорних и вануговорних потраживања. Ова потраживања одређена су у самом закону употребом таксативног метода, па су као потраживања за које бродовласник може да ограничи своју одговорност наведена: потраживања која произилазе из правних послова које је закључио заповедник на основу својих законских овлашћења, уговорне обавезе самог бродовласника, као и обавезе *ex delictu*. За потраживања која нису наведена у закону бродовласник је одговарао неограничено.⁹⁶

Сам систем име је добио с обзиром на истоветност правних последица са последицама које настају у класичном извршном поступку. Наиме, код овог система, за разлику од система абандона, питање преласка права својине на броду на повериоце није спорно, будући да се брод, ма у чијим се рукама налазио, судски продаје на начин као и у извршном поступку, повериоци се потом намирују из остварене цене, док евентуална разлика припада бродовласнику. Као што је већ истакнуто, у циљу намирења законом дефинисаних потраживања предмет извршног поступка могли су да буду само брод и возарина, који су чинили његову поморску имовину, док је остала имовина бродовласника, укључујући и друге бродове у његовом власништву, представљала копнену имовину, а као таква била је изван домања извршног поступка.

Такође, у литератури се овај систем означава и као „систем поморских привилегија”, пошто су сва потраживања повериоца према броду обезбеђивана поморским привилегијама, те су остваривана на суду подношењем *in rem* тужби, док је приликом

⁹⁵ Поморски законик Норвешке, који је усвојен 1893. године, настао је као резултат заједничког рада правних комитета Данске, Норвешке и Шведске, што је довело до тога да све три државе усвоје скоро истоветне текстове поморских законика, док се Финска придружила нешто касније; о томе више у Falkanger, Thor; Bull, Hans Jacob; Brautaset, Lasse: Introduction to Maritime Law, The Scandinavian perspective, Oslo, 1998, стр. 26.

⁹⁶ Дато према Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 17.

намирења потраживања редослед поверилаца зависио од редоследа поморских привилегија.⁹⁷

Разлика у односу на систем абандона огледа се у томе да је *ab initio* одговорност ограничена већ самим законом на вредност брода и возарине, дакле, без икакве потребе за посебном иницијативом, тј. давањем изјаве бродовласника (абандона) којом се формира поморска имовина.

Потврђивањем и потоњим промулгирањем Међународне конвенције која се односи на ограничење одговорности власника поморских бродова из 1957. године у национално законодавство, Немачка је напустила систем егзекуције, што су учиниле и скандинавске земље. Данас су ове земље државе уговорнице Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.

2.2.3. Енглески систем ограничења одговорности до одређеног износа или монетарни систем

Како је наведено, успостављање тзв. енглеског система ограничења одговорности започето је *Merchant Shipping Act*-а из 1854. године, који је прописивао ограничење одговорности према вредности брода и терета,⁹⁸ али је за телесне повреде, које су тада први пут биле укључене у листу потраживања за које бродовласник може да ограничи одговорност, било предвиђено ограничење по тони брода, и то 15 £ по тони. Тек са новелом из 1862. године у Енглеској се дефинитивно прешло на ограничење одговорности до одређеног новчаног износа по тони брода. Износи ограничене одговорности који су били прописани предметном новелом износили су 8 £ по тони брода за потраживања због штете на роби односно 15£ по тони брода за потраживања због штете на роби и смрт или телесне повреде, при чему је у оквиру овог износа 7£ резервисано за штете на роби, а за преосталих 8£ конкурисала су потраживања за штете на роби и потраживања за смрт или телесне повреде. Овиме је по први пут успостављен посебан износ резервисан за потраживања услед смрти или телесне повреде. Оваквим решењем енглеско право почело

⁹⁷ О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 16.

⁹⁸ У јудикатури се као основ одговорности узимала здрава вредност брода пре штетног догађаја.

је да се удаљава од до тада неприкосновеног захтева за примену института *restitutio in integrum*.

Иако је са *Merchant Shipping Act*-ом из 1854. односно новелом из 1862. године започета изградња једног новог система, он је своју консолидовану верзију доживео тек са *Merchant Shipping Act*-ом из 1894. године. Решења садржана у одељку 503. *Merchant Shipping Act*-а из 1894. године била су резултат темељне анализе бројних судских одлука које су у међувремену биле донете. По овом систему, одговорност се могла ограничити за потраживања, без обзира на основ њиховог настанка, под условом да се налазе међу потраживањима која су у закону таксативно наведена. То су била: потраживања услед смрти или телесне повреде лица која су се превозила бродом односно лица на било ком другом броду услед грешке у пловидби, као и потраживања за губитак или оштећење ствари на броду односно за губитак или оштећење другог брода или ствари на другом броду услед грешке у пловидби. Каснијим изменама и допунама *Merchant Shipping Act*-а из 1894. године, и то *Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act*-ом из 1900, као и новелама *Merchant Shipping Act*-а из 1906. и 1921. године, проширена је листа потраживања, као и лица која су овлашћена на ограничење одговорности.⁹⁹

Енглески систем није дозвољавао ограничење одговорности у случајевима када је бродовласник истовремено и заповедник брода, када се уме у обзир да је у том случају бродовласник потпадао под домен примене *actual fault or privity*.¹⁰⁰

Бродовласник је одговарао лично до одређеног износа по тони брода, а тај се износ утврђивао према просечној вредности новог брода у време доношења прописа, па се повремено мењао.¹⁰¹ Дакле, енглески систем се у то време и даље заснивао на вредности

⁹⁹ Овим новелама ограничење одговорности бродовласника проширено је на потраживања због оштећења било које ствари или повреде било којег права на води или на копну ако је оно последица грешке у пловидби (*The limitation of the liability of the owners of any ship set by section five hundred and three of the Merchant Shipping Act, 1894, in respect of loss of or damage to vessels, goods, merchandise, or other things, shall extend and apply to all cases where (without their actual fault or privity) any loss or damage is caused to property or rights of any kind, whether on land or on water, or whether fixed or moveable, by reason of the improper navigation or management of the ship*), при чему је право на ограничење признато и органима који управљају каналима и лучким управама, као и сваком чартереру тегљенице искључиво надлежном и одговорном за њену употребу. Више видети у <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/63-64/32/contents>.

¹⁰⁰ О појму *actual fault or privity* опширније у тачки 2.3.2.10.

¹⁰¹ Сходно одредбама Новеле из 1862. године, прешло се на утврђивање износа на такав начин да се укупна вредност читаве националне флоте поделила са укупном тонажом. О томе видети више у Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 19.

брода, али се она почела користити само у сврху обрачунавања износа ограничене одговорности.

По овом систему, износ ограничене одговорности везивао се за потраживања која настану као последица истог догађаја (енгл. *any distinct occasion*), тако да је бродовласник био дужан да обезбеди онолико износа ограничене одговорности колико је у току путовања било таквих појединачних догађаја. Такође, из износа ограничене одговорности, који је успостављен у циљу намирења потраживања насталих из једног догађаја, могли су да се намире само повериоци из тог конкретног догађаја, док се само намирење вршило по систему генералне егзекуције где се повериоци намирују истовремено, сразмерно висини потраживања, без обзира на редослед поморских привилегија.

Још једна карактеристика енглеског система огледа се у томе да је он примењиван како за енглеске бродове тако и за бродове других застава, с обзиром на то да је енглеско право врло рано предвидело да се проблем квалификације правне категорије и тачке везивања решава по *lex fori*.¹⁰²

Као предности енглеског система ограничења одговорности по тонажи брода у односу на системе који су се везивали за вредност брода и возарине, у литератури се наводи могућност финансијске процене ризика пловидбеног подухвата, што омогућава како бродовласнику да ризик покрије одговарајућим осигурањем, тако и осигуравачу да понуди осигурање по приступачној премији. Такође, за разлику од система абандона, који се везивао за вредност брода и возарине, енглески систем онемогућавао је разне манипулације у вези са постојањем имовине из које се повериоци могу намирити, или у вези са вредношћу такве имовине. С друге стране, овом систему се приговара стварање велике разлике у положају власника вредних и мање вредних бродова, те да су повериоци лако могли да остану без икакве накнаде оснивањем привредних друштава чија се имовина састојала само из једног брода.¹⁰³

Упркос примедбама које су му упућиване у погледу појединих решења, енглески систем узет је за основу две најзначајније међународне конвенције којима се уређује материја ограничења одговорности, и то конвенција из 1957. и 1976. године.

¹⁰² Слично и Vlačić, Patrik, *op. cit.* (фуснота 6) стр. 35.

¹⁰³ О томе видети више у Ripert, Georges, *op. cit.* (фуснота 77), стр. 1248. Исто и Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 19–20.

2.2.4. Други национални системи ограничења одговорности

2.2.4.1. Амерички систем ограничења одговорности

До усвајања *Limitation of Liability Act*-а из 1851. године, у америчком поморском праву возар је сносио одговорност за сваку штету на терету, осим ако би доказао да је штета настала као последица више силе, скривене мане терета или као последица радњи јавних непријатеља. Била је искључена могућност и да он у теретници ограничи своју одговорност, као и одговорност за радње својих намештеника, чиме је америчко поморско право у основи рецептирало познату доктрину *respondeat superior* (одговорност за другог). Последишно, против бродовласника могла је да се поднесе како тужба *in personam* тако и тужба *in rem*, на основу које су трећа лица могла да зауставе брод који је одговоран за штету, али и да остваре и пресуду против брода. Последица овакве праксе била је пресуда у познатом спору *New Jersey Steamship Nav. Do. v. Merchants' Bank of Boston (The Lexington)*.¹⁰⁴ У предметном случају, услед пожара на броду изгорела је одређена количина новца која је превожена, па је возар осуђен *in personam* на плаћање целокупне штете, упркос томе што није било његове личне кривице, као и да се у теретници налазила клаузула по којој је крцатељ сносио ризик и одговорност. Како су енглески бродовласници у то време већ осећали све предности система ограничења одговорности, амерички бродовласници извршили су снажан притисак, те Конгрес 1851. године, након кратке расправе, усваја *Limitation of Liability Act*.¹⁰⁵

Како Џ. Донован примећује, основни циљ овог закона био је промоција америчке бродоградње, трговине, као и инвестиција у поморску привреду, тиме и конкурентност америчке бродарске индустрије у односу на оне земље које већ остварују користи од разних облика ограничења одговорности,¹⁰⁶ док је током расправе сенатор Ханибал Хамлин (Hannibal Hamlin) истакао да је циљ закона да онима који обављају поморску

¹⁰⁴ *New Jersey Steamship Nav. Do. v. Merchants' Bank of Boston (The Lexington)*, 47 U.S. (6 How.) 344 (1848).

¹⁰⁵ Тако Г. Гилмор (G. Gilmore) и Ч. Блек (C. Black) истичу да је закон усвојен без расправе у Заступничком дому (енгл. *House of Representatives*) и после само једног дана расправе у Сенату. О овоме видети више у Gilmore, Grant; Black, Charles, *op. cit.* (фуснота 22), стр. 819.

¹⁰⁶ О томе видети више у Donovan, James, *op. cit.* (фуснота 74), стр. 1002.

пловидбу да исте оне подстицаје које Енглеска већ даје.¹⁰⁷ Из овога јасно произилази намера америчког законодавца да применом *Limitation of Liability Act*-а креира одговарајуће услове својим бродовласницима за тржишно надметање са енглеским.

Овим законом одговорност се могла ограничити на вредност брода и возарине, с тим да је релевантна била вредност брода после штетног догађаја, што је уједно представљало прву дистинкцију у односу на енглески систем. Што се тиче конкретних потраживања у односу на које је дозвољено ограничење одговорности, у *Limitation of Liability Act*-у наводе се штете нанете терету, другим бродовима, телесне повреде, као и штете нанете имовини на копну.

Једна од особености америчког система огледа се у томе да, за разлику од енглеског система, бродовласник мора основати посебан фонд за сваки појединачни случај ограничења одговорности за потраживања услед смрти или телесне повреде, док се за сва остала потраживања примењује општи фонд ограничења који чине вредност брода и возарине након штетног догађаја, без обзира на број појединачних догађаја.

У односу на амерички систем ограничења одговорности потребно је, дакако, нагласити да је *Limitation of Liability Act* претрпео неколико измена и допуна од којих је међу значајнијим новела из 1935. године. Предметну новелу иницирала је позната хаварија брода *Morro Castle*, када је услед избијања пожара погинуло 135 људи. Како се бродовласник позвао на тада важећи систем ограничења, који му је омогућио да исплати накнаду штете у износу од само 20.000 долара, постало је јасно да је неопходна законска интервенција како би се систем учинио правичнијим по оштећене.¹⁰⁸ Услед притиска јавности, Конгрес усваја тзв. *Loss of Life Amendment*, којим се уводи минимални износ од 60 долара по тони брода у случају потраживања услед смрти или телесне повреде ако су средства за исплату потраживања до којих се долази општом применом ограничења (вредност брода након штетног догађаја) недовољна. Овом новелом у америчко законодавство промулгиран је систем који се тада примењивао у Енглеској. Међутим, за разлику од Енглеске, где је напуштен још 1862. године, у САД-у се исти систем задржао до данашњих дана. Последње значајније интервенције у односу на текст *Limitation of*

¹⁰⁷ О томе видети више у Gilmore, Grant; Black, Charles, op. cit. (фуснота 22), стр. 819 и Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. XIV.

¹⁰⁸ За више података видети Grabovac, Ivo, op. cit. (фуснота 1), стр. 33.

Liability Act извршене су 1984. године, када је поменути минимални износ повећан на 420 долара по тони брода.

Наведене специфичности, као и неке друге, попут еластичног приступа судија у САД-у појму *privity or knowledge*, затим последично проглашењу личне одговорности бродовласника и на основу претпоставке¹⁰⁹, али и употреба доктрине *personal contract* ради искључења могућности ограничења одговорности, чине овај систем посебним, због чега се у теорији означава као тзв. амерички систем.

2.2.4.2. Грчки систем

Основна карактеристика овог система огледала се у потреби да Грчка, као једна од доминантних поморских нација, у највећој могућој мери изађе у сусрет интересима домаћих бродовласника. Сходно одредбама Закона о поморском приватном праву из 1958. године, грчки законодавац је пред бродовласника ставио две могућности ограничења одговорности у случају штетног догађаја. Прва могућност је класичан абандон брода и возарине. С друге стране, за свако путовање бродовласник има право да понуди на накнаду насталих потраживања 3/10 вредности брода на почетку путовања, односно 3/10 те вредности за потраживања услед смрти или телесне повреде, која у случају непотпуног намирења конкурише у првих 3/10 вредности. Изведено, бродовласник ће у случају потпуног губитка брода имати право да се определи за опцију абандона, док ће у случају да је брод у добром стању после штетног догађаја, бродовласник имати могућност да се користи ограничењем одговорности на 3/10 здраве вредности брода. На овај начин, повериоци могу да буду изложени могућности губитка намирења чак и у оним случајевима где би применом абандона могли да остваре одговарајућу накнаду претрпљене штете.

Како ће се касније видети, грчки систем је у одређеној мери кореспондирао са системом успостављеним Конвенцијом из 1924. године, да би парламент Грчке 1991. коначно усвојио закон о ратификацији Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године¹¹⁰.

¹⁰⁹ Grabovac, Ivo, *ibid*, стр. 30.

¹¹⁰ Act 1923/1991, *Govt. Gaz.* A13/14.2.1991.

2.2.4.3. Белгијски и италијански мешовити системи

Како А. Рејн (А. Rein) указује, у Белгији је под утицајем СМ¹¹¹, 1908. године усвојен, а затим дуго остао у примени мешовити систем ограничења одговорности, који је пледирао да постане модел прихваћен на међународном нивоу.¹¹²

Одговорност по овом систему била је ограничена на вредност брода и возарине после штетног догађаја, али је бродовласник пред собом имао на располагању неколико опција за ограничење одговорности. Наиме, бродовласник је могао да ограничи своју одговорност абандоном брода и возарине, затим предајом вредности брода и возарине на крају путовања, и коначно, да плати 200 франака по тони.¹¹³

Италијански систем настао је комбиновањем рецепираног система абандона и специфичног система утврђивања максималног и минималног износа вредности брода, који је уведен у Италији 1942. године, усвајањем *Codice della navigazione*. Овим закоником, за обавезе преузете поводом и за потребе једног путовања, бродовласник има право да ограничи своју одговорност на износ који одговара вредности брода и возарине. За утврђивање вредности брода релевантан је тренутак тражења ограничења, али никада на крају путовања. Оно што овај систем чини карактеристичним јесте утврђивање доње и горње границе те вредности, при чему стварно утврђена вредност брода не може да буде нижа од 1/5 вредности брода нити већа од 2/5 вредности брода на почетку путовања. Наиме, ако је вредност брода у тренутку тражења ограничења одговорности нижа од прописаног минимума, као износ узеће се вредност која одговара 1/5 вредности брода на почетку путовања. На овај начин, италијански систем пружа већу заштиту повериоцима, пошто је у случају потпуног губитка њима гарантована најмање 1/5 здраве вредности брода. С друге стране, ако је стварна вредност брода у тренутку тражења ограничења већа од 2/5 вредности брода на почетку путовања, узима се вредност од 2/5 вредности брода на

¹¹¹ СМ¹ основан је у Антверпену 1897. године с циљем уједначавања међународног поморског права, а и данас има статус консултативног члана ИМО-а, који својим мишљењима остварује значајан утицај приликом усвајања појединих међународноправних инструмената из области поморског права. Чланови СМ¹-ја су национална удружења за поморско право. СМ¹ своје послове обавља у оквиру међународних конференција које се одржавају сваке четврте године.

¹¹² Rein, Alex: *International Variations on Concepts of Limitation of Liability*, Tullan Law Review 53(4), 1979, стр. 1267.

¹¹³ О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 17.

почетку путовања, чиме се заправо штите бродовласници, јер никада неће одговарати износом који је већи од наведеног.¹¹⁴

Претходна два система приказана су ради целовитог историјског приказа института у питању, нарочито ако се има у виду да су Белгија и Италија данас државе уговорнице Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.

2.3. Рад на унификацији законског (општег) ограничења одговорности у поморском праву до 1976. године

Међународни карактер пловидбених подухвата, различита решења националних права у области ограничења одговорности, до чијих је примена долазило по основу колизионих норми након настанка штетних догађаја, рано су указали на потребу за унификацијом овог института. Иако се у литератури неретко истиче да је случај *RMS Titanic* из 1912. године иницирао унификацијску активност у домену ограничења одговорности,¹¹⁵ посао унификације заправо је започет много раније, још у оквиру Института за међународно право и Поморског одбора Међународне асоцијације за право (ILA). Након његовог формалног оснивања 1897. године, овај посао настављен је под окриљем Међународног поморског одбора (СМИ), који је већ на својој првој конференцији, одржаној у Антверпену 1898, а потом и на конференцији у Лондону 1899. године, започео рад на унификацији у материји судара бродова и ограничења одговорности бродовласника. На предметним конференцијама СМИ-ја заправо су анализирани основни елементи тада доминантних националних система, па је на предлог немачке делегације

¹¹⁴ О италијанском систему ограничења одговорности видети више у Manca, Plinio: *The Italian Code of Navigation (translation and commentary)*, Милано, 1969, стр. 98–99 и Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 22.

¹¹⁵ Тако N.A.M. Gutierrez истиче да је катастрофа Титаника (енгл. *RMS Titanic*) проузроковала подношење бројних тужбених захтева због смрти или телесне повреде, као и претрпљене имовинске штете у Норвешкој, Великој Британији и САД-у, те да су ови случајеви довели до великог броја пресуда које су се међусобно драматично разликовале у зависности од права које је примењено у конкретном случају. Интересантно је, такође, да је управо овај пример указао на бројне недостатке тада доминантних система абандона и егзекуције, с обзиром на то да је укупна вредност одштетних захтева за смрт или телесне повреде прелазила износ од 22.000.000,00 \$, док је фонд који је формиран на бази вредности брода, а који се сводио на неколико преосталих чамаца за спасавање, износио свега 91.805,54 \$. Видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 17. Исто и Duncan, George: *Limitation of Shipowners Liability: Parties Entitled to Limit; the Vessel; the Fund*, Tullan Law Review, 53(4), Tullan, 1797, стр. 1046.

предложен модел који је представљао компромис између енглеског и немачког система ограничења одговорности. Како је овај предлог добио подршку већине, формирана је комисија која је припремила преднацрт конвенције, који је потом разматран на конференцији у Амстердаму 1904, а потом и на конференцији у Ливерпулу 1905. године. Како конференција СМI-ја у Ливерпулу није била довољно посећена, пре свега због одсуства делегације Енглеске, разматрање преднацрта конвенције настављено је на конференцији у Паризу 1906. године, када је нацрт и усвојен. Међутим, већ 1907. године на конференцији СМI-ја у Венецији овај нацрт претрпео је одређене измене. На венецијанској конференцији, делегација САД-а излази са предлогом да се уместо енглеског система ограничења одговорности на одређени износ по тони брода прихвати систем заснован на вредности брода на крају путовања, што већина делегација није прихватила. *A contrario*, нацртом конвенције који је усвојен у Венецији, предвиђено је да бродовласник одговара бродом, возарином, припацама брода и возарине предметног путовања, док је ограничење одговорности бродовласник остваривао њиховим абандоном или плаћањем 8 £ по тони за свако путовање, с тим да се путовање сматрало завршеним након искрцаја терета односно путника који су се налазили на броду у тренутку када је обавеза настала. Како овај нацрт није био усвојен на конференцијама одржаним 1909. и 1910. године, рад је настављен у оквиру комисије Дипломатске конференције. Пошто су сви дотадашњи предлози наилазили на противљење енглеске делегације због ограничења на брод у натури, комисија СМI-ја припремила је алтернативни, тзв. Нацрт Б, у коме је брод замењен одређеним износом новца који је одговарао вредности брода након несреће или по завршетку пута. Дакле, одустало се од абандона и ограничења извршења на поморску имовину, већ је одговорност ограничена на вредност брода, возарине и припадака. Нацрт Б разматран је на конференцији СМI-ја 1922. године, коју су обележиле не само бројне примедбе делегација појединих земаља него и предлог енглеске делегације о увођењу фиксне суме ограничења за потраживања због смрти или телесне повреде. Из ових разлога Нацрт је враћен комисији Дипломатске конференције, која је припремила текст Нацрта конвенције о ограничењу одговорности власника морских бродова, која је коначно и усвојена на Дипломатској конференцији одржаној 25. августа 1924. године.

2.3.1. Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1924. године

Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника морских бродова¹¹⁶ ступила је на снагу 2. јуна 1931. године, након ратификације и приступања 16 држава.¹¹⁷

Као што ће се видети, аутори Конвенције из 1924. године усвојили су специфично компромисно решење како би на тај начин омогућили први значајан корак на пољу међународне унификације у области ограничења одговорности. Најбитније одредбе Конвенције из 1924. односе се свакако на лица која имају право да ограниче одговорност, потраживања која подлежу ограничењу, границе одговорности, начин утврђивања вредности брода, возарине и узгредности брода,¹¹⁸ као и одредбе о обрачунској јединици које су, на крају, и биле један од повода за усвајање новог међународноправног инструмента.

2.3.1.1. Лица овлашћена на ограничење одговорности

Питање лица овлашћених на ограничење одговорности уређено је чл. 1. и 10. Конвенције из 1924. године. Према одредби члана 1. Конвенције из 1924. године, право на ограничење одговорности има власник поморског брода, док је чланом 10. Конвенције из 1924. домен примене ове конвенције у односу на питање лица овлашћених на ограничење одговорности, проширен на бродара/оператера који није власник брода (енгл. *person who operates the vessel without owning it*), као и на главног наручитеља/чартерера (енгл. *principal charterer*), када су они одговорни за случајеве прописане у члану 1. Конвенције из 1924. године.

¹¹⁶ У овом раду за Међународну конвенцију о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1924. године користимо назив: Конвенција из 1924. године, уз навођење одговарајућег дела текста (члана и става Конвенције).

¹¹⁷ Конвенцију из 1924. године ратификовале су: Белгија, Бразил, Данска, Доминиканска Република, Финска, Француска, Мађарска, Мадагаскар, Монако, Норвешка, Пољска, Португал, Шпанија, Шведска и Турска. Након усвајања Конвенције из 1957. године, Шпанија, Белгија, Пољска и Португал су упркос приступању новој конвенцији остале стране уговорнице Конвенције из 1924. године, имајући у виду чињеницу да је нису формално отказале.

¹¹⁸ Под припатком или пертиненцијом брода подразумевају се све ствари које, по својој намени, трајно служе употреби брода чак и када су привремено од њега одвојене. Припадак брода су и ствари уписане у бродски инвентар.

У односу на значење појма „главни чартерер” (енгл. *principal charterer*) у правној литератури може се наћи схватање по коме је овај појам вероватно обухватао *time* и *voyage* чартерера, док је *bareboat/demise* чартерер могао да буде обухваћен како појмом „оператер” (*person who operates the vessel without owning it*) тако и појмом „главни чартерер” (*principal charterer*).¹¹⁹

2.3.1.2. Потраживања која подлежу ограничењу и границе одговорности

Иако се у литератури могу наћи становишта да је Конвенција из 1924. године у основи транспоновала одредбе Одељка 503 *Merchant Shipping Act*-а из 1894. године,¹²⁰ она заправо комбинује немачки односно нордијски систем егзекуције са енглеским системом ограничења по тони запремине брода. Наиме, одредбама члана 1. став 1, Конвенција из 1924. године дозвољава бродовласнику да ограничи своју одговорност на вредност брода, возарине и узгредности брода за потраживања из основа:

- 1) штете проузроковане трећим лицима на копну или на води радњом или пропустом заповедника, посаде, пилота или других лица у служби брода;
- 2) штете на терету који је предат заповеднику ради превоза;
- 3) обавеза које произилазе из теретнице;
- 4) штете због наутичке грешке причињене у извршењу уговора;
- 5) подизања олупине брода;
- 6) пружања помоћи и спасавања;
- 7) доприноса за заједничку хаварију;
- 8) обавеза из уговора или из послова које је закључио заповедник брода у границама својих овлашћења изван луке припадности брода, за стварне потребе очувања брода или наставак путовања (институт енглеског права *bottomory*), под условом да те потребе нису настале због недовољног (неправилног) снабдевања на почетку путовања.

Међутим, одредбама става 2. истог члана, уређено је да за потраживања из става 1. тач. 1. до 5, одговорност неће прећи износ већи од 8 £ по тони запремине брода, док је чланом 7. прописано да ће за потраживања из наслова смрти или телесних повреда

¹¹⁹ О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 19.

¹²⁰ О томе видети више у Hare, John, op. cit. (фуснота 80), стр. 6.

бродовласник одговарати и преко граница утврђених у овој конвенцији, али до износа од 8 £ по тони запремине брода.

Када се узме у обзир да се према одредбама члана 3. Конвенције из 1924. године процена вредности брода у начелу вршила према стању брода на крају путовања (члан 3. тачка 3), јасно је да ће у случају великих оштећења, или пак потпуног губитка брода, власник опирати за примену члана 1. став 1. Конвенције из 1924, тј. за ограничење одговорности по немачком систему егзекуције, на вредност брода, возарине и узгредности брода. Имајући у виду начин утврђивања вредности возарине према одредбама Конвенције из 1924. године, у случају потпуног губитка брода, горња граница одговорности бродовласника биће лимитирана на 10 посто вредности брода на почетку путовања. С друге стране, у битно другачијим ситуацијама, бродовласник ће опирати за примену члана 1. став 2. Конвенције из 1924. године, тј. за примену енглеског система ограничења по тони запремине брода.

Оно што се може квалификовати као спорно јесте стилизација члана 1. Конвенције из 1924. године, из које не произилази предметна диспозитивност, тј. могућност бродовласника да опира за једну од две наведене могућности. Оваква номотехника вероватно је разлог заузимања научних ставова у правној литератури да је Конвенција из 1924. године на један специфичан начин заправо реципирала одредбе Одељка 503 *Merchant Shipping Act*-а из 1894.

2.3.1.3. *Начин утврђивања вредности брода, возарине и узгредности брода*

Одредбе о начину утврђивања вредности брода, возарине и узгредности брода садржане су у чл. 3, 4. и 5. Конвенције из 1924. године.

У односу на вредност брода, терет доказивања његове вредности лежи на бродовласнику, с тим да је у члану 3. направљена дистинкција између три могуће ситуације. У тачки 1. предметног члана прописано је да ће се вредност брода у односу на потраживања за случај судара или других незгода, укључујући и уговорна потраживања која су настала до доласка брода у прву луку пристајања након незгоде, као и потраживања која произилазе из заједничке хаварије настале у вези с незгодом, процењивати према стању брода у тренутку доласка у прву луку.

У другој ситуацији ради се о процени вредности брода у случају одговорности за потраживања која се односе на терет или потраживања која су настала из теретнице, а која се вршила према стању брода у луци одредишта терета или у месту где је путовање прекинуто (члан 3. тачка 2).

У свим другим случајевима који су прописани чланом 1. Конвенције из 1924. године, процена се врши према стању брода на крају путовања (члан 3. тачка 3).

Одредба члана 3. тачка 1. Конвенције из 1924, којом је прописано да се у случају када након прве незгоде дође до смањења вредности брода услед нове незгоде пре доласка брода у прву луку, такво смањење вредности не узима у обзир приликом разматрања потраживања која су у вези с ранијом незгодом, проузроковала је бројна различита тумачења. Наиме, с једне стране је дато тумачење по коме се након сваке нове незгоде мора основати посебан фонд ограничења одговорности, јер управо на тој вредности поједини повериоци морају да конкуришу.¹²¹ Насупрот оваквом тумачењу, на конференцији у Ослу 1933. године, СМІ је у свом ставу објављеном у СМІ *Bulletin*-у дао тумачење да се увек ради о једном фонду на крају путовања, мада су каснија решења садржана у Конвенцијама из 1957. и 1976. године недвосмислено потврдила становишта да се увек ради о два или више фонда. СМІ је језичким и циљним тумачењем одредбе става 1. тачка 1. датим у свом ставу заправо истакао да је циљ предметне одредбе пре свега био да се заштите повериоци који су претрпели штету из прве незгоде, за случај да се након тога вредност брода умањи услед нове незгоде. Проблем различитог тумачења предметне норме, који је узроковао и формално ограђивање представника енглеског и скандинавских удружења у оквиру СМІ-ја у односу на тумачење дато од стране СМІ-ја у Ослу 1933. године, касније је решен прихватањем енглеског концепта „једног догађаја” (енгл. *distinct occasion*).¹²²

Овде је занимљиво указати на једну терминолошку занимљивост која говори у прилог тврдњи да је Конвенција из 1924. године заправо комбинација два тада доминантна система. Наиме, у члану 3. тачка 1. користи се термин „незгода” (енгл. *accident*) иначе карактеристичан за енглеског законодавца, док се у тач. 2. и 3. истог члана употребљава

¹²¹ Тако Е. Палуа (Е. Pallua) сматра да је ово тумачење исправније од тумачења које је СМІ заузео – о томе више видети у Pallua, Emilio: *Pomorsko uporedno pravo*, Rijeka, 1975, стр. 116 и *Bulletin СМІ* број 96, стр. 485.

¹²² О концепту *distinct occasion* опширније у тачки 5.2.8.

термин „путовање” (енгл. *voyage*) преузет из нордијског система ограничења одговорности.

Израчунавање вредности возарине односно утврђивање узгредности брода уређени су чл. 4. и 5. Конвенције из 1924. године. Под возарином се подразумевао паушални износ који у сваком случају износи 10 посто од вредности брода на почетку путовања, чак и у случајевима када брод није заслужио никакву возарину.

Као узгредности брода које улазе у износ ограничене одговорности сматрају се накнаде за материјална оштећења која је брод претрпео после почетка путовања, а која нису поправљена, као и накнаде за допринос заједничкој хаварији ако су у питању још непоправљена оштећења која су претрпљена после почетка путовања. Под узгредностима нису се подразумевале накнаде по основу осигурања, премије, субвенције и друге државне помоћи (члан 5. став 2).

2.3.1.4. Обрачунска јединица

У односу на потраживања за која је овом конвенцијом прописано да горњи износ ограничене одговорности неће прећи укупан износ од 8 £ по тони запремине брода (члан 1. став 2), дефинисано је да се та новчана јединица узима у вредности у злату, уз право држава уговорница које не употребљавају фунте стерлинга као новчану јединицу да износе који су у Конвенцији из 1924. изражене у фунтама стерлинга изразе у сопственој валути (члан 15. ст. 1. и 2).

Обрачунска јединица, касније ће се показати, постала је једна од главних примедби која се упућивала Конвенцији из 1924. године. Наиме, заснивање система на енглеској фунти стерлинга, висина ограничења директно је била изложена флукуацијама предметне монете. Такође, државе које су оптирале да износ који је Конвенцијом из 1924. године изражен у фунтама претворе у своје националне валуте, обрачунску радњу вршиле су по златном паритету, што је услед валутних поремећаја након II светског рата узроковало да износи ограничења одговорности, прописани Конвенцијом из 1924. године, постану безначајно ниски. Надаље, прерачунавање износа ограничене одговорности сходно одредбама ове конвенције у валуту држава уговорница које нису употребљавале фунту, убрзо је довело до значајнијих разлика у појединим земљама, нарочито после 1931.

године, када је фунта престала да буде златна, те је с временом дошло до све већих разлика приликом утврђивања износа ограничене одговорности у домаћим законодавствима држава које су ратификовале Конвенцију из 1924. године.¹²³

2.3.2. Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1957. године

Како Конвенција из 1924. године није прихваћена од водећих поморских земаља, пре свега Велике Британије¹²⁴, чији су пример пратиле и друге земље англоамеричког правног круга¹²⁵, али и Немачка, Холандија, Јапан и Италија, врло брзо су почели припремни радови у оквиру СМИ-ја на изради новог унификацијског инструмента.

Као што је већ речено, валутни поремећаји уочи II светског рата наметали су потребу да се приступи измени Конвенције из 1924. године. Упркос реалним потребама за свеобухватном ревизијом предметне конвенције, избијање II светског рата одложило је овај рад на одређено време.

Након II светског рата, прва формална реакција у односу на потребу за ревизијом Конвенције из 1924. године забележена су на конференцији СМИ-ја у Напуљу 1951. године, када је усвојена резолуција којом је тражено одржавање нове дипломатске конференције у циљу ревизије Конвенције из 1924. године. Након конференције у Напуљу, Британско удружење за поморско право сачинило је реферат са циљем да укаже на све слабости Конвенције из 1924. године. У реферату је истакнута неправичност система ограничења одговорности заснованих на стварној вредности брода, истакнуто је

¹²³ О проблему одређивања енглеске фунте која се узимала по вредности у злату као обрачунске јединице и уговору о златној клаузули више видети у Ивошевић, Борислав, *op. cit.* (фуснота 13), стр. 202–203.

¹²⁴ У литератури се могу наћи различита тумачења разлога због којих Велика Британија није ратификовала Конвенцију из 1924. године. Тако Е. Палуа и Г. Станковић истичу да Велика Британија није била задовољна финалним текстом Конвенције из 1924. године зато што је било готово немогуће да систем уведен овом конвенцијом продре у Енглеску, док Н. Гутијерез (N. Gutierrez) и Џ. Харе (J. Hare) истичу да је текст Конвенције из 1924. године у толикој мери реципирао решења Одељка 503 из *Merchant Shipping Act*-а из 1894. године да британски законодавац није сматрао потребним да врши измене и допуне *Merchant Shipping Act*-а како би се Конвенција из 1924. године промулгирала у национално законодавство. С обзиром на ставове британске делегације током конференција које су претходиле Дипломатској конференцији из 1924. године, као и чињеницу да Велика Британија није ратификовала ову конвенцију, може се рећи да су ставови хрватских аутора по питању енглеског приступа овој конвенцији исправнији. О томе видети више у Pallua, Emilio, *op. cit.* (фуснота 121), стр. 117; Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 31; Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 19 и Hare, John, *op. cit.* (фуснота 80), стр. 6.

¹²⁵ Треба скренути пажњу на то да САД нису ратификовале Конвенцију из 1924. године из сасвим другачијих разлога од оних које је истицала британска делегација.

да ти системи погодују власницима старих бродова и, самим тим, не доприносе унапређењу поморске привреде. Имајући у виду ове недостатке, као и то да тржишна вредност брода зависи од места и времена када се врши процена његове вредности, Британско удружење за поморско право предложило је да се пређе на енглески систем ограничења одговорности по тонажи, са повишеним износима по тони за материјалне штете, са посебним фондом за потраживања услед смрти или телесних повреда, које ће конкурисати у фонду за материјалне штете ако нису потпуно намирене из посебног фонда.

На седници СМI-ја у Брајтону (Енглеска) 1954. године прихваћен је предлог Британског удружења за поморско право да се приступи ревизији конвенције, па је ово удружење сачинило предлог и доставило га националним удружењима за поморско право на разматрање. Како су национална удружења дала позитивна мишљења на британски предлог, сазвана је конференција СМI-ја у Мадриду 1955. године.

Две основне теме расправе на мадридској конференцији СМI-ја биле су да ли енглески систем може на одговарајући начин у потпуности да замени систем успостављен Конвенцијом из 1924. године, а тако и питање износа ограничења одговорности.¹²⁶ Резултат мадридске конвенције је усвајање Нацрта међународне конвенције о ограничењу одговорности власника морских бродова, којом је предвиђено прихватање енглеског система ограничења одговорности и напуштање хибридног система успостављеног Конвенцијом из 1924. године.

На темељима закључака мадридске конференције сазвана је Дипломатска конференција у Бриселу 1957. године, на којој су се издвојила четири основна питања, и то: 1) оправданост напуштања система ограничења одговорности успостављеног Конвенцијом из 1924. године и прихватања енглеског система, 2) питање изједначавања значења појма кривице бродовласника која искључује право на ограничење одговорности, 3) питање лица које има право на ограничење одговорности, и 4) питање императивности оснивања фонда ограничења одговорности и утицаја покретања поступка ограничења одговорности у једној држави у односу на извршне мере које су спроведене на територији друге државе.

¹²⁶ Како Е. Палуа указује, предлогу британског удружења оштро су се супроставили представници италијанског и грчког удружења, који су желели да очувају своје националне системе, док су представници удружења из САД-а, након начелног прихватања предлога, на Дипломатској конференцији одбацили британски предлог услед противљења Скупштине њиховог удружења. О томе видети више у Pallua, Emilio, *op. cit.* (фуснота 121), стр. 116–117.

Напуштању система ограничења одговорности успостављеног Конвенцијом из 1924. године и прихватању енглеског система успротивиле су се само делегације САД-а и Грчке. Делегација САД-а заступала је становиште да тзв. амерички систем задовољава осећај правичности, а да унапред фиксирани износи ограничења одговорности по тони у једном случају могу да буду премали, а већ у другом превисоки. С друге стране, грчка делегација заступала је становиште да ће прихватање енглеског система проузроковати знатно повећање премије осигурања.

Дискусија о утврђивању правног појма кривице бродовласника која искључује право на ограничење одговорности окончана је тек приликом доношења финалног текста, усвајањем израза „лична кривица” (енгл. *actual fault or privity*; франц. *faute perssonelle*). С обзиром на далекосежне импликације значења овог појма по јуриспруденцију, о овоме ће бити више речи у даљем тексту.

У односу на питање лица које има право на ограничење одговорности, дискусију је обележило настојање делегације САД-а да значење појма *charterer* ограничи само на *bareboat/demise* чартерера, што није прихваћено од већине делегација. Насупрот томе, тежња делегације САД-а да са листе лица која имају право на ограничење одговорности искључи „агенте” (енгл. *agents*) бродовласника који се помињу поред „службеника” (енгл. *servants*), наишло је на подршку већине делегација, с обзиром на то да није било јасно да ли појам обухвата и независна лица (енгл. *independent contractors*) која раде за бродовласника.¹²⁷

Коначно, расправа о обавези оснивања фонда ограничења одговорности је, под утицајем делегација из скандинавских земаља, окончана у корист факултативности оснивања фонда.

Дипломатска конференција у Бриселу завршена је усвајањем текста Међународне конвенције о ограничењу одговорности власника морских бродова¹²⁸, и то са 22 гласа за и девет уздржаних.¹²⁹

¹²⁷ О томе видети више у Pallua, Emilio, *ibid*, стр. 118. Исто и Vlačić, Patrik, *op. cit.* (фуснота 6), стр. 41.

¹²⁸ У овом раду за Међународну конвенцију о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1957. године користимо назив: Конвенција из 1957. године, уз навођење одговарајућег дела текста (члана и става Конвенције).

¹²⁹ Конвенцију из 1957. године ратификовали су: Алжир, Аустралија, Бахами, Барбадос, Белгија, Белизе, Кина, Данска, Доминиканска Република, Египат, Фиџи, Финска, Француска, Немачка, Гана, Гренада, Гвинеја, Исланд, Индија, Иран, Израел, Јапан, Кирибати, Либан, Мадагаскар, Маурицијус, Монако, Холандија, Норвешка, Папуа Нова Гвинеја, Пољска, Португал, Св. Луција, Св. Винсент и Гренадин,

Као и у случају Конвенције из 1924. године, од посебног значаја су одредбе Конвенције из 1957. године којима се уређују питања лица која имају право да ограниче одговорност, потраживања која подлежу ограничењу, границе одговорности, одредбе о обрачунској јединици и фонду и његовој расподели. Међутим, показало се да су од посебног значаја, нарочито за јуриспруденцију, биле одредбе о губитку права на ограничење одговорности.

2.3.2.1. Лица која имају право да ограниче одговорност

Право на ограничење одговорности према одредби члана 6. став 2. Конвенције из 1957. године, поред власника поморског брода имају и чартерер (*bareboat, time* и *voyage* чартерер), менаџер и бродар (оператер) брода. Разлика у односу на Конвенцију из 1924. године огледа се у проширењу круга лица која имају право на ограничење одговорности, и то на заповедника, чланове посаде, као и друге службенике када раде у оквиру својих овлашћења.¹³⁰ Предметно проширење круга лица која имају право на ограничење одговорности на службенике бродовласника настало је као одговор на јудикатуру појединих земаља у којима се дешавало да, након успешно спроведеног ограничења одговорности од стране бродовласника, тужба буде поднета против заповедника или члана посаде који је директно проузроковао штету, па на тај начин бродовласник буде изложен неограниченој одговорности, с обзиром на обавезу бродовласника да надокнади штету проузроковану од стране његовог службеника које се није могао ослободити.¹³¹ С друге стране, Конвенцијом из 1957. године право на ограничење одговорности признато је само зависним службеницима возара, при чему су изван круга лица са правом на ограничење одговорности остали тзв. независни уговарачи (енгл. *agents*).

Сходно одредби члана 6. став 1. Конвенције из 1957. године, одговорност бродовласника обухвата и одговорност самог брода. На овај начин Конвенција из 1957.

Сејшели, Сингапур, Соломонска Острва, Шпанија, Шведска, Швајцарска, Сирија, Тонго, Тувалу, Уједињени Арапски Емирати, Велика Британија, Вануату и Заир. Конвенција је ступила на снагу 1. децембра 1986. године.

¹³⁰ Конвенција из 1957. године прописује да ће у случају када је заповедник брода или члан посаде истовремено власник, сувласник, чартерер, менаџер или оператер брода, ово лице имати право на ограничење одговорности само ако се ради о кривици почињеној у својству заповедника брода или члана посаде (члан 6. став 3).

¹³¹ Више у Dillon, Claro: *Limitation of the Shipowner's Liability*, Cape Town, 1980, стр. 106.

године омогућила је да се ограничењу подвргну потраживања из *in rem* тужби англо-америчког права.¹³² Предметна одредба нарочито је важна у ситуацији када је нови власник тек купио брод, који је потом заустављен у оквиру *in rem* поступка против тог брода за поморско потраживање настало пре него што је нови власник купио брод, те ни нема његове *in personam* одговорности. У односу на државе које припадају континенталном правном кругу, Е. Палуа указује на то да ова одредба омогућава ограничење одговорности у случају када се путем привилегија одговорност везује за брод као такав, с тим да ограничење одговорности свакако има непосредне импликације на систем привилегија.¹³³ Наиме, она привилегована потраживања за која није предвиђено ограничење одговорности задржавају своју основну карактеристику потпуног намирења по реду првенства. С друге стране, како су Конвенцијом из 1957. одређена привилегована потраживања подвргнута ограничењу одговорности, поставило се питање њиховог статуса у поступку ограничења одговорности. Ако се има у виду одредба члана 15. Међународне конвенције о поморским привилегијама и хипотекама,¹³⁴ којом је прописано да одредбе ове конвенције неће утицати на примену одговарајуће међународне конвенције о ограничењу одговорности или националног права које се примењује, јасно је да ће привилегована потраживања која се налазе на листи потраживања за које је дозвољено ограничење одговорности у случају покретања поступка ограничења одговорности изгубити своју битну карактеристику намирења по реду првенства, те да ће се намирити сразмерно њиховој висини, заједно са свим осталим потраживањима која се везују за један исти догађај. Штавише, како Г. Станковић примећује, систем приоритета који фаворизује потраживања за случај смрти или телесних повреда, а који је успостављен Конвенцијом из 1957. године, довешће у појединим случајевима до неједнакости међу потраживањима

¹³² Код *in rem* тужби ствара се фикција да је сам брод штетник, те се тужба, тј. поступак води против самог брода. Бродовласник постаје странка *in rem* поступка само ако сам процени да је то потребно ради заштите његових интереса, и у том случају поступак наставља истовремено да тече као *in rem* и *in personam* поступак. Тако је поступак *in rem* добио процесни карактер у смислу средства за укључивање бродовласника у решавање спора. Више видети у Marin, Jasenko: Privremene mjere zaustavljanja broda, Zagreb, 2003, стр. 40.

¹³³ Pallua, Emilio, op. cit. (фуснота 121), стр. 119.

¹³⁴ Република Србија ратификовала је 2011. године Међународну конвенцију о поморским привилегијама и хипотекама („Службени гласник РС-Међународни уговори”, број 10/11 од 7. децембра 2011. године).

која оригинално припадају истом реду привилегија, и, сходно томе, сврстати их на нов начин.¹³⁵

Занимљиво је да је одредбама *Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act*-а из 1958, којим је у енглеско законодавство пренета Конвенција из 1957. године, домен предметне одредбе члана 6. став 2. Конвенције из 1957. године проширен на начин на који се право на ограничење одговорности даје и сваком лицу које се налази у поседу брода, омогућајући тако и хипотекарном повериоцу (енгл. *mortgage*) да ограничи своју одговорност у случају судара који се догодио након што је он преузео брод у посед.¹³⁶

2.3.2.2. Потраживања која подлежу ограничењу и границе одговорности

Конвенција из 1957. године у члану 1. став 1. извршила је дистинкцију три групе потраживања на која се примењује ограничење одговорности, и то:

1) потраживања услед смрти или телесне повреде лица које се налази на броду ради превоза, губитака или оштећења имовине које се налази на броду;

2) потраживања услед смрти или телесне повреде сваког другог лица, на копну или на води, губитака или оштећења на другој имовини или повреда било којих права проузрокованих радњом, немаром или кривицом било ког лица на броду за које одговара власник, или било ког лица које се не налази на броду, а за које одговара власник, под условом да се у последњем случају радња, немар или кривица односе на пловидбу,

¹³⁵ О томе видети више у Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 42. Исто и Pallua, Emilio; Jakaša, Branko: *Privilegiji na brodu i međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 1957*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, broj 1–2, Zagreb, 1959, стр. 73–79.

¹³⁶ Занимљив случај из судске праксе који разматра питање одговорности хипотекарног повериоца након депосесије брода је *Marriott v. The Anchor Reversionary Co.* (1861) 30 L.J. (Ch.) 571; о овом случају, као и о одговорности хипотекарног повериоца у случају депосесије брода више погледати у Gaskell, N. J. J.; Debattista, Charles; Swatton, Richard J., op. cit. (фуснота 89), стр. 64 и 396–397. Када се говори о институту *mortgage*-а, ваља истаћи да је његова функција иста као и функција института хипотеке континенталног права, а то је обезбеђење интереса повериоца. Међутим, разлике између ових института ипак постоје, а најзначајнија се огледа у томе да институт *mortgage* допушта ступање повериоца у посед брода (тзв. депосесија брода) у случају да дужник западне у доцњу са измирењем дуга, док хипотекарни поверилац може да тражи само судску продају брода. Поред ове основне разлике, институт *mortgage* ужива и друге специфичности у односу на институт хипотеке. Тако, у Енглеској, поред уписаног тзв. *legal mortgage* постоји и неуписани *mortgage* коме судови дају судску заштиту као *common law* институту, познатом и као тзв. *equitable mortgage*. С друге стране, у континенталном праву према начину настанка хипотека може да буде уговорна или судска, при чему увек мора да буде уписана у одговарајуће јавне књиге. Такође, у САД-у је уведен уписани *mortgage* (енгл. *preferred legal mortgage*) тек законом из 1920. године, и то као федерално право, чиме спада у надлежност федералних судова.

управљање бродом или на укрцавање, превоз или искрцавање терета, или на укрцавање, превоз или искрцавање путника;

3) потраживања чине обавезе или одговорности наметнуте законом, које се односе на уклањање олупине брода подизањем, премештањем или уништавањем потонулог, насуканог или напуштеног брода и ствари које се налазе на њему, као и свака обавеза или одговорност која настаје услед штете коју поморски брод проузрокује лучким постројењима, базенима и пловним путевима.

У односу на прву групу потраживања, иако је у основи преузет из енглеског система, треба водити рачуна да енглеска судска пракса појам „*any person being carried in the ship*” тумачи тако да он обухвата и чланове посаде.¹³⁷ С друге стране, превоз као квалификујући елемент код лица не захтева се у случају имовине које се налази на броду. Из формулације члана 1. став 1. тачка а) Конвенције из 1957. године није јасно на које су лице као проузроковача штете мислили аутори Конвенције из 1957. године, те су поједини аутори сматрали да је то питање небитно.¹³⁸ Међутим, имајући у виду формулацију става 3. истог члана Конвенције из 1957. године, мишљења смо да се у предметној одредби мислило на власника као проузроковача штете.

За разлику од прве групе потраживања, код друге групе потраживања јасно је дефинисан проузроковач штете, с тим да се прави разлика према томе да ли се лица за која одговара власник налазе на броду или изван њега. У првом случају, за штете проузроковане лицима или стварима изван брода ограничење одговорности је увек дозвољено ако се ради о радњи или пропусту лица које се налази на броду, а за које власник одговара. У другом случају штета ће бити уврштена у ову групу потраживања само ако испуњава квалификаторни услов да је настала у вези са пловидбом, управљањем бродом или са укрцавањем, превозом или искрцавањем терета или путника.¹³⁹

¹³⁷ Исто и Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 32.

¹³⁸ Видети Stanković, Gordan, ibidem, стр. 33.

¹³⁹ Ова одредба проузроковала је различите импликације у судској пракси. Тако се у литератури наводи случај *The Warkworth* – (1884) 9 P.D. У овом случају дошло је до судара два брода услед квара на крменом уређају. Судар је проузрокован непажњом радника и његовог надређеног на копну, који су били службеници власника, с тиме да је другоме признато право на ограничење одговорности по основу грешке у управљању бродом. С друге стране, у случају *Tojo Maru* – (1972) A.C. 242, ронилац са спасилачког брода, који је причинио знатну штету спасавањем броду, није сматран за *any person on board* нити се сматрало да се његова радња као радња лица изван брода односи на управљање бродом. Видети више у Gaskell, N. J. J.; Debattista, Charles; Swatton, Richard J., op. cit. (фуснота 89), стр. 399. Исто и Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43).

У односу на трећу групу потраживања Конвенцијом је признато право на ограничење одговорности и у случајевима штете коју поморски брод проузрокује лучким постројењима, базенима и пловним путевима, тј. случајевима у којима се ради о вануговорној одговорности за коју је најчешће предвиђена објективна одговорност.

Због што шире заштите права власника на ограничење одговорности, чланом 1. став 3. Конвенције из 1957. године прописано је да ће власник имати право на ограничење одговорности у односу на све три претходно наведене групе потраживања и онда када његова одговорност потиче из чињенице да је он власник или држалац брода односно из чињенице да он брод чува или контролише, а да није доказана његова кривица или кривица лица.¹⁴⁰

Потраживања код којих је искључено право на ограничење одговорности прописана су у члану 1. став 3. Конвенције из 1957. године. Сходно предметној норми, од права на ограничење одговорности изузета су потраживања по основу спасавања или доприноса у заједничку хаварију, потраживања заповедника, чланова посаде и других лица у служби власника, као и потраживања њихових правних наследника, ако по праву које се примењује на уговор о раду власник не може да ограничи своју одговорност за та потраживања, или ако је по том праву овлашћен на ограничење одговорности на износе који су виши од износа прописаних Конвенцијом из 1957. године. Дакле, за разлику од Конвенције из 1924. године, потраживања по основу спасавања или доприноса у заједничку хаварију не могу да буду предмет ограничења одговорности. Аутори Конвенције из 1957. године пошли су од чињенице да се у овом случају ради о потраживањима лица код којих постоји разлог правичности да им се пружи предност у намирењу, с обзиром на то да су својом радњом сачували у одређеној мери поморску имовину власника, те му на тај начин прибавили корист. Такође, ради се о потраживањима која су иначе подвргнута специфичном систему ограничења, и то до вредности спасене имовине, па нема потребе да буду подвргнута и систему тзв. општег ограничења.¹⁴¹

С друге стране, примена Конвенције из 1957. године у односу на потраживања заповедника, чланова посаде и других лица у служби власника брода, као и на

¹⁴⁰ У литератури се истиче да је пресуда француског Касационог суда у случају *Lamoriciere* била подстицај регламентирању предметне одредбе у Конвенцији из 1957. године. О томе видети више у Rodiere, *ibid*, стр. 154–156. Исто и Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 34.

¹⁴¹ О томе видети више у Stanković, Gordan, *ibid*. Исто и Gaskell, N. J. J.; Debattista, Charles; Swatton, Richard J., *op. cit.* (фуснота 89), стр. 399.

потраживања њихових правних наследника, зависи од решења из националног законодавства, тј. одредбе Конвенције примениће се само ако су повољније за ова лица од одредаба по *lex contractus*.

2.3.2.3. Границе одговорности

Материја која је предмет излагања с временом је постала једно од најзначајнијих достигнућа Конвенције из 1957. године, имајући у виду да је у потпуности напустила систем ограничења одговорности према вредности брода и усвојила, као једини, систем ограничења одговорности према тонажи брода. Одлука о прихватању искључиво енглеског система донета је на самој Дипломатској конференцији упркос оштром противљењу делегације САД-а. Наиме, делегација САД-а, између осталог, истицала је аргумент валутних поремећаја као главну слабост енглеског система, као и нарушавање традиционалног схватања бродареве одговорности која је ограничена на његов улог у поморском подухвату. Насупрот томе, како Ф. Берлинђери истиче, британска делегација сматрала је да је тадашњи крах возаринског тржишта, који је преполовио вредност половних бродова, а тиме и висину ограничења одговорности у земљама које прихватају систем ограничења одговорности према вредности брода, уједно и најбољи показатељ да је вредност бродова подложнија променама од вредности валута.¹⁴²

У поређењу са границама из Конвенције из 1924. године, границе одговорности прописане чланом 3. став 1. Конвенције из 1957. године, подигнуте су и изражене у *poincaré* златним францима. Такође, Конвенција из 1957. године успоставља два одвојена фонда за материјалне и телесне штете, док су саме границе разврстане у три реда, и то:

1) 1.000 *poincaré* франака по тони запремине брода ако су из догађаја настале само материјалне штете;

2) 3.100 *poincaré* франака по тони запремине брода ако су из догађаја настале само телесне штете;

3) 3.100 *poincaré* франака по тони запремине брода ако су из догађаја настале заједно телесне и материјалне штете, с тим да ће од тог износа један део, у висини од 2.100 *poincaré* франака по тони, служити искључиво за намирење телесних штета, а други део, у

¹⁴² Berlingieri, Francesco, op. cit. (фуснота 76), стр. 326–327.

висини од 1.000 *poincaré* франака по тони, за намирење материјалних штета; међутим, ако први део није довољан за потпуно намирење телесних штета, неподмирени остатак тих потраживања конкурисаће, заједно са потраживањима за материјалне штете, у другом делу фонда који је намењен материјалним штетама.

За утврђивање граница одговорности за бродове испод 300 тона запремине, чланом 3. став 5. Конвенције из 1957. године прописано је да ће се они сматрати бродовима чија запремина износи 300 тона. Овом одредбом прихваћено је средње решење преузето из енглеског права¹⁴³, с обзиром на проблем великих штета које могу да проузрокују мали бродови, а које не би биле правично надокнађене када би се прописани износи ограничења одговорности помножили са њиховом тонажом. С друге стране, предметни бродови били би изложени могућности непримерено велике одговорности када би се усвојио принцип неограничене одговорности. Такође, у литератури се истиче да је ово питање било предмет расправе о дозвољеним резервама на Конвенцију, будући да питање бродова мање тонаже дакако може да утиче на питање развоја каботажне пловидбе, због чега је Конвенција у завршном протоколу о потписивању омогућила државама уговорницама да националним законодавством другачије уреде питање система ограничења одговорности који се примењује на бродове испод 300 тона запремине, што су и учиниле 34 државе.¹⁴⁴

2.3.2.4. Тонажа

За утврђивање тоне запремине брода користио се тзв. *Moorsam*-ов систем¹⁴⁵, по коме се под запремином за пароброде и друге бродове на механички погон подразумевала нето запремина повећана запремином коју заузимају погонске машине, а која је била одбијена од бруто запремине ради одређивања нето запремине, док се код свих осталих бродова узимала нето запремина (члан 3. став 7. Конвенције из 1957. године).

¹⁴³ Овде треба водити рачуна да у енглеском праву предметно изједначавање мањих бродова са бродовима од 300 тона запремине важи само за потраживања због смрти или телесне повреде, док се за имовинска потраживања узима права тонажа брода. Видети више у Gaskell, N. J. J.; Debattista, Charles; Swatton, Richard J., *op. cit.* (фуснота 89), стр. 404.

¹⁴⁴ Ивошевић, Борислав, *op. cit.* (фуснота 13), стр. 195. Исто и Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 37.

¹⁴⁵ Исто и Mation, Katie Smith: Comparison of Shipowners' Limitation of Liability Schemes, http://www.lanepowell.com/wp-content/uploads/2009/04/mationk_002.pdf, стр. 8.

2.3.2.5. Обрачунска јединица

Конвенција из 1957. године за обрачунску јединицу уводи *poincaré* златни франак, с тим да је током припремних радова на Конвенцији из 1957. године као референтна обрачунска јединица коришћена енглеска фунта. Како је везивање међународне конвенције за одређену националну валуту, што је учињено Конвенцијом из 1924. године, показало све своје недостатке услед валутних поремећаја, за исказивање износа ограничења одговорности као обрачунска јединица почео се користити *poincaré* златни франак. Сходно одредби члана 3. став 6. Конвенције из 1957. године, под *poincaré* златним франком подразумевала се јединица која се састоји од шездесет и по милиграма злата, финоће 900/1000. Износи од 1.000 односно 3.100 *poincaré* златних франака добијени су претварањем износа од 25 односно 50 енглеских фунти у *poincaré* златне франке, чиме је ова конвенција у основи задржала тзв. златну клаузулу коју је користила и Конвенција из 1924. године. Надаље, предвиђено је да ће се износи ограничења прописани Конвенцијом претворити у националну валуту државе у којој се тражи ограничење одговорности према вредности те валуте у односу на *poincaré* златни франак на дан када је бродовласник основао фонд ограничења, извршио плаћање или пружио одговарајуће осигурање у складу с правом те државе. Овакво конвенцијско решење имало је за циљ да отклони недостатке уочене у примени Конвенције из 1924. године, до којих је долазило услед промена у вредности националних валута, будући да возар у свим државама уговорницама одговара до једнаке висине одговорности и та висина не зависи од валутних промена. Међутим, убрзо су се показале слабости и овакве поставке услед несигурности у одређивању цене злата, па се поново поставило питање чврсте основе за одређивање јединственог износа ограничене одговорности у свим државама уговорницама.¹⁴⁶

¹⁴⁶ Као пример за решавање питања прерачунавања тзв. златне клаузуле у националну валуту навешћемо пресуду Вишег ханзеатског земаљског суда од 2. јула 1974. године. У предметном случају, у поступку ограничења одговорности власника поморског брода и одређивања износа који је био дужан да положи као фонд ограничене одговорности, Општински суд у Немачкој обрачунао је да према тзв. оријентационом курсу тадашње немачке марке (ДМ) у ММФ-у тај износ износи 566.258 ДМ. Повериоци су уложили жалбу, те је Земаљски суд, примењујући одредбу члана 487а став 3. тачка 3) НГВ-а, по којој се приликом обрачунавања износа ограничене одговорности полази од задњег службеног паритета ДМ према злату у тренутку отварања поступка расподеле фонда, одредио да износ ограничене одговорности износи 634.676 ДМ. Како се на ту одлуку дужник жалио, Виши ханзеатски земаљски суд је укинуо другостепену пресуду и потврдио првостепену пресуду Општинског суда. У пресуди Виши ханзеатски земаљски суд утврдио је да се наведена одредба НГВ-а не може применити у конкретном случају већ да се морају применити одредбе

2.3.2.6. Протокол из 1979. године и границе одговорности према Конвенцији из 1957. године

Аутори Конвенције из 1957. године сматрали су да ће увођењем *poincaré* златног франка као обрачунске јединице избећи проблеме који су се јављали услед ревалвације и девалвације националних валута. Међутим, како су флукуације на тржишту злата са временом показале исте оне слабости овог племенитог метала које су се јављале на валутним тржиштима, као и због смањења употребе злата као међународног стандарда, под окриљем Међувладине поморске консултативне организације (IMCO) започиње рад на изради текста протокола којим би се омогућиле одговарајуће измене Конвенције из 1957. године.

Рад на материји о којој је реч завршен је у оквиру IMCO-а 1979. године, а онда је усвојен Протокол о изменама и допунама Конвенције из 1957. године, којим је као обрачунска јединица уведено специјално право вучења (SDR) Међународног монетарног фонда (енгл. *International Monetary Fund – IMF*)¹⁴⁷. Износи из Конвенције из 1957. године изражени у Специјалним правима вучења износе: 1.000 *poincaré* златних франака – 66,67 SDR; 2.100 *poincaré* златних франака – 140 SDR; 3.100 *poincaré* златних франака – 206,67 SDR. Државама које нису чланице ММФ-а признато је право да и даље примењују *poincaré* златни франак.

Како бисмо приказали начин утврђивања износа ограничене одговорности сходно одредбама Протокола из 1979. године о изменама и допунама Конвенције из 1957. године, у оба могућа случаја, искористићемо графички приказ који су применили Н. Гаскел (N.

Конвенције из 1957. године, која је у тренутку покретања овог поступка већ била ратификована од Немачке. Суд је у својој пресуди даље указао на то да су државе уговорнице ове конвенције сагласиле да као јединицу за обрачунавање износа одговорности користе *poincaré* златни франак како би се јединствено одредила горња граница бродовласникове одговорности без обзира на разлике у курсевима националних валута. Како би се решио проблем у пракси настао због чињенице да паритет националне валуте према злату на дан обрачунавања износа ограничене одговорности није одговарао дану када је последњи пут службено утврђивана вредност националне валуте према злату, па је између та два временска тренутка често долазило до повећања вредности националне валуте према другим валутама (ревалвација), или пак до смањења (девалвација), на међународном плану је уведен тзв. оријентациони курс националних валута у оквиру ММФ-а. Тај се курс одређује према специјалним правима вучења у ММФ-у, која имају стабилан вредносни однос према злату. О пресуди Вишег ханзеатског земаљског суда видети више у „Виши ханзеатски земаљски суд, Хамбург, Пресуда од 2.VII 1974.”, Упоредно поморско право и поморска купопродаја бр. 64, 1974, Загреб, стр. 70–75.

¹⁴⁷ Тачна вредност SDR-а дневно се објављује у новинама *Financial Times*, а може се проверити и на интернет презентацији Међународног монетарног фонда: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

Gaskell), K. Дебатиста (C. Debattista) и Р. Суотн (R. Swatton)¹⁴⁸, на примеру брода носивости 35.000 тона, с тим да ћемо користити вредност SDR-а у еврџ на дан 27.02.2015. године. У случају предметног брода чији је власник након претрпљене хаварије основао фонд ограничења одговорности, износ ограничене одговорности обрачунао би се на следећи начин:

Потраживања	Тонажа	SDR	€	Укупно
Потраживања за случај смрти или телесне повреде (највише до 206,67 SDR)	35.000	× 206,67	× 0,798639	= 5.776.915
Потраживања за имовинске штете (највише до 66,67 SDR)	35.000	× 66,67	× 0,798639	= 1.863.584

У случају постојања више поверилаца износи ограничене одговорности утврђивали би се на следећи начин (на примеру постојања само имовинских штета):

Поверилац А	}	Укупан износ Фонда ограничене одговорности =
€1 милион штете		
Поверилац В	}	€ 1.863.584
€2 милиона штете		
А добија 1/3 укупног износа	=	€ 621.194
В добија 2/3 укупног износа	=	€ 1.242.389

У случају постојања обе врсте потраживања, износи ограничене одговорности утврђивали би се на следећи начин:

Износ штете за смрт или телесне повреде	€ 6.000.000	}	Укупан износ Фонда	= € 5.776.915
Износ имовинске штете	€ 6.000.000			

¹⁴⁸ Gaskell, N. J. J.; Debattista, C.; Swatton R. J., op. cit. (фуснота 89), стр. 405.

Потраживања у случају смрти или телесне повреде до износа од 140 SDR:

$$35.000 \times 140 \times 0,798,639 = \text{€ } 3.913.331$$

Непокривена потраживања за смрт или тел. повреде: € 2.086.669	}	Преостали расположиви износ Фонда = € 1.863.584
Непокривена имовинска потраживања : € 6.000.000		

Потраживања у случају смрти или телесне повреде и имовина потраживања деле Фонд у следећој пропорцији:

део за смрт или телесне повреде:	€ 480.875
део за имовинску штету:	€ 1.382.709

Резултат:

Потраживања за смрт или телесне повреде : € 3.913.331 + € 480.875 = € 4.394.206

Потраживања за имовинску штету: € 1.382.709

2.3.2.7. Основне карактеристике фонда ограничене одговорности према Конвенцији из 1957. године

Да би дошло до примене института ограничења одговорности, кумулативно морају да буду испуњена два услова. То је најпре *animus* бродовласника да ограничи своју одговорност у конкретном случају, а онда само оснивање фонда ограничене одговорности. Дакако, оснивање фонда ограничене одговорности сматраће се конклюдентном радњом, тј. јасним исказивањем воље бродовласника да се користи погодношћу ограничења одговорности.

Када у конкретном случају бродовласник испуњава услове за ограничење одговорности, а постоје јасни изгледи да износи потраживања из једног догађаја премаше границе одговорности утврђене у члану 3. Конвенције из 1957. године, бродовласник може да оснује фонд ограничене одговорности.¹⁴⁹

Фонд ограничења одговорности састоји се од средстава које је бродовласник издвојио из своје имовине, и то у висини граница одговорности прописаних Конвенцијом, тако да је то једина имовина коју бродовласник ставља на располагање повериоцима свих потраживања из истог догађаја. Тако основан фонд служи за намирење искључиво оних

¹⁴⁹ Условна стилизација резултат је прихватања захтева скандинавских делегација према чијим националним правима ограничење одговорности може да се оствари и без оснивања фонда ограничене одговорности.

потраживања за које бродовласник може да ограничи одговорност (члан 2. став 3) односно на потраживања за телесне и имовинске штете настале из истог догађаја (члан 2. став 1). Основно дејство овако основаног фонда огледа се у томе да повериоци којима је фонд намењен не могу да остваре никакво право за иста потраживања на другој имовини бродовласника под условом да је фонд стварно расположив у њихову корист (члан 2. став 4). Стилизација члана 2. став 2. Конвенције из 1957. године, по коме у циљу ограничења одговорности бродовласник може (подвукао В. К.) да оснује фонд ограничења, резултат је инсистирања на факултативности оснивања фонда од стране скандинавских земаља, с обзиром на то да се у тим земљама одговорност може ограничити и без оснивања фонда.

Друга битна улога фонда редигована је чланом 5. став 1. Конвенције из 1957. године, а односи се на ослобађање било ког другог брода или имовине бродовласника која је, у циљу извршења или обезбеђења потраживања, заустављена на територији друге државе уговорнице, у свим случајевима када је бродовласник овлашћен на ограничење своје одговорности или када је већ положио јемство или друго осигурање у висини своје ограничене одговорности из тог догађаја.¹⁵⁰ У том случају, надлежни суд друге државе уговорнице има дискреционо право да одреди ослобађање брода или друге имовине бродовласника, под условом да је фонд ограничења, тј. јемство или друго осигурање већ дато, те да је стварно расположиво у корист повериоца односно да девизним или другим дискриминаторским мерама није блокиран у земљи оснивања.

Међутим, дискреционо овлашћење суда из члана 5. став 1. предметног члана искључено је у ставу 2. истог члана, па ће суд бити дужан да нареди ослобађање ако је јемство или друго осигурање дато: 1) у луци где је дошло до догађаја из кога је настало потраживање; 2) у првој луци пристајања брода након догађаја, а да се догађај није догодио у луци и 3) у луци искрцавања терета или путника када се ради потраживањима за штете нанете терету или телесне повреде.

Предметно разликовање фактичких околности које је извршено у оквиру члана 5. ст. 1. и 2, последица је резоновања аутора Конвенције из 1957. године да ће фонд ограничења одговорности основан у лукама из члана 5. став 2. увек бити доступан повериоцима, те да ће на тај начин бити спречена судска пракса појединих земаља, попут

¹⁵⁰ Стилизација члана 5. став 1. Конвенције из 1957. године такође је последица утицаја скандинавских земаља и њиховог захтева за факултативношћу оснивања фонда.

САД-а, да оснивање фонда чак и у тим лукама квалификују као оснивање извршено на бази *forum non conveniens*.¹⁵¹ С друге стране, у околностима из става 1. истог члана треба оставити могућност суду да, у зависности од околности конкретног случаја, спречи бродовласника да изабере потпуно неодговарајуће место за оснивање фонда ограничења, попут места чије процесноправне одредбе иду искључиво њему у прилог, а на штету повериоцу, а не због везе права тог места са самим штетним догађајем.

Коначно, када се говори о улози и дејству фонда ограничења, битно је истаћи да чињеница да је ограничење одговорности затражено не значи и признање те одговорности (члан 1. став 7). Предметна одредба Конвенције из 1957. године последица је уважавања чињенице да сваки штетни догађај ствара читав низ обавеза за бродовласника, те да оне, иако нису утврђене према бродовласнику на било који начин, могу довести до заустављање брода који са собом повлачи велике финансијске издатке, због чега их бродовласник настоји избећи управо оснивањем фонда ограничене одговорности.

Процесноправна питања у вези са оснивањем и расподелом фонда (члан 4), тужбама и роковима за подношење тужби које су поднете, уређују се националним правом државе у којој је основан фонд односно у којој се води поступак (члан 5. став 5. Конвенције из 1957. године). Имајући у виду да је *lex fori* надлежност у овој материји једина могућа, али и да у пракси доводи до бројних проблема с обзиром на различитости процесних решења од државе до државе, те да су негде она прописана законима а негде судским правилима (САД и Енглеска)¹⁵², СМІ је отпочео рад на унификацији предметних процесноправних питања.

2.3.2.8. Расподела фонда

Када се говори о расподели фонда, основно правило је да повериоци могу да рачунају само на делимичну накнаду својих потраживања. У том смислу, чланом 3. став 2. Конвенције из 1957. године, прописано је да ће се у сваком делу фонда ограничења вршити деоба између поверилаца сразмерно утврђеним износима њихових потраживања. Стилизација предметне норме јасно указује, пре свега, на напуштање система рангирања

¹⁵¹ Исто и Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 39. и Pallua, Emilio, op. cit. (фуснота 121), стр. 124.

¹⁵² Исто и Pallua, Emilio, ibid.

према реду предности привилегија, који је био предвиђен чланом 6. Конвенције из 1924. године, и прелазак на систем генералне егзекуције, где су сва потраживања у истом фонду изједначена, те се деоба између поверилаца врши сразмерно износима њихових потраживања. Због тога ће, како Г. Станковић указује, сваки поверилац настојати да за себе освоји што више „простора” у фонду, оспоравајући другима њихова потраживања, висину или могућност намирења из истог извора.

Ова норма такође указује на то да је, под утицајем енглеског права, значајна предност дата потраживањима због смрти или телесних повреда, па је већи део фонда резервисан управо за ову врсту потраживања, у циљу што потпунијег намирења.

Коначно, када се говори о расподели фонда, од значаја је одредба члана 1. став 5. Конвенције из 1957. године, која је реципирала тзв. *single liability rule* као једно од могућих начина за решавање питања потраживања насталих услед судара бродова. Наиме, чланом 1. став 5. Конвенције из 1957. године, прописано је да, ако бродовласник има право да истакне потраживање према повериоцу за штету која произилази из истог догађаја, њихова међусобна потраживања ће се пребити, а одредбе Конвенције ће се применити само на могући остатак. Насупрот овом правилу стоји тзв. *cross liability rule*, по коме повериочево потраживање најпре улази у фонд, па се тек у (смањеној) висини утврђеној након спроведеног поступка расподеле фонда, пребија са потраживањем бродовласника.¹⁵³

2.3.2.9. Теорија „догађаја”

Конвенција из 1957. године у члану 2. прописује да се ограничење одговорности примењује на сва потраживања за материјалне и телесне штете настале из истог догађаја (подвукао В.К.). Изведено, за потраживања која настану као последица два сукцесивна догађаја бродовласник ће бити обавезан на оснивање два посебна фонда ограничене одговорности.

Теорија „догађаја” (енгл. *distinct occasion*) преузета је из енглеског система, с тим да редактори Конвенције из 1957. године нису дали дефиницију појма „догађај”, већ је то

¹⁵³ Исто и Rastovčan, Pavao: *O ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (povodom Madridskog projekta od 23.09.1955.)*, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1957, стр. 21. Исто и Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 42.

препуштено суду да утврди у сваком конкретном случају применом метода узрочности. Последично, као кључно питање поставило се да ли ће се предметна теорија применити и у случају када се више штетних догађаја догоди један за другим. Приликом разматрања проблема о којем се говори, сама временска дистанца није битна за одлучивање да ли се ради о „једном истом догађају”, већ је одлучујућа чињеница да ли су ти догађаји последица једне исте радње, тј. пропуста.

У енглеској судској пракси издваја се случај *The Lucullite*¹⁵⁴, у коме су се догодила два судара, један за другим. Суд је заузео становиште да се ради о два различита догађаја, с обзиром на то да су две различите радње, тј. пропуста довела до тих судара, као и да потонуће брода није било неизбежна последица судара са првим бродом. Слично, у америчкој судској пракси истиче се случај *In Re Alva Steamship Co.*¹⁵⁵, у коме је суд закључио да уколико се више судара догоди заредом као последица исте радње, тј. пропуста, такав случај би подлегао под примену теорије „једног догађаја”. Међутим, ако је после првог судара било довољно времена и могућности да се предузму радње како би се избегао други судар, сваки од тих судара представљаће засебан догађај. Као водећи стари прецеденти у енглеском праву, у литератури се наводе још случајеви *The Raiath*¹⁵⁶ и *The Schwan-The Albano*¹⁵⁷, у којима се такође разматрало да ли два судара која су се догодила један за другим представљају један исти догађај.¹⁵⁸

У новијој судској пракси могу се наћи супротне одлуке. Тако Ј. Марин указује на случај *Strong Wise Limited v Esso Australia Resources Pty Ltd*¹⁵⁹, у коме је контејнерски брод *APL Sydney* својим сидром запео за гасовод у својини *Esso Australia Resources Pty* и *BHP Billiton Petroleum Pty Ltd* и оштетио га, при чему није дошло до испуштања гаса. Услед запињања брод је застао, а после неуспешног маневра сидром како би се брод ослободио, угасили су се бродски мотори. Након одређеног времена мотор је стављен у погон, али је након новог маневра и ослобађања сидра дошло до пуцања гасовода. Након што су власници брода покренули поступак ограничења одговорности, тврдећи да се ради о једном штетном догађају, власници гасовода су изашли са захтевом за оснивањем два

¹⁵⁴ *The Lucullite*, 33 Ll. L. Rep. 187 (1929).

¹⁵⁵ *In Re Alva Steamship Co.*, 262 F.Supp. 328, 330 (1929).

¹⁵⁶ *The Raiath*, L.R. 3 Adm. & Eccl. 539 (1872).

¹⁵⁷ *The Schwan-The Albano*, [1892] P. 419 (C.A.).

¹⁵⁸ Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 93.

¹⁵⁹ *The APL Sydney* (2010) FCA 240, Federal Court of Australia, одлука од 18. марта 2010. године, исправка одлуке од 18. маја 2010. године.

засебна фонда, сматрајући да се овде ради о два штетна догађаја, и то о оштећењу гасовода приликом сидрења, а онда пуцању гасовода након покретања бродског мотора и новог маневра. Прихватајући становиште оштећеног, судија Перс (Rares) истакао је да се у случају више радњи или пропуста бродовласника или лица за чије радње он одговара, макар и у кратком временском периоду, мора основати засебан фонд се за сваку такву радњу или пропуст.

Имајући у виду да је судија Перс у образложеном мишљењу истакао да за накнаду штете из сваког појединачног фонда оштећени мора да докаже врсту и износ штете, као и да средства из првог фонда (због оштећења гасовода) служе за накнаду свих потраживања која се не намирују из фонда који је основан у вези са другим штетним догађајем, поставља се питање како оштећени може да докаже износ штете настао услед оштећења, када је исти гасовод услед потоњег маневра пукао. Такође, поставља се питање која ће се то потраживања намирити из првог фонда, а да при томе не потпадају под она која су настала услед другог штетног догађаја, с обзиром на то да је истицање оштећеног гасовода као засебног потраживања постало логички неодрживо након истицања потраживања услед пуцања гасовода. Коначно, поставља се питање да ли је после оштећења гасовода сидром било довољно времена и могућности да се предузму неке друге радње (а не исти маневар сидром) како би се избегло пуцање гасовода.

2.3.2.10. Губитак права на ограничење одговорности

Сходно одредбама члана 1. Конвенције из 1957. године, бродовласник може да ограничи своју одговорност, осим када је догађај из којег је настало потраживање проузроковано његовом *actual fault or privity*. Овде се ради о појму односно правном стандарду чије је аутентично енглеско правно порекло изазвало читав низ потоњих правних спорова, те је у литератури јуриспруденција о појму у питању обимно обрађена.

Значење појма *actual fault or privity* било је предмет разматрања током припремних радова, али и на самој Дипломатској конференцији за усвајање Конвенције из 1957. године. Наиме, након предлога Британског удружења за поморско право да се овај појам унесе у текст Конвенције, бројна „континентална” удружења тражила су разјашњење пре свега степена кривице који подразумева појам *actual fault or privity*, што је представљало

тек један од проблема с којим су се континентални правници морали суочити, првенствено због начелног непостојања степеновања кривице у енглеском праву односно потпуно другачије систематизације кривице.¹⁶⁰

Како би се боље разумела укупна проблематика појма *actual fault or privity*, најпре треба извршити темељну анализу појма *actual fault*, а потом и појма *privity*, а затим указати на проблеме које су сваки од ова два појма изазвали.

Да би бродовласник изгубио право на ограничење, пре свега стоји захтев да његова „*fault*” (кривица) мора да буде „*actual*” (лична). Овај захтев сам по себи није проблематичан ако је бродовласник физичко лице. Проблем настаје у случају правног лица као бродовласника, када треба утврдити физичко лице у правном лицу чија се воља може сматрати вољом самог правног лица као бродовласника. Најчешће цитиран судски случај с тим у вези је *The Edward Dawson*¹⁶¹, у оквиру кога је лорд Холдејн (Haldane) указао на то да се овде заправо ради о физичком лицу које је: „*the directing mind and will of the corporation, the very ego and centre of the personality of the corporation ... somebody for whom the company is liable because that person's action is the very action of the company itself*”.

На самој конференцији такође је било покушаја да се садржина појма *actual fault* прецизније одреди, па је тако холандска делегација предлагала да се у ту сврху преузме одредба члана XIII Хашког протокола о изменама и допунама Варшавске конвенције о међународном ваздушном превозу, усвојеног 1955. године, која гласи:

„*The limits of liability... shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result...*” (подвукао В. К.)

Појам *recklessly* (безобзирно) познат је у енглеској судској пракси¹⁶². С тим у вези, Е. Палуа подсећа на то да је енглески делегат на Дипломатској конференцији за поморско право, одржаној 1961. године, истакао да по енглеском праву бродар неће моћи да ограничи своју уговорну одговорност према путнику само у случају безобзирног личног

¹⁶⁰ Како у енглеском праву никада није извршена рецепција римског права, овај правни систем не познаје степеновање кривице на *dolus*, *culpa latae* и *culpa levis*.

¹⁶¹ *Lennard's Carring Company Ltd. v. Asiatic Petroleum Company Ltd.* („*The Edward Dawson*”) LLR-March, 8-1915.

¹⁶² Више видети у *Shawinigan Ltd. v. Vokins and Co, Ltd* (LLLR 1961, 2, стр. 161). Из одлуке коју је судија Мегау (Megaw) донео у предметном спору, јасно је да је појам *recklessly* тумачен у смислу захтева који се у континенталном праву траже за *culpa latissima*.

скривљеног (енгл. *recklessly*) поступка, док своју одговорност према вануговорним повериоцима неће моћи да ограничи ако се ради о било каквој личној кривици (у складу са значењем *actual fault or privity*)¹⁶³. Имајући у виду да је холандски предлог посредно значио степеновање кривице, он је начелно био неприхватљив за енглеску делегацију јер би за њихове судове произвео нерешиве проблеме.

Овде је битно упутити на изузетно екстензивно тумачење појма *actual fault* у енглеској судској пракси, које је током времена довело до тога да је обична непажња (енгл. *simple negligence*) била довољан основ за губитак права на ограничење одговорности бродовласника¹⁶⁴, о чему ће у наставку рада бити више речи.

Када се говори о појму *privity*, овај термин референцира на одговорност бродовласника за радње других лица односно на његову упознатост са догађајима који су довели до штетног догађаја, када је штету проузроковао неко други.¹⁶⁵

Како Конвенција из 1957. године није дала дефиницију појма *privity*, јудикатура је нужно преузела пресудну улогу у одређивању значења појма у питању.

Као једна од најзначајнијих судских одлука у правној литератури наводи се случај *The Eurysthenes*¹⁶⁶, у коме је лорд Денинг пружио следеће објашњење значења речи *privity*:

„...”*Privity*” *did not mean that there was any wilful misconduct by him* (бродовласника – прим. аут.), *but only that he knew of the act beforehand and concurred in it... Moreover, „privity” did not mean that he himself personally did the act, but only that someone else did it and that he knowingly concurred it...”*.

Дакако, бродовласник ће изгубити право на ограничење одговорности не само у случају личне радње или пропуста већ и у случају који је у енглеској јудикатури дефинисан као *blind-eye knowledge*, тј. пропуштање бродовласника да прибави и поседује обавештења о појединостима догађаја која је, с обзиром на доступна средства, био дужан да поседује. Тако је лорд Скот (Scott) у случају *The Star Sea*¹⁶⁷ истакао да:

¹⁶³ Pallua, Emilio, *op. cit* (фуснота 121), стр. 135.

¹⁶⁴ Исто и у: The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, СМІ, 2000, стр. 121.

¹⁶⁵ Филиповић, Велимир: *Неограничена одговорност бродовласника у случају његове особне кривње*, НЗ. 3, Загреб, 1966, стр. 216. С друге стране, Е. Палуа и Б. Јакаша истичу и изјаву М. Хила (М. Hill), делегата на састанку Међународне комисије СМІ-а у Антверпену, по коме израз *privity* има исто значење као и речи *he knew all about it*. О томе видети више у Pallua, Emilio; Јакаша, Branko, *op. cit* (фуснота 135) стр. 43–79.

¹⁶⁶ *The Eurysthenes* (1976) 2 Lloyd's Rep. 171 (CA).

¹⁶⁷ [2001] 1 Lloyd's Rep. 389.

„Privity” in its ordinary meaning connotes knowledge. „Blind-eye” knowledge approximates to knowledge... It is, I think, common ground – and if it is not, it should be – that an imputation of blind-eye knowledge requires an amalgam of suspicion that certain fact may exist and a decision to refrain from taking any step to confirm their existence.”

Као што је већ истакнуто, *actual fault or privity* је правни стандард енглеског правног порекла, док се у праву САД-а употребљава израз *privity or knowledge*, с тим да Г. Гилмор и Ч. Блек указују на то да се у судској пракси ови изрази третирају као синоними.¹⁶⁸ У литератури је било покушаја да се да ближе објашњење значења овог појма, па тако Г. Станковић истиче да се израз *actual fault or privity* може дефинисати као „лична грешка бродовласника која се састоји било у радњи било у пропусту, те знање о појединостима догађаја које је бродовласник лично поседовао или које је, с обзиром на доступност средства, био дужан да поседује”, при чему увек треба имати у виду да бродовласник губи право на ограничење одговорности само ако је његов *actual fault or privity* у узрочној вези са штетним догађајем.¹⁶⁹

Приликом утврђивања значења појма о којем је реч, енглеска и америчка јудикатура најпре полазе од утврђивања модела понашања бродовласника на које је он обавезан, тј. утврђивања каква и колика је лична улога бродовласника требала да буде у односу на конкретан случај, те уколико бродовласник не успе да докаже да оно што је он или његов *alter ego* урадио одговара такво утврђеном моделу понашања, он ће доћи под домен примене клаузуле *actual fault or privity*. Међутим, како се управо у јудикатури утврђивање постојања *actual fault or privity*, нарочито у случају бродовласника – правног лица, са временом показало изузетно комплексним и компликованим питањем, Г. Гилмор и Ч. Блек понудили су две формуле за утврђивање основа за губитак права на ограничење одговорности бродовласника правног лица (енгл. *corporate shipowner*).

По првој формули, преузетој из *Harter Act*-а и *Carriage of Goods by Sea Act*-а (COGSA), постоје одређене недеlegaбилне дужности које су од таквог значаја да погађају лично бродовласника, и при чијем извршењу бродовласник треба да уложи дужну пажњу (енгл. *due diligence*). Ове дужности бродовласник не би требало да поверава намештеницима, а ако то и учини, и даље ће лично одговорати за последице неизвршења

¹⁶⁸ Gilmore, Grant; Black, Charles, op. cit. (фуснота 22), стр. 879.

¹⁶⁹ Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 46.

те дужности. Међу такве обавезе у англоамеричкој јудикатури нарочито спадају све оне дужности које имају за циљ безбедност живота на мору. У бројним повезаним случајевима судови су наметали разне дужности бродовласнику у односу на оспособљавање брода за пловидбу у циљу спречавања да неспособност брода угрози безбедност како самог брода и путовања тако и другог брода односно пловидбе. Како ће одлуке у појединим случајевима показати, чак и за многе аспекте наутичке делатности који су у потпуности у рукама заповедника и чланова посаде, судови су бродовласнику наметнули одређене недеlegaбилне дужности које су неретко доводиле до губитка права на ограничење одговорности.¹⁷⁰ С тим у вези, у правној литератури посебно се указује на четири случаја, и то: *The Norman*,¹⁷¹ *Lady Gwendolen*,¹⁷² *The England*¹⁷³ и *The Marion*¹⁷⁴.

У случају *The Norman*, брод „Норман” је након удара о подводну стену потонуо, услед чега су скоро сви чланови посаде погинули. Бродовласник је признао своју обавезу на накнаду штете члановима породица погинулих помораца, али позвао се на ограничење одговорности. Пред судом се као спорно поставило питање признавања права на ограничење одговорности, при чему је као одлучујуће питање постављено да ли је бродовласник, након испловљења брода, био дужан да достави заповеднику брода нове информације о променама које су се догодиле у водама Гренланда након појаве подводне стене. Иако је у првом степену прихваћен захтев бродовласника, Апелациони суд му је ускратио право на ограничење одговорности узимајући да је пропуст бродовласника што није бежичним путем доставио накнадно добијену информацију заповеднику, при чему бродовласник није успео да докаже да та чињеница није допринела несрећи. Дом лордова је потврдио овакву пресуду Апелационог суда.¹⁷⁵

¹⁷⁰ Случај који се најчешће наводи у литератури је *The Lady Gwendolen* (LLR-1964-2-99, Court of Appeal-1965-1-335). Као примери екстензивног тумачења појма *actual fault or privity* у односу на обавезу бродовласника да употреби дужну пажњу у погледу способности брода за пловидбу, најчешће цитирани случајеви су *In Re Liberty Shipping* (ADC-1973-2241), *Marion* (LLR-1983:2-156, House of Lords 1984-2-1), *Bristol City* (LLR-1921-8-294), и други. С друге стране, у литератури се наводи и пример случаја *The Truculent*, у ком је суд утврдио да се дужност снабдевања брода не може делегирати и тиме отклонити одговорност, али сматрало се да се може ограничити одговорност јер се не ради о личној кривици. О томе видети више у Pallua, Emilio, op. cit. (фуснота 121), стр. 122.

¹⁷¹ V.LLR 1960, 1, стр. 1–17, од 21.01.1960.

¹⁷² V.LLR 1965, 1, стр. 335–354, 1965.

¹⁷³ V.LLR 1973, 1, стр. 373–385.

¹⁷⁴ V.LLR 1984, 2, стр. 1–9, од 17.05.1984.

¹⁷⁵ О овом случају видети више у Pallua, Emilio: *Gubitak prava brodovlasnika na ograničenje odgovornosti u suvremenoj engleskoj judikaturi*, Upporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 103–104, Zagreb, 1984, стр. 534.

У случају *Lady Gwendolen*, брод је превозио пиво на линији Даблин–Ливерпул. У условима густе магле заповедник брода „Лејди Гвендолин” пловио је у пуној брзини, да би у каналу Крозби (енгл. *Crosby Channel*) ударио у брод „Фрешфилд” (енгл. *Freshfield*). Суд је ускратио право бродовласнику да ограничи одговорност, заснивајући своју одлуку на обавези директора у бродовласничкој компанији надлежног за послове саобраћаја (као *alter ega* бродовласника у конкретном случају) да обезбеди да се заповедник придржава правила о избегавању судара бродова, и да га спречи да у условима густе магле плови у пуној брзини.¹⁷⁶

У случају *The England*, на броду „Алета” (енгл. *Alletta*) нису се налазили речни прописи о пловидби луке Лондон, који су прописивали да брод пре испловљења треба да добије пилота, те заповедник није правилно сигнализирао одлазак са обале услед чега је дошло до судара са другим бродом. Судија у првом степену сматрао је да је бродовласник разумно поступио када је препустио заповеднику да одлучи да ли ће узети пилота, као и да се савесно поуздао у заповедника да ће се упознати са правилима речне пловидбе луке Лондон, признајући му право на ограничење одговорности. Апелациони суд је ипак ускратио право на ограничење одговорности бродовласнику, при чему је утврдио да је бродовласник морао да предвиди да се и најспособнији заповедник брода неће, ако му се другачије не нареди, упознати са прописима о пловидби луке Лондон, као и да бродовласник није доказао да непостојање тих прописа на броду није допринело судару бродова.¹⁷⁷

У случају *The Marion*, у коме је заповедник брода приликом сидрења оштетио подводни цевовод зато што није располагао ажурираним навигационим картама на којима је цевовод означен, суд је утврдио да је бродовласник изгубио право на ограничење одговорности зато што је компанија која је управљала бродом пропустила да на броду обезбеди употребу ажурираних навигационих карата.¹⁷⁸

Друга формула коју су понудили Г. Гилмор и Ч. Блек заснива се на „дужности вршења контроле”, по којој „фактичка могућност вршења контроле води до обавезе вршења контроле на одговарајуће високом нивоу да би обавезивала компанију, а

¹⁷⁶ Опширније о овоме у Pallua, Emilio, *ibid*, стр. 536.

¹⁷⁷ О овом случају видети више у Pallua, Emilio, *ibid*, стр. 537.

¹⁷⁸ О томе видети више у Pallua, Emilio, *ibid*, стр. 538–539.

пропуштање да се тако поступи довешће до примене клаузуле *privity or knowledge*.¹⁷⁹ Ова формула заснована је на пресуди из случаја *Spencer Kellogg & Sons Inc. v. Hicks (The Linseed King)*¹⁸⁰. У предметном случају радило се о пловилу којим је власник свакодневно превозио своје раднике преко реке Хадсон. Службеници компаније раније су дали упутство управитељу машине Стоверу да пвило не сме да се користи када има леда на реци, те је сматрано да је и заповедник пвила добио јасна упутства у вези с тим. Међутим, на дан када се догодила штета, пвило је испловило упркос леду на реци и налетело на једну санту услед чега је потонуло проузрокујући већи број људских жртава. Како ће се током поступка показати, управитељ машине Стовер није знао да је брод тог јутра испловио, већ је заповедник брода самоиницијативно одлучио да изврши пловидбу супротно добијеним упутствима. Амерички суд је у конкретном случају бродовласника лишио права на ограничење одговорности, с образложењем да је управитељ машине, за кога је утврђено да је био довољно високо у управној хијерархији компаније да се његов *privity or knowledge* може приписати компанији, био дужан да се лично увери да се „Линсид Кинг” (*Linseed King*) неће излагати опасностима које са собом носи лед на реци. Раније дата упутства нису сматрана довољном мером опреза. Други занимљив случај у коме је примењена ова формула је *The Ert Stefanie*.¹⁸¹

¹⁷⁹ Gilmore, Grant; Black, Charles, op. cit. (фуснота 22), стр. 886.

¹⁸⁰ 285 U.S. 502, 52 S.Ct. 450, 1932 A.M.C 503 (1932).

¹⁸¹ У овом случају власник брода закључио је *Gencon Voyage* чартер ради превоза феросилицијума у расутом стању од Ријеке до Ротердама. Управљање бродом пренето је на менаџмент компанију „Сорек Шипинг” (енгл. *Sorek Shipping Ltd*, где је Бејкер (Baker) био одговоран за технички део пословања, које је укључивало одговорност за одржавање способности брода за пловидбу. У оквиру своје надлежности Бејкер је више пута вршио прегледе брода, а последњи пут пре наведеног поласка брода из луке Ријека. У ноћи између 29. и 30. октобра 1980. године, брод је испловио из луке Ријека укрцан са 1000 тона феросилицијума, али је услед оштећења на доњој оплати брода дошло до уласка воде у бројне преграде брода што је угрозило безбедност пвила. Такође, ове су мане учиниле брод неспособним за превоз феросилицијума јер је услед додира са влагом и водом терет испустио знатну количину опасног гаса. Заповедник брода није знао за ове мане, па је услед вентилације бродских складишта и других везаних просторија дошло до инхалације гаса од чланова посаде, због чега је један умро, а други се озбиљно разболео. Стога је брод заустављен у две луке склоништа, да би у трећој, због опасности изазваних гасом, надлежни органи забранили даљу пловидбу. Власник брода и чартерер су поднели узајамне тужбе због повреде уговора и потраживања за заједничку хаварију. Спор је изнет пред арбитражу у оквиру које су чартерери успели са својим захтевом према власнику, пошто брод није био способан за пловидбу; међутим, арбитар је признао право власника да ограничи своју одговорност. Арбитар је донео одлуку позивајући се члан 503. Закона о трговачком бродарству (енгл. *Merchant Shipping Act*) из 1894. године, имајући у виду да је до повреде уговора дошло без личне кривице (енгл. *fault or actual privity*) власника брода. Наиме, арбитар је заузео становиште да су, иако је Бејкер крив што није утврдио неспособност брода за пловидбу и није о томе обавестио менаџмент компанију, тј. није обезбедио да заповедник располаже неопходним информацијама, пропусти направљени без личне кривице власника. Чартерер је поднео жалбу на овакву одлуку, а стручни судија за трговачке предмете Одељења краљичиног стола (енгл. *Queen's Bench Division – Commercial Court*) Џастис Хобхаус

Упркос оваквом, али и другим настојањима правне науке да прецизније дефинише садржину појма *actual fault or privity* односно *privity or knowledge*, чињеница да Конвенција из 1957. године није понудила дефиницију појма *actual fault or privity* јасно је указивала на то да ће судска пракса добити огромну улогу, те да ће јудикатура, али и опасност од арбитрарности судова обележити период након усвајања Конвенције из 1957. године.¹⁸² Занимљиво је истаћи да је на самој Дипломатској конференцији енглеска делегација, држећи се аргумента да би употреба неког другог термина изазвала велике проблеме њиховим судовима, предложила дефиницију појма *actual fault or privity*. Овом дефиницијом прецизирано је да се код физичких лица под овим појмом подразумева лична, омисивна или комисивна, кривица бродовласника, док се код правног лица ради о истој кривици, али одговорног лица или више њих који представљају *alter ego* правног лица, тј. који имају одлучујући утицај на доношење одлука у правном лицу које је власник брода, с тим да тај израз никада не обухвата супсидијарну (енгл. *vicarious*) одговорност за радње или пропусте службеника или пуномоћника (енгл. *servants or agents*).¹⁸³ У прилог

(енгл. Justice Hobhouse) прихватио је жалбу и ускратио право власнику на ограничење одговорности, с образложењем да је Бејкер био један од директора у Сорек Шипингу, да се директор налази на највишем месту у управној хијерархији компаније и као такав представља *alter ego* компаније, те да његова кривица представља кривицу компаније.

¹⁸² Можда су најбоље објашњење значења појма *privity or knowledge* дали Г. Гилмор и Ч. Блек, који га објашњавају као „празну посуду у коју судови могу да доливају садржај који желе”. О томе видети више у Gilmore, Grant; Black, Charles, *op. cit.* (фуснота 22), стр. 877. С друге стране, опасност од арбитрарности објаснио је Г. Станковић, надовезујући се на објашњење поменутих аутора о „празној посуди у коју судови могу да доливају садржај који желе” експлицирајући да ће се судови приликом доношења одлука најчешће руководити разлозима економске правичности или правичности уопште, па ће у случајевима са великим бројем људских жртава, или у случајевима где би износ ограничења био у великој несразмери са укупним износом потраживања, редовно досуђивати да је постојао *actual fault or privity* бродовласника, што је уједно значило његову неограничену одговорност. Правна техника којом се суд користио да би ово постигао огледала се у приписивању бродовласнику *ex post* огромног броја недеlegaбилних дужности, дакле, након догађаја и након што је бродовласник „учинио оно што је учинио”. Оно што се јавља као проблем у оваквом поступању суда, како примећује Г. Станковић, није тежња суда за правичношћу, већ могућност дата суду да се руководи неправним разлозима које затим покрива правним, што несумњиво води арбитрарности, те правној несигурности – о томе видети више у Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 55–56.

¹⁸³ Emilio Pallua, *op. cit.* (фуснота 121), стр. 121. У вези са одговорношћу физичког лица у правном лицу поставило се питање колико високу позицију у управној хијерархији компаније мора да заузима официр да би се оправдано могло рећи да његова непажња није само непажња запосленог, већ лична непажња компаније. Тако је, у случају *Perama (Federazione Italiana dei Concorzi Agrari v. Mandase Copanja de Vapores)* АМС-1968-315, суд утврдио да су намештеници бродовласника који су надгледали поправке брода које су се показале критичним „довољно високо у у управној хијерархији” компаније да се њихов *privity* и *knowledge* може приписати компанији. С друге стране, у случају *The Edward Dawson* (LLR-March, 8-1915), Дом лордова заузео је становиште да само онда када је штету проузроковало лице које има стварну контролу, као што је председник, директор или власник-менаџер брода, може се сматрати да је штету проузроковала сама компанија – о томе више видети у Gaskell, N. J. J.; Debattista, C.; Swatton R. J., *op. cit.* (фуснота 89), стр. 400. Исто и Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 44.

енглеској интенцији за прихватањем овог појма ишла је тврдња известиоца СМІ-ја на Дипломатској конференцији Ван Рајна да из наведене дефиниције коју је понудила енглеска делегација произилази да појам *actual fault or privity* одговара француском појму *faute personnelle*, који је коришћен у француском тексту Конвенције и који је подједнако меродаван као енглески текст.

Дакле, из свега наведеног може се закључити да је основни проблем проузрокован употребом појмова *actual fault or privity* односно *faute personnelle* њихово прешироко значење. Последица тога је да су национални законодавци обавезни да приликом промулгирања ове конвенције најпре утврде правно значење појмова, те да их након тога прилагоде захтевима домаћих законодавстава. Управо из ових разлога јасно је било да Конвенција из 1957. године неће остварити у пуној мери свој унификацијски задатак јер ће услед различитих садржаја која ће национална законодавства дати овим појмовима, у једном истом случају у неким земљама бити признато право на ограничење, а у неким одбијено.

2.4. Закључна разматрања

Институт ограничења одговорности прошао је дуг историјски развој током којег се неколико пута у основи мењао, увек се крећући између потребе да се бродовласници у највећој могућој мери заштите, с обзиром на значај поморског бродарства за укупне националне економије држава, али и потребе да се онима који су претрпели одређену штету током превоза морем пружи правична накнада.

Два у основи антагонистичка циља, где један тежи томе да максимално заштити бродовласника као носиоца важне привредне делатности, који би излагањем принципу неограничене одговорности у односу на свако потраживање и у свим случајевима изгубио пословни интерес за обављање ове делатности, која је значајна за несметано функционисање међународне трговине, док други циљ природно тежи примени начела *restitutio in integrum*, постепено су усаглашавана. Ово усаглашавање остваривано је постепеним проширивањем листе потраживања за које је дозвољено ограничење одговорности, али и самог система ограничења одговорности, с обзиром на то да су се

током времена показале слабости које су обележиле одређену фазу развоја института ограничења одговорности.

Системи ограничења одговорности настајали су из потребе да водеће поморске нације пруже најповољније могуће услове за пословање бродовласницима који држе бродове под њиховом заставом. Између ових држава постојале су разлике које су се у основи заснивале на тежњи појединих поморских држава да пруже највећу могућу заштиту својим бродовласницима, попут Грчке односно тежњи других поморских нација да пронађу решење које ће поред заштите њихових бродовласника ипак обезбедити и правичну накнаду корисницима њихових услуга, који могу да претрпе знатне штете током пловидбе брода, као што су Енглеска, Немачка и скандинавске земље.

Како ће се у раду видети, енглески систем је током времена показао најмање слабости због чега је, упркос отпорима превасходно Сједињених Држава, препознат и прихваћен као систем ограничења одговорности за поморска потраживања на међународном нивоу. Унификацијска регламентација енглеског система остварена је најпре текстом Међународне конвенције о ограничењу одговорности власника поморских бродова из 1957. године, а потом и Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године.

Услед потребе за великим компромисима који су у то време били нужни да би се омогућило усвајање прве конвенције у материји ограничења одговорности, Конвенција из 1924. године усвојила је хибридно решење засновано на комбинацији тада доминантног енглеског и немачког система ограничења одговорности. Очекивано, Конвенција није ратификована од већег броја држава, прво од стране Енглеске и Немачке. Треба узети у обзир да би ратификација ове конвенције за њих значила напуштање сопствених система, док су се многе друге државе уздржале од ратификације како због привржености сопственим системима (САД, Италија, Грчка) тако због, како се у литератури наводи, неспретног покушаја компромиса који је заправо генерисао скуп разних решења са јаловим резултатом.¹⁸⁴ Такође, прихватање енглеске фунте као монете у којој су били изражени износи одговорности, у одређеној мери обесмислило је њену примену у оним државама које су је ратификовале, имајући у виду догађаје који су обележили период

¹⁸⁴ О овоме видети више у G. Stanković, *ibidem*, стр. 30 и Pallua, Emilio; Jakaša, Branko: *Ograničenje odgovornosti brodara za štetu, de lege ferenda*, Pravni zbornik, 2–3, Titograd, 1962, стр. 45.

после II светског рата, у смислу девалвације фунте односно валутних поремећаја у односу на земље које су утврђене износе одговорности имале да претворе у своје националне валуте применом златног паритета.

За разлику од Конвенције из 1924. године, Конвенција из 1957. године постигла је значајну међународну прихваћеност. Разлоге овоме најпре треба тражити у потпуном напуштању система ограничења према вредности брода и возарине, те промулгирању енглеског система ограничења одговорности до унапред утврђеног износа према тони брода. Конвенција је усвојила и нове износе одговорности, чиме је отклоњен један од главних недостатака Конвенције из 1924. године. Такође, решење Конвенције из 1957. године, по коме се терет доказивања личне кривице бродовласника одређује по *lex fori*, ишао је у прилог широј прихваћености,¹⁸⁵ као и одредба по којој се оснивање фонда врши сходном применом процесноправних решења националних права у којима се фонд оснива. Све ово довело је до тога да су Конвенцију из 1957. године ратификовале бројне европске земље, као и традиционалне поморске земље попут Јапана и Индије, али и утицајни британски доминиони Аустралија и Канада.

С друге стране, различита тумачења значења појма *actual fault or privity*, али и неки други фактори попут градње све већих и скупљих бродова, раста вредности терета и друге имовине која учествује у пловидбеној делатности, потребе да се поред страна које учествују у пловидбеном подухвату (енгл. *maritime interests*), заштита пружи и странама које Е. Селвиг (E. Selvig) назива *non-maritime, uninsured interests*,¹⁸⁶ наметнули су потребу да се у оквиру ИМСО-а иницира разматрање потребе за свеобухватном ревизијом Конвенције из 1957. године.

¹⁸⁵ Треба имати у виду разноликост националних решења у погледу питања терета доказивања. Тако је у Енглеској и САД-у терет доказивања о непостојању личне кривице на бродовласнику, док је у неким другим земљама, попут Шпаније, терет доказивања на тужиоцу. О томе видети више у N. Gutierrez, *ibidem*, стр. 21. Исто и E. Pallua, *ibidem*, стр. 123.

¹⁸⁶ Selvig, Erling: *An Introduction to the 1976 Convention*, у: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, 1986, стр. 7.

3. Ново међународноправно уређење института општег ограничења одговорности за поморска потраживања из 1976. године

Убрзани развој поморског бродарства из средине XX века, одређене недоречености, пре свега у односу на значење појма *actual fault or privity*, као и недостаци Конвенције из 1957. године, у смислу преполовљене вредности износа ограничења одговорности услед утицаја светске инфлације, те круга лица која имају право на ограничење одговорности, попут питања спасиоца, које је актуелизовано у случају *Tojo Maru*¹⁸⁷, створили су потребу да се приступи послу за који се на почетку мислио да ће водити само изменама Конвенције из 1957. године.

Наиме, различита тумачења појма *actual fault or privity* с временом су постала прави „ветар у леђа” повериоцима и средство које су судови неретко користили како би ускратили право на ограничење одговорности бродовласницима. Сходно томе, све су ређа била вансудска поравнања којима је систем ограничења увек доприносио. Ово је имало изузетно неповољне импликације и на друге учеснике, међу којима су били и P&I клубови. По правилима ових клубова, своје покриће могли су да ускрате само у случају намерно проузроковане штете (енгл. *wilful misconduct*) бродовласника. Имајући у виду све чешћу судску праксу, нарочито енглеских судова, која се огледала у екстензивном тумачењу појма *actual fault or privity*, што је доводило до ускраћивања права на ограничење чак и у случајевима најблажег немара бродовласника, ови клубови неретко су довођени у ситуацију да морају да покрију неограничену одговорност.

Потреби за ревизијом Конвенције из 1957. године свакако је допринео велики пад реалне вредности износа ограничене одговорности за више од 50 посто, чему је узрок био утицај светске инфлације на преовлађујућу политику изражавања вредности злата у америчким доларима. Наиме, како се вредност злата изражавала у доларима, а затим користила приликом претварања у националну валуту, а светска инфлација је знатно оборила вредност самог долара, реална вредност износа ограничене одговорности прописане Конвенцијом из 1957. године постала је практично симболична.

Почетак рада на ревизији Конвенције из 1957. године коначно је убрзао усвајање неколико важних конвенција, пре свега Међународне конвенције о баждарењу бродова из

¹⁸⁷ LLR-1969-1-133; LLR-1969-2-193; LLR-1971-1-341.

1969. године, Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом (CLC конвенције) из исте године, као и Међународне конвенције о оснивању међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1971. године (FUND конвенције). CLC и FUND конвенција дефинисале су један нови механизам накнаде штете у случају загађења нафтом са значајним импликација на лимите одговорности утврђене Конвенцијом из 1957. године. Наиме, за ову врсту загађења CLC конвенција увела је засебан систем ограничења одговорности, те је дошло до позитивног сукоба две конвенције, с обзиром на то да је CLC конвенција увела износ ограничења по тони који је дупло већи од оног предвиђеног Конвенцијом из 1957. године. Међутим, независно од питања самог износа ограничења одговорности, усвајањем CLC и FUND конвенција постало је јасно да Конвенција из 1957. године није антиципирала неке нове околности и ризике које је са собом носио развој бродарства. Такво је све веће ангажовање великих танкера, а онда и опасности које су ти ризици представљали за морску средину у случају великих хаварија. Управо те нове околности захтевале су значајне измене у начину утврђивања износа ограничења одговорности. Наиме, износи ограничења одговорности садржани у Конвенцији из 1957. године указују на то да се ова конвенција још увек заснивала на традиционалном концепту по коме износи ограничења одговорности треба да буду приближни вредности бродовласничког удела у пловидбеном подухвату (вредност брода и возарине – франц. *fortune de mer*).¹⁸⁸ Такав концепт свакако је оправдан у односу на штете нанете другим учесницима у поморском пословању (које Е. Селвиг назива *other maritime interests*)¹⁸⁹, а који су по правилу покривени осигурањем. Међутим, нове околности, које су са собом донеле опасност од наношења штете некомерцијалним и неосигураним интересима (енгл. *non-maritime, uninsured interests*), као што су загађења морске средине услед хаварија великих танкера, показале су да је износ ограничене одговорности детерминисан на бази вредности бродовласничког удела у пловидбеном подухвату неправично низак, као и да треба наћи праву меру заштите и за некомерцијалне и неосигуране интересе. С тим у вези, током рада

¹⁸⁸ Како Г. Станковић примећује, традиционални концепт везивања бродовласничке одговорности за вредност његовог удела у пловидбеном подухвату (франц. *fortune de mer*) био је својствен свим познатим системима ограничења, док су разлике произиласиле само из начина остваривања тог начела, од примитивног абандона до обрачунавања бродске тонаже с одређеним износом новца, који је по правилу био одмерен тако да одрази просечну вредност једне тоне брода. О томе видети више у Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 62.

¹⁸⁹ Selvig, Erling, op. cit. (фуснота 186), стр. 7.

на припреми текста Конвенције из 1976. године, приступило се дефинисању потпуно новог концепта, који је заснован је на формули тзв. „трговачке (комерцијалне) осигурљивости” (енгл. *commercial insurability*)¹⁹⁰, која у основи представља компромисно решење.¹⁹¹ Наиме, она је предвиђала подизање износа одговорности по тони брода до нивоа „осигурљивости”, тј. оног нивоа који бродовласник може уз разумне трошкове покрити осигурањем, под условом да правило о укидању права на ограничење одговорности по основу *actual fault or privity* буде замењено са правилом о укидању права на ограничење одговорности у случају намерно проузроковане штете. Дакле, традиционални концепт ограничења одговорности, у коме је бродовласник имао могућност да се ослободи оне одговорности која превазилази вредност његовог имовинског удела у пловидбеном подухвату (франц. *fortune de mer*), уступио је место модернијем приступу, где бродовласник има могућност да се ослободи оне одговорности која превазилази износ који је, уз разумне трошкове, покрио осигурањем.

3.1. Рад на доношењу Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године

Прва реакција поморске заједнице на потребу за стварањем једног новог система уследила је 1972. године, када је СМІ основао међународни поткомитет с циљем да се размотре одредбе Конвенције из 1957. године и доставе одговарајући предлози ИМСО-у. На конференцији одржаној у Хамбургу 1974. године СМІ је представио резултате рада Радне групе, основане од међународног поткомитета, која је припремила два предлога. Наиме, СМІ односно Радна група, није изашла са усаглашеним ставом у вези са тим да ли треба ићи на ревизију Конвенције из 1957. године доношењем Протокола о изменама и допунама Конвенције или треба усвојити потпуно нови међународноправни инструмент. Последично, СМІ је представио тзв. „мали предлог” (енгл. *Mini Draft*), којим се предлаже

¹⁹⁰ С тим у вези, СМІ у својој резолуцији усвојеној током Хамбуршке конференције указао је на следеће: „*the limits should be fixed by reference to the amount of liability insurance, which having regard to the cost thereof, can reasonably be required of ships engaged in ordinary commercial shipping, since the cost of this insurance is inevitably reflected in the freight rates payable by shippers*”. Дакле, да би одговорност била осигурљива, њене основне карактеристике (основ одговорности, максимална висина и опсег) морају да буду буду унапред познате у највећој могућој мери. На тај начин осигуратељ може да процени ризик и одреди цену осигурања, тј. премију.

¹⁹¹ Исто и Hare, John, op. cit. (фуснота 80), стр. 10.

усвајање протокола о изменама и допунама Конвенције из 1957. године, као и тзв. хамбуршки предлог конвенције, тј. „велики предлог” (енгл. *Maxi Draft*), којим се предлаже усвајање нове конвенције.¹⁹² Правни комитет ИМСО-а разматрао је на 23. заседању оба предлога. Имајући у виду број предлога за измену и допуну текста Конвенције из 1957. године, Правни комитет ИМСО-а доноси одлуку о прихватању тзв. великог предлога као основе за свој предстојећи рад.¹⁹³

Након две године рада, Правни комитет ИМСО-а је на својој 28. седници усвојио нацрт нове конвенције, који је у великој мери одговарао тексту предложеном од стране СМИ-ја, уз два битна одступања. Најпре, извршено је разликовање посебног износа ограничења одговорности за потраживања у случају смрти или телесних повреда путника на броду (члан 7. Конвенције из 1976. године) и општих износа ограничења одговорности за остала потраживања (члан 6. Конвенције из 1976. године). Такође, уместо *poincaré* златног франка уведено је специјално право вучења (SDR).

Овде је значајно истаћи да су се, током рада на припреми текста Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године (у даљем тексту: Конвенција из 1976. године), аутори определили за то да се, осим бродовласницима, право на ограничење одговорности призна што ширем кругу лица која могу да буду одговорна за потраживања услед штета насталих као последица рада брода. Сходно томе, уместо нагласка на лице које има право на ограничење одговорности, Конвенција из 1976. године нагласак ставља на природу потраживања која су подвргнута ограничењу, што се одразило и на наслов ове конвенције.

Оно што ни СМИ ни Правни комитет ИМСО-а нису успели коначно да реше до одржавања Дипломатске конференције, односи се на конкретне износе ограничења одговорности. Међутим, резолуцијом усвојеном на Хамбуршкој конференцији, СМИ је ипак дао јасне смернице у вези са тражењем новог концепта „трговачке (комерцијалне) осигурљивости”, о чему је већ говорено.¹⁹⁴ Коначно, Правни комитет ИМСО-а после две године рада усваја нацрт нове конвенције и доставља га владама држава чланица и другим међународним организацијама на разматрање, и истовремено заказује одржавање

¹⁹² LEG XXIII/2 of 3 May 1974.

¹⁹³ LEG XXIII/4 of 18 June 1974, стр. 2.

¹⁹⁴ Видети тачку 3.

дипломатске конференције за новембар 1976. године, на којој је усвојена Међународна конвенција о ограничењу одговорности за поморска потраживања¹⁹⁵.

3.2. Лица с правом на ограничење одговорности

Проширивање круга лица с правом на ограничење започето Конвенцијом из 1957. године настављено је Конвенцијом из 1976. године. Како ће се видети, Конвенцијом из 1976. године право на ограничење признато је неким лицима која су била ускраћена за ово право Конвенцијом из 1957. године. Међутим, почетна идеја Радне групе СМІ-а, која је припремала текст Конвенције из 1976. године, да се предметно право призна скоро свима који на било који начин активно учествују у поморској привреди, па могу доћи у ситуацију да проузрокују неко поморско потраживање, није до краја спроведена. Наиме, током припремних радова, најпре је СМІ заузео становиште да власницима терета, крцатељима и примаоцима не треба признати право на ограничење одговорности, да би постепено из круга лица с правом на ограничење одговорности били изузети пилоти, као и још неке категорије лица.¹⁹⁶

3.2.1. Бродовласник

Иако би се могло рећи да је значење појма „бродовласник” у основи јасно, разна национална законодавства овом појму дају читав спектар различитих значења, од чега онда зависи и круг лица којима се признаје право на ограничење одговорности.

¹⁹⁵ Конвенцију из 1976. ратификовале су: Албанија, Алжир, Антигва и Барбуда, Аустралија, Азербејџан, Бахами, Барбадос, Белгија, Бенин, Бугарска, Кина, Конго, Кукова Острва, Кипар, Хрватска, Данска, Доминикана, Египат, Екваторијална Гвинеја, Естонија, Финска, Француска, Грузија, Немачка, Грчка, Гвинеја, Мађарска, Индија, Ирска, Јамајка, Јапан, Кирибати, Литванија, Либерија, Летонија, Луксембург, Марсалска Острва, Маурицијус, Мексико, Монголија, Холандија, Нови Зеланд, Нигерија, Норвешка, Ниуе, Пољска, Румунија, Сент Луција, Србија, Самоа, Сијера Леоне, Сингапур, Шпанија, Шведска, Швајцарска, Сирија, Тонго, Тринидад и Тобаго, Турска, Тувалу, Уједињени Арапски Емирати, Уједињено краљевство Велике Британије и Северне Ирске, Вануату и Јемен. Руска Федерација је приступила Протоколу из 1996. године о изменама и допунама Конвенције из 1976. године.

¹⁹⁶ СМІ је најпре предложио да се право на ограничење одговорности, поред бродовласника, чартерера, менаџера или оператера (бродара), призна и „*any person rendering service in direct connection with the navigation, management, or the loading, stowing or discharging of the ship*”. На овај начин били би обухваћени и пилоти, затим лица која помажу броду са обале, привезивачи и сл. штивадори. Овакав предлог током рада на тексту Конвенције из 1976. године ипак није прихваћен. О томе видети више у Berlingieri, Francesko, *op. cit.* (фуснота 76), стр. 332, Xia Chen, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 8, као и Stanković, Gordan, *op. cit.* (фуснота 43), стр. 69.

У земљама европског континенталног правног круга, бродовласник је само оно лице које је као такво уписано у јавни уписник.

С друге стране, у Енглеској је, сходно одредбама одељка 503. *Merchant Shipping Act*-а из 1894. године, право на ограничење одговорности признато само власнику, при чему је овај појам обухватао како „уписаног” (енгл. *registered*) тако и „стварног” (енгл. *beneficial*) власника,¹⁹⁷ уз јудикатуру која је у земљама англоамеричког правног круга различито приступала позицији „уписаног” (енгл. *registered*) власника.¹⁹⁸ Што се тиче „стварног” (енгл. *beneficial*) власника, К. Хил указује на тумачења енглеске судске праксе и теорије које га дефинишу као лице које у складу са законом има потпуни посед и контролу над бродом и, као последицу тога, има право на приходе и користи од брода које уобичајено има законски власник (енгл. *equitable owner*).¹⁹⁹

Како је *Merchant Shipping Act* из 1958. године транспоновао у енглеско законодавство одредбе Конвенције из 1957. године, круг лица којима енглеско право признаје право на ограничење одговорности проширен је на „*any charterer and any person interested in or in possession of the ship, and, in particulap, any manager or operator of the ship* (сваког чартерера и било које друго лице које има интерес на броду или државину брода, а нарочито менаџер или оператер брода)”. С тим у вези, занимљиво је да у правној литератури, иако се могу наћи опречна мишљења, доминира схватање по коме речи „*any person interested in or in possession of the ship*” обухватају у одређеним ситуацијама

¹⁹⁷ Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London, 2005, стр. 7.

¹⁹⁸ Тако N. Gutierrez истиче да је у случају *The Evpo Agnic* [(1988) 2 Lloyd's Rep. 411] лорд Доналдсон (Donaldson) пошао из перспективе да је власник у односу на уписани брод управо „уписани” власник, док је у случају *The Cape Moreton* [(2005) FCAFC 68] Аустралијски савезни суд заузео становиште да значење појма „власник” из *Admiralty Act*-а из 1988. не значи нужно лице које је уписано у било који међународни уписник бродова. О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 24.

¹⁹⁹ Hill, Christopher: *Maritime Law*, 4th edition, Лондон, 1995, стр. 133. Такође, Ј. Марин истиче да је институт „стварног” (енгл. *beneficial*) власника омогућио судској пракси сузбијање злоупотребе института одговорности бродовласника. Ради откривања лица које је *beneficial owner* брода и које је заиста одговорно за настанак потраживања, суд је морао да проникне иза чињеница које су уписане у уписник бродова. Како се у позицији „уписаног” власника неретко налазила *one ship company*, суд је, када је то сматрао потребним, морао да спроведе поступак „подизања корпорацијске завесе”, тј. да проникне у чланску и управљачку структуру те компаније како би утврдио њену повезаност с неком другом компанијом која контролише доношење одлука у *one ship company*, која заправо ни не располаже приходима од коришћења тог брода, па се ни не може сматрати правим власником брода. Ако би утврдио постојање предметне повезаности, суд је у том случају власником брода сматрао *beneficial owner*-а, без обзира на то што је неко друго лице уписано у уписник као власник. На овај начин енглески судови ефикасно се боре против појаве оснивања читавог низа мањих *one ship company*, чији је основни циљ заправо онемогућавање спровођења извршења и обезбеђења на бродовима. Више видети у Marin, Jasenko, *op. cit.* (фуснота 132), стр. 41–42.

бродоградитеља и бродопоправљача.²⁰⁰ Такође, треба истаћи да енглеска јудикатура није дала одговор на питање да ли је појам „*manager*” ограничен само на лица која стварно управљају бродом или овом појму треба дати „либералније” значење.²⁰¹

У праву САД-а, *Limitation of Liability Act* примењује се на „власника брода, без обзира да ли је амерички или страни држављанин”,²⁰² с тим да сам појам „власник” није прецизиран. Тако је судска пракса заузела становиште према ком је појму власника требало дати што шире значење „како би се остварио циљ Конгреса за подстицањем инвестиција у америчко бродарство”.²⁰³ С тим у вези, приликом утврђивања да ли је једна страна власник у смислу *Limitation of Liability Act*-а, суд мора да гледа и шире од самог власништва и да утврди да ли једна страна има пуну контролу над бродом.²⁰⁴ Последично, акционари, хипотекарни повериоци, трастији, претходни продавац односно власник (енгл. *prior vendors*), доживотни плодуживаоци (енгл. *life tenants*), могу се подвести под појам власника, и тиме стећи право на ограничење одговорности.²⁰⁵ Међутим, у америчком праву статус власника увек подразумева државину, тј. контролу и управљање бродом, из чега произилази да америчко право знатно сужава круг лица којима се признаје право на ограничење одговорности, што ће се нарочито видети и у оквиру расправе о врсти чартерера којима се признаје право на ограничење одговорности.²⁰⁶

У бившој Југославији, сходно одредбама Закона о поморској и унутрашњој пловидби, појам власника брода био је подведен под значење појма „бродар”, под којим се подразумевало свако физичко или правно лице које је као држалац брода носилац

²⁰⁰ Такво становиште у правној теорији заступају Ш. Чен (X. Chen) и М. Томас (M. Thomas), док ту могућност не одбацује ни К. Хил (C. Hill). О овоме више видети у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 3; Thomas, Michael: *British Concepts of Limitation of Liability*, Tullan Law Review, Tullan, 1979, стр. 1205 и 1209; Hill, Christopher, op. cit. (фуснота 199), стр. 391.

²⁰¹ Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 8–9.

²⁰² 46 U.S.C. § 183(a).

²⁰³ *Flink v. Paladini*, 279 U.S. 59; 49 S. Ct. 255; 73 L. Ed. 613 (1929).

²⁰⁴ *Dick v. U.S.*, 671 F.2d 724 (2nd Cir. 1982); *Admiral Towing Co. v. Woolen*, 290 F.2d 641 (9th Cir.1961).

²⁰⁵ Brais, Keith S.; Rusak, Richard D.: *The Shipowner's Limitation of Liability Act: Pitfalls for the Unwary*, http://www.braislaw.com/files/limitation_of_liability.pdf, стр. 3.

²⁰⁶ Ако се погледа случај *American Car & Foundry Co. v. Brassert* [289 U.S. 261, 53 S.Ct. 618, 77 L.Ed. 1162 (1933)], у коме је амерички суд заузео став да бродоградитељ не може да ограничи своју одговорност зато што у тренутку настанка хаварије није имао никакву контролу над бродом, иако је у том тренутку имао правни положај продавца и тиме својину на броду у циљу осигурања исплате продајне цене брода, јасно је да америчко право има знатно рестриктивнији приступ у односу на нпр. енглеско право по питању круга лица која, подводећи се под појам „власник”, имају право на ограничење одговорности. Штавише, за разлику од енглеског права, у конкретном случају суд је био мишљења да бродоградитељ не обавља поморску делатност, која је предмет заштите система ограничења одговорности.

пловидбеног подухвата, с тим што се претпостављало, док се не докаже супротно, да је бродар лице које је уписано у уписник као власник брода.²⁰⁷

Како су различита национална законодавства давала различито значење појма о ком је реч, аутори конвенције настојали су да појму „бродовласник” дају што свеобухватније значење. Тако, сходно одредбама члана 1. Конвенције из 1976. године, право на ограничење одговорности за потраживања наведена у овој конвенцији признаје се власнику, при чему појам „власник” обухвата чартерера, менаџера и бродара (оператера) брода. На овај начин, како Ш. Чен примећује, Конвенција из 1976. године дала је више један генерички појам „власника” него што је ушла у ближе прецизирање значења појма.²⁰⁸ Ово је оставило простора државама уговорницама Конвенције из 1976. године да дају различита значења појму „бродовласник”, као уосталом, и појмовима „чартерер”, „менаџер” и „оператер”.²⁰⁹

3.2.2. Чартерер

Чартерер је лице које се јавља у улози возара када закључи уговор о превозу и изда теретницу у своје име. Ако говоримо о *time* или *voyage* чартереру, он је у непосредном уговорном односу са крцатељем, самостално располаже уговореним бродом у комерцијалном погледу, док *bareboat* чартерер додатно још поставља заповедника и посаду, сноси трошкове њихових плата, те је у пуном капацитету носилац пловидбеног подухвата. Поред наведених и данас најпознатијих врста чартер партија, модерна поморска привредна пракса развила је читав низ специфичних чартер партија које имају своје импликације на питање ограничења одговорности због чега ће о појединим бити више речи у овом раду.

²⁰⁷ Исто значење појма „бродар” задржала је Република Хрватска у Поморском законнику.

²⁰⁸ Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 3.

²⁰⁹ Тако N. Gutierrez наводи да је у Закону о поморском транспорту Новог Зеланда (енгл. *Maritime Transport Act*) прописано да појам „власник” обухвата власника односно сувласника на броду, затим у случају када је брод дат у чартер овај појам обухвата чартерера, док у случају када власник или чартерер нису одговорни за пловидбу и управљање бродом, појам „власник” обухвата свако лице које је одговорно за пловидбу или управљање бродом. С друге стране, у канадском Закону о поморској одговорности (енгл. *Maritime Liability Act*) овај појам је проширен тако да је право на ограничење признато било ком лицу које је власник или држалац брода од тренутка поринућа, укључујући и тај тренутак. О томе више видети у Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 24–25.

Како појам „чартерер” није добио свој јединствени појмовно-теоријски израз,²¹⁰ у јудикатури су се појавила бројна питања и недоумице у односу на њихово право на ограничење одговорности. Најпре се поставило питање да ли се овај појам ограничава само на *bareboat* односно *demise* чартерера или обухвата све врсте чартерера. Становиште по коме само *bareboat* односно *demise* чартерер има право на ограничење одговорности засновано је на идеји да је далеко већа вероватноћа да ће *bareboat* или *demise* чартерер проузроковати штету за коју ће одговарати као власник, него што је то случај са другим врстама чартерера попут *time* или *voyage* чартерера. Ово становиште нашло је свој законски изражај у Одељку 186. *Limitation of Liability Act*-а из 1851. године²¹¹, те је и данас заступљено у праву САД-а. Сходно одредби *Limitation of Liability Act*-а, која је до данас остала непромењена, право на ограничење одговорности има само онај чартерер који је одговоран за постављање заповедника и чланова посаде, као и снабдевање и управљање бродом о свом трошку („*mans, victuals, and navigates the vessel at his own expense, or by his own procurement, shall be deemed the owner of such vessel*”). Уколико је то случај, сматраће се да се тај чартерер налази у положају бродовласника и има право на ограничење одговорности као бродовласник, односно власник *pro hac vice*.²¹² Због тога, како Г. Гилмор и Ч. Блек указују, код *time* или *voyage* чартера, где је власник и даље одговоран за опремање и снабдевање брода, ове врсте чартерера немају право на ограничење одговорности.²¹³

С друге стране, у многим земљама извршено је изједначавање положаја разних врста чартерера (енгл. *bareboat/demise, time, voyage, slot, consecutive, time trip charter*) у односу на питање права на ограничење одговорности. Може се закључити да овакав приступ има више оправдања, с обзиром на то да би се ускраћивањем овог права, пре свега *time* или *voyage* чартерерима, игнорисала стварност модерне поморске праксе, где се разлике у одговорности између различитих врста чартерера све више смањују.²¹⁴ Такође,

²¹⁰ Упркос сугестијама појединих утицајних аутора, попут П. Григза, да би „било од велике помоћи да се дефинише појам чартерера која ће бити онолико свеобухватна колико је то заиста потребно”. Опсежније у Griggs, Patrick: *Charterers' Right to Limit Liability*, CMI Yearbook for 2009, 2009, стр. 358–361.

²¹¹ 46 U.S.C. §§181 - 196 ("Limitation Act").

²¹² Према стандардној класификацији чартер партија, предметна права и обавезе појављују се само код *bareboat* односно *demise* чартера.

²¹³ Gilmore, Grant; Black, Charles, op. cit (фуснота 22), стр. 840.

²¹⁴ Тако Ш. Чен указује на то да издавањем теретнице *time* чартерер постаје одговоран за штете на терету, као и да издавање упутстава за сидрење од стране *time* или *voyage* чартерера у складу са чартер партијом

имајући у виду да све врсте чартерера обављају поморску делатност, која је предмет заштите система ограничења одговорности, било би неосновано довести их у тежи положај од онога који је гарантован самом бродовласнику.

Ако би се пошло од становишта да чартерер има право на ограничење само онда када има улогу или одговорности као бродовласник²¹⁵, могло би се оспорити право нпр. *voyage* чартереру да ограничи своју одговорност, ако се узме у обзир да он плаћа возарину бродовласнику за превоз његових или туђих ствари за одређено путовање, те да у том смислу није лице које користи брод или управља њиме. Ово *mutatis mutandi* важи и за *time* чартерера, осим у случајевима када издавањем теретнице преузме одговорност у односу на терет, а тиме и улогу сличну улози власника.²¹⁶

Анализа припремних радова показује да је интенција аутора Конвенција из 1957. и 1976. године била да обухвате све врсте чартерера, с тим да је важно истаћи да су током рада на тексту Конвенције из 1976. године постојали захтеви да се изврши извесно сужавања овог појма. Предметни захтеви темељили су се на ставу да, иако чартерери могу проузроковати исту врсту одговорности као и бродовласници, постоје случајеви одговорности које могу проузроковати само чартерери у својству власника терета, а не чартерери који се појављују у улози возара.²¹⁷ У том контексту предложено је да се право на ограничење призна само чартерерима који се појављују у својству возара, јер одговорност која је идентична одговорности бродовласника може да настане само када се чартерер појављује у улози возара. Овај предлог није прихваћен из разлога што би, према мишљењу аутора, проузроковао проблеме националним судовима приликом утврђивања, у сваком конкретном случају, да ли се чартерер појављује у својству возара или власника терета.

може довести до настанка штета на броду за коју ће одговорност сносити управо ови чартерери. О томе више у Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 6.

²¹⁵ То је било основно полазиште судије Џ. Томаса (J. Thomas) у случају *Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A. and Another (The Aegean Sea)* (1998) 2 Lloyd's Rep. 39. У предметном случају судија је констатовао да је Конвенцијом из 1976. године извршена дихотомна подела лица која имају право на ограничење одговорности на бродовласнике и спасиоце, како би се спасиоцима признало право на ограничење одговорности без обзира на то да ли су власници или имају улогу власника. Имајући у виду да тако нешто није учињено у односу на чартерере, судија је извео закључак да чартереру треба признати право на ограничење одговорности само када има улогу или одговорности као бродовласник.

²¹⁶ У прилог оваквом приступу иде и одлука суда у случају *The Andrea Ursula* [Lloyd's Law Reports (1971) 1, р. 145], у којем је истакнут став да *time* чартерер нема посед или контролу брода као што то има *bareboat* чартерер.

²¹⁷ Watson, Harold K.: *The 1976 IMCO Limitation Convention: A Comparative View*, Houston Law Review 249, Houston, 1978.

Право чартерера на ограничење одговорности разматрано је и у јудикатури, где је постављено питање права чартерера да ограничи одговорност у односу на потраживање бродовласника према њему. Тим поводом, у судској пракси може се наћи неколико важних, али различитих судских одлука. Најпре је у случају *The Aegean Sea*²¹⁸ судија Џ. Томас (J. Thomas) заузео становиште да *voyage* чартерер нема право да ограничи одговорност за потраживања која је проузроковао бродовласнику упућивањем брода у несигурну луку. У предметном случају, судија Томас истакао је да циљ Конвенције из 1957. године није био да се поред бродовласника чартерер уведе као додатно лице које има право на посебан фонд ограничене одговорности, већ да право на ограничење одговорности чартереру треба признати само у односу на потраживања трећих лица. Такође, судија Томас констатује да само чартерерима који су преузели одговорност коју иначе има власник брода треба признати право на ограничење одговорности. У вези са изнетим, најпре треба истаћи да право чартерера на ограничење одговорности у односу на потраживања власника брода уопште није разматрано током припремних радова, као и на дипломатским конференцијама за усвајање конвенција из 1957. и 1976. године, чиме се циљно тумачење одредаба ових конвенција судије Томаса доводи у питање. Остављајући по страни овај можда формални аспект, чини се да становиште овог судије посредно уводи нову врсту потраживања за коју није признато право на ограничење одговорности супротно одредби члана 3. Конвенције из 1976. године, као и да је то ограничење уведено само за једну врсту лица којима је Конвенција из 1976. године признала право на ограничење одговорности.

Сличну одлуку као у случају *The Aegean Sea* донео је стручни судија за трговачке предмете Одељења краљичиног стола (енгл. *Queen's Bench Division – Commercial Court*) Џ.

²¹⁸ У овом случају брод је по основу *Asbatankvoy* чартера ангажован ради превоза сирове нафте од луке Sullom Voe до луке Ла Коруња (енгл. La Coruna) у Шпанији. Приликом упловљења у луку брод се насукао, последично је и експлодирао, што је резултирало потпуним губитком брода, при чему се највећи део сирове нафте излио у море. Бродовласници су поднели тужбу против чартерера тврдећи да је брод послат у несигурну луку и тражећи накнаду штете од чартерера због губитка брода, погонске нафте и неплаћене возарине. Надаље, бродовласници су тражили накнаду штете коју су били дужни да плате по основу одговорности власника брода у складу са одредбама CLC Конвенције за проузроковану штету, која обухвата трошкове отклањања штете проузроковане загађењем нафтом, трошкове превентивних мера предузетих поводом изливања нафте, њихову потенцијалну одговорност према Кристалу (Cristal), те накнаду посебне награде која је плаћена спасиоцима по основу *Lloyd's Open Form Salvage Agreement* (укупан износ потраживања процењен је на 65 милиона долара). О томе видети више одлуку суда у случају *The Aegean Sea*, (1998) 2 Lloyd's Rep. 39.

Стил (J. Steel) у случају *The CMA Djakarta*²¹⁹, констатујући да је битно да је одговорност лица из члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године за потраживање за које је дозвољено ограничење одговорности настала у својству власника, тј. због тога што је то лице преузело одговорност коју иначе преузима власник, док у предметном случају ниједан део потраживања није настао из улоге *time* чартерера у својству власника. Међутим, одлучујући по жалби, судија Апелационог суда (енгл. *Court of Appeal*)²²⁰ Л. Ј. Лонгмор (L. J. Longmore) донео је одлуку којом је утврдио да чартерери улазе у круг лица која имају право на ограничење одговорности према одредби члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године, те да право на ограничење одговорности превасходно зависи од врсте потраживања (енгл. *qualifying claims*) у односу на које чартерер тражи ограничење одговорности (без обзира на то да ли се ради о непосредном потраживању или о регресном захтеву), тј. да ли је у односу на то потраживање признато право на ограничење одговорности, а не од тога да ли је чартерер то потраживање проузроковао док је имао улогу или одговорности као бродовласник.²²¹ Судија Лонгмор указао је на могућу неправду уколико би се прихватило другачије решење, имајући у виду да би то омогућило да чартерери буду изложени већој одговорности за исто потраживање само зато што је накнада тог потраживања ишла преко бродовласника.²²² Изнето становиште судије Лонгмора одликује већа правна доследност у тумачењу Конвенције из 1976. године у

²¹⁹ У овом случају власник брода дао је у NYPE *time* чартер свој брод *CMA Djakarta* за превоз контејнера. Током трајања чартера на броду се догодила експлозија и пожар. Брод је напуштен, а служба спасавања обавила је спасавање брода и терета. Бродовласници су поднели одштетни захтев против чартерера на укупан износ од 26.638 милиона долара, који је обухватио накнаду штете коју су бродовласници морали да плате власницима терета, штету због непоштовања уговорне клаузуле која се односила на превоз опасог терета, као и допринос у заједничку хаварију. Као основ за своју тужбу бродовласници су навели да су експлозија и пожар настали као последица терета који се налазио у два контејнера којима је превозен опасан терет, чиме је прекршена изричита одредба чартер партије о забрани превоза опасог терета. О овом случају видети више у Skorupan Wolff, Vesna: *Jesu li naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru ovlašteni ograničiti odgovornost u odnosu na tražbine brodo vlasnika prema njima*, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 158, Zagreb, 2004, стр. 287–299.

²²⁰ Lloyd's Rep. (2004) Part 8 vol. I, стр. 460.

²²¹ Битно је истаћи да је судија Лонгмор (Longmore) утврдио да потраживања из конкретног случаја не потпадају под листу потраживања из члана 2. Конвенције из 1976. године, будући да потраживање због губитка или оштећења брода чија се тонажа користи за обрачунавање ограничене одговорности не потпада под потраживања за које је дозвољено право на ограничење одговорности. На исти начин, судија је утврдио да износ који је власник платио по основу извршеног спасавања, као и потраживање власника за накнаду износа који је он био дужан да плати као допринос у заједничку хаварију, не потпадају под листу потраживања из члана 2. Конвенције из 1976. године, те чартереру није признато право на ограничење одговорности у односу на ова потраживања.

²²² Више у СМІ: Charterers' right to limit liability, <http://www.comitemaritime.org/uploads/pdf/Synopsis.pdf>, стр.

9.

односу на раније наведене судске одлуке судија Томаса и Стила, поготову када се узме у обзир да Конвенција из 1976. године није направила никакву дистинкцију између поверилаца у односу на чија потраживања чартерери могу да ограниче своју одговорност. Такође, она доводи чартерере у праведнији положај. Наиме, раније судске одлуке, признајући чартерерима с једне стране право на ограничење одговорности у односу на потраживања трећих лица, а с друге стране укидајући им право на ограничење одговорности, те излажући их неограниченој одговорности у односу на потраживања бродовласника, довеле су чартерере у неравноправан положај у односу на бродовласнике.

Коначно, када се ради о становишту да чартереру треба признати право на ограничење одговорности само када је имао улогу или одговорности као бродовласник, треба истаћи да постоји разлика између Конвенције из 1957. и Конвенције из 1976. године. Наиме, у члану 6. Конвенције из 1957. године прописано је да се одредбе ове конвенције односе на чартерере „на исти начин као што се она примењује на саме власнике”, па се за овакво становиште може констатовати да има упориште у Конвенцији из 1957. године. С друге стране, оваква формулација изостављена је у Конвенцији из 1976. године, што, чини се, иде у прилог схватању да чартереру треба признати право на ограничење одговорности у односу на потраживања бродовласника. Схватање по коме је исти ефекат наведене одредбе Конвенције из 1957. године постигнут тако што је у Конвенцији из 1976. године појам чартерера обухваћен јединственим појмом „власник” чини се сувише екстензивним.

У теорији и пракси поставило се питање и да ли *slot* чартерер потпада под значење појма „чартерер” из члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године, тј. да ли у смислу одредаба ове конвенције *slot* чартерери имају право на ограничење одговорности. *Slot* чартер је релативно нова, али веома важна врста уговора која се користи у модерној поморској привреди, код које једна страна (чартерер) уз плаћање накнаде стиче право на искоришћавање тачно одређеног бродског простора односно одређеног броја слотова на броду друге уговорне стране (бродовласника), а ради превоза терета у контејнерима на тачно одређеном путовању или за тачно одређено време.²²³ С тим у вези, прва карактеристика овог уговора на коју ваља указати, у контексту значајном за потребе овог рада, огледа се у коришћењу само одређеног дела бродског простора, а не и целог брода,

²²³ О правној природи и другим основним карактеристикама *slot* чартера видети више у Marin, Jasenko: *Slot Charter*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 56, Zagreb, 2006, стр. 591–607.

док сва остала лица која су обухваћена чланом 1. Конвенције из 1976. године имају интерес над целим бродом, па се њихова одговорност обрачунава према тонажи целог брода. Друга битна карактеристика овог уговора јесте да *slot* чартерер издаје сопствену теретницу, која по правилу садржи клаузулу да ће за сва потраживања која се могу појавити у односу на њега одговорати као возар, на основу чега ће *slot* чартерер имати право на ограничење одговорности сходно одредбама Хашко-Визбијских правила,²²⁴ те се поставља питање аналогне примене права на ограничење сходно одредбама Конвенције из 1976. године.

Ово питање први пут у јудикатури постављено је у случају *Metvale LTD and Onogher v. Monsanto International Sarl and Others (The MSC Napoli)*.²²⁵ У овом спору радило се о насукању контејнерског брода *MSC Napoli* на јужну обалу Енглеске, што је проузроковало укупан износ потраживања (штете на терету и контејнерима, трошкови спасавања и доприноса у заједничку хаварију) уперених према бродовласнику у износу од 100 милиона фунти, док је бродовласник, сходно одредбама Конвенције из 1976. године, основао фонд ограничене одговорности у вредности од око 15 милиона фунти.

Како су нека од потраживања била усмерена против два *slot* чартерера, и то *Hapag-Lloyd AG* и *Stinnes Linien GmbH*, који су са *MSC* компанијом, као бродовласником, закључиле *slot* чартере за искоришћавање дела бродског простора на броду *MSC Napoli*, као претходно питање поставило се да ли *slot* чартерер потпада под појам „бродовласник” у смислу члана 1. Конвенције из 1976. године, имајући у виду да искоришћавају само део бродског простора, а не цео брод. Надаље, уколико *slot* чартерер потпада под овај појам, поставља се и питање да ли ће се оснивањем фонда ограничене одговорности од стране бродовласника сматрати да је предметни фонд основан и у корист *slot* чартерера. У вези са првим проблемом судија Ј. Тир (J. Teare) заузео је становиште да су *slot* чартетери обухваћени појмом „бродовласник” из члана 1. Конвенције из 1976. године. Ово становиште образложио је пре свега чињеницом да би ускраћивањем права на ограничење *slot* чартерерима који издају теретницу у своје име друга уговорна страна (власници оштећеног или уништеног терета) имала право на пуну накнаду штете, те ако би *slot* чартерери желели да се регресирају од бродовласника (у случају да је штета настала

²²⁴ О томе видети више у Williams, Richard: What Limitations is there on the Right to Limit Liability under the 1976 Limitation Convention?, 1997, стр. 119.

²²⁵ Lloyd's Law Reports (2009) Vol I, стр. 246.

пропустом бродовласника), они би то могли да учине само до износа ограничене одговорности бродовласника, који би дакако искористио своје неспорно конвенцијско право на ограничење одговорности. Дакле, судија није нашао ниједан оправдан разлог због којег *slot* чартерер не би уживао иста права као и други чартерери којима је признато право на ограничење одговорности, док аргументацију да *slot* чартерери користе само део брода а не цео брод, судија није прихватио из разлога што би такво тумачење, по његовој оцени, било супротно циљу Конвенције из 1976. године.²²⁶ У вези са другим питањем, судија је своје мишљење образложио доводећи у везу чл. 1. и 9, односно 11. Конвенције из 1976. године, констатујући да се оснивање фонда од било ког лица које је обухваћено појмом „бродовласник” сматра као оснивање фонда од стране и у корист свих тих лица, укључујући и *slot* чартерера. С друге стране, услед одсуства конвенцијске норме о регресном праву лица које је основало фонд ограничене одговорности од других лица која су имала корист од оснивања фонда, а с обзиром на то да је предметни фонд покрио и њихову одговорност, судија Тир у предметном случају упућује на примену опште одредбе меродавног права.²²⁷

Ако је предметни случај, заједно са одлуком суда у случају *The Tychu*, дао одговор на питање да ли *slot* чартерер има право на ограничење одговорности сходно одредбама Конвенције из 1976. године,²²⁸ о питању износа односно граница његове одговорности у теорији и пракси и даље постоје опречна становишта. Позивајући се на суштину и циљ права на ограничење одговорности, поједини аутори сматрају да би једино правично решење било да се *slot* чартерерима призна право на ограничење одговорности пропорционално делу брода који чартерују.²²⁹ С друге стране, како Ј. Марин примећује,

²²⁶ Исто становиште је у одлуци суда у случају *The Tychu* (1999) 2 Lloyd's Rep. 11 стр. 21–22. О томе видети више у Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 11.

²²⁷ О случају *MSC Napoli* видети више у Марин, Јасенко, op. cit. (фуснота 1), стр. 98–100.

²²⁸ Ваља истаћи да питање права *slot* чартерера на ограничење одговорности није решено на једнак начин у упоредном праву, те и даље постоји један број земаља које ускраћују право на ограничење одговорности овој врсти чартерера. Такве су Немачка, Мексико, Аргентина и Шпанија, које полазе најпре од становишта да сва лица обухваћена појмом „бродовласник” у члану 1. Конвенције из 1976. године имају интерес на целом броду, а не само на једном делу брода, као и да нема конвенцијске одредбе која признаје право *slot* чартереру да ограничи своју одговорност сразмерно бродском простору који је чартеровао. С друге стране, неке друге земље, попут скандинавских, признају ово право како *slot* чартерерима тако и крцатељима. О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 203. Исто и Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 11.

²²⁹ Овакво мишљење у теорији заступа П. Григз (Griggs), као и В. Скорупан Волф – о томе више видети у Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 11 и Skorupan Wolff, Vesna: *Oso*

суд је својом одлуком у случају *MSC Napoli* ипак посредно истакао да, ако *slot* чартерер ужива све погодности предвиђене Конвенцијом из 1976. године у случају када друго лице обухваћено појмом „бродовласник” оснује фонд ограничене одговорности, за њега, онда *per se* морају да важе и исте конвенцијске обавезе одређене чланом 11., који прописује да се фонд оснива у висини износа обрачунатих у складу са одредбама чл. 6. и 7. Конвенције (а не неких других износа, како констатује Ј. Марин), а који се примењују на потраживања за које то лице може да буде одговорно. Из наведеног Ј. Марин закључује да предметно становиште суда представља потврду становишта да се општа граница одговорности не одређује с обзиром на део брода који одређено лице комерцијално искоришћава, него увек према тонажи целог брода у односу на који су настала потраживања, те да *slot* чартереру остаје на располагању могућност да уговором прецизно уреди односе до којих може доћи у случају настанка одговорности за штете према трећим лицима, па и питања која се односе на фонд ограничене одговорности.²³⁰ Становиште Ј. Марина чини се правно доследнијим и оправданијим имајући у виду све већу заступљеност ове врсте чартера у пословној пракси и њихов утицај на развој контејнерског транспорта морем.

Овде треба истаћи да признавање права на ограничење одговорности *slot* чартереру за собом повлачи питање признавања овог права и другим лицима која закључују уговоре који су слични *slot* чартерима, попут количинских (енгл. *volume*) уговора.²³¹ Остављајући по страни ову расправу, оваква и слична отворена питања намећу потребу да се у будућности прецизира појам чартерера, пожељно у оквиру Конвенције из 1976. године, али свакако у оквиру националног законодавства, како би се дао одговор на питање да ли *slot* чартерер има право на ограничење одговорности, па ако му се признаје ово право, да ли ће се фонд ограничене одговорности утврђивати према тонажи целог брода или сразмерно бродском простору који се узима у *slot* чартер.

ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta Rijeka, 1991, стр. 997.

²³⁰ О томе видети више у Marin, Jasenko, *op. cit.* (фуснота 1), стр. 100.

²³¹ За више информација видети Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 27–29.

3.2.3. Менаџер и оператер брода

У вези са појмовима „менаџер” и „оператер” брода, који су обухваћени чланом 1. Конвенције из 1976. године, јавља се сличан проблем као и са појмом „чартерер”, а то је одсуство јединственог одређења појма на међународној разини. Упркос одсуству дефиниције ових појмова у оквиру Конвенције из 1976. године,²³² извесни допринос у смислу дефинисања појма „менаџер” може се наћи у упоредном праву. Тако је у хрватском законодавству Поморски законик²³³ дао дефиницију пословође (менаџера) брода као „физичке или правне особе која управља пословањем и/или техничким одржавањем и/или попуњавањем брода посадом”.

У теорији се појам „менаџер” најчешће дефинише као лице које има одређени интерес на броду²³⁴ односно лице на које бродовласник преноси управљање (енгл. *management*) бродом у корист возара односно бродовласника, на одређено време или на једно или више путовања. Ширина предметне дефиниције омогућила је да се у теорији и пракси много тога под наведено подведе, или покуша да се подведе, увек у зависности од схватања самог појма. Ипак, П. Григз (P. Griggs), Р. Вилијамс (R. Williams), Џ. Фар (J. Farr) сасвим оправдано указују на то да се, ако се прихвати прешироко значење појма у питању, те се појам „менаџер” не ограничи само на лице које стварно управља бродом, може доћи у ситуацију да се под појам „менаџер” подведе чак и агент за посредовање у запошљавању, у случају када је његовом кривицом запослен некомпетентни поморац који проузрокује штету за коју потом агент буде тужен. Овакво решење свакако не би било у складу са конвенцијским приступом проблему, посебно ако се узме у обзир да агенти за посредовање у запошљавању спадају у тзв. независне уговараче, па нису лица за чије радње, пропусте или грешке непосредно одговара бродовласник (члан 1. став 4.). С тим у вези, занимљиво је становиште које је Савезни суд Аустралије заузео у случају *ASP Ship Management Pty. Ltd. v. Administrative Appeals Tribunal*²³⁵, а по коме израз *operated by*, који се користи у *Navigation Act 1912*, обухвата „праву, садржајну и непосредну улогу у

²³² Упркос чињеници да је белгијска делегација предлагала да дефиниција појма „менаџер брода” постане саставни део Конвенције из 1976. године, како би се избегла различита тумачења појма у питању. Више у LEG XXV/WP.1 од 20. јануара 1975. године.

²³³ (Народне новине РХ, бр. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11)

²³⁴ Видети Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 8.

²³⁵ (2006) FCAFC 23

управљању (енгл. *management*) и контроли комерцијалних, техничких, као и пословима снабдевања брода посадом (енгл. *commercial, technical and crewing operations of the ship*)”. У предметном спору суд је констатовао да постоји својеврсна трипартитна подела бродских послова на комерцијалне, техничке и послове обезбеђивања посаде за рад на броду и одбацио могућност да се значење израза *operated by* ограничи само на једну од наведених врста пословања. С друге стране, поједини аутори, попут С. Дерингтон (S. Derrington), сматрају да се тзв. *crewing* агенти могу подвести под значење појма „менаџер” или „оператер” у зависности од уговорног односа агента и брода.²³⁶ С тим у вези, данас се у пословању користе стандардизоване форме уговора, при чему код неких уговора „менаџер” преузима обављање послова снабдевања брода квалификованом посадом „за и у име бродовласника” (енгл. *for and on behalf of the shipowner*), док код неких других уговора, попут BIMCO CREWMAN В. уговора, менаџер ове послове обавља као *principal*, у ком би случају било оправдано подвођење под значење појма „менаџер” у смислу примене Конвенције из 1976. године. У прилог схватању С. Дерингтон (S. Derrington) иде значење које је овом појму дато од стране Међународног удружења бродских менаџера (енгл. *International Ship Managers' Association*) у Правилнику о стандардима бродског менаџмента (енгл. *Code of Ship Management Standard*), по коме је „менаџер лице коме је поверена контрола и/или одговорност за управљање бродом или посадом брода (подвукао В.К.), по основу уговора или другог правно обавезујућег документа”. Стилизација ове дефиниције оставља могућност језичком тумачењу у којем би менаџер могао да буде лице коме је поверена одговорност само у односу на посаду брода.

Појмом „менаџер” нису обухваћени штивадори, што се јасно може видети и из припремних радова за доношење Конвенције из 1976. године. Међутим, када су у питању штивадори, као и њихово евентуално подвођење под значење појмова „менаџер” или „оператер”, у правној литератури указује се на то да треба имати у виду чињеницу да штивадори могу уговором преузети обавезу чија реализација подразумева преузимање потпуне контроле над бродом током обављања укрцаја односно искрцаја брода, те да се у том случају може сматрати да штивадорска услуга представља „управљање (енгл. *management*) бродом или рад (енгл. *operation*) брода”. Тако би се штивадорима признало

²³⁶ Derrington, Sara; Turner, James: *The Law and Practice of Admiralty Matters*, Oxford, 2005, стр. 9.

право на ограничење одговорности.²³⁷ С друге стране, штивадори су екстензивним тумачењем одредбе члана 1. став 4. Конвенције из 1976. године, ипак „нашли пут” ка признавању права на ограничење одговорности, о чему ће касније бити више речи.

Претходно излагање о одсуству међународно прихваћене дефиниције појма „менаџер” делимично се односи и на појам „оператер”. Наиме, у Конвенцији Уједињених нација о условима за упис поморских бродова из 1986. године, појам „оператер” дефинисан је као власник или *bareboat* чартерер односно било које друго физичко или правно лице на које је формално пренето овлашћење власника или *bareboat* чартерера. Јасно је да је оваква дефиниција исувише широко постављена, да у одређеном смислу уноси и нејасноће у смислу разликовања оператера од нпр. менаџера, али и *time* чартерера, те ће значење појма „оператер” бити предмет тумачења суда у сваком појединачном случају и у великој мери зависити од одредаба меродавног националног законодавства, тј. значења које те одредбе дају овом конкретном појму.²³⁸

У правној литератури усаглашено је да је овим појмом обухваћен хипотекарни поверилац, када депосесијом брода преузме државину и лично га искоришћава у превозне сврхе. Такође, полазећи од одредаба Конвенције Уједињених нација о условима за упис поморских бродова, јасно је да је овим појмом обухваћен *bareboat* односно *demise* чартерер. Зато се може рећи да је приликом рада на Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, као и Закону о поморској пловидби, у српском законодавству учињен искорак у смислу значења појма „бродар (оператер)” у односу на решење из некадашњег југословенског законодавства, па је обим значења појма прилагођен оном које данас доминира у упоредном праву, а такође, и одговара доминантном захтеву међу енглеским правним теоретичарима о постојању „интереса на броду или државине брода”.²³⁹

²³⁷ Watson, Harold K., op. cit. (фуснота 217), стр. 257 и Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 8.

²³⁸ Илустративан пример судског тумачења појма о којем је реч је случај *The Jingshuiguan*, Law Press (2003), стр. 291–301. Више о томе у Zou, Lin: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Ghent, 2008, стр. 30.

²³⁹ Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама и Закону о поморској пловидби, бродар је власник брода, закупац (чартерер), оператер или менаџер, који је као држалац брода носилац пловидбене одговорности.

3.2.4. Спасиоци

Развојем друштва поморско спасавање се развило у један посебан институт поморског права, који се састоји у томе што брод указује помоћ другом броду, терету и лицима на њему, при чему му се признаје право на награду уколико се његовим залагањем спасу брод и терет.²⁴⁰ Поред управноправног аспекта, институт спасавања има и свој приватно (имовинско) правни аспект, у оквиру којег се поставља и питање права на ограничење одговорности. Наиме, иако је спасиоцима признато право на награду за успешно извршену радњу спасавања, сама радња спасавања може проузроковати одговорност спасилаца за штете настале њиховом кривицом током извођења поменуте радње.

Упркос огромном значају које поморско спасавање има за укупну поморску привреду, судска пракса је до Конвенције из 1976. године спасиоце доводила у изузетно тежак положај у односу на њихово право на ограничење одговорности. У правној литератури најчешће се наводи случај *The Tojo Maru* као пример дотадашњег неповољног положаја спасиоца. У предметном случају, ронилац спасилачког брода, радећи испод олупине спасаваног брода, проузроковао је експлозију која је нанела знатну штету спасаваном броду. Власник брода поднео је тужбу против спасиоца који је пак поднео захтев за ограничењем своје одговорности, у складу са одредбама *Merchant Shipping Act*-а из 1958. године, којим су у енглеско законодавство унете одредбе Конвенције из 1957. године. Дом лордова одбио је овај захтев спасиоца констатујући, између осталог, да ронилац који пружа услугу спасавања под водом ради изван спасилачког брода, због чега се не може подвести под значење израза *any person on board*. Тиме је став суда заправо био да активност спасиоца не потпада под значење речи *manager* или *operator* спасилачког или спасаваног брода, с обзиром на захтев Конвенције из 1957. године да *manager* или *operator* може да буде само „*such a person which was in control of the management and operation of the vessel*”. Како је ронилац обављао радњу спасавања одвојено од самог брода, није се могао подвести под значење овог појма.²⁴¹

²⁴⁰ Томашић, Вељко: Поморска полица за осигурање прекоморских бродова са коментаром, Загреб, 1962, стр. 66.

²⁴¹ С тим у вези, И. Грабовац истиче да је на овај начин у енглеском праву важило начело по коме је спасилац који није деловао са спасилачког брода одговарао неограничено за штету проузроковану током

Ова пресуда убрзала је процес на међународном плану у смислу препознавања потребе за побољшањем положаја спасилаца, између осталог, у односу на њихово право на ограничење одговорности.

Тако је приликом рада на тексту Конвенције из 1976. године унета одредба по којој појам „спасилац” обухвата „свако лице које пружа услуге у непосредној вези са радњама спасавања” (члан 1. став 3), при чему радње спасавања обухватају како радњу пружања помоћи броду у опасности тако и радње у вези са подизањем на површину, уклањањем, уништењем или чињењем нешкодљивим брода и терета на броду, затим мере које су предузете у циљу спречавања или смањења штете, као и даљих штета проузрокованих тим мерама (ове радње наведене су у члану 2. ст. д), е) и ф) Конвенције из 1976. године). Дакле, Конвенцијом из 1976. године спасиоцима је признато право на ограничење одговорности и за потраживања која су проузроковали чланови спасилачког тима делујући изван спасилачког брода или радећи на спасаваном броду, као и када спасилачког брода уопште није било.²⁴² Ово право признато је и лицима за чије радње, пропусте или грешке одговара спасилац, све док раде у оквиру својих овлашћења. Коначно, из припремних радова произилази да појам „спасилац” обухвата како професионалне спасиоце тако и лица која предузимају тзв. *incidental assistance*, на пример, када један трговачки брод предузима радње спасавања другог трговачког брода, па појам „радња спасавања” обухвата како радњу спасавања брода који је у опасности, тако и нпр. уклањање бродске олупине, као и предузимање превентивних мера (конвенцијска стилизација гласи „мере које су предузете у циљу спречавања или смањења штете”).²⁴³

Приликом утврђивања износа ограничене одговорности, из конвенцијске стилизације индиректно произилази да ће се према спасиоцу који је деловао са спасилачког брода применити ограничење по тонажи спасилачког брода. Ако се радња спасавања не обавља са брода или ако спасилац делује искључиво на броду којем су пружане радње спасавања, износи ограничења одговорности обрачунаваће се према

акције спасавања. Опширније у Grabovac, Ivo: *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986, стр. 170.

²⁴² Тако и Carbone, Sergio: *Limitation of Liability for Maritime Claims. An analysis of the CMI Draft Convention as amended by IMCO*, CMI Yearbook for 1976, 1976, стр. 278–292.

²⁴³ *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, стр. 48.

фиксној тонажи од 1500 тона²⁴⁴. Како у обављању радњи спасавања најчешће учествује више бродова, ако је штета проузрокована у односу на више бродова, у обзир се узима укупна тонажа бродова.

Занимљиво је констатовати да у праву САД-а, упркос очигледној правичности оваквог решења, *Limitation of Liability Act* није посебно издвојио спасиоца као категорију лица с правом на ограничење одговорности. Сходно томе, спасиоци се могу користити предметним правом уколико се могу подвести под категорију „власника” или „власника *pro hac vice*”. Међутим, проблеми се јављају у случају штета које су настале током спасавања али нису у директној вези са пловидбом или управљањем спасилачким бродом. Х. Вотсон (H. Watson) сматра да ће у овим случајевима спасиоцима бити ускраћено право на ограничење одговорности ако се узме у обзир негативан однос америчке судске праксе у односу на постојећи систем ограничења одговорности и рестриктивно тумачење одредаба *Limitation of Liability Act*-а,²⁴⁵ док други амерички аутори пак сматрају да ће у одређеним случајевима домен примене овог закона ипак бити проширен и на спасиоце.²⁴⁶

Имајући у виду наведено, како би поред законског основа који се у појединим земљама ипак може оспорити,²⁴⁷ своје право на ограничење одговорности заштитили и на уговорној основи, спасиоци су у уговоре о спасавању почели да уносе клаузуле о праву на ограничење одговорности на начин који је прописан одредбама Конвенције из 1976. године.²⁴⁸

3.2.5. Лица за чије радње, пропусте или грешке одговара бродовласник или спасилац

Како Конвенција из 1924. године није признала право на ограничење другим лицима осим бродовласнику и „*person who operates the vessel without owning it or the principal charterer*”, у пракси је донето неколико судских одлука којима се, ускраћивањем

²⁴⁴ Члан 6. став 4. Конвенције из 1976. године. Овде треба скренути пажњу на то да би применом стварне тонаже спасилачких бродова износи њихове ограничене одговорности били далеко нижи од прописаног фиксног износа од 1500 тона.

²⁴⁵ Watson, Harold K., *op. cit.* (фуснота 217), стр. 258. Исто и Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 15.

²⁴⁶ Bender, Matthew: *Benedict on Admiralty, Volume 3A, (7th edition), 1993, стр. 5–37.*

²⁴⁷ Нарочито у земљама које нису ратификовале Конвенцију из 1976. године.

²⁴⁸ Видети клаузулу 21 *Lloyd's Form of Salvage Agreement (LOF 80)*.

овог права неким другим лицима попут заповедника и чланова посаде, долазило до посредног наметања неограничене одговорности бродовласнику.²⁴⁹

Како би се ово избегло, најпре је Конвенцијом из 1957. године право на ограничење одговорности проширено на „*master, members of the crew and other servants of the owner... acting in the course of their employment*” (заповеднике, чланове посаде, као и друге службенике лица која имају право на ограничење, када раде у оквиру својих овлашћења – подвукао В.К.).

Конвенција из 1976. године проширила је круг лица којима се признаје право на ограничење одговорности. Наиме, чланом 1. став 4. Конвенције из 1976. године признато је право на ограничење одговорности „*any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible*” (сваком лицу за чије радње, пропусте или грешке одговара бродовласник или спасилац – подвукао В.К.). Употребом у великој мери неодређеног појма „лице” отворена је могућност да се под овај термин подведу и тзв. независни уговарачи, под условом да је по закону бродовласник одговоран за њихове радње.²⁵⁰ Такође, додатан проблем представља употреба недовољно прецизне речи „одговоран”. Наиме, како П. Григз, Р. Вилијамс, Џ. Фар примећују, ако се овој речи да рестриктивно тумачење, онда ће независни уговарачи, попут штивадора, бити у обавези да докажу да раде као „службеници” бродовласника пре него што им се призна право на ограничење одговорности, док ће, ако се појму приступи на екстензиван начин, штивадору бити довољно да докаже да је бродовласник одговоран за његово ангажовање, попут случаја *The White Rose*²⁵¹, у коме је суд био мишљења да се бродовласник не може ослободити одговорности за штету која је проузрокована током обављања укрцајно/искрцајних операција ангажовањем тзв. независног уговарача, с обзиром на то да је у питању недеlegaбилна дужност бродовласника.²⁵²

Сличном аналогijом и правним резоновањем, право на ограничење одговорности може се проширити и на бродопоправљаче у случајевима када су својим пропустом брод учинили неспособним за пловидбу. Тако је, на пример, у случају *Muncaster Castle*²⁵³ Дом лордова изразио став да је бродовласник одговоран ако је неспособност брода за пловидбу

²⁴⁹ Видети *Adler v. Dickson and Another* (1954) 2 Lloyd's Rep. 267.

²⁵⁰ Тако и Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 13

²⁵¹ (1969) Lloyd's Rep. 52.

²⁵² Тако и Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 13.

²⁵³ (1961) Lloyd's Rep. стр. 57, дато према Grigs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, ibid, стр. 13.

последница радње или пропуста независних уговарача које је он ангажовао у циљу испуњења обавезе према члану 3. став 1. Хашко-Визбијских правила, по коме је возар одговоран да уложи дужну пажњу у оспособљавање брода за пловидбу, тј. да је одговоран да брод пре и на почетку путовања буде способан за пловидбу. Дом лордова је на основу претходно наведеног закључио да независни уговарачи имају право на ограничење одговорности према Конвенцији из 1976. године ако су тужени од стране власника оштећеног терета јер су проузроковали неспособност брода за пловидбу, а за такав пропуст или грешку одговара бродовласник. С друге стране, право бродопоправљача на ограничење одговорности разматрано је током припремних радова у контексту формулације члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године. Наиме, приликом рада на формулацији предметног члана, делегације Пољске и Ирске предлагале су да се норма која је гласила „*The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship*” допуни речима „*and any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship*” (подвукао В. К.). С тим у вези, током расправе о наведеном предлогу за допуну члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године, недвосмислено је заузето становиште да бродопоправљачи који пружају услуге броду који није у употреби (током сувог доковања или сл.) не потпадају под значење израза „*management of the ship*”, док тзв. *travelling ship repairers*, који пружају услуге броду који је у употреби, потпадају под ово значење.

Када је у питању право заповедника и чланова посаде да ограниче своју одговорност, иако се у литератури могу наћи различита становишта,²⁵⁴ у упоредном праву је скоро без изузетака стипулисано њихово право на ограничење одговорности. Један од ретких изузетака данас представља право САД-а, где је Одељком 187. *Limitation of Liability Act*-а ово право ускраћено заповедницима и члановима посаде.²⁵⁵

Коначно, посебно је разматрано право лоцмана (пилота) на ограничење одговорности. Ово је питање нарочито разматрано на другој и трећој пленарној седници Дипломатске конференције, као и на 25. и 27. седници Правног комитета ИМСО-а.

²⁵⁴ О томе видети више у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 10–11.

²⁵⁵ Одељак 187. *Limitation of Liability Act*-а гласи: „*Nothing in sections 182, 183, 184, 185 and 186 of this title shall be construed to take away or affect the remedy to which any party may be entitled, against the master, officer or seaman, for or on account of any embezzlement, injury, loss, or destruction of merchandise, or property, put on board any vessel, or on account of any negligence, fraud, or other malversation of such master, officer or seaman, respectively, nor to lessen or take away any responsibility to which any master or seaman of any vessel may by law be liable, notwithstanding such master or seaman may be an owner or part owner of the vessel*”.

Током рада на тексту члана 1. став 4. Конвенције из 1976. године, поједине делегације, попут Новог Зеланда, Немачке и скандинавских земаља сматрале су потребним да се домен примене предметне норме прошири и на лица која пружају услуге пилотаже (лоцманске услуге),²⁵⁶ с обзиром на то да се пилоти (лоцмани) не сматрају у упоредном праву увек службеницима бродовласника, те да би и њима требало признати право на ограничење одговорности на исти начин као и службеницима. Такође, поједине делегације сматрале су потребним да се домен примене одредаба Конвенције из 1976. године у односу на питање одговорности пилота не прошири на питање одговорности између пилота и бродовласника, па су предложиле одговарајућу допуну норме која је гласила „*to the extent that the pilot is held liable in lieu of the shipowner*”. Коначно, Немачка и скандинавске делегације сматрале су нарочито важним задржавање права држава уговорница Конвенције из 1976. године да националним законодавством пропишу ниже границе одговорности од оних које су утврђене Конвенцијом из 1976. године.²⁵⁷ С друге стране, поједине делегације попут Грчке сматрале су да би на овај начин Конвенција из 1976. године утицала на право држава да својим законима другачије уреде нека питања која нису непосредан предмет уређивања ове конвенције, као што је на пример право држава да својим законодавством изузму пилота од било које врсте непажње (енгл. *negligence*), а тиме и одговорности.²⁵⁸ Говорећи у име СМИ-ја, Рајн је истакао да ништа у Конвенцији из 1976. године не спречава државе уговорнице да утврде ниже границе одговорности за пилоте, као и да ће у случају да национално законодавство не садржи такву одредбу пилот имати право да ограничи своју одговорност сходно одредбама Конвенције из 1976. године. Треба скренути пажњу на чињеницу да је у највећем броју законодавстава бродовласник одговоран за штету коју непажњом проузрокује пилот, без обзира на то да ли је у питању обавезна пилотажа или не, а јасно је да ће пилот у том случају имати право на ограничење одговорности у складу са одредбама Конвенције из

²⁵⁶ „*If any claim set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, or against any person having provided pilotage service to the ship (to the extent that the pilot is held liable in lieu of the shipowner), such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention*” (подвукао В. К.).

²⁵⁷ LEG/CONF.5/4/Add. 1. С тим у вези, треба имати у виду да многе државе прописују изразито ниске лимите одговорности за пилоте који пружају услугу обавезне пилотаже. Погледати више у *UK Pilotage Act, Canadian Pilotage Act*.

²⁵⁸ Опсежније о томе у *The Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, стр. 53.

1976. године. Тиме, како је закључено, додатно референцирање на пилота у члану 1. став 4. неће имати никакав значај.²⁵⁹ Како је већина делегација подржала овакав став, допуна члана 1. став 4. у смислу директног помињања пилота није прихваћена.

3.2.6. Осигуравачи одговорности

Круг лица којима је признато право на ограничење одговорности Конвенцијом из 1976. године проширен је, у поређењу са лицима којима је ово право признато Конвенцијом из 1957. године, на осигураваче одговорности за поморска потраживања која подлежу ограничењу одговорности. Према одредби члана 1. став 6. Конвенције из 1976. године, „осигуравач одговорности за потраживања која подлежу ограничењу у складу са одредбама ове конвенције има право да се користи повластицама ове конвенције у истој мери као и сам осигураник”.

Предметно право осигуравача односно Р&И клубова, током историје било је предмет супростављених становишта, због чега и није било обухваћено Конвенцијом из 1957. године. Оваква супростављена становишта најбоље се могу видети у америчкој судској пракси, у којој се као два супротстављена примера наводе случајеви *Olympic Towing Corp. v. Nebel Towing Inc. (Nebel Towing)*²⁶⁰ и *Crown Zellerbach Corp. v. Ingram Industries Inc. (Crown Zellerbach)*²⁶¹. Међу новијим прецедентима у литератури наводи се и случај *Magnolia Marine Transport v. Laplace Towing Corp.*²⁶², у коме је такође оспорено право осигуравача на ограничење одговорности у случају подношења директне тужбе против њега.

У случају *Nebel Towing* суд је одбио захтев осигуравача да се користи тзв. *no-action* клаузулом, која је била саставни део полисе осигурања, а чији је циљ ограничење одговорности осигуравача до износа који је осигураник по закону дужан или ће бити дужан да плати, као ни законским правом бродовласника на ограничење одговорности. С тим у вези, суд је, доводећи у везу одредбе *Louisiana Direct Action Statute*-а и члана 1801. *Louisiana Civil Code*-а, којим се прописују инструменти одбране доступни солидарним

²⁵⁹ LEG/CONF.5/C.1/SR.2.

²⁶⁰ 419 F.2d 230 (5th Cir.1969), cert. denied, 397 U.S. 989, 90 S.Ct. 1120, 25 L.Ed.2d 396 (1970).

²⁶¹ 783 F.2d 1296, 1986 AMC 1471 (5th Cir.1986), cert. denied, 479 U.S. 821, 107 S.Ct. 87, 93 L.Ed. 2d 40, 1987 AMC 2406.

²⁶² 964 F.2d 1571; 1994 AMC 303 (5th Cir. 1992).

дужницима, заузео становиште да је *Louisiana Direct Action Statute* променио правну природу полисе осигурања из класичног уговора о накнади штете у уговор о одговорности, те да је тзв. *no-action* клаузула у супротности са циљем који се желео постићи овим законом. Такође, став суда је био да је законско право на ограничење одговорности бродовласника средство одбране које припада искључиво, тј. лично бродовласнику (енгл. *personal defense*), те да се таквим средством не може користити осигуравач. Оваква одлука суда значила је да су осигуравачи одговорни до пуног износа полисе осигурања, без обзира на евентуални успех бродовласника у односу на ограничење његове одговорности.

С друге стране, случај *Crown Zellerbach* пример је потпуно другачијег судског резоновања. У предметном случају суд је најпре направио дистинкцију између тзв. *no-action* клаузуле из случаја *Nebel Towing* и ограничења одговорности према полиси осигурања, које је одувек било део Р&И правила и није супротно циљу који се законом желео постићи. Надаље, суд је одбацио концепт тзв. „личног средства одбране” из случаја *Nebel Towing* и утврдио да је право на ограничење одговорности тзв. „федерално” право, које треба да буде признато као ствар федералне политике (енгл. *matter of federal policy*), и да оно по својој природи није средство личне одбране, већ је то право или привилегија које припада сваком бродовласнику када докаже да штета није настала његовом *actual fault or privity*. Последишно, суд је признао право осигуравачу да ограничи своју одговорност у складу са правилима и условима уговора о осигурању, на основу чега је дефинисана тзв. *Crown Zellerbach* клаузула која се неретко уноси у полисе осигурања.²⁶³ Ова клаузула нарочито добија на значају ако се има у виду одлука суда у случају *Magnolia Marine Transport v. Laplace Towing Corp.*

С обзиром на наведене прецеденте, постаје јасно колики је искорак Конвенција из 1976. године направила уврштавајући осигураваче одговорности у круг лица с правом на ограничење. Сагласно одредби члана 1. став 6. Конвенције из 1976. године, „осигуравач одговорности за потраживања која подлежу ограничењу у складу са одредбама ове конвенције има право да се користи повластицама ове конвенције у истој мери као и сам осигураник”. Дакле, јасна је интенција аутора Конвенције из 1976. године да се

²⁶³ О случајевима *Nebel Towing* и *Crown Zellerbach* видети више у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр.16–18, као и Gates, Gordon P.: *Crown Zellerbach Dethrones Nebel Towing: Shipowner's Limitation of Liability Is Available to Insurers*, Tullan Law Review 615, Tullan, 1988.

осигуравач одговорности може користити овом бенефицијом само у оној мери у којој се њоме може користити сам осигураник. Међутим, оно што се јавља као спорно питање јесте да ли стилизација „у истој мери као и сам осигураник” значи да осигуравач губи право на сопствено ограничење одговорности у ситуацији када је осигураник изгубио право на ограничење одговорности, услед чега је дужан да плати цео износ потраживања трећем лицу. Према становишту Д. Павића, осигуравач према општим начелима има право на ограничење одговорности ако то право има и његов осигураник и обрнуто, ако то право осигураник нема, онда га нема ни осигуравач, тј. тада би осигуравач одговарао неограничено.²⁶⁴ Према С. Хоџиз (S. Hodges) и К. Хилу, нужно је разликовање случаја када је одбијено право осигураннику на ограничење одговорности у складу са чланом 4. Конвенције из 1976. године, када ни осигуравач неће имати право на ограничење одговорности. С друге стране, ови аутори указују на ситуацију у којој осигураник није успео у свом захтеву за ограничењем одговорности из неких других разлога од оних стипулисаних чланом 4. Конвенције из 1976. године, због чега је дужан да плати пун износ потраживања. Према мишљењу аутора, у овој ситуацији осигуравачу треба признати право на ограничење одговорности, под условом да разлози због којих је осигураннику у предметном случају ускраћено право на ограничење одговорности не потпадају под домен примене члана 4. Конвенције из 1976. године.²⁶⁵ Овакво становиште свакако има више оправдања ако се има у виду могућност да осигураник није реализовао своје право на ограничење одговорности из чисто процедуралних и каквих сличних разлога.

3.2.7. Бродовласници-заповедници и брод

За разлику од Конвенције из 1957. године, која је прописивала да ће у случају када су заповедник брода или члан посаде у исто време једно од лица која имају право на ограничење одговорности (бродовласник, чартерер, оператер или менаџер), та лица имати право на ограничење одговорности само ако су радњу или пропуст учинили у својству заповедника или члана посаде, Конвенција из 1976. године не садржи такву норму. Према

²⁶⁴ Pavić, Drago: Pomorsko osiguranje, Knjiga 2, Zagreb, 1994, 363–364.

²⁶⁵ Више информација у Hodges, Susan; Hill, Christopher: Principles of Maritime Law, London, 2001.

Конвенцији из 1976. године није одлучујуће да ли је власник/заповедник брода деловао у својству заповедника брода или власника брода.²⁶⁶

С друге стране, исто као и Конвенција из 1957. године, у члану 1. став 5. Конвенција из 1976. године прописује да одговорност бродовласника укључује и одговорност из тужбе покренуте против самог брода (тужба *in rem*).²⁶⁷

3.3. Бродови на које се односи Конвенција из 1976. године

Питање врсте бродова који потпадају под домен примене Конвенције из 1976. године посебно је разматрано на другој пленарној седници Дипломатске конференције, и то у оквиру расправе о формулацији члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године. Предлог скандинавских делегација ишао је ка брисању изричитог референцирања само на поморске бродове (енгл. *seagoing ships*), како би се домен примене ове конвенције проширио на све врсте бродова, с тим да би се државама чланицама препустило да одлуче да ли ће усвојити посебне прописе у односу на ограничење одговорности за бродове унутрашње пловидбе. Иако су овај предлог подржале делегације Пољске, Аргентине, Сингапура и Либерije, наишао је на противљење делегација Холандије и Немачке, које су, између осталог, указале на то да је питање ограничења одговорности за бродове унутрашње пловидбе решено посебном конвенцијом усвојеном под окриљем UNECE-а, те да би проширење домена примене Конвенције из 1976. године и на ову врсту бродова изазвало бројне правне проблеме за државе које су већ приступиле UNECE конвенцији.²⁶⁸ Такође, истакнуто је да постоји посебна врста речно-морских бродова, па да би се прихватањем проширења примене ове конвенције на друге врсте бродова осим поморских појавиле бројне правне нејасноће. Последично, прихваћен је предлог да се питање бродова унутрашње пловидбе реши одредбом члана 15. којом се уређује домен примене ове конвенције. Предметном нормом остављена је могућност државама уговорницама да, ако то желе, прошире домен примене ове конвенције и на своје бродове унутрашње пловидбе.

²⁶⁶ Skorupan Wolff, Vesna, op. cit. (фуснота 229), стр. 1003.

²⁶⁷ Више о овоме у поглављу 2.3.2.1.

²⁶⁸ У питању је била Конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе (CLN).

Ову могућност, између осталих, искористиле су Енглеска у *Merchant Shipping Act*-у из 1995. године, као и бивша Југославија у Закону о поморској и унутрашњој пловидби.²⁶⁹

Конвенција из 1976. године не примењује се на лебделице и пловеће платформе које се користе за истраживање и искоришћавање природних богатстава морског дна и подморја (члан 15. став 5), док је за бродове изграђене или преуређене за операције бушења када обављају те радње стипулисана, како ће се видети, условна суспензивна норма (члан 15. став 4).

Овде треба истаћи да у одсуству конвенцијске дефиниције две категорије пловила, и то „бродова изграђених или преуређених за операције бушења када обављају те радње” (члан 15. став 4), као и „пловећих платформи”, могу настати одређене сумње у вези са тим да ли поменута пловила потпадају под домен примене ове конвенције. Наиме, одредбе Конвенције из 1976. године неће се примењивати на бродове изграђене или преуређене за операције бушења ако је држава уговорница својим законодавством утврдила вишу границу одговорности од ограничења утврђеног у члану 6. Конвенције из 1976. године односно ако та држава приступи некој међународној конвенцији која посебно уређује систем одговорности у односу на такве бродове. С друге стране, Конвенција из 1976. године јасно истиче да су пловеће платформе које се користе за истраживање и искоришћавање природних богатстава морског дна и подморја искључене из домена примене Конвенције. Међутим, како Ш. Чен примећује, дистинкција између „бушења” (енгл. *drilling*) и „истраживања и искоришћавања” (енгл. *exploring or exploiting*) није увек најјаснија у смислу да се „бушење” може сматрати и једном врстом „истраживања и искоришћавања природних богатстава морског дна и подморја”. У вези са тим, ако су бродови који су изграђени или преуређени за операције бушења ангажовани за истраживање и искоришћавање природних богатстава морског дна и подморја, биће веома тешко утврдити да ли ће се применити одредбе става 4. или става 5. члана 15. Конвенције из 1976. године.²⁷⁰

²⁶⁹ Видети члан 420. ЗПУП-а.

²⁷⁰ О томе видети више у Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 27.

3.4. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности

Конвенција из 1976. године у члану 2. предвиђа шест врста потраживања која подлежу ограничењу, и то:

1) потраживања због смрти или телесне повреде или због губитка или оштећења имовине (укључујући и штету на лучким постројењима, базенима, прилазним пловним путевима и ознакама за пловидбу), до којих је дошло на броду или у непосредној вези са коришћењем брода или радњама спасавања, као и на посредне штете које из тога произлазе;

2) потраживања због сваке штете која произлази из закашњења у превозу морем, терета, путника или њиховог пртљага;

3) потраживања због других штета које произилазе из повреде вануговорних права, које су настале у непосредној вези са искоришћавањем брода или радњама спасавања;

4) потраживања због подизања на површину, уклањања, уништења или чињења нешкодљивим брода који је потонуо, претрпео бродолом, насукао се или је напуштен, укључујући и све што је на броду или је било на броду;

5) потраживања због уклањања, уништења или чињења нешкодљивим терета на броду;

6) потраживања другог лица, а не лица које одговара, због мера предузетих у циљу спречавања или смањења штете за коју лице које одговара може ограничити своју одговорност у складу са овом конвенцијом, и због даљих штета проузрокованих тим мерама.

У основи се ради о потраживањима која су садржана и у Конвенцији из 1957. године, уз одређено проширење листе потраживања, али и једну значајну разлику у односу на поменуту конвенцију. Предметна разлика огледа се у формулацији члана 1. став 2. Конвенције из 1976. године, који на општи начин прописује да је, када се утврди да одређено потраживање спада у листу потраживања обухваћених чланом 2. Конвенције из 1976. године, право на ограничење доступно „без обзира на основ одговорности”, чиме је домен примене члана 2. ове конвенције знатно шири у односу на члан 1. став 3. Конвенције из 1957. године.

Прву групу потраживања чине потраживања због смрти или телесне повреде или због губитка или оштећења имовине (укључујући и штету на лучким постројењима, базенима, прилазним пловним путевима и ознакама за пловидбу), до којих је дошло на броду или у непосредној вези са коришћењем брода или радњама спасавања, као и на даље штете које из тога произилазе (*claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom*). Исто колико је одредница „на броду” недвосмислена и прецизна, израз „у непосредној вези са коришћењем брода” оставља простор за истовремено екстензивно или рестриктивно тумачење, што зависи од случаја и судске праксе земље пред чије судове се неки случај изнесе.

Како овај израз није дефинисан Конвенцијом из 1976. године, у правној теорији различито се приступало проблему у питању. С тим у вези, Џ. Брајс (G. Brice) наводи да широко значење речи „коришћење” (енгл. *operation*) може да обухвати како техничке или чисто навигацијске делатности тако и комерцијалне делатности. Тако се може догодити да власник танкера упуту танкер на нафтни терминал који непажњом оштети предметни терминал. С друге стране, могуће је да кршењем уговора са власником нафтног терминала власник танкера не упуту брод на терминал, услед чега власник терминала претрпи знатну даљу новчану штету. Иако су оба хипотетичка случаја настала у директној вези са коришћењем брода, Џ. Брајс истиче да се ипак тешко може замислити да би власник танкера у другом случају успео у свом захтеву за ограничењем одговорности, сматрајући да ће судови реч „коришћење” (енгл. *operation*) пре везивати за физичко коришћење брода него за његову комерцијалну употребу, тј. коришћење.²⁷¹

Насупрот становишту Џ. Брајса, поједини аутори указују на екстензивно тумачење израза „у непосредној вези са коришћењем брода”, као што је дато у случају *Caspian Basin v. Bouygues (No. 4)*²⁷², у коме је судија Џ. Рикс (J. Rix) истакао да је предметни израз „начин на који Конвенција изражава потребу постојања везе између насталог губитка или штете на имовини с једне стране и брода у вези кога је настало потраживање које је

²⁷¹ Овакво становиште Џ. Брајс засновао је, између осталог, и на одлуци суда у случају *Vigilant* [(1921) P. 312]. Видети више у Brice, Geoffrey: *The Scope of the Limitation Action*, у: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986, стр. 23.

²⁷² [1997] 2 Lloyd's Rep. 507.

предмет ограничења с друге стране”.²⁷³ С обзиром на ширину тумачења предметног израза, под наведени израз би могло да се подведе претходно описано потраживање које настане у случају када кршењем уговора са власником нафтног терминала власник танкера не упути брод на терминал, услед чега власник терминала претрпи знатну даљу новчану штету.

Као пример потраживања које потпада под значење израза „у непосредној вези са коришћењем брода” Н. Гутијерез наводи и потраживање које је проузроковано упућивањем брода у несигурну луку, што је познато из случаја *The Aegean Sea*. С тим у вези, Н. Гутијерез указује на становиште које је у случају *The Aegean Sea* изнео судија Џ. Томас, по коме израз у питању обухвата „све што се везује уз коришћење брода, укључујући избор луке за коју је неопходно утврдити да је безбедна и одговарајућа за конкретан брод, али и све друго што је неопходно за безбедну употребу брода – карте, тегљачи и сл.”²⁷⁴

Конечно, као примери потраживања који се могу подвести под значење израза „даље штете” (енгл. *consequential loss*) у литератури се наводе потраживања власника терета за њихов новчани удео у награди за спасавање, затим потраживања за накнаду износа који је плаћен за уклањање бродске олупине, као и потраживања која настану услед губитка брода након судара.²⁷⁵

Када се говори о „губитку или оштећењу имовине”, треба имати у виду да имовина обухвата како брод и друге објекте на копну и води тако и терет. У односу на потраживања због оштећења или губитка терета, несумњиво је да вануговорна потраживања због губитка терета потпадају под значење речи „губитак или оштећења имовине”, па подлежу систему општег ограничења одговорности, као на пример у случају потраживања због губитка терета против другог брода (енгл. *non-carrying*) који је учествовао у судару. Оно што се може јавити као проблематично су уговорна потраживања због оштећења или губитка терета. Иако је недвосмислено да и ова потраживања потпадају под значење речи „губитак или оштећења имовине”, нарочито када се узме у обзир прва реченица члана 2. став 1. Конвенције из 1976. године, којом се

²⁷³ О томе видети више у Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 19.

²⁷⁴ О томе видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 42.

²⁷⁵ О томе видети више у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 34. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 42.

утврђује да је право на ограничење доступно без обзира на основ одговорности. Оно што донекле компликује ситуацију са овом врстом потраживања јесте чињеница да су она прописана посебним међународним конвенцијама о ограничењу одговорности за превоз робе морем (Хашко-Визбијска правила, Хамбуршка, затим Ротердамска правила), којима се утврђује ограничење по јединици терета, те се поставља питање који ће се режим применити у случају постојања уговорног потраживања због оштећења или губитка терета. Дакако, ово је питање уређено како међународним тако и националним законодавствима, па тако члан 8. Међународне конвенције о изједначавању неких правила о теретници (Хашка правила), као и члан 25. Хамбуршких правила утврђују супремацију система општег ограничења одговорности у односу на систем успостављен тим конвенцијама.

С друге стране, питање уговорних потраживања због оштећења или губитка терета нарочито је компликовано са становишта права САД-а и њене доктрине „личних уговора” (енгл. *personal contracts*). Наиме, у САД-у право на ограничење одговорности у случају предметних потраживања зависи од врсте уговора, па ако потраживање произилази из повреде чартер партије, која се третира као „лични уговор”, код које стране уговорнице са знањем и својом вољом прихватају пуну одговорност која из тог уговора може да произађе, право на ограничење одговорности ће бити ускраћено, док ће исто право бити признато ако је потраживање настало услед повреде обавеза које произилазе из нпр. теретнице.²⁷⁶

Другу групу потраживања која подлежу ограничењу одговорности чине потраживања због сваке штете која произилази из закашњења у превозу терета, путника и њиховог пртљага морем. Иако ова група потраживања представља новину у односу на листу потраживања из Конвенције из 1957. године, поједини аутори сматрају да се у овом случају ради само о прецизнијем конвенцијском изражају, с обзиром на то да се ова врста потраживања може подвести под потраживања из члана 1. став 1. Конвенције из 1957. године.²⁷⁷

Ова врста потраживања била је предмет озбиљне дебате током рада на тексту Конвенције из 1976. године, у смислу потребе да се ова врста потраживања посебно

²⁷⁶ О томе видети више у Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 36.

²⁷⁷ Тако и Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, *op. cit.* (фуснота 197), стр. 403–404.

помиње, узимајући у обзир да су поједине делегације сматрале да је губитак услед закашњења већ обухваћен потраживањима из члана 2. став 1. тачка а) Конвенције из 1976. године.

Потреба за задржавањем ове врсте потраживања темељи се на бази разликовања „апстрактне” (енгл. *abstract*) и „конкретне” (енгл. *concrete*) штете. Разликовање ове две врсте штета и њихов утицај на потребу посебног навођења ове врсте потраживања у литератури се најчешће објашњава на примеру превоза кварљиве робе која је претрпела оштећење услед закашњења брода. Ова „конкретна” штета свакако се може подвести под потраживања из члана 2. став 1. тачка а) Конвенције из 1976. године, исто као што се економски губитак услед закашњења у испоруци ове робе, као врста „апстрактне” штете, може подвести под „даљу штету” у смислу члана 2. став 1. тачка а) Конвенције из 1976. године, под условом да је овај „апстрактни” губитак у директној вези са „конкретном” штетом, на пример у случају да је до закашњења у превозу кварљиве робе дошло услед насукана брода. С друге стране, у случају да је до закашњења дошло, на пример, услед закрчености саобраћаја у уговореној луци испоруке, тако да „апстрактна” штета није настала као последица неке „конкретне” штете, право на ограничење неће моћи да се оствари по основу члана 2. став 1. тачка а) Конвенције из 1976. године. С тим у вези, Правни комитет је на 28. седници закључио да је увођење ове врсте потраживања од суштинског значаја када се има у виду да се члан 2. став 1. тач. а) и б) односе на две различите врсте потраживања, односно да тачка б) обухвата само „апстрактне” губитке, док потраживања наведена у тачки а) обухватају „конкретне” штете или захтевају постојање директне везе „апстрактне” штете са „конкретном”.²⁷⁸

Значајно је скренути пажњу и на то да ова врста потраживања није експлицитно наведена у Хашким односно Хашко-Визбијским правилима, као ни у Атинској конвенцији о превозу путника и њиховог пртљага морем, док поједина национална законодавства познају овакву врсту штете. Супремација система општег ограничења одговорности у односу на Хашка правила, која је ранија истакнута у односу на тзв. *cargo claims*, не важи *mutatis mutandi* и за ова потраживања, будући да је однос између Конвенције из 1976.

²⁷⁸ Видети више у *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, стр. 66. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 43–44.

године и Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем умногоме компликованији, те је предмет посебне обраде у овом раду.

Трећу групу чине потраживања због других штета произашлих из повреде вануговорних права, које су настале у непосредној вези са коришћењем брода или радњама спасавања. Овде се у основи ради о економским губицима који нису настали као последица неке физичке штете већ повреде вануговорних права (енгл. *infringement of rights other than contractual rights*) насталих у директној вези са коришћењем брода или радњама спасавања. Као пример овакве врсте потраживања, Ц. Брајс наводи случај да је брод А онемогућен да уђе у уговорену луку зато што је брод Б противправно затворио улаз у ту луку, услед чега је брод А претрпео економски губитак, али не и физичку штету. У описаној ситуацији власник брода Б би по основу члана 2. став 1. тачка ц) Конвенције из 1976. године, могао да ограничи своју одговорност за случај утужења од власника брода А.²⁷⁹

Четврту и пету групу чине потраживања због подизања на површину, уклањања, уништења или чињења нешкодљивим брода који је потонуо, претрпео бродолом, насукао се или је напуштен, укључујући и све што се налази или се налазило на броду (члан 2. став 1. тачка д), односно потраживања због уклањања, уништења или чињења нешкодљивим терета на броду (члан 2. став 1. тачка е). У вези са предметним потраживањима у литератури се најпре указује на могућност „преклапања” ових потраживања, и то у случају када „све што се налази или се налазило на броду” обухвати терет. Поједини аутори указују на то да је предметно потраживање могуће подвести како под значење одредбе тачке д) тако и под значење одредбе тачке е).²⁸⁰ Међутим, овде треба имати у виду да се одредба члана 2. став 1. тачка е) Конвенције из 1976. године односи само на уклањање, уништење или чињење нешкодљивим терета који се налази на броду који није потонуо, те ће се на потраживања за уклањање, уништење или чињење нешкодљивим терета са брода који је потонуо, насукао или је напуштен применити искључиво одредба члана 2. став 1. тачка д) Конвенције из 1976. године.²⁸¹ Коначно, треба имати у виду да је 2007. године под окриљем ИМО-а усвојена Најроби Међународна конвенција о уклањању

²⁷⁹ Brice, Geoffrey, *op. cit.* (фуснота 271), стр. 25.

²⁸⁰ Тако и Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, *op. cit.* (фуснота 197), стр. 24 и Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 45.

²⁸¹ Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, *ibid.*, стр. 44.

бродских олупина која се посебно бави питањем одговорности за уклањање бродских олупина, те се питање ових потраживања додатно компликује.

Када се ради о потраживањима због подизања на површину, уклањања, уништења или чињења нешкодљивим брода који је потонуо, претрпео бродолом, насукао се или је напуштен, укључујући и све што се налази или се налазило на броду, треба имати у виду да се ради о потраживањима од посебног значаја за сваку државу, с обзиром на њихову обавезу да осигурају све услове за безбедну пловидбу на њиховим пловним путевима. Управо је из тих разлога чланом 18. Конвенције из 1976. године остављена могућност стављања резерви у односу на ове две врсте потраживања. Једна од држава које су ту могућност искористиле је Велика Британија²⁸², у чијем праву постоји разликовање између вануговорних потраживања ради обештећења (енгл. *damages*) од оних где се ради о дугу (енгл. *debt*) произашлом из вршења неке законске обавезе (енгл. *statutory obligation*), при чему се право на ограничење одговорности признаје код обештећења али не и код дуга односно када је уклањање законска обавеза бродовласника. Како се предметна потраживања, у зависности од конкретног случаја, могу подвести и под *damages* и под *debt*, нарочито када се узме у обзир израз „*whatever the basis of liability may be*” из прве реченице члана 1. став 1, у енглеској судској пракси могу се наћи различите одлуке судова. Тако П. Григз, Р. Вилијамс и Џ. Фар указују на одлуку у случају *The Stonedale No. 1*²⁸³, у коме је одбијен захтев бродовласника да ограничи своју одговорност у односу на трошкове вађења бродске олупине које је дужан да плати по основу закона, будући да се ти трошкови по својој природи подводе под *debt* пре него под *damages*. Сасвим другачије становиште суда било је у случају *The Aegean Sea*.

Са упоредног становишта, право САД-а представља пример потпуно другачијег приступа проблему у питању. Наиме, у праву САД-а одлучујући тренутак у односу на питање права на ограничење одговорности за потраживања која се односе на вађење бродске олупине представља случај *Wyandotte Transp. Co. v. United States (The Wyandotte)*. До поменутог случаја америчка јудикатура држала је становиште да *River and Harbour Act* из 1899. године, познатији као *Wreck Act*, државним органима даје право на *in rem* тужбе за накнаду трошкова које су имали у односу на вађење олупине брода. Дакле, трошкови

²⁸² Поред Велике Британије, ово право искористили су још Француска и Јапан.

²⁸³ [1956] А.С. 1.

које су државни органи могли да потражују од власника олупине били су ограничени на вредност спасене олупине и терета на њој, чиме су потраживања за вађење олупине *de facto* били предмет ограничења одговорности. На тај начин, држало се да су *Wreck Act* и *Limitation of Liability Act* међусобно усклађени. Међутим, у случају *The Wyandotte*, Врховни суд САД-а заузео је становиште да на основу *Wreck Act*-а федералне власти имају право на надокнаду свих трошкова за вађење олупине брода који је потонуо непажњом власника, те да власник олупине не може да изврши абандон брода без утврђивања његове одговорности *in personam*, доводећи на тај начин у питање сукоб овог закона са одредбама *Limitation of Liability Act*-а. Како је одлука у случају *The Wyandotte* потврђена и у каснијим случајевима²⁸⁴, може се закључити да у праву САД-а ова потраживања не подлежу праву на ограничење одговорности.

Конечно, последњу групу чине потраживања другог лица, а не лица које одговара, због мера предузетих у циљу спречавања или смањења штете за коју лице које одговара може ограничити своју одговорност у складу са Конвенцијом, и због даљих штета проузрокованих тим мерама. Овде се ради о некоме ко није лице које одговара и ко у погледу мера које је предузео није у уговорном односу са лицем које одговара, с тим да те мере морају да буду предузете у циљу спречавања или смањења неке од штета које подлежу ограничењу у складу са одредбама ове конвенције. У вези са конкретним потраживањем, Џ. Брајс наводи хипотетички случај у коме брод ношен струјом плута према обали. Знајући да ће удар брода нанети штету имовини на обали, власници те имовине предузимају мере у циљу њеног хитног уклањања изван домашаја опасности. Иако је имовина остала неоштећена, власници су поднели извесне трошкове ради њеног уклањања. Потраживање тих трошкова обухваћено је нормом члана 2. став 1. тачка ф) Конвенције из 1976. године. У случају да је предметна имовина претрпела штету, у том би се случају свакако примениле одредбе члана 2. став 1. тачка а) Конвенције из 1976. године.

²⁸⁴ *Hines, Inc. v. United States* 551 F.2d 717 (6th Cir. 1977) и *United States v. Blaha* 1989 AMC 642 (W.D.N.Y. 1989).

3.5. Потраживања која су изузета од ограничења одговорности

Конвенција из 1976. године у члану 3. прописује пет категорија потраживања која су изузета од ограничења.

Прву категорију чине потраживања из наслова спасавања или доприноса у заједничку хаварију, дакле иста она потраживања обухваћена Конвенцијом из 1957. године (члан 3. став 1. тачка а).²⁸⁵ Када се говори о искључењу потраживања из наслова спасавања, треба имати у виду да се ради о директном потраживању спасиоца према бродовласнику из наслова спасавања, те да само у том случају бродовласник неће имати право на ограничење одговорности. С тим у вези, како П. Григз, Р. Вилијамс и Џ. Фар истичу, у случају да власник терета плати део доприноса у оквиру награде за спасавање, а затим, уколико се докаже да је хаварија настала услед повреде уговора о превозу робе од стране бродовласника, потражује тај износ од брода, бродовласник ће у том случају имати право на ограничење одговорности по основу члана 2. Конвенције из 1976. године, имајући у виду да се члан 3. став 1. тачка а) Конвенције из 1976. године односи само на директно потраживање спасиоца према бродовласнику из наслова спасавања.²⁸⁶ Такође, ако власник брода А потражује од власника брода Б накнаду штете из судара, која обухвата и награду за спасавање коју власник брода А дугује спасиоцима, власник брода Б имаће право на ограничење одговорности у односу на цео износ потраживања, заједно са делом који обухвата награду за спасавање.²⁸⁷ Ово из разлога што се не ради о директном потраживању спасиоца, већ се као непосредни поверилац јавља власник брода А. Наведено се *mutatis mutandi* односи и на потраживања из наслова заједничке хаварије.

Другу групу чине потраживања због штете проузроковане загађењем нафтом у смислу Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом (CLC Конвенција), усвојене 1969. године, са накнадним изменама и допунама (члан 3. став 1. тачка б). Ово искључење резултат је специфичног система ограничења одговорности успостављеног CLC Конвенцијом. Иако је циљ предметне норме био да право бродовласника на ограничење одговорности за потраживања у случају

²⁸⁵ Одредба члана 3. став 1. тачка а) измењена је Протоколом из 1976. године

²⁸⁶ Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 26–27.

²⁸⁷ Тако и Brice, Geoffrey, op. cit. (фуснота 271), стр. 27.

загађења проузрокованог изливањем нафте остане предмет уређења искључиво CLC Конвенције, наведена норма је својом формулацијом ипак добила један шири домен примене од тако дефинисаног циља. Наиме, како П. Григз, Р. Вилијамс и Џ. Фар примећују, полазећи од формулације предметне норме, уколико потраживање потпада под значење израза „штета проузрокована загађењем нафтом” у смислу CLC Конвенције, у том случају право на ограничење одговорности неће моћи да се оствари по основу Конвенције из 1976. године, без обзира на то против кога је потраживање управљено. Сходно томе, ако је потраживање због загађења нафтом управљено против неког другог лица (нпр. чартерера или оператера), а не против бродовласника, то лице неће моћи да оствари право на ограничење ни по основу Конвенције из 1976. године, с обзиром на формулацију члана 3. став 1. тачка б) Конвенције из 1976. године, али ни по основу CLC Конвенције, према којој једино бродовласник има право на ограничење одговорности. У том смислу, проблем о ком је реч мора да се решава у оквиру националних законодавстава.²⁸⁸ С друге стране, случајеви одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом који нису обухваћени CLC Конвенцијом²⁸⁹ и даље ће потпадати под домен примене Конвенције из 1976. године, односно BUNKERS Конвенције у зависности од случаја.

Трећу и четврту групу чине потраживања која су подвргнута некој међународној конвенцији или националном праву које уређује или забрањује ограничење одговорности за нуклеарне штете односно потраживања према власнику нуклеарног брода за нуклеарну штету. У првом случају, уколико нема релевантне међународне конвенције или одредаба националног права којима се уређује право на ограничење одговорности у случају потраживања за нуклеарне штете, *argumentum a contrario* у односу на предметну групу потраживања биће право на ограничење доступно по основу Конвенције из 1976. године. У другом случају пак Конвенција из 1976. године ограничава свој домен примене у односу на потраживања за нуклеарне штете проузроковане од нуклеарних бродова. Међутим, право на ограничење одговорности у односу на ову групу потраживања уређено је Бриселском конвенцијом о одговорности предузетника нуклеарних бродова, усвојеном

²⁸⁸ Видети Додатак 7. Део II уз Merchant Shipping Act из 1995. године.

²⁸⁹ П. Григз, Р. Вилијамс и Џ. Фар истичу да ће то бити случај одговорности за загађење нафтом који није проузроковао танкер. О томе видети више у Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 28.

1962. године, која предвиђа каузалну (објективну) одговорност предузетника нуклеарног брода, као и врло високе износе ограничене одговорности.

Коначно, у односу на пету групу потраживања ради се о *in favorem laboris* одредби, о којој је било више речи у оквиру расправе о изузетим потраживањима у оквиру Конвенције из 1957. године.²⁹⁰

Иако Конвенција из 1976. године у члану 3. садржи „затворену” листу потраживања у односу на које није дозвољено ограничење одговорности, треба имати у виду одредбу члана 18. Конвенције из 1976. године, као и могућност држава уговорница да стављањем резерви прошире ову листу и на она потраживања садржана у члану 2. став 1. тач. д) и е) Конвенције из 1976. године. Коначно, судска пракса, тј. њено становиште о признавању права на ограничење одговорности у односу на поједина потраживања која нису експлицитно стипулисана чланом 2. Конвенције из 1976. године, такође утиче на листу потраживања у односу на која није дозвољено ограничење одговорности²⁹¹

3.6. Границе одговорности

Члан 6. Конвенције из 1976. године, којим се утврђују износи одговорности, одражава једну од неколико важних разлика у односу на Конвенцију из 1957. године и њеног система граница односно износа одговорности које заправо представљају обрачунату вредност једне тоне просечног брода. Овакав метод је у пракси показао одређене недостатке, нарочито у погледу износа који ће бити нереално ниски ако су у питању мали бродови или нереално високи код великих бродова.

Као што је раније истакнуто, током припремних радова на Конвенцији из 1976. године, дефинисан је потпуно нови принцип утврђивања граница одговорности, познатији као „комерцијална осигурљивост”, који границе одговорности поставља довољно високо да обезбеде пуну накнаду повериоцима у већини случајева, али да се истовремено могу покрити осигурањем одговорности уз разумне трошкове.²⁹²

Последично, Конвенција из 1976. године утврђује износе ограничене одговорности у тзв. „падајућој скали”, у оквиру које се износ по тони смањује са растом тонаже

²⁹⁰ Видети тачку 2.3.2.2.

²⁹¹ Више о томе у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 51–54.

²⁹² Детаљније у тачки 3.

одговорног брода. Конвенција из 1976. године промулгирала је четири варијанте ограничења одговорности, и то две основне, које предвиђа и Конвенција из 1957. године, за потраживања због смрти и телесне повреде и за сва остала потраживања (дакле, конституишу се два посебна фонда), затим посебну границу одговорности за спасиоца који не обавља радње спасавања са неког брода, као и посебну границу одговорности за потраживања због смрти или телесне повреде путника.

У односу на потраживања због смрти и телесне повреде и за сва остала потраживања, чланом 6. Конвенције из 1976. године стипулисан је следећи начин обрачунавања:

а) у погледу потраживања због смрти или телесних повреда,

(i) 333.000 обрачунских јединица за брод с тонажом која не прелази 500 тона.

(ii) за брод са тонажом која прелази 500 тона, обрачунава се следећи износ као додатак износу у подтачки (i):

За сваку тону од 501 до 3.000 тона – 500 обрачунских јединица;

За сваку тону од 3.001 до 30.000 тона – 333 обрачунских јединица;

За сваку тону од 30.001 до 70.000 тона – 250 обрачунских јединица;

За сваку тону која прелази 70.000 тона – 167 обрачунских јединица;

б) у погледу осталих потраживања;

(i) 167.000 обрачунских јединица за брод с тонажом која не прелази 500 тона,

(ii) за брод с тонажом која прелази 500 тона обрачунава се следећи износ као додатак износу у подтачки (i):

за сваку тону од 501 до 30.000 тона – 167 обрачунских јединица;

за сваку тону од 30.001 до 70.000 тона – 125 обрачунских јединица;

за сваку тону која прелази 70.000 тона – 83 обрачунских јединица.

Када износ који се обрачунава у складу са ставом 1 тачка а) није довољан за потпуно намирење потраживања која се наводе у тој тачки, износ који се обрачунава у складу са ставом 1. тачка б) на располагању је за накнаду неисплаћеног остатка потраживања из става 1. тачка а) и такав неисплаћени остатак конкурише, *pro rata*, са потраживањима из става 1. тачке б).

Из наведеног произилази да је Конвенција из 1976. године задржала преференцијални статус потраживања због смрти или телесне повреде који је увела Конвенција из 1957. године, а који се огледа у томе да је, у случају постојања само потраживања за смрт или телесне повреде, укупан износ који ће бити доступан за наплату три пута већи него у случају постојања само „осталих потраживања”. С друге стране, иако Конвенција из 1976. године, за разлику од Конвенције из 1957. године, не садржи одредбу о заједничком износу ограничења за случај када из једног догађаја настану и потраживања због смрти или телесне повреде и остала потраживања, начин утврђивања износа биће исти као и код Конвенције из 1957. године, те ће око две трећине укупног износа бити резервисано само за потраживања због смрти или телесне повреде²⁹³.

Обрачунавање се врши тако што се тонажа брода расподели на начин утврђен Конвенцијом, па се тако расподељена тонажа односно тзв. „разред” (енгл. *slides*), помножи са бројем обрачунских јединица који је прописан за тај конвенцијски „разред”, и тако добијени износи се на крају сабирају, при чему је за потраживања за смрт или телесне повреде предвиђено пет, док је за „остала потраживања” предвиђено четири разреда.

Како бисмо илустровали начин утврђивања ограничене одговорности, као и у случају Конвенције из 1957. године, искористићемо графички приказ који су применили Н. Гаскел, К. Дебатиста и Р. Суотн²⁹⁴, на примеру брода носивости 35.000 тона, с тим да ћемо користити вредност SDR-а у еврџу на дан 27. фебруара 2015. године.

Вредност SDR на дан конверзије – 27.02.2015. = 0,798639 евра

Потраживање	Тон. разред	SDR	Тонажа x SDR	Укупно SDR
„Остала”	1. 0–500	фиксно	фиксно	167.000
потраж.	2. 501–30.000	167 SDR	29.500x167	4.926.500
	3. 30.001–35.000	125 SDR	5.000x125	625.000
				5.718.500

Износ ограничене одговорности: 5.718.500 SDR X 0,798639 € = 4.567.017 €

²⁹³ Видети табелу у оквиру тачке 2.3.2.6.

²⁹⁴ Gaskell, N. J. J.; Debattista, C.; Swatton R. J., op. cit. (фуснота 89), стр. 405.

У односу на потраживања за смрт или телесне повреде, укупан износ ограничене одговорности утврђује се на следећи начин:

Потраживања		Тонажни разред		SDR по тони
Укупан износ		1. тонажа не прелази	500	500.000 SDR
Фонда који је	и	2. за сваку тону од	501–3.000	667 SDR по тони
доступан за	и	3. за сваку тону од	3.001–30.000	500 SDR по тони
смрт или	и	4. за сваку тону од	30.001–70.000	375 SDR по тони
телесне повреде	и	5. за сваку тону од	70.001 навише	250 SDR по тони

На претходно наведеном примеру брода од 35.000 тона, укупан износ ограничене одговорности само за „смрт или телесне повреде” утврђује се на следећи начин:

Вредност SDR на дан конверзије – 27.02.2015. = 0,798639 евра

Потраживање	Тон. разред	SDR	Тонажа x SDR	Укупно SDR
Смрт или	1. 0–500	фиксно	фиксно	500.000
тел. повреде	2. 501–30.000	667 SDR	2.500x667	1.667.500
	3. 3.001–30.000	500 SDR	27.000x500	13.500.000
	4. 30.000–35.000	375 SDR	5.000x375	1.875.000
				17.542.500

Износ ограничене одговорности: 17.542.500 SDR x 0,798639 € = 14.010.124 €

Ако из конкретног случаја произађу обе врсте потраживања, те износ који је обрачунат на описани начин није довољан за потпуно намирење потраживања, износ који је обрачунат у складу са чланом 6. став 1. тачка б) биће на располагању за накнаду неисплаћеног остатка потраживања прописаних у члану 6. став 1. тачка а), а тако неисплаћени остатак конкурисаће *pro rata* са потраживањима из 6. став 1. тачка б) ове конвенције (члан 6. став 2. Конвенције из 1976. године) – тзв. *overspill* одредба.

На датом примеру брода од 35.000 тона примена *overspill* одредбе даје следећи резултат:

Износ штете за смрт или телесне повреде	€ 20.000.000	}	Укупан износ	
Износ имовинске штете	€ 20.000.000		Фонда	= € 14.010.124

Непокривена потраживања за смрт или тел. повреде:	€ 5.989.876	}	Преостали расположиви износ	
Непокривена имовинска потраживања:	€ 20.000.000		Фонда	= € 4.567.017

Потраживања у случају смрти или телесне повреде и имовина потраживања деле фонд у следећој пропорцији:

део за смрт или телесне повреде:	€ 1.052.697
део за имовинску штету:	€ 3.514.319

Резултат:

Потраживања за смрт или телесне повреде :	14.010.124 € + 1.052.697 €	=	15.062.821 €
Потраживања за имовинску штету:			3.514.319 €

3.6.1. Границе одговорности за путнике

За разлику од Конвенције из 1957. године, Конвенција из 1976. године у члану 7. уводи посебну границу одговорности за потраживања због смрти или телесне повреде путника на броду.

Питање увођења посебне границе одговорности за потраживања због смрти или телесне повреде путника на броду разматрано је на 28. седници Правног комитета ИМСО-а, током које су поједине делегације, попут шпанске, заступале становиште о непотребности увођења исте, наводећи да су ова потраживања већ обухваћена чланом 6. Конвенције из 1976. године. Међутим, већина делегација изразила је став да ће се

задржавањем посебне границе одговорности из члана 7. Конвенције из 1976. године, обезбедити ограничење одговорности на одговарајућем нивоу у случају потраживања путника, што је на крају и прихваћено на Дипломатској конференцији.

Под појмом „путник” у смислу члана 7. става 2. Конвенције из 1976. године подразумева се лице које се превози бродом:

- а) на основу уговора о превозу путника или
- б) уз пристанак возара, које прати неко возило или живе животиње на основу уговора о превозу робе.

Сам начин утврђивања граница одговорности разликује се од начина утврђивања који се примењује на остала потраживања из члана 6. Конвенције из 1976. године, с обзиром на то да је напуштен концепт тонаже брода јер би његова примена била непримерена, нарочито код бродова мале тонаже који могу да превозе велики број путника.²⁹⁵ Насупрот томе, у односу на ова потраживања Конвенција из 1976. године прелази на систем множења броја путника које је брод овлашћен да превози на основу бродске исправе са износом од 46.666 SDR-а, али највише до износа од 25.000.000 SDR-а.

Предметни износи изражени у SDR-у одговарају износима из Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем из 1974. године, те Протокола уз ову конвенцију из 1976. године.²⁹⁶ Међутим, неколико је основних разлика између Атинске конвенције и Конвенције из 1976. године које треба истаћи. Најпре, Атинска конвенција уређује како питање одговорности (члан 3. Атинске конвенције) тако и ограничење одговорности за случај потраживања због смрти или телесне повреде путника, док се Конвенција из 1976. године бави само питањем ограничења одговорности за случај потраживања због смрти или телесне повреде путника. Даље, за разлику од Атинске конвенције која на предметни износ ограничава укупну возареву одговорност за сва потраживања због смрти или телесне повреде по путнику (*per capita*) и по путовању, Конвенција из 1976. године овај износ множи са „теоријским”²⁹⁷ бројем путника које брод према бродској исправе може да превози, како би се утврдио укупан износ ограничења за

²⁹⁵ О овоме видети више у LEG/CONF.5/4/Add.3, као и LEG/CONF.5/C.1/SR.11.

²⁹⁶ Треба нагласити да је дегелација САД-а инсистирала да износи за ову врсту потраживања буду далеко већи од оних стипулисаних Атинском конвенцијом. Опширније у LEG/CONF.5/C.1/WP.75 од 12. новембра 1976. године и LEG/CONF.5/C.1/SR.19 од 12. новембра 1976. године.

²⁹⁷ Појам преузет од Gaskell, Nicholas: *The Amount of Limitation*, у: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986, стр. 54.

сва потраживања због смрти или телесне повреде путника, без обзира на то колико је путника заиста било на броду. Питање утврђивања износа према броју путника посебно је разматрано током припремних радова, при чему се делегација Велике Британије залагала да се износ одговорности утврди према броју путника који је стварно превожен или који је брод овлашћен да превози, док су делегације Пољске и Грчке истицале да износ треба утврдити само према броју путника који је стварно превожен у тренутку настанка штетног догађаја.²⁹⁸ Овакав предлог наишао је на критику норвешке делегације, која је истакла да осигуравач не може да зна колико се путника заиста превозило, али може да зна колико је путника брод овлашћен да превози. Коначно, аустралијска делегација је подржала норвешки предлог, али је истакла да се у самој формулацији норме укаже на то да број путника мора да буде утврђен у одговарајућој бродској исправи.

Разлика у односу на Атинску конвенцију огледа се и у утврђеној апсолутној граници одговорности од 25.000.000 SDR-а, а која одговара висини ограничења за брод који може да превози највише 535 путника. Коначно, специјални износ ограничене одговорности стипулисан Конвенцијом из 1976. године примењује се само на потраживања због смрти или телесне повреде путника, а не и на остала „имовинска” потраживања путника, попут потраживања због губитка или оштећења пртљага, на које ће се применити општи систем ограничења одговорности по тонажи брода.

3.6.2. Границе одговорности за мале бродове

Увођење система „разреда” односно падајуће скале граница одговорности Конвенцијом из 1976. године највеће реперкусије произвело је у односу на мале бродове.

Ако се узме у обзир да су чланом 3. став 5. Конвенције из 1957. године сви бродови испод 300 тона запремине изједначени са бродом те запремине, па ако се такав износ упореди са фиксним износом за бродове испод 500 тона предвиђеним Конвенцијом из 1976. године, видеће се да су границе одговорности повећане пет пута када су у питању бродови од 500 тона односно чак осам пута за бродове од 250 тона.

²⁹⁸ LEG/CONF.5/C.1/SR11 од 8. новембра 1976. године, стр. 286, LEG/CONF.5/C.1/WP.26 од 2. новембра 1976. године, стр. 156, LEG/CONF.5/C.1/SR.2 од 2. новембра 1976. године, стр. 217 и LEG/CONF.5/C.1/SR11 од 8. новембра 1976. године, стр. 286–287.

Како би се ова радикална промена донекле ублажила, чланом 15. став 2. Конвенције из 1976. године државама чланицама дато је право да националним законодавствима уведу посебан режим одговорности за бродове до 300 тона запремине, што је до данас учинила Велика Британија.²⁹⁹

Када говоримо о одговорности малих бродова, интересантно је питање одговорности „бродског састава” (енгл. *flotilla of vessels*), нпр. у случају судара између тегљача и тегљеног брода са трећом страном (бродом), о чему су у литератури, између осталих, расправљали Н. Гаскел и Ш. Чен. Како је у предметном случају неспорно право треће стране на накнаду штете, као и тегљача и тегљеног брода на ограничење одговорности, а имајући у виду релативно ниске границе одговорности са којима ће се трећа страна суочити у случаја тегљача, за трећу страну ће од велике важности бити право односно могућност да, поред власника тегљача, тужи и власника тегљеног брода. Према Н. Гаскелу својина на бродовима у саставу и кривица два су одлучујућа фактора која детерминишу одговор на предметно питање. Наиме, уколико је судар настао кривицом и тегљача и тегљеног брода, при чему су оба брода у својини истог лица, нема разлога да се ова два брода не третирају као један, а да трећем лицу буду доступни износи ограничене одговорности за оба брода.³⁰⁰ Свакако, ако је судар настао кривицом само тегљача или кривицом само тегљеног брода, њихови власници ће имати право да ограниче одговорност према тонажи свог брода. Овакво становиште с временом је препознато као доминантно у енглеској јудикатури, где је први пут добило своју потврду у случају *The Bramley Moore*³⁰¹, а потом и у случају *The Sir Joseph Rawlinson*.³⁰² Насупрот енглеском приступу овом проблему, у праву САД-а развијена је дихотомна теорија *pure tort/contractual relationship*, како би се утврдило да ли сви бродови у саставу потпадају под фонд ограничене одговорности.³⁰³

²⁹⁹ Видети *Merchant Shipping Act* из 1979, Schedule 4, Part II, Par. 5.

³⁰⁰ О томе видети више у Gaskell, Nicholas, *op. cit.* (фуснота 297), стр. 61–63.

³⁰¹ (1964) P. 200.

³⁰² (1972) 2 Lloyd's Rep. 437.

³⁰³ О томе видети више у Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 85.

3.7. Тонажа

Као што је већ наведено, граница ограничене одговорности обрачунава се множењем прописаног износа SDR-а са одговарајућим тонажним „разредом” одговарајућег брода, при чему се разликује неколико врста тонажа, и то бруто тонажа (енгл. *gross tonnage*), нето тонажа (енгл. *net tonnage*) и *deadweight* тонажа.³⁰⁴

Насупрот систему утврђивања тонаже брода који је предвиђала Конвенција из 1957. године,³⁰⁵ Конвенција из 1976. године уводи потпуно другачији систем утврђивања тонаже брода.

Према одредби члана 6. став 5. Конвенције из 1976. године, бруто тонажа брода утврђује се сходно правилима о баждарењу из Прилога I уз Међународну конвенцију о баждарењу бродова, усвојену 1969. године, према којој сваки брод има бруто тонажу, којом се исказује његова стварна величина, као и нето тонажу, којом се исказује његов тонажни капацитет искључиво за превоз робе за коју се наплаћује возарина.

Наиме, ова конвенција увела је нови систем баждарења, тзв. *UMS-Universal Measurement System* насупрот старом тзв. *OMS-Old Measurement System*, при чему је новим системом баждарења лимитациона тонажа одређене врсте бродова знатно повећана. С тим у вези, Н. Гаскел указује на то да је нови систем довео до значајнијег повећања тонаже у случају *ro-ro* бродова и бродова за превоз контејнера, док је код *bulk carrier*-а и танкера то повећење било знатно мање.

3.8. Обрачунска јединица

По угледу на Монреалске протоколе уз Варшавску конвенцију о ваздушном превозу, Конвенција из 1976. године прелази на специјална права вучења (SDR) као обрачунску јединицу.

Како је раније истакнуто, *poincaré* франак је у годинама након ступања на снагу Конвенције из 1957. године показао читав низ недостатака.³⁰⁶ Наиме, иако је *poincaré* франак постигао извесну стабилност, када се узме у обзир да се није везивао ни за једну

³⁰⁴ Више информација у Gaskell, Nicholas, op. cit. (фуснота 297), стр. 45–49.

³⁰⁵ Видети тачку 2.3.2.4.

³⁰⁶ Видети тачку 2.3.2.5.

конкретну валуту, које су увек подложне повременим флукуацијама, захтев Конвенције из 1957. године о конверзији *poincaré* франка у националну валуту државе у којој је покренут поступак ограничења одговорности ипак је онемогућио униформни приступ прерачунавању злата у националне валуте. Наиме, у појединим државама то се чинило по службеном, а у другим државама по тржишном курсу, због чега се вредност *poincaré* франка могла разликовати од државе до државе.

Ови и други слични проблеми узроковали су иницијативу на међународном нивоу како би се проблем у питању решио на дугорочно одржив начин, те 1969. године Међународни монетарни фонд (IMF) уводи обрачунску јединицу „специјално право вучења” (SDR). Вредност SDR-а утврђује се према вредности водећих светских валута које у одређеним односима чине тзв. „валутну корпу”, и која се дневно објављује у *Financial Times*-у односно на вебсајту IMF-а.

Конвенција из 1976. године у члану 8. прописује три методе обрачунавања граница одговорности у националне валуте.

Вредност у специјалним правима вучења домаће валуте државе уговорнице која је чланица Међународног монетарног фонда обрачунава се према методи вредности коју на конкретни дан примењује Међународни монетарни фонд за сопствене операције и трансакције.

Вредност у специјалним правима вучења домаће валуте државе уговорнице која није чланица Међународног монетарног фонда обрачунава се на начин који одреди та држава уговорница (члан 8. став 1), с тим да добијени износи у националној валути буду што ближи стварној вредности конвенцијских износа изражених у SDR-у, као и да о примењеној методи обрачуна обавесте генералног секретара ИМО-а (члан 8. став 4).

У земљама у којима се не може применити ниједан од поменути два метода, Конвенција из 1976. године стипулисала је могућност примене једног *sui generis* начина обрачунавања, али уз обавезу да приликом предаје ратификационог инструмента да изјаву да ће се границе одговорности које се примењују на њиховој територији утврђивати на следећи начин:

а) у погледу члана 6. став 1 тачка а) Конвенције из 1976. године, на износ од:

(i) 5 милиона новчаних јединица за брод тонаже која не прекорачује 500 тона;

(ii) за брод чија тонажа прекорачује горе наведени износ, обрачунава се следећи износ као додатак износу у подтачки (и):

- за сваку тону од 501 до 3.000 тона – 7.000 новчаних јединица;
- за сваку тону од 3.001 до 30.000 тона – 5.000 новчаних јединица;
- за сваку тону од 30.001 до 70.000 тона – 3.750 новчаних јединица;
- за сваку тону која прекорачује 70.000 тона – 2.500 новчаних јединица;

б) у погледу члана 6. став 1. тачка б), на износ од:

(i) 2,5 милиона новчаних јединица за брод тонаже која не прекорачује 500 тона;

(ii) за брод чија тонажа прекорачује горе наведени износ, обрачунава се следећи износ као додатак износу у подтачки (и):

- за сваку тону од 501 до 30.000 тона – 2.500 новчаних јединица;
- за сваку тону од 30.001 до 70.000 тона – 1.850 новчаних јединица;
- за сваку тону која прекорачује 70.000 тона – 1.250 новчаних јединица; и

ц) у погледу члана 7. став 1. Конвенције из 1976. године, на износ од 700.000 новчаних јединица помножених бројем путника које је брод овлашћен да превози на основу бродске исправе, али највише од 375 милиона новчаних јединица.

3.9. Фонд

Током припремних радова на усвајању Конвенције из 1976. године, преовладало је мишљење да обавезно оснивање фонда беспотребно продужава и поскупљује поступак ограничења одговорности, нарочито у случајевима где постоји само један поверилац. Последично, Конвенција из 1976. године је у члану 10. утврдила право на ограничење одговорности и без оснивања посебног фонда, чиме је омогућено одговорном лицу да ограничи своју одговорност, а повериоцу гарантована накнада штете на бржи и јефтинији начин, полагањем јемства или слично.³⁰⁷ С друге стране, државе уговорнице имају право да националним законодавством предвиде да се у случају подношења тужбе пред

³⁰⁷ Тако и Carbone, Sergio, op. cit. (фуснота 242), стр. 288.

њиховим судом ради остваривања потраживања које подлеже ограничењу лице које одговара може позвати на право ограничења одговорности само ако оснује фонд ограничења.

Фонд се може основати било полагањем износа или пружањем јемства које је прихватљиво према закону државе уговорнице у којој је фонд основан и које се сматра одговарајућим од суда или другог надлежног органа те државе. Оно што се јавља као занимљиво јесте однос друге реченице члана 11. става 1., која гласи „фонд се оснива у висини износа израчунатих према чл. 6. и 7. како се примјењују на потраживања за која то лице *може одговарати*” и одредбе члана 11. став 3. Конвенције из 1976. године, по којој се „фонд који оснује једно од лица која се спомињу у члану 9. став 1 тач. а), б) или ц) и став 2, или њен осигуравач, сматра се као да је основан од *свих лица* која се спомињу у члану 9. став 1 тач. а), б) или ц) или у ставу 2.”. С тим у вези, Г. Станковић указује да овакав конвенцијски изражај упућује на то да се фонд оснива у износу свих оних конвенцијских износа за које би оснивач фонда могао да одговара, те констатује да ако су из једног догађаја произашле и телесне (члан 6. став 1. тачка а) и материјалне штете (члан 6. став 1. тачка б), као и смрт или телесне повреде путника (члан 7. став 1), у фонд морају да уђу износи одговорности у складу са утврђеним границама за све врсте штета, без обзира на то што је оснивач фонда евентуално тужен само за једну од њих.

Место оснивања фонда зависи од тога у којој је земљи одговорно лице тужено, што произилази из формулације члана 11. став 1. Конвенције из 1976. године. Случај када су тужбе поднете у две или више држава уговорница за собом повлачи и право избора одговорног лица у којој ће држави основати фонд, при чему ће велики значај имати одредба Конвенције по којој се процесна правила уређују према *lex fori* (члан 10. став 3).

Дејство конституисаног фонда огледа се најпре у немогућности лица које је истакло потраживање према фонду да оствари права у односу на такво потраживање према осталој имовини лица у чије је име фонд основан (члан 13. став 1). Надаље, након оснивања фонда сваки брод или друга имовина која припада лицу у чију је корист фонд основан, а која је заустављена или заплењена на подручју надлежности државе уговорнице ради потраживања која се могу подмирити из фонда, или било које пружено јемство, може се ослободити одлуком суда или другог надлежног органа те државе (факултативно ослобађање), с тим да ће такво ослобађање бити обавезно ако је фонд ограничења основан:

а) у луци у којој је догађај настао, или – ако је настао изван луке – у следећој (првој) успутној луци; или

б) у луци искрцаја за потраживања због смрти или телесних повреда; или

в) у луци искрцаја за потраживања због оштећења; или

г) у држави у којој је заустављање извршено.

Основни предуслов за претходно описана дејства фонда јесте да предметно потраживање спада у листу потраживања за које је дозвољено намирење из фонда, као и да су средства из фонда стварно доступна и преносива у корист поверилаца потраживања (члан 13. став 3).

Материја расподеле фонда у великој мери је уређена на идентичан начин као и код Конвенције из 1957. године.³⁰⁸ Оно што се јавља као специфичност у односу на Конвенцију из 1957. године заправо је последица нове врсте потраживања препознате у Конвенцији из 1976. године, а то су потраживања због смрти или телесне повреде путника. Суштина ове специфичности је у непримењивању тзв. *overspill* одредбе из члана 6. став 2. Конвенције из 1976. године (а коју садржи и Конвенција из 1957. године) на потраживања због смрти или телесне повреде путника, већ се ова потраживања подмирују искључиво из свог специјалног фонда. Дакле, ако једно лице потпада под појам „путника” у смислу члана 7. став 2. Конвенције из 1976. године, његово потраживање подмириће се искључиво из специјалног фонда, те неће моћи да конкурише у фондовима из члана 6. чак и ако није постигао потпуно намирење из поменутог специјалног фонда.³⁰⁹

3.10. Губитак права на ограничење одговорности

Свакако најзначајнија измена у односу на Конвенцију из 1957. године садржана је у члану 4. Конвенције из 1976. године, којим је уређен правни стандард понашања који има за последицу губитак права на ограничење одговорности.

Као што је раније наведено, примена правног стандарда *the actual fault or privity* из Конвенције из 1957. године, у знатној је мери сузила право на ограничење одговорности, с

³⁰⁸ Видети тачку 2.3.2.8.

³⁰⁹ Исто и Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 78.

обзиром на то да је сваки степен кривице бродовласника за насталу штету за собом повлачио немогућност ограничења одговорности.³¹⁰

Током припремних радова на Конвенцији из 1976. године, формулација члана 4. била је предмет озбиљних расправа како би се отклонила несигурност коју је са собом носио стандард *the actual fault or privity*, и да би се без бојазни за осигураваче од лаког „пробијања” одговорности, омогућило повећање лимита одговорности до границе „комерцијалне осигурљивости”.

У том циљу, најпре је СМІ предложио да се степен кривице који повлачи губитак права на ограничење одговорности изједначи са степеном кривице услед кога, у већини држава, осигураник губи право на исплату осигураног износа, а за који се у енглеском *Marine Insurance Act*-у из 1906. године користи израз *wilful misconduct*.³¹¹

Након темељне расправе о стилизацији члана 4. Конвенције из 1976. године, на Дипломатској конференцији усвојен је текст који гласи:

„Лице које одговара није овлашћено да ограничи своју одговорност ако се докаже да је штета настала његовом личном радњом или пропустом, учињеном са намером да се изазове та штета, или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи (*A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*)”.

Оваква формулација најпре је употребљена у Хашком протоколу уз Варшавску конвенцију о ваздушном превозу из 1955. године, која у основи само ближе описује правни стандард *wilful misconduct* из енглеског *Marine Insurance Act* из 1906. године. Разлоге зашто се израз *wilful misconduct* описно употребио најпре у Хашком протоколу, а потом и у Конвенцији из 1976. године, треба тражити у чињеници да израз *wilful misconduct* нема потпуно јасно значење у контексту континенталних правних система у смислу тачног препознавања степена кривице који је обухваћен предметним изразом, те његове евентуалне еквивалентности са појмом *gross negligence* континенталног права. У

³¹⁰ О овоме више у тачки 2.3.2.10.

³¹¹ *Wilful misconduct* подразумева намерно и свесно противправно поступање (чинидба или пропуштање) лица, које упркос томе настави са таквим понашањем без обзира на последице, с тим да својим понашањем није хтео намерно да проузрокује штету, али је код њега постојала свест о штетном резултату његовог противправног поступања које је прихватио. Преузето из Pavić, Drago: Pomorsko osiguranje, Knjiga 1, Zagreb, 1986, стр. 192.

литератури се могу наћи становишта по којима *wilful misconduct* не обухвата случајеве *gross negligence*, јер безобзирност на којој се заснива појам *wilful misconduct* захтева нешто више од грубе непажње (енгл. *gross negligence*).³¹² Наиме, концепт *gross negligence* полази од тога шта је штетник урадио или пропустио да уради према критеријуму обичног пажљивог човека, док је за утврђивање безобзирности неопходно стварно знање штетника о штетној последици коју ће његова радња проузроковати, те предузимање радње упркос том сазнању.³¹³ Због тога су елементи понашања које укида право на ограничење одговорности из Хашког протокола уз Варшавску конвенцију, а који су заправо објашњење стандарда *wilful misconduct* енглеског права, много строжи него захтеви који се траже за постојање *gross negligence*.³¹⁴ С друге стране, енглеска делегација је током рада на Конвенцији из 1976. године истакла да израз *gross negligence* нема јасно значење у енглеском праву, те да би било подложно различитим тумачењима од државе до државе, нарочито када се има у виду да енглеском судији није блиска подела на *negligance* и *gross negligence* континенталног права, што би могло да угрози концепт „непробојности” права на ограничење одговорности.

У циљу отклањања раније наведених недостатака стандарда *the actual fault or privity*, али и избегавања могућих дилема да ли су *wilful misconduct* и *gross negligence* корелативни или садржински различити појмови, као и могућности различитог тумачења појма *gross negligence* у појединим државама, аутори Конвенције из 1976. године преузели су описну формулацију по угледу на предметну конвенцију из области ваздушног права.

Пажљива анализа употребљене формулације јасно указује на намеру аутора да право на ограничење одговорности учине практично неискључивим.

Најпре, реч *personal* има знатно уже значење у односу на израз *actual fault* у *the actual fault or privity*, те означава личну кривицу самог бродовласника. У литератури се истиче да *personal act* најпре ограничава употребу тзв. *alter ego* теорије у случају да је

³¹² Damar, Duygu: *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Hamburg, 2011. Исто и Grabovac, Ivo: *Prilog suvremenom tumačenju pojma „Bezobzirno znajući da će šteta vjerovatno nastati” – u povodu slučaja u sudskoj praksi*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 49, Split, 2012, стр. 444.

³¹³ Damar, Duygu, op. cit. (фуснота 312), стр. 278.

³¹⁴ Овде треба тражити и разлог зашто је из члана 4. Конвенције из 1976. године избрисан наставак реченица коју је Правни комитет ИМО-а током рада на формулацији овог члана ставио у заграде и предложио да се стави на крај формулације предметног члана („*A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result [or from his own gross negligence]*”). Подвукао В. К.).

бродовласник правно лице, јер више неће бити довољно да се ради о кривици неког лица које је „довољно” високо у хијерархији правног лица како би се његова кривица сматрала кривицом правног лица, већ ће то морати да буде кривица самог правног лица које је власник брода, дакле највишег органа у хијерархији, тј. директора или управног одбора правног лица које је власник брода.³¹⁵ Такође, ограничена је могућност различитог тумачења о значају делегације односно преношења дужности, те је у том смислу њен значај у великој мери ограничен. Наиме, у случају преношења дужности, лична радња (енгл. *personal act*) односно лична кривица ограничена је само на радњу преношења и ништа преко тога. Одатле произилази да се лична радња односно кривица онога на кога је дужност пренета не може сматрати личном радњом правног лица односно власника. Последично, како Р. Грајм (R. Grime) примећује, власник више не може да изгуби право на ограничење одговорности у случају грешке у управљању пловидбом брода уколико је управљање бродом на одговарајући начин пренео на другу компанију или одговарајућег менаџера.³¹⁶ У смислу кларификације израза „одговарајући пренос дужности”, данас је од великог значаја ISM Правилника о чему ће у наставку бити више речи.³¹⁷

Конечно, употреба израза *personal act or omission* уместо речи *privity* додатно сужава могућност укидања права на ограничење, нарочито ако се има у виду да појам *privity* подразумева учешће бродовласника или његово сазнање, упућеност, упознатост са догађајима који су довели до штетног догађаја када је штету проузроковао неко други. Употреба израза *personal act or omission* не обухвата случајеве сазнања, упућености, упознатости са пропустима других лица од стране власника, у којима власник није имао правну могућност да предузме потребне мере како би се спречило наступање штетног догађаја и када није разумно очекивати да власник предузме одређене мере.³¹⁸

Речи *personal act or omission* подразумевају личну радњу или пропуштање бродовласника, док речи „*with intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*” представљају заправо кључни искорак у чињењу права на ограничење одговорности бродовласника практично непробојним. Ове речи указују на

³¹⁵ Тако и Grime, Robert: *The Loss of The Right to Limit*, у: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986, стр. 108.

³¹⁶ Супротно видети у Pavić, Drago: *Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara*, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 155, Zagreb, 2011, стр. 67–68.

³¹⁷ Grime, Robert, *op. cit.* (фуснота 315), стр. 108.

³¹⁸ *Ibid*, стр. 109.

неопходност постојања одређеног менталног елемента односно одређеног степена кривице. С тим у вези, Г. Станковић истиче да речи „*with intent to cause such loss*” несумњиво указују на постојање класичне намере, тј. *dolusa*, док речи „*recklessly and with knowledge that such loss would probably result*” указују на то да се ради о облику кривице који је у континенталним правним системима познат као *dolus eventualis*, који постоји када штетник схвата наступање последице као реалну могућност, па се с том последицом мири, узима је у рачун и свесно је равнодушан према њој.³¹⁹

Употреба речи „*knowledge*” упућује на то да је за губитак права на ограничење одговорности неопходно да је бродовласник стварно знао, а не могао или морао знати, да ће последица вероватно наступити. Надаље, речи „*such loss*” везују право на ограничење одговорности за тачно одређену штету, те бродовласник неће изгубити право на ограничење одговорности у случају наступања одређене штетне последице чак и ако је у односу на њу поступао долозно, уколико је он имао представу о наступању неке друге штетне последице.³²⁰ У прилог овој тврдњи, у литератури се наводи случај *The Leerort*³²¹, у коме је лорд Филипс (Phillips) тврдио да члан 4. Конвенције из 1976. године захтева предвиђање штетне последице која се заиста догодила, а не врсту штетне последице.³²²

Коначно, по Конвенцији из 1976. године, терет доказивања бродовласникове квалификоване кривице лежи на лицу које се противи ограничењу његове одговорности, за разлику од Конвенције из 1957. године, која је ово питање препуштала националним законодавствима. Сходно томе, овакав терет доказивања, заједно са дејством клаузуле *the actual fault or privity* неретко је доводио до губитка права на ограничење одговорности бродовласника.

³¹⁹ Stanković, Gordan, op. cit. (фуснота 43), стр. 81 и Бачић, Фрањо: Кривично право – Општи део, Загреб, 1986, стр. 272.

³²⁰ Тако у Grime, Robert, op. cit. (фуснота 315), стр. 110–111.

³²¹ The Leerort [2001] 2 Lloyd's Rep. 222.

³²² О овоме видети више у Damar, Duugu, op. cit. (фуснота 312), стр. 167–168. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 68.

3.11. Протокол из 1996. године о изменама и допунама Конвенције из 1976. године

Услед утицаја инфлације, границе одговорности прописане Конвенцијом из 1976. године, након седамдесет година примене, одражавале су само мали део вредности коју су имале 1976. године, што је оштећене стране неретко доводило у тежак и неравноправан положај.³²³ Зато је ИМО Правни комитет 1993. године донео одлуку о иницирању поступка за усвајање протокола у циљу измена и допуна Конвенције из 1976. године, на основу које је британска делегација поднела предлог протокола на даље разматрање.³²⁴

Протокол је имао два основна циља, који се поред подизања граница ограничења одговорности огледао и у потреби за увођењем једноставнијег поступка за измене истих, и то по угледу на 1992 CLC Конвенцију, 1992 FUND Конвенцију и Протокол из 1990. године о изменама и допунама Атинске конвенције.³²⁵

Након три заседања, ИМО Правни комитет усвојио је Предлог протокола, који је заједно са Међународном конвенцијом о одговорности и накнади штете која је настала у вези са превозом опасних и загађујућих материја морем (HNS Конвенција) усвојен на Дипломатској конференцији одржаној у седишту ИМО-а од 15. априла до 3. маја 1996. године.

3.12. Искључење појединих потраживања од права на ограничење

Током седамдесетог заседања ИМО Правног комитета предложена је измена члана 3. Конвенције из 1976. године, у смислу да потраживање из наслова посебне награде у складу са чланом 14. Међународне конвенције о спасавању из 1989. године, буде изузето од ограничења. Иако је предлог добио већинску подршку, делегација Јапана се успротивила истичући да Јапан није страна уговорница Међународне конвенције о спасавању и да је са становишта јапанског права потраживање које је предмет уређења Међународне конвенције о спасавању само једно од потраживања које може настати у

³²³ Исто и у The Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, стр. 480.

³²⁴ LEG 69/4/1 од 23. јула 1993. године.

³²⁵ Поједине делегације сматрале су да треба предвидети процедуру за усвајање измена садржану у MARPOL Конвенцији, која омогућава државама уговорницама да се не сагласе и последично не примењују одређене амандмане који би се односили на материјалне одредбе Конвенције из 1976. године, а не на чисто техничка питања. Више информација у „The Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996”, стр. 480–481.

складу са националним правом неке друге државе која је стицајем околности страна уговорница Међународне конвенције о спасавању.³²⁶ На бази ове интервенције, на Дипломатској конференцији допуњен је текст одредбе члана 2. Протокола који прописује да ће потраживање из наслова посебне награде бити изузето ако је поднето у складу са Међународном конвенцијом о спасавању, додавањем речи: „када је то примењиво” (*„claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average”* – подвукао В. К.)

3.13. Повећање граница одговорности

Током рада ИМО Правног комитета, у односу на питање повећања граница ограничене одговорности поједине делегације истицале су значај статистичких података који су јасно указивали на драстичан пад вредности SDR обрачунске јединице од 1976. године. Према подацима које је на седамнаестој седници ИМО Правног комитета изнело Међународно удружење лука и пристаништа (*International Association of Ports and Harbours*), SDR обрачунска јединица је током времена изгубила више од 50 одсто вредности коју је имала 1976. године.³²⁷ Предложено је и прихваћено да повећање обавезно обухвати границе одговорности за потраживања услед смрти или телесне повреде лица која нису путници, те да се приликом утврђивања нових граница одговорности узму у обзир досадашњи износи штета које су проузроковане лучким постројењима, а које су у појединим случајевима биле катастрофално високе.³²⁸

Усвојени предлог обухватио је две врсте повећања. Прво се односи на увећање вредности обрачунских јединица, а друго на нове „тонажне разреде”, па тако први „тонажни разред” почиње од брода носивости 2.000 BRT, при чему је изостављен један разред у оквиру потраживања у случају смрти или телесне повреде у односу на тонажне разреде уведене Конвенцијом из 1976. године.

³²⁶ Видети више у *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, стр. 484.

³²⁷ LEG 70/5/1.

³²⁸ О овоме видети више у *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, стр. 481.

Последично, на Дипломатској конференцији усвојен је члан 3. Протокола, којим се мења члан 6. Конвенције из 1976. године, и који гласи:

„Границе одговорности за потраживања, осим оних које су наведене у члану 7. ове конвенције, која произилазе из једног појединачног догађаја, обрачунавају се на следећи начин:

а) у погледу потраживања због смрти или телесних повреда,

(i) 2 милиона обрачунских јединица за брод с тонажом која не прелази 2.000 тона;

(ii) за брод с тонажом која прелази горе наведени износ, обрачунава се следећи износ као додатак износу у подтачки (i):

За сваку тону од 2.001 до 30.000 тона – 800 обрачунских јединица;

За сваку тону од 30.001 до 70.000 тона – 600 обрачунских јединица; и

За сваку тону од 70.000 – 400 обрачунских јединица; и

б) у погледу осталих потраживања:

(i) 1 милион обрачунских јединица за брод с тонажом која не прелази 2.000 тона,

(ii) за брод с тонажом која прелази горе наведени износ обрачунава се следећи износ као додатак износу у подтачки (i):

за сваку тону од 2.001 до 30.000 тона – 400 обрачунских јединица;

за сваку тону од 30.001 до 70.000 тона – 300 обрачунских јединица, и

за сваку тону која прелази 70.000 тона – 200 обрачунских јединица.”

Изменом је обухваћен и члан 7. Конвенције из 1976. године, с тим да су измене у односу на потраживања путника значајније у односу на друга потраживања. Наиме, осим што је граница одговорности три пута повећана, напуштена је и горња граница од 25.000.000 SDR предвиђена Конвенцијом из 1976. године, што је у основи последица значајног повећања границе одговорности са 46.666 SDR на 175.000 SDR. Услед оваквог повећања горња граница би се примењивала на брод капацитета 143 путника, док је горња граница из Конвенције из 1976. године подразумевала брод капацитета 536 путника. Овде је битно истаћи да је Протоколом из 1996. године у члану 15. додат нови став 3., који дозвољава државама уговорницама да посебним одредбама националног законодавства дефинишу систем ограничења одговорности за потраживања услед смрти или телесне

повреде путника на броду, под условом да износи ограничене одговорности не буду нижи од оних који су прописани чланом 7. став 1. Конвенције из 1976. године.

3.14. Олакшана процедура прихватања измена и допуна Конвенције из 1976. године

Чланом 8. Протокола из 1996. године прописана је олакшана процедура усвајања измена граница одговорности утврђених у члану 6. став 1, члану 7. став 1., те члану 8. став 2. Конвенције из 1976. године, увођењем тзв. „прећутног поступка прихватања” (енгл. *tacitac acceptance procedure*). Сходно одредбама члана 8. ст. 1. и 4. Протокола из 1996. године, најпре се у оквиру тзв. проширеног састава ИМО Правног комитета³²⁹ разматрају и усвајају предложене измене двотрећинском већином присутних и гласалих држава уговорница, о чему ИМО обавештава све стране уговорнице. Тако усвојене измене сматраће се усвојенима након протекла рока од осамнаест месеци после датума обавештења, осим ако у том року најмање једна четвртина држава које су биле државе уговорнице у време усвајања измене не обавести генералног секретара ИМО-а да не прихватају измену, и у том случају је измена одбијена и без дејства. Како би се избегле произвољности, али и злоупотребе овог поступка, у ставу 5. предметног члана Протокола из 1996. године прецизно су дефинисани критеријуми по којима ће се поступати приликом разматрања предлога за измену, па се тако обавезно узимају у обзир искуства са незгодама, а нарочито износи штета које произлазе из њих, те промене у новчаним вредностима и утицај предложених измена на трошкове осигурања. Наиме, постојала је бојазан да ће се олакшаном процедуром измена граница одговорности отворити пут разним произвољностима приликом утврђивања горњих граница које би у основи значиле укидање система општег ограничења, што би за последицу имало реперкусије на тржиште осигурања у смислу његовог драматичног смањења, а тиме и повећање трошкова за крајње кориснике уместо веће заштите оштећених страна.

Поступак прећутног прихватања први пут је примењен 2009. године на иницијативу делегације Аустралије након хаварије брода *Pacific Adventurer*, која се догодила 11. марта 2009. године на источној обали Аустралије. Приликом хаварије дошло

³²⁹ Назив је последица давања права свим државама уговорницама Конвенције из 1976. године, и Протокола уз њу, укључујући и оне које нису чланице ИМО-а да учествују у поступку разматрања и усвајања измена и допуна пред Правним комитетом.

је до пада једног броја контејнера у море и пробијања два танка горива и изливања око 270 тона тешког горива у море, а оно је проузоквало загађења око 56 km југоисточне обале Квинсленда у Аустралији.³³⁰ Како су процењени трошкови чишћења од око 25.000.000 долара били већи од границе на коју је бродовласник имао право да ограничи одговорност, Аустралија подноси Правном комитету ИМО-а предлог за покретање поступка разматрања измена граница одговорности у складу са чланом 8. Протокола из 1996. године уз Конвенцију из 1976. године³³¹, који је прихваћен на 96. заседању ИМО Правног комитета и увршћен у план рада истог комитета.³³² Како је Аустралија обезбедила подршку 19 држава³³³ и тиме испунила захтев из члана 8. став 1. Протокола из 1996. године, предлог је достављен на разматрање свим државама уговорницама, те се о њему расправљало на 99. заседању ИМО Правног комитета, одржаном 2012. године.

Аустралијски предлог на почетку је био ограничен на повећање границе ограничења одговорности само за потраживања из члана 6. став 1. тачка б) Протокола из 1996. године, односно на материјалне штете. Међутим, на образложење СМИ-ја да би тиме био угрожен однос телесних и материјалних штета изражен у пропорцији 2:1, а који је резултат оправданог фаворизовања телесних штета кроз историју развоја института општег ограничења одговорности почев од *Merchant Shipping Act*-а из 1862. године,³³⁴ предлог је проширен и на потраживања из члана 6. став 1. тачка а). Протокола из 1996. године. Поред тога, делегација Аустралије предложила је повећање граница одговорности у максималном износу од 6% годишње израчунато на сложеној основи, при чему због продужења временског периода до 2012. године тај износ износи читавих 147%. Овакво становиште Аустралија је темељила на аргументу да релевантан критеријум треба

³³⁰ О хаварији брода *Pacific Adventurer* видети у Pospišil-Miler, Marija: *Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine*, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 166, Zagreb, 2012, стр. 232–233.

³³¹ IMO LEG 96/12/1.

³³² Упркос противљењу *International Group of P&I Clubs*, састављене од 13 P&I клубова, који пружају покриће одговорности за 95% укупне светске флоте, а која је сходно захтевима члана 8. Протокола изнела егзактне статистичке податке указавши на то да је у само 1,34% од укупног броја хаварија износ штете проузрокован изливањем нафте био већи од износа утврђеног Протоколом из 1996. године. При томе је касније ревидирала овај податак указујући на то да је у само седам случајева дошло до предметног прекорачења јер је у једном накнадно утврђено да штета ипак не прелази износ утврђен Конвенцијом из 1996. године. О овоме погледати више у IMO LEG 96/6 и IMO LEG 97/8/5.

³³³ Предлог Аустралије подржале су: Велика Британија, Француска, Немачка, Шведска, Финска, Белгија, Луксембург, Летонија, Литванија, Мађарска, Норвешка, Хрватска, Либериа, Маршалска Острва, Канада, Малезија, Јамајка, Сирија и Самоа.

³³⁴ О овоме видети више у IMO LEG 97/8/4.

да буде пре свега износ штета односно трошкова отклањања штета јер би у супротном обалне државе могле да прибегну повећању граница одговорности мимо оних које су утврђене у Протоколу из 1996. године.³³⁵

У припреми 99. заседања ИМО Правног комитета, достављено је неколико докумената од Аустралије³³⁶, *International Group of P&I Clubs, ICS-a*³³⁷ и Јапана. У документу који је поднела јапанска страна³³⁸ истиче се да према статистичким подацима *International Group of P&I Clubs*, број хаварија у којима је износ штете прешао границу одговорности утврђену Протоколом из 1996. године не оправдава измену граница утврђених Протоколом из 1996. године, те да трошкови осигурања представљају у основи неутралан критеријум који је релевантан само да би се избегло екстремно повећање граница одговорности које тржиште осигурања не би могло разумно да прихвати. Имајући у виду наведено, јапанска делегација указала је на то да се повећање граница одговорности може извршити само у односу на промене у новчаним вредностима, које према анализи датој у наведеном документу, у периоду од 1996. до 2010. године у државама уговорницама Конвенције из 1976. године и Протокола из 1996. године, нису прешле 45%, тако да и повећање граница не би смело да буде веће од 45%³³⁹. С друге стране, делегација Аустралије остала је при ставу о повећању у износу од 147%.³⁴⁰

Приликом одлучивања у ИМО Правном комитету преовладало је становиште делегације Јапана о повећању заснованом искључиво на бази промена у новчаним вредностима, с тим да је због протеклог времена додат период до априла 2012. године, када је ИМО Правни комитет донео одлуку, што је у крајњем исходу износило 51% повећања.³⁴¹

³³⁵ Ово је у случају Аустралије, као државе уговорнице Конвенције из 1976. године и Протокола из 1996. године, могуће само путем отказивања предметне конвенције и протокола.

³³⁶ IMO LEG 99/4/3/, 99/4/4, 99/4/5.

³³⁷ IMO LEG 99/4/7.

³³⁸ IMO LEG 99/4/1.

³³⁹ Предлог Јапана подржале су: Велика Британија, Малта, Кипар, Грчка, Шпанија, Белгија, Пољска, Либерија, Панама, Индија и Кукова острва.

³⁴⁰ Предлог Аустралије подржале су још: Француска, Немачка, Норвешка, Канада, Турска и Нови Зеланд.

³⁴¹ Након оваквог резултата гласања делегација Аустралије дала је изјаву у којој је истакла незадовољство усвојеним изменама с обзиром на то да није усвојено повећање које би било довољно за намирење свих потраживања насталих изливањем нафте. Последишно, Аустралија је 2011. године усвојила *The Maritime Legislation Amendment Act*, којим је извршила измене и допуне два закона: *Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act* из 1983. године и *Navigation Act* из 1912. године. То је резултирало повећањем износа казни за загађење које су подигнуте са 500 обрачунских јединица на 20.000 обрачунских јединица (укупно 2,3 милиона долара).

Коначно, ИМО је 2012. године, применом прописане олакшане процедуре, усвојио одлуку о повећању граница одговорности која је ступила на снагу јуна 2015. године. Према новим износима, границе одговорности у односу на потраживања због смрти или телесних повреда повећане су на 3.02 милиона обрачунских јединица за поморски брод са тонажом која не прелази 2000 тона, док се за поморски брод са тонажом преко 2000 тона обрачунава следећи износ као додатак овом износу:

- за сваку тону од 2001t до 30 000t – 1 208 обрачунских јединица;
- за сваку тону од 30 001t до 70 000t - 906 обрачунских јединица;
- за сваку тону од 70 000 - 604 обрачунских јединица;

У односу на остала потраживања границе одговорности су такође повећане, те износе 1.51 милион обрачунских јединица за поморски брод са тонажом која не прелази 2000 тона, док се за поморски брод са тонажом преко 2000 тона обрачунава следећи износ као додатак овом износу:

- за сваку тону од 2001t до 30 000t - 604 обрачунских јединица;
- за сваку тону од 30 001t до 70 000t - 453 обрачунских јединица;
- за сваку тону која прелази 70 000t - 302 обрачунских јединица.

3.15. ISM Правилник и његов могући утицај на губитак права на ограничење одговорности

ИМО је на 18. скупштинском заседању Резолуцијом А.741(18) усвојио ISM Правилник, који је постао саставни део SOLAS Конвенције 1994. године, као Глава IX предметне конвенције. Непосредни повод за усвајање ISM Правилника била је хаварија *ro-ro* трајекта *Herald of Free Enterprise*, који је услед пропуста чланова посаде био непрописно укрцан, те је одмах након испловљења дошло до продора воде и превртања брода, услед чега је погинуло 188 путника и чланова посаде.

Као реакцију на ову трагедију, британски парламент 1988. године усваја *Merchant Shipping (Operations Book) Regulations*, чије се одредбе о обавези да сваки брод има одговарајуће приручнике који ће садржати инструкције и информације које ће омогућити безбедно и ефикасно функционисање брода, те обавезу бродовласника да одреди лице које

ће надгледати рад његових бродова и поштовање одредаба из приручника, сматрају претечом садржине будућег ISM Правилника.

Иако је ISM Правилник отишао даље у разради обавеза компаније која управља бродом, јасан је утицај који је британски *Merchant Shipping (Operations Book) Regulations* имао на садржину самог ISM Правилника. Циљеви ISM Правилника дефинисани су у члану 1.2, а огледају се у осигурању безбедности на мору, спречавању повреде и губитка живота, као и спречавању проузроковања штете морској средини и имовини.

Када се говори о могућем утицају ISM Правилника на губитак права на ограничење одговорности компаније као носиоца одговорности, посебну пажњу треба посветити дужностима компаније да успостави *Safety Management System*, одреди *Designated Person Ashore* (DPA), обезбеди постојање и вођење *Audit Trails*, као и да у утврђеним временским размацима спроводи *verification, review* и *evaluation*.³⁴²

Када се ради о улози коју DPA има у смислу правног дејства својих радњи и пропусти на право бродовласника да ограничи одговорност, најпре треба истаћи да је чланом 4. ISM Правилника прописано да „свака компанија треба да одреди лице или лица на копну која имају непосредан приступ највишем нивоу управљања” како би се осигурало безбедно вођење сваког брода и омогућила веза између компаније и брода. У контексту члана 4. Конвенције из 1976. године поставља се питање да ли се радње или пропусти DPA-а могу сматрати као радње или пропусти саме компаније, па потпасти под значење речи *personal act or omission* бродовласника. Одговор на ово питање зависи од положаја који DPA има у управној хијерархији компаније, тј. да ли је DPA истовремено директор или члан управног одбора компаније. Иако оваква могућност у пракси постоји, њена вероватноћа је толико мала да је и сами аутори ISM Правилника нису имали у виду, што јасно произилази из стилизације члана 4. ISM Правилника, по коме је DPA лице које има непосредан приступ највишем нивоу управљања (подвукао В. К.), а не лице које припада највишој управљачкој структури компаније. Дакле, ради се о лицу преко ког компанија комуницира са бродом и обрнуто, тј. чијим именовањем компанија успоставља систем праћења и надзора стања безбедности брода и обезбеђује увид у такво стање, те његов положај у управној хијерархији није довољно висок да би творио *alter ego*

³⁴² Поред ових, установљене су и друге обавезе, попут обезбеђивања одговарајуће безбедносне службе на броду и копну, одржавање брода и опреме, унапређивања комуникације између брода и копна, прибављање прописаних сведочанстава и др.

компаније.³⁴³ У литератури се може наћи и становиште по коме се може сматрати, ако је управа компаније обавештена од ДРА о постојању озбиљног дефекта у машини или трупу брода, те ако ништа тим поводом не предузме, да је деловала „*recklessly and with knowledge that such loss would probably result*”. Међутим, у предметном случају требало би доказати да су директори или чланови управе компаније (дакле лица која представљају *alter ego* компаније) деловали иако су стварно знали да таква штета може настати као последица наведене неусаглашености са ISM Правилником.³⁴⁴ Јасно је да је успех оваквог захтева у великој мери неизвештан.

У случају када бродовласник пренесе брод на управљање другој компанији (енгл. *ship management company*), промена учињена Конвенцијом из 1976. године у односу на Конвенцију из 1957. године односно напуштање правног стандарда *actual fault or privity* у корист *personal act or omission*, доводи до тога да је делегација управљања бродом ограничена само на радњу преношења и ништа преко тога, те се лична радња односно кривица онога на кога је дужност пренета не може сматрати личном радњом бродовласника. Ово најпре значи да ће у случају преношења управљања бродом од власника на *ship management* компанију та компанија бити дужна да одреди ДРА-а, те да бродовласник не може бити лишен права на ограничење одговорности због грешке ДРА-а одређеног од ангазоване компетентне *ship management* компаније, с обзиром на то да се у овом случају лична радња односно кривица онога на кога је дужност пренета не може сматрати личном радњом бродовласника. Овде је битно истаћи да само преношење мора бити на одговарајући начин документовано. С тим у вези, у упоредном праву налазимо решење кипарског *Merchant Shipping (Registration of Ships, Sales and Mortgages) Act*-а, који прописује да преношење управљања бродом подразумева да је *Document of Compliance* (DOC) издат *ship management* компанији која се, такође, наводи у *Safety Management Certificate*-у, који се у складу са ISM Правилником издаје броду, те подразумева постојање

³⁴³ Исто и Hodges, Susan: *The Legal Implications of the ISM Code: insurance and limitation of liability*, International Journal of Insurance Law, 2000, стр. 47. Супротно видети Vasilj, Aleksandra: *Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, br. 3/2001, Split, 2001, стр. 555.

³⁴⁴ Тако и Mandaraka-Sheppard, Aleka: *The International Safety Management Code in Perspective*, London, 1998, стр. 102.

закљученог *ship management* споразума. Слично решење прописује и ЗДПУП, који је Народна скупштина Републике Србије усвојила 2013. године.³⁴⁵

Када се говори о значају тзв. *Audit Trails*-а у односу на материју ограничења одговорности, иако се сматра да поштовање прописаних процедура може да представља необорив доказ о правилном функционисању успостављеног Система управљања безбедношћу, али и доказ да је на броду учињен одређени пропуст у функционисању, што је довело до штетног догађаја, овде се може појавити читав низ практичних проблема који могу довести у питање употребу тзв. *Audit Trails*-а у циљу лишавања бродовласника права на ограничење одговорности. Наиме, ISM Правилник не прописује детаљно које све процедуре морају да буду дефинисане у оквиру приручника и планова, већ проблему приступа са начелног становишта користећи формулацију „*the company should establish procedures for the preparation of plans and instructions... for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution*” (подвукао В. К.). Које ће то радње на броду бити дефинисане као *key* у основи зависи од самог бродовласника. С тим у вези, Ф. Андерсон (P. Anderson) истиче да се на једном великом путничком крузеру може обављати неколико стотина, па чак и неколико хиљада појединачних послова, а за колико ће њих бити донето појединачних приручника и инструкција заправо зависи од жеље бродовласника да улази у детаље функционисања сваког појединачног посла који се може обављати на броду.³⁴⁶ Сходно томе, поменути аутор основано поставља питање шта ће бити крајња последица када се у случају настанка штетног догађаја испостави да није било утврђене писане процедуре за једну одређену радњу која је, како се испоставља, узрок настанка штетног догађаја.

Коначно, поједини аутори у захтеву ISM Правилника да компанија спроводи *verification, review* и *evaluation* виде управо тест да ли је компанија употребила дужну пажњу у односу на правилно функционисање успостављеног Система управљања безбедношћу. Наиме, захтеви да се на броду налазе одговарајућа упутства, да су чланови посаде прошли одговарајућу обуку и да су прописно сертификовани, да се врше тзв. *emergency drills* итд., сами по себи нису довољни с обзиром на захтев ISM Правилника да

³⁴⁵ ЗДПУП („Службени гласник РС”, број 10/13).

³⁴⁶ Anderson, Phil: *ISM and ISPS Codes-Influence on the Evolution of Liabilities*, предавање одржано током Међународног колоквијума о поморској правној одговорности 14–15. септембра 2006. на *The Institute of International Shipping and Trade Law, University of Wales-Swansea*, стр. 6–7.

компанија уредно контролише да ли се сви ти захтеви заиста спроводе и да ли се спроводе на одговарајући начин. Тако поједини аутори истичу да компанија показује да је употребила дужну пажњу у односу на правилно функционисање успостављеног Система управљања безбедношћу, чиме ускраћује могућност другој страни да доказује постојање онога што је Конвенцијом из 1976. године дефинисано као „*personal act or omission committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*”.³⁴⁷ Наглашава се да на тај начин ISM Правилник уводи обавезу компанији не само да формално испуњава обавезе које јој намеће ISM Правилник, већ да њихово правилно функционисање редовно буде предмет контроле од оних лица у компанији која се налазе довољно високо у управној хијерархији да доносе важне одлуке, а то значи довољно високо да представљају *alter ego* компаније.³⁴⁸

3.16. Поступак ограничења одговорности

За разлику од Конвенције из 1957. године, која је у члану 4. стипулисала да ће се питања оснивања и расподеле фонда ограничене одговорности, али и друга процесноправна питања уређивати по *lex fori*, тј. према праву државе у којој је фонд основан, Конвенција из 1976. године садржи детаљније норме којима уређује предметно питање.

Наиме, наведена одредба Конвенције из 1957. године за последицу је имала значајне разлике у националним правима држава уговорница ове конвенције, а нарочито у погледу обавезе и поступка односно начина оснивања фонда, правне природе фонда, рокова за покретање поступка, процесноправног дејства оспоравања права на ограничење одговорности, утврђивања и оспоравања потраживања и др. Иако многа од ових питања нису добила одговор ни у Конвенцији из 1976. године, значајан напредак је ипак остварен. Овај се напредак огледа у чл. 10. до 13. Конвенције из 1976. године, којима се уређују поједина, врло важна процесноправна питања у овој материји.

Слично Конвенцији из 1957. године, али далеко прецизније у изражају, Конвенција из 1976. године прописује да је позивање на ограничење одговорности могуће чак и ако

³⁴⁷ Anderson, Phil, op. cit. (фуснота 346), стр. 9.

³⁴⁸ Anderson, Phil, ibid, стр. 9.

није основан фонд ограничене одговорности, с тим да свака држава уговорница може предвидети домаћим правом да, у случају када је тужба поднета пред њеним судом да би се остварило потраживање које је подложно ограничењу, лице које одговара може остварити право на ограничење одговорности само ако је основан фонд ограничене одговорности (члан 10. Конвенције). Како је Конвенција из 1976. године задржала факултативни приступ проблему у питању, државе су у највећем броју случајева остале при ранијим решењима.³⁴⁹ У вези са питањем обавезности оснивања фонда, СМІ је указао на то да је право на ограничење одговорности без оснивања фонда нарочито значајно у случајевима када постоји само једно потраживање или у случају када постоји више потраживања, при чему сви повериоци покрену против одговорног лица један поступак пред истим судом, те се у том случају право на ограничење може употребити као средство одбране. У тим случајевима, према мишљењу СМІ-ја, суд треба да донесе одлуку у односу на укупан износ сваког потраживања, при чему ће одлука суда бити извршна само до износа ограничене одговорности, али ће моћи да се изврши на било којој имовини штетника (одговорног лица). Из тих разлога, према наведеном мишљењу, суд у одлуци треба да прецизира износ ограничења који се примењује на свако утврђено потраживање. Ако одговорно лице оснује фонд након доношења одлуке суда, повериоци ће учествовати у деоби тог фонда сразмерно величини утврђеног потраживања, при чему ће се износи потраживања свих осталих поверилаца сразмерно умањити ако се у тој фази поступка појаве нови повериоци.

Управо могућност оснивања фонда након доношења одлуке суда разлог је из ког СМІ указује на то да одлука суда увек треба да гласи на пун износ свих појединачних потраживања. У супротном, ако суд није донео пресуду у односу на укупан износ свих појединачних потраживања, већ само на ограничен износ, а фонд је основан након доношења пресуде, може се поставити питање до ког ће износа потраживање учествовати у деоби тако основаног фонда. Наиме, пропуштање суда да утврди укупан износ сваког потраживања може да проузрокује немогућност утврђивања за колико ће свако

³⁴⁹ Скандинавске земље, као и Велика Британија, Шпанија, Нови Зеланд, Хрватска и Израел задржале су решење о необавезности оснивања фонда, наспрот Јапану, Холандији, Републици Кореји и Грчкој, где је оснивање фонда обавезно. Интересантно је да поједине земље попут Мексика и Малте нису посебно уредиле ово питање, већ се директно позивају на одредбе члана 10. Конвенције из 1976. године.

појединачно потраживање сразмерно морати да се умањи у односу на износ ограничене одговорности.³⁵⁰

Такође, ако је право на ограничење одговорности остварено без оснивања фонда, према мишљењу СМИ-ја, брод одговорног лица који је заустављен или друге врсте датих обезбеђења не треба да буду ослобођени, али износ обезбеђења може да се умањи на износ ограничене одговорности који ће бити одговарајући за подмирење свих потраживања.³⁵¹ С друге стране, ако одговорно лице жели да ограничи своју одговорност у односу на потраживања више поверилаца који су поднели захтеве пред више судова, оснивање фонда постаје неизбежно.

У литератури се даље наглашава да се предност факултативног оснивања фонда састоји и у томе да бродовласник не мора да имобилизира своја новчана средства оснивањем фонда пре него што се испуне сви услови за исплату конкретних штета.³⁵² С друге стране, поједини аутори сматрају да су предности обавезног оснивања фонда бројније у односу на аргументе који се износе у корист факултативног оснивања фонда. Тако В. Филиповић, залажући се за поновно увођење обавезног оснивања фонда у хрватско законодавство, истиче да је у хрватском Поморском закону прихваћено факултативно оснивање фонда само зато што је то решење повољније за бродовласнике из привредних разлога, при чему је нагласио да је таква поставка тачна само ако се ради о страном бродовласнику чији је брод заустављен у једној од хрватских лука, указујући на то да одредба о обавезном оснивању фонда може бити нарочито значајна у појединим случајевима, као на пример код загађења мора опасним или штетним материјама са брода. Наиме, у том случају постојао би изразит интерес државе луке да буде положен фонд из кога би се могла обезбедити средства потребна за отклањање загађења тим материјама. С друге стране, ако је хрватски брод заустављен у иностраној луци, страни суд ће применити

³⁵⁰ Видети више у *CMI Guidelines in Respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/Limitation%20of%20Liabilities/468382%20Rules%20relating%20to%20Limitation%20of%20Liability,%20Guidelines%20and%20Commentary.pdf> усвојено на 39. Конференцији СМИ-а у Атини, одржаној 2008. године, стр. 6–7.

³⁵¹ Ibid, страна 7.

³⁵² Опширније у Mintas-Hodak, Ljerka: *Novi Pomorski Zakonik*, Pomorski zbornik, knjiga 31, Zagreb, 1993, стр. 29.

одредбе свог процесног права, без обзира на одредбе хрватског права, које предвиђа факултативно оснивање фонда.³⁵³

Чланом 11. Конвенције из 1976. године уређено је да се фонд може основати код суда или неког другог надлежног органа у држави уговорници у којој је покренут поступак у односу на потраживања која подлежу ограничењу. Иако циљно тумачење предметне норме указује на то да се према питању надлежности фонд може основати само у држави у којој је оштећени поднео тужбу, занимљиво је истаћи становиште које у литератури заступа Р. Шо (R. Shaw). Поменути аутор наглашава да је у неким земљама, попут Велике Британије, могуће да поступак за ограничење одговорности буде покренут у једној држави, а да је поступак о меритуму, тј. о самом потраживању и праву на ограничење одговорности покренут у другој држави.³⁵⁴ Надаље, исти аутор отвара питање да ли покретање поступка за оснивање фонда ограничене одговорности од стране бродовласника, као врста превентивне мере, потпада под значење конвенцијског израза „*legal proceedings... instituted in respect of claims subject to limitation*”. Иако би се језичким тумачењем могло доћи до закључка да је покретање овог поступка обухваћено значењем предметног конвенцијског израза, циљним тумачењем долази се до сасвим другачијег закључка – да се под овим изразом подразумева само поступак покренут по тужби против одговорног лица. Наиме, само би се таквим тумачењем спречило да бродовласници превентивно покрећу или „издејствују” покретање поступка ограничења одговорности пред судовима оних држава чија законодавства прописују изузетно ниске границе одговорности.³⁵⁵ Прихватањем циљног тумачења предметне норме, бродовласник који жели да ограничи одговорност морао би да сачека све док тужилац не поднесе тужбу,³⁵⁶ док би право избора бродовласника постојало само ако би тужбе биле поднете у две или више држава уговорница.

³⁵³ О овоме видети више у Filipović, Velimir: *Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja odgovornosti?*, Uпоредно поморско право, br. 1–4 (141–144), Zagreb, 1994, стр. 100.

³⁵⁴ Тако и Shaw, Richard: *Practie and Procedure*, у: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986, стр. 119.

³⁵⁵ Тако Р. Шо наводи случај *The Wladyslaw Lokietek* [(1978) 2 Lloyd's Rep. 520], у коме је бродовласник „фингирао” покретање поступка подношењем тужбе члана посаде у земљи са ниским границама ограничења одговорности. Видети више у Shaw, Richard, *ibid*, стр. 122.

³⁵⁶ С друге стране, постоји бојазан да ће бродовласници посредно изазвати подношење тужбе нпр. члана посаде његовог брода, само у циљу примене одредбе члана 11. Конвенције из 1976. године. О овоме видети више у Shaw, Richard, *op. cit.* (фуснота 354), стр. 120.

Такође, како у једној држави више судова може да буде надлежно за поступке ограничења одговорности, услед чега може доћи до сукоба надлежности, па чак и правне несигурности када су у питању оштећене стране, СМІ је упутио препоруку државама да, увек када је то могуће, предвиде надлежност само једног суда за сва питања која се тичу поступка ограничења одговорности.³⁵⁷

Чланом 11. Конвенције из 1976. године даље је прописано да се фонд може основати било полагањем новчаног износа или пружањем јемства које је прихватљиво према праву државе уговорнице где је фонд основан и које се сматра одговарајућим од суда или другог надлежног органа. Иако је полагање новчаног износа некада свакако било пожељније решење, након доношења Конвенције из 1976. године, у пракси примат преузимају гарантна писма (енгл. *Letter of Guarantee*) која издају осигуравајуће куће или Р&I клубови.

Када је у питању расподела (деоба) фонда, чланом 12. Конвенције из 1976. године прописано је да се фонд дели између поверилаца сразмерно износу њихових признатих потраживања према фонду, те им евентуалне поморске привилегије које оштећени могу да имају неће омогућити ред првенства у односу на друга потраживања према фонду.³⁵⁸ У случају поморског потраживања обезбеђеног поморском привилегијом које се истовремено налази на листи потраживања за које је дозвољено ограничење одговорности, износ тог потраживања утврђује се у оквиру поступка ограничења одговорности. Након исплате тог потраживања у износу који је утврђен у оквиру фонда ограничене одговорности, поморска привилегија, тј. потраживање обезбеђено поморском привилегијом престаје да постоји као да је потпуно исплаћено осим ако је у поступку ограничења одговорности бродовласнику ускраћено право да ограничи своју одговорност.³⁵⁹

Надаље, ст. 2, 3. и 4. предметног члана уређено је питање суброгације. Наиме, чланом 12. став 2. стипулисано је право лица које је одговорно за потраживање или његовог осигуравача, а које је пре деобе фонда намирило неко потраживање према фонду, да до износа који је исплатио суброгацијом стекне права које би лице тако намирено

³⁵⁷ О овоме видети више у *CMI Guidelines in Respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*, стр. 5–6.

³⁵⁸ Тако Shaw, Richard, *op. cit.* (фуснота 354), стр. 121.

³⁵⁹ Видети више у Selvig, Erling: *Answers to CMI International Sub-Committee on Limitation of Liability*, Norwegian Maritime Law Association, стр. 6.

могло користити према овој конвенцији. Ставом 3. исте конвенције прописано је да се правом суброгације могу користити и друга лица, за сваки износ накнаде коју исплате, али само толико колико је таква суброгација допуштена према домаћем праву које се примењује.

У члану 13. Конвенције из 1976. године прописано је да ако је фонд ограничене одговорности основан (подвукао В. К.) у складу са одредбама члана 11. ове конвенције, лице које је истакло потраживање према фонду не може да оствари права у односу на такво потраживање према осталој имовини лица у чије је име фонд основан. Даље, у ставу 2. предметног члана прописано је да се, након оснивања фонда ограничења у складу са одредбама члана 11. ове конвенције, сваки брод или друга имовина која припада лицу у чију је корист фонд основан, а која је заустављена или заплењена на подручју надлежности државе уговорнице ради потраживања које се може намирити из фонда или било ког пруженог јемства, може ослободити одлуком суда или другог надлежног органа те државе, тј. да се мора ослободити у четири прописана случаја. Иако су на први поглед одредбе јасне, у пракси, а потом и у литератури, постављено је питање значења речи „основан”.³⁶⁰ Наиме, питање је да ли је довољно само полагање одговарајућег износа фонда ограничене одговорности да би се сматрало да је фонд основан, или је неопходно да надлежни орган у одговарајућем поступку најпре утврди право бродовласника на ограничење одговорности, те да штета није настала његовим личним деловањем или пропустом, учињеним с намером да се изазове штета, или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи, у смислу члана 4. Конвенције из 1976. године.

Данас преовлада став да је намера аутора Конвенције из 1976. године била да утврде да је за оснивање фонда довољно само полагање одговарајућег износа фонда ограничене одговорности, нарочито ако се има у виду одредба члана 11. став 2. Конвенције по којој се „фонд може основати било полагањем износа, или пружањем јемства које је прихватљиво према праву државе уговорнице где је фонд основан и које се сматра одговарајућим од суда или другог надлежног органа”.³⁶¹

³⁶⁰ О овоме видети више у Shaw, Richard, *op. cit.* (фуснота 354), стр. 122–124.

³⁶¹ Тако у Shaw, Richard, *ibid.*, стр. 123. У хрватском Поморском законнику прописано је да се фонд ограничене одговорности сматра основаним оног дана када предлагач поднесе суду доказе да је у року од 15 дана од дана достављања решења којим се одобрава оснивање фонда ограничене одговорности ставио на слободно располагање суда средства одобрена за оснивање фонда и да је унапред положио одређени износ потребан за намирење трошкова који ће настати током или поводом поступка (члан 405. став 2. Поморског

У вези са наведеним чланом 13. Конвенције из 1976. године треба указати на то да су најпре Конвенција из 1957. године, а потом и ова конвенција у основи реципирале тзв. *concurus* правило, које се везује за право САД-а. Према овом правилу, након оснивања фонда ограничене одговорности код једног суда, сви појединачни поступци који су покренути поводом истог догађаја пред другим судовима морају да буду заустављени, а сва потраживања за накнаду штета насталих из истог догађаја морају да буду поднета код суда државе у којој је основан фонд ограничене одговорности и расправљена у оквиру једног поступка.³⁶² У оквиру овог поступка, након оснивања фонда ограничене одговорности суд издаје привремену меру (енгл. *injunction*) којом се заустављају сви поступци против бродовласника који се воде поводом захтева за накнаду штета насталих из истог догађаја, те се туженом налаже да обавести све повериоце о надлежном суду за подношење захтева и року за подношење захтева. При томе, ако поверилац односно оштећени пропусти да у року поднесе захтев, суд има дискреционо право да одлучи да ли ће признати такав захтев продужењем рока за подношење истих.³⁶³ Овим поступком обезбеђује се да износ ограничене одговорности бродовласника не буде прекорачен, до чега може доћи уколико је бродовласник обавезан да оснује фонд ограничене одговорности код сваког суда код кога је поднета тужба за накнаду штете из истог догађаја. Такође, применом овог правила избегава се могућност доношења различитих пресуда како у погледу одговорности бродовласника тако и у погледу његовог права на ограничење, износа ограничене одговорности, питања редоследа, тј. првенства међу

законика Републике Хрватске). При томе, суд доноси одлуку којом одобрава или не одобрава оснивање фонда ограничене одговорности у *ex parte* поступку, тј. у ванпарничном поступку у коме је једина странка предлагач, док потенцијални повериоци нису странке у поступку, па немају право на подношење правних лекова. У законодавствима неких других земаља предлагачу се дозвољава да оснује фонд ограничене одговорности одмах након прелиминарног судског утврђивања величине фонда, са објављивањем одлуке о томе или без ње, али у сваком случају без икакве претходне одлуке суда о праву бродовласника на ограничење одговорности. У наведеним случајевима, било да суд у раној фази поступка доноси одлуку о праву на ограничење одговорности бродовласника без учешћа поверилаца или се фонд оснива одмах након прелиминарног судског утврђивања величине фонда без претходне одлуке суда о праву бродовласника на ограничење одговорности, основано се поставља питање могућности признања и извршења одлука о успостављању фонда ограничене одговорности у другим земљама, имајући у виду да сви мултилатерални споразуми о признавању страних судских одлука захтевају да одлуке суда буду донете уз учешће свих заинтересованих страна. Видети Уредбу Brussels I (44/2001/EC), као и Бриселску и Лугано конвенцију о судској надлежности, признању и извршењу судских одлука у грађанским и трговачким предметима.

³⁶² Дато према Tetley, W. „Tetley's Glossary”, <http://admiraltylaw.com/tetley/I-L.htm>.

³⁶³ Видети више у *Maryland Cas. v. Cushing, qtd in Kimball J.D. „U.S.A.”*.

повериоцима и др.³⁶⁴ Коначно, Ш. Кингју (Х. Qingyue) констатује, применом овог правила спорови се много брже и ефикасније решавају него у случају постојања великог броја тужби.³⁶⁵

3.17. Меродавно право

Упркос завидном степену међународне унификације, која је остварена пре свега захваљујући широкој прихваћености Конвенције из 1976. године, у материји општег ограничења одговорности у поморском праву данас су још увек доминантна два велика система, и то систем успостављен Конвенцијом из 1976. године и тзв. амерички систем,³⁶⁶ који се супстанцијално разликују. Такође, Конвенција из 1976. године, иако је остварила значајан искорак, читав низ процесноправних питања препустила је примени *lex fori*, услед чега су настале значајне упоредноправне разлике у материји ограничења одговорности за поморска потраживања. Ове разлике настају и као последица различитог значаја који поједини учесници у поморској привреди имају у општем привредном контексту, тј. окружењу сваке појединачне државе, али и различитости у приступу појединим правним институтима, те судске праксе унутар различитих правних система.³⁶⁷ Коначно, све израженији међународни карактер поморске привреде чини и да највећи број поморских односа има међународно обележје. Због свега наведеног, код већине поморских спорова потенцијално је присутан проблем сукоба закона и избора меродавног права.

Најпре се поставља питање суда коме се може поднети тужба, тј. пред којим се може покренути поступак. Када се ради о институту ограничења одговорности, Конвенција из 1976. године није дала одговор на ово питање. Иако се одговор може пронаћи у другим конвенцијама, као што су нпр. Атинска конвенција о превозу путника и пртљага морем, Међународна конвенција за изједначавање неких правила о привременом заустављању поморских бродова из 1952. године, односно Међународна конвенција о

³⁶⁴ О овоме видети више у Force, Robert; Gutoff, J.M.: *Limitation og Liability in Oil Pollution Case: In Search of Concursus or Procedural Alternatives to Concursus*, Tullan Maritime Law Journale 22, Tullan, 1998, стр. 340.

³⁶⁵ Видети Qingyue, Xu: *Limitation of Liability, the Developments, Problems and Future*, Малме, 2000, стр. 28.

³⁶⁶ О америчком систему ограничења одговорности видети тачку 2.2.4.1.

³⁶⁷ Управо из тих разлога учесници у спору настоје да остваре надлежност суда оне државе за чији правни систем верују да ће им ићи у корист у конкретном случају. Овакво трагање за применом најповољнијег права познато је као тзв. *forum shopping*.

зауостављању бродова из 1999. године, те две конвенције о кривичној односно грађанској надлежности за судар и друге пловидбене незгоде које су усвојене 1952. године, чини се исправним резонување да би посебна конвенцијска правила о надлежном суду за покретање поступка, било од тужиоца или лица које жели да ограничи одговорност, пружила већу правну сигурност за обе стране. Наиме, треба имати у виду да одређени број држава није ратификовао поменуте конвенције. Такође, државе чланице ЕУ обавезане су одредбама Уредбе 1215/2012 о надлежности, признавању и извршавању судских одлука у грађанским и трговачким стварима, док права САД-а, као и Руске Федерације, такође садрже посебна правила о одређивању меродавног права. Собзиром на наведено, као и на потребу да се у највећој могућој мери избегне тзв. *forum shopping*, намеће се закључак да су аутори Конвенције из 1976. године пропустили прилику да одговарајућом регламентацијом допринесу решавању овог питања. Верујемо да би чак и остављање могућности државама да ставе резерву на такву одредбу Конвенције ипак допринело унапређењу унификације у упоредном праву када се ради о надлежном суду за покретање поступка ограничења одговорности.

Након подношења тужбе суд, суочен са предметом који у себи има елементе иностраности, треба да одговори на најмање два питања. Једно је питање сопствене надлежности, а онда и питање које ће право, као меродавно, применити на решавање конкретног спора. У случају спора у којем се постави питање границе одговорности бродовласника, свака странка ће настојати да утврди надлежност оног суда који ће применити право које одговара њеним интересима, што је последица чињенице да су различите државе чланице различитих конвенција у овој области, као и да су државе које су чланице једне исте конвенције на другачији начин промулгирале поједине одредбе конвенције у своја национална законодавства. С тим у вези, правила о избору меродавног права од нарочитог су значаја.

Специфичност поморских односа с временом је довела до стварања посебних колизионоправних решења у односу на општа решења међународног приватног права као *lex generali*. Посебна колизиона правила успостављају се, дакако, само за оне аспекте поморских односа код којих се због њихове специфичности не могу применити општа колизиона правила или би њихова примена била неадекватна. С тим у вези, када је у питању ограничење одговорности за штете, најпре се поставља питање места њеног

настанка. Уколико је штета настала на отвореном мору, немогуће је применити општа колизиона правила која меродавно право одређују на основу територијалног критеријума, као што је *lex loci delicti commissi*, па је у том случају неопходно применити допунско колизионо решење. У поморским законима или пак општим законима којима се уређује материја међународног приватног права земаља европског континенталног правног круга, доминира примена *lex banderae* (енгл. *law of the flag*, франц. *loi du pavillon*), тј. права државне припадности брода као критеријума за одређивање меродавног права у случајевима настанка штете на броду који се налази на отвореном мору.³⁶⁸ Примена *lex bandierae* у правној литератури оправдава се тврдњом да је у случају настанка штете на отвореном мору најцелисходније применити правну фикцију по којој је брод на отвореном мору део територије државе чију заставу вије. Са друге стране, уколико је штета настала док се брод налазио у територијалном мору, примена правила *lex loci delicti commissi* је могућа и упућује на примену права обалне државе.

С друге стране, у Енглеској примена *lex banderae* правила није толико распрострањена као што је то случај у земљама европског континенталног правног круга, попут Италије, Француске, Пољске, Хрватске и других земаља. Наиме, у енглеском праву примена *lex banderae* нешто је распрострањенија у домену уговорног права, док се у односу на догађаје на броду (деликте) као меродавно примењује *lex fori* (енглеско право) ако је брод енглески, а ако је у питању страни брод, онда се кумулативно примењују *lex fori* (енглеско право) и *lex banderae*. Овде је важно указати на то да је у енглеској јудикатури дуго преовладавао став да се у случају деликта на броду у страном територијалном мору примењује тзв. правило двоструке утуживости, које се везује за одлуке *Phillips v. Eyre*³⁶⁹ и *Boys v. Chaplin*³⁷⁰, а према коме се правне последице деликта

³⁶⁸ Треба истаћи да се у судској пракси европских држава могу наћи и другачија решења. Тако је у случају *Georgios Liberis c. Ministero Marina Mercantile*, Tribunale Firenze, из 1990. године, суд у Фиренци одлучујући о ограничењу одговорности малтешког брода одступио од примене малтешког права као права заставе брода, упркос изричитом колизионом правилу малтешког права по коме се за ограничење одговорности бродовласника за радње и догађаје посаде предвиђа примена *lex bandierae*. Насупрот томе, суд је донео одлуку о примени италијанског права примењујући колизионо правило италијанског права, по коме се вануговорна одговорност утврђује према *lex loci delicti commissi*, истичући да *lex bandierae* представља само коректив општим принципима међународног приватног права, те да га треба применити само ако се општа колизиона правила не могу применити или би њихова примена била неадекватна. О овоме видети више у II *Diritto marittimo*, 1992, 3, стр. 725–729.

³⁶⁹ *Phillips v Eyre* (1870) LR 6 QB 1.

³⁷⁰ *Boys v Chaplin* [1969] 2 All ER 1085.

решавају кумулативном применом *lex fori* (енглеско право) и *lex loci delicti* (право обалне државе).³⁷¹

У САД-у је правило о меродавном праву прошло кроз еволутивни развој од изразите примене *lex banderae* као доминантног, па до примене тзв. материјално-процесне дихотомије. Наиме, све до случаја Титаника³⁷², у америчкој јудикатури доминирала је примена правила *lex banderae*, која је као одлучујући чинилац при избору меродавног права прихваћена још од одлуке Врховног суда у случају *In re The Scotland*³⁷³. У случају Титаника долази до успостављања теорије по којој је право на ограничење одговорности препознато искључиво као институт процесног права, те исто, према општим принципима међународног приватног права, треба решавати по *lex fori*.³⁷⁴ Одлука из случаја брода Титаник остала је у примени све до одлуке у случају *Black Diamond Steamship Corp. v. Robert Stewart & Sons, Ltd (Norwalk Victory)*.³⁷⁵ У овом случају, Врховни суд се упустио у разматрање природе права на ограничење одговорности како је било установљено Конвенцијом из 1924. године, те је успоставио тзв. процесно-материјални дихотомни тест за избор меродавног права. Наиме, по мишљењу суда, ако је у белгијском праву ограничење одговорности институт материјалног права по својој природи, тј. ако се везује за права (енгл. *attached to the rights*), онда треба применити белгијско право. Међутим, ако у белгијском праву институт ограничења одговорности представља само процесни механизам са циљем да обједини сва потраживања која могу да проистекну из различитих материјалних права о одговорности, онда ће се белгијско сматрати искључиво процесним правом, те према општим принципима међународног приватног права предмет треба решавати по *lex fori*.³⁷⁶

³⁷¹ Tomljenović, Vesna: *Državna pripadnost broda kao vezna okolnost u međunarodnom privatnom pravu pomorskih odnosa-tema za raspravu*, Pomorski zbornik, knjiga 31/93, Zagreb, 1993, стр 97. Исто и George, Martin P.: *Choice of Law in Maritime Law*, Journal of Private International Law, 2007, стр. 138–143.

³⁷² *The Titanic* 233 U.S. 718 (1914).

³⁷³ *In re The Scotland* 105 U.S. 24 (1882).

³⁷⁴ У америчкој и енглеској правној литератури указује се на потребу разликовања питања врсте штете: оних које спадају у материјално право и на које се примењује *lex causae*, од питања износа и висине штете, и оних које спадају у процесно право, на које се примењује *lex fori*. Више видети у Gilmore, Grant; Black, Charles, op. cit (Фуснота 22), стр. 939 и Hay, Peter; Scholes, Eugene: *Conflict of laws*, 2d ed., 1984, стр. 59–60.

³⁷⁵ *Black Diamond Steamship Corp. v. Robert Stewart & Sons, Ltd (Norwalk Victory)* 336 U.S. 386, 69 S.Ct. 622, 1949 AMC 393 (1949) – у предметном случају дошло је до судара између америчког и британског брода у белгијском територијалном мору, услед кога је дошло до штете на терету.

³⁷⁶ Предметна одлука је у основи одражавала опште промене у тадашњој америчкој правној теорији у материји сукоба закона. Наиме, насупротив дотадашњој доминантној теорији стечених права, на сцену ступа учење које предлаже да се садржина норми узме у обзир пре избора меродавног права. О овоме видети више

3.18. *Forum non conveniens*

Проблем непостојања међународне унификације у решавању сукоба надлежности може произвести значајне разлике у поступању националних судова, па довести до различитих одлука које суштински могу утицати на реализацију интереса странака у поступку. С тим у вези, у земљама англоамеричког правног круга од великог је значаја примена доктрине *forum non conveniens*.

Доктрина *forum non conveniens* настала је у XIX веку у шкотском праву, да би потом била брзо прихваћена и у другим земљама *common law*-а, додуше у Енглеској тек седамдесетих година прошлог века, када је у случају *The Abidin Daver*³⁷⁷ лорд Диплок (Diplock) закључио да у том погледу између енглеског и шкотског права не постоје разлике.

Према предметној доктрини тужени може да поднесе предлог за одбацивање тужбе ако сматра да суд коме је поднета тужба није прикладан (енгл. *convenient*) да пресуђује у одређеном спору. Суд ће на основу спроведеног расправног поступка према својој дискреционој оцени одлучити да ли ће усвојити предлог туженог и одбацивати тужбу.³⁷⁸

Како се ради о дискреционој оцени, поставило се питање критеријума, тј. разлога на темељу којих ће суд усвојити захтев тужиоца. С тим у вези, шкотски судија лорд Кинира (Kinneara) је у образложењу пресуде у спору *Sim v. Robinow*³⁷⁹ истакао да захтев за одбацивање тужбе суд треба да прихвати ако сматра, на основу оцене свих релевантних околности случаја, да постоји други надлежан суд који би био прикладнији за вођење поступка с обзиром на интересе свих странака у спору и остварење правде.

Дакле, на туженом је да најпре докаже негативну чињеницу да један суд није прикладан да води конкретан спор, а потом позитивну чињеницу – да постоји други суд који је прикладнији да води поступак о меритуму. Суд је у обавези да утврди да ли постоји такав суд, на начин што ће утврдити да ли постоје, и ако постоје од каквог су значаја сви они елементи који указују да би вођење спора требало препустити другом

у Бордаш, Бернадет; Варади, Тибор; Кнежевић, Гашо: Међународно приватно право, Нови Сад, 2001. година, стр. 235–244.

³⁷⁷ *The Abidin Daver*, Lloyd's Law Reports, 1984, Vol.1, стр. 339.

³⁷⁸ Ćorić, Dorotea: *Forum (non) conveniens i englesko pravo*, Uopredno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, v. 33, (1–2), Zagreb, 1991, стр. 161–163.

³⁷⁹ (1892) 19 R 665.

„природном” суду. При томе, природан суд је онај суд са којим сам спор има највећи степен стварне и битне повезаности (енгл. *real and substantial connection*), што се процењује на бази више елемената као што су меродавно право, места где стране у спору обављају своју делатност, економичност вођења поступка (трошкови извођења доказа и сл.).³⁸⁰ Ако тужени успе у настојању да увери суд у постојање наведених чињеница, прелази се на испитивање аргумената тужиоца у вези са посебним околностима које захтевају да се поступак води пред тим судом, при чему је начело остварења правде као циљ примене права најчешћи аргумент који користе тужиоци. Према овом аргументу, пред другим судом се не би остварила правда као циљ примене права, с обзиром на то да би надлежност другог суда и права које тај суд примењује онемогућила тужиоца у коришћењу одређених правних погодности које би му иначе биле доступне када би се поступак водио пред првим судом. С тим у вези, суд је дужан да утврди да ли је тужилац поступао разумно и у доброј вери приликом заштите својих интереса. Ако тужилац успе у свом захтеву, суд ће коначно упоредити прикладност другог суда да поступа са значајем околности које захтевају да се поступак води пред њим, и на бази тога донети коначну одлуку.³⁸¹

У правној литератури може се наћи неколико занимљивих судских случајева ограничења одговорности у којима су се тужиоци позивали на примену ове доктрине. Тако Ј. Марин, између осталих, наводи случајеве *The Vishva Abha*³⁸² и *British Skill*³⁸³.

У случају *The Vishva Abha* услед судара бродова дошло је до оштећења терета, због чега су примаоци терета покренули *in rem* поступак пред енглеским судом ради накнаде штете настале на терету као последице судара брода у власништву туженог и брода „Дијаз” (*Dias*). Тужени је поднео захтев за одбацивање тужбе са образложењем да енглески суд није надлежан за вођење поступка, с обзиром на то да је тужени већ

³⁸⁰ Судска пракса САД-а установила је листу фактора битних за одлучивање, а они се деле на факторе који се односе на приватне интересе странака у спору и факторе који се односе на јавни интерес. О томе видети више у Marin, Jasenko: *Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 39, Zagreb, 1997, стр. 42.

³⁸¹ Иако је доктрина *forum non conveniens* непозната у земљама европског континенталног правног круга, може се закључити да она у великој мери одговара приговору ненадлежности суда, с обзиром на то да чињенице и околности које суд у земљама англоамеричког правног круга разматра и анализира пре доношења одлуке у значајној мери кореспондирају чињеницама и околностима које суд у земљама европског континенталног правног круга разматра и анализира приликом одлучивања да ли је тај суд надлежан да решава у конкретном спору. О овоме видети више у Marin, Jasenko, *ibid*, стр. 43.

³⁸² (1989) 2 *Lloyd's Rep.* 558.

³⁸³ Cf. *Lloyd's Law Reports* 1996, Vol. 1, стр. 286.

покренуо поступак у Дурбану (Јужна Африка) заустављањем брода, као и да би вођењем поступка у Енглеској био изложен већим трошковима. Имајући у виду да је Јужна Африка страна уговорница Конвенције из 1957. године³⁸⁴, а Енглеска страна уговорница Конвенције из 1976. године, те да би позивањем на Конвенцију из 1957. године тужени одговарао до износа који би био четири пута мањи од износа до којег би одговарао у случају примене Конвенције из 1976. године, суд није усвојио предлог туженог. Суд је у образложењу одлуке навео и да су већи трошкови туженог који ће настати услед вођења поступка у Енглеској занемарљиви у односу на разлику износа ограничене одговорности стипулисане Конвенцијом из 1957. године у односу на Конвенцију из 1976. године.³⁸⁵

У случају *British Skill*, због претрпљене штете која је настала као последица судара бродова у Сингапуру, тужилац са седиштем у Сингапуру поднео је захтев за накнаду штете енглеском суду против туженог, правног лица са седиштем у Енглеској. Према наводима туженог, тужба је поднета енглеском суду с обзиром на то да је Сингапур у то време био страна уговорница Конвенције из 1957. године³⁸⁶, те да би вођењем поступка пред сингапурским судом њему била ускраћена легитимна правна погодност. С друге стране, тужени је признао одговорност за штету и покренуо поступак за ограничење одговорности у Сингапуру. Предлог који је поднео енглеском суду за одбацивање тужбе због неприкладности суда образложио је примарношћу начела *lex loci delicti*, чињеницом да је седиште тужиоца у Сингапуру, као и разлозима економичности. Надаље, тужени је оспорио и висину износа штете коју је тужилац у својој тужби навео, истичући да је стваран износ штете мањи и од износа ограничене одговорности који предвиђа Конвенција из 1957. године. У свом образложењу суд је оценио да постоје разлози који указују на то да је суд у Сингапуру заиста „прикладнији” да одлучује о спорним чињеницама, али, међутим, да постоје посебне околности које захтевају да се поступак води у Енглеској. Та посебна околност огледа се управо у чињеници да би вођењем поступка пред сингапурским судом тужилац, због примене ниже границе одговорности, био ускраћен за право на пуну накнаду штете од стране туженог. С тим у вези, суд је поновио раније установљену доктрину да поступак треба да се води тамо где је то погодно

³⁸⁴ Јужна Африка до данас није приступила Конвенцији из 1976. године са Протоколом из 1996. године.

³⁸⁵ Видети више у Marin, Jasenko, op. cit. (фуснота 380), стр. 44. Исто и Mauss, *Abla: Principles of Conflict of Laws*, third edition, Liverpool, 1998, стр. 31.

³⁸⁶ Сингапур је 2005. године постао страна уговорница Конвенције из 1976. године.

с обзиром на интересе свих странака и остварење правде (енгл. *suitably for the interests of all parties and for the ends of justice*). Сходно томе, постизање правде захтева да се поступак води пред енглеским судом, поготову када се узме у обзир да је суд у образложењу одлуке истакао да тужилац није доказао наводе о висини штете чију накнаду захтева, а што је у основи кључно чињенично питање у конкретном случају.³⁸⁷

3.19. Директива Европске уније 2009/20 о обавезном осигурању бродовласника за поморска потраживања

Једна од законодавних мера која је допринела подизању значаја Конвенције из 1976. године, предузета је од Европске уније када је марта 2009. године Европски парламент усвојио Директиву 2009/20/ЕС о обавезном осигурању бродовласника за поморска потраживања. Ова директива саставни је део тзв. трећег законодавног пакета Европске уније, чији је циљ подизање нивоа безбедности поморске пловидбе.³⁸⁸ Одредбе ове директиве потпуно су усклађене са ИМО Резолуцијом А.898(21) од 25. новембра 1999. године, која садржи смернице о одговорности бродовласника за поморска потраживања.³⁸⁹

Овом директивом прописано је да сви бродови који вију заставу једне од држава чланица ЕУ, као и бродови који вију заставу неке друге државе, а који упловљавају у луку државе чланице, морају имати осигурање или друго одговарајуће финансијско јемство за поморска потраживања која подлежу ограничењу одговорности у складу са одредбама Конвенције из 1976. године, са изменама и допунама усвојеним Протоколом из 1976. године.

У члану 3. Директиве дата је дефиниција појма „осигурање”, по којој овај појам обухвата „...осигурање са или без одбитних франшиза и укључује на пример одштетно осигурање које тренутно пружају чланови Међународне групе Р & I клубова, те остале ефикасне облике осигурања (укључујући и доказано самоосигурање) и финансијска јемства са сличним условима покрића.” Имајући у виду да Директива 2009/20 не садржи

³⁸⁷ Више видети у Marin, Jasenko, *op. cit.* (фуснота 380), стр. 45–46.

³⁸⁸ Овај пакет законодавних мера обухватио је неколико директива и уредби којима се уређују захтеви у односу на државне заставе бродова, класификациона друштва (признате организације), *Port State Control*, надзор бродског саобраћаја, истраживање поморских несрећа и незгода, спровођење Протокола из 2002. године на Атинску конвенцију, те увођење обавезног осигурања за поморска потраживања. Пре овог пакета, Европска унија усвојила је тзв. Еrika I и Еrika II законодавне пакете.

³⁸⁹ ИМО А 21/Res.898.

дефиницију поморских потраживања, као и да се у оквиру појма „осигурање” врши референцирање на „...одштетно осигурање које тренутно пружају чланови Међународне групе Р & I клубова”, појединим државама чланицама ЕУ, а пре свега Великој Британији, омогућено је да приликом транспонована одредаба ове директиве националним прописом прошире захтев за обавезним осигурањем не само на потраживања која су обухваћена Конвенцијом из 1976. године и Протоколом из 1996. године, већ и на нека друга поморска потраживања. Тако је Велика Британија својим *Merchant Shipping (Compulsory Insurance of Shipowners for Maritime Claims) Regulations* из 2012. године проширила захтев за обавезним осигурањем и на потраживања због губитка који је последица кашњења у превозу робе морем, под условом да су одредбе Хашко-Визбијских правила унете у уговор о превозу робе морем, али и да је њима обухваћено кашњење у превозу робе, као и потраживања. Поред овога, осигурање мора да обухвати и потраживање због губитка који је последица кашњења у превозу путника и њиховог пртљага морем, али само ако је до кашњења дошло услед незгоде која укључује судар, насукање, експлозију, пожар или други узрок који утиче на физичко стање брода чинећи га неспособним за пловидбу до предвиђеног одредишта путника и њиховог пртљага. Такође, осигурање мора да обухвати и потраживање због губитка који је последица кашњења у превозу путника и њиховог пртљага морем, под условом да је до кашњења дошло услед неке друге незгоде која је проузроковала опасност по живот, здравље или безбедност путника.

Када се ради о износима осигурања, они морају да одговарају износима ограничене одговорности који су утврђени Протоколом из 1996. године о изменама и допунама Конвенције из 1976. године. У односу на питање врсте (форме) осигурања, Директива 2009/20/ЕС предвидела је могућност да бродовласници поред редовног осигурања одговорности које обезбеђују посредством Р&I клубова, могу да користе и друге „ефикасне облике осигурања (укључујући и доказано самоосигурање) и финансијска јемства са сличним условима покрића”. Како директива није прописала посебне услове под којима ови други облици осигурања могу да буду прихваћени, Велика Британија је одредбама *Merchant Shipping (Compulsory Insurance of Shipowners for Maritime Claims) Regulations*-а прописала да бродовласник претходно мора да добије одобрење од надлежног секретара за транспорт (енгл. *Secretary of State for Transport*), којим се прихвата таква врста осигурања. Поред тога, што се тиче самоосигурања, у Великој Британији се

захтева да бродовласник обезбеди банкарску гаранцију на износ који одговара износу ограничене одговорности прописаним Протоколом из 1996. године о изменама и допунама Конвенције из 1976. године, чиме је извршена даља разрада израза „доказано самоосигурање” (нагласио В. К.). Овакав захтев проузроковао је извесно противљење британског *Chamber of Shipping*, с обзиром на то да захтев за обезбеђивањем банкарске гаранције није изричито наведен у Директиви 2009/20/ЕС, међутим, британски законодавац остао је при овом захтеву сматрајући га целисходном разрадом појма у питању.

Садржина исправе о осигурању дата је у члану 6. Директиве 2009/20/ЕС, којим је прописано да потврде издате од осигуравача укључују следеће податке:

- 1) име брода, ИМО број и луку уписа;
- 2) име бродовласника и његово главно пословне седиште;
- 3) врсту и трајање осигурања;
- 4) назив и главно пословно седиште осигуравача и, према потреби, пословно седиште у коме је осигурање закључено.

Да би се обезбедило ефикасно спровођење ове директиве, у члану 5. прописана је обавеза држава чланица да сви инспекцијски прегледи бродова у њиховим лукама обавезно укључе проверу да ли се на бродовима налазе потврде о осигурању или другом финансијском јемству. Ако се приликом провере утврди да брод не поседује такву исправу, надлежни орган дужан је да изда налог о протеривању (енгл. *expulsion order*), о чему ће обавестити и Европску комисију и друге државе чланице ЕУ. Последично, броду коме је издат налог о протеривању друге државе чланице неће дозволити пристајање у њихове луке све док бродовласник не обезбеди потврду о осигурању. Циљ овако дефинисаних строгих мера за спровођење одредаба Директиве 2009/20/ЕС и успостављеног система обавезног осигурања огледа се у намери ЕУ да смањи број тзв. *substandard* бродова, и тиме допринесе фер тржишној утакмици, при чему је препознато да индустрија осигурања у томе може да има одлучујућу улогу.³⁹⁰

Коначно, битно је истаћи да се ова директива не односи на тзв. посебне системе ограничења одговорности, при чему се мисли на Међународну конвенцију о грађанској

³⁹⁰ Дато према документу: 3rd Maritime Safety Package, 7 – Insurance of Shipowners for Maritime Claims – http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/doc/2009_03_11_package_3/fiche07_en.pdf.

одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом из 1992. године (CLC 1992 Конвенција), Међународну конвенцију о одговорности и накнади штете у вези са превозом опасних и штетних ствари морем из 1996. године (HNS Конвенција), Међународну конвенцију о грађанској одговорности за штете проузроковане погонском нафтом из 2001. године (BUNKERS Конвенција), Међународну конвенцију о уклањању бродских олупина из 2007. године (Најроби конвенција) и Протокол из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем.

Како се Србија налази у процесу придруживања Европској унији, па онда и усклађивања националног законодавства са правним тековинама ЕУ, приликом рада на Нацрту закона о трговачком бродарству, одредбе Директиве 2009/20/ЕС свакако морају да буду узете у обзир и транспоноване у национално законодавство. Свакако, ради се о одредбама које су важне за Србију као *landlocked* земљу, имајући у виду да одредбе члана 5. Директиве 2009/20/ЕЗ, којима се уређује спровођење инспекцијских прегледа бродова у лукама држава чланица, нису примењиве на Србију.

3.20. Закључна разматрања

Услед одређених недоречености у односу на значење појма *actual fault or privity*, као и других недостатака Конвенције из 1957. године као што су преполовљене вредности износа ограничења одговорности услед утицаја светске инфлације и круг лица који имају право на ограничење одговорности, приступило се изради нове конвенције у овој области. Потреба за усвајањем потпуно новог унификацијског инструмента препозната је и због усвајања неколико важних конвенција, као што су Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом и Међународна конвенција о оснивању међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1971. године, које су јасно показале да Конвенција из 1957. године није узела у обзир неке нове околности које су се у међувремену појавиле у поморском бродарству. Такође, износи ограничења одговорности садржани у Конвенцији из 1957. године указивали су на то да се ова конвенција још увек заснивала на традиционалном концепту по коме износи ограничења одговорности треба да буду приближни вредности бродовласничког удела у пловидбеном подухвату. Док је овакав концепт, са једне стране, оправдан у односу на

штете нанете другим учесницима у поморском пословању, који су по правилу покривени осигурањем, са друге стране, нове околности које су са собом донеле опасност од наношења штете некомерцијалним и неосигураним интересима, попут загађења морске средине, показале су да је такав концепт ограничења одговорности неправично низак, те да је потребно наћи праву меру заштите и за некомерцијалне и неосигуране интересе. С тим у вези, током рада на припреми текста нове конвенције успостављен је потпуно нови концепт, заснован на формули тзв. „трговачке осигурљивости”. На бази ове нове формуле, али и новог основа за губитак права на ограничење одговорности, који практично искључује могућност губитка права на ограничење одговорности, успостављен је нови унификацијски режим општег ограничења одговорности, усвајањем Конвенције из 1976. године.

Конвенција из 1976. године свакако представља једну од најуспешнијих међународних конвенција, чија је примена додатно подстакнута усвајањем Директиве ЕУ 2009/20. Ратификацијом ове конвенције, Република Србија се придружила великом броју земаља уговорница и у одређеној мери испунила део својих приступних обавеза у процесу придруживања Европској унији. Остаје да се приликом рада на Нацрту закона о трговачком бродарству пажљиво реше поједина питања која ће подстицати домаће бродовласнике да се одреде за примену националног законодавства у сваком конкретном случају. Такође, потребно је пажљиво дефинисати однос ове конвенције у односу на, пре свега, Атинску конвенцију, како би се избегли одређени проблеми који су се с тим у вези појавили у јудикатури.

4. Међународноправно уређење (унификација) посебних система ограничења одговорности у поморском праву

Имајући у виду да је нафта с временом постајала све значајнија као доминантни енергетски извор, превоз нафте морем био је све учесталији, а бродови за превоз нафте све већи. Ово је проузроковало све већу забринутост због опасности од могућих хаварија бродова који превозе нафту, те потенцијалног загађења морског средине.

На нивоу међународне заједнице, партикуларни покушаји да се предузму одређене мере за заштиту морске средине постају нарочито изражени, али и далеко организованији, након катастрофе танкера *Torrey Canyon* на југозападу Велике Британије, када се у море излило 120.000 тона сирове нафте, изазвавши загађење око 100 километара обале Велике Британије и 80 километара обале Француске.³⁹¹ Иако је ова несрећа иницирала институционалне промене на међународном нивоу³⁹², те почетак рада и усвајање првих међународних унификацијских инструмената на пољу заштите морске средине односно одговорности за накнаду штете проузроковане загађењем морске средине,³⁹³ одређене незгоде после *Torrey Canyon*-а довеле су до унапређења, али и до извесних промена у односу на решења усвојена у инструментима донетим након ове катастрофе. Тако је, након несреће на броду *Amoco Cadiz*³⁹⁴, инициран рад на преиспитивању појединих решења садржаних у Међународној конвенцији о грађанској одговорности за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1969. године и Међународној конвенцији о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом.³⁹⁵ Несрећа танкера *Exxon Valdez* из 1989. године указала је на неопходност додатних измена међународноправних инструмената на снази, али је проузроковала и значајне промене у

³⁹¹ Брод је пловио под либеријском заставом, а у власништву компаније *Barracuda Tanker Corporation*, са седиштем на Бермудима. Брод је дат у *bareboat charter* компанији *Union Oil Company* из Калифорније, САД, док је у тренутку незгоде брод превозио терет у власништву *British Petroleum*-а на темељу *time charter-a*. Подаци дати према Keeton, G.W.: *The Lessons of the Torrey Canyon, Current Legal Problems*, 1968, стр. 94.

³⁹² Након ове катастрофе, у оквиру ИМО-а основани су Правни комитет и Комитет за заштиту морске средине.

³⁹³ Најпре је под окриљем ИМО-а усвојена Међународна конвенција о грађанској одговорности за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1969. године, а потом и Међународна конвенција о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом.

³⁹⁴ О пресуди у случају *Amoco Cadiz* видети више у Kačić, Hrvoje, *O presudi Amoco Cadiz, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 105–106, Zagreb, 1985, стр. 159–176.

³⁹⁵ О овоме видети више у Göransson, Magnus: *The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention, 1971*, у: *Liability for damage to the Marine Environment*, London, 1993, стр. 71.

праву САД-а, да би несреће бродова *Erika* из 1999. године и *Prestige* из 2002. године на међународном нивоу иницирале усвајање протокола којим је основан тзв. додатни фонд (енгл. *Supplementary Fund*), али и тзв. „пакета прописа” у оквиру Европске уније, који су имали за циљ подизање нивоа безбедности пловидбе у оквиру Европске уније.

4.1. Међународна конвенција о грађанској одговорности за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1969. године

Као што је претходно истакнуто, катастрофа танкера *Torrey Canyon* довела је до одређених искорака у погледу институционалне поставке надлежних органа у оквиру ИМСО-а (данас ИМО-а), тј. формирања Правног комитета, који је одмах након тога започео рад на тексту конвенције којом би се уредила материја грађанске одговорности за штете проузроковане изливањем нафте. Рад на тексту будуће конвенције поверен је *ad hoc* ИМСО/СМІ радној групи. Резултат рада ове радне групе је Међународна конвенција о грађанској одговорности за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом (CLC Конвенција), која је усвојена на Дипломатској конференцији одржаној у Бриселу од 10. до 29. новембра 1969. године.

CLC конвенција уређује материју вануговорне одговорности за материјалне штете настале изливањем нафте из танкера. Приликом рада на тексту конвенције, чланови радне групе имали су пред собом задати циљ који се огледао у „решавању оне врсте проблема који су настали у контексту *Torrey Canyon*”.³⁹⁶ С тим у вези, требало је решити неколико битних питања, али и направити значајне искорак у односу на решења која су тада представљала правне стандарде.

4.1.1. Бродови на које се примењује CLC Конвенција

Према одредби члана 1. став 1. тачка 1) CLC Конвенције, брод је сваки поморски брод или пловило било које врсте које стварно превози нафту као терет у расутом стању.

³⁹⁶ Jacobsson, Mans: *The International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund*, у: *Liability for Damage to the Marine Environment*, London, 1993.

Из предметне норме произилази да се CLC Конвенција односи првенствено на танкере, док друге врсте бродова, као што су бродови за превоз нафте и нафтних производа односно расутог сувог терета (енгл. *product/bulk/oil carrier*), потпадају под домен примене CLC Конвенције само онда када превозе нафту. CLC Конвенција не односи се на бродове унутрашње пловидбе, нафтне платформе, инсталације и цевоводе.

4.1.2. Појам „нафта”

Према одредби члана 1. став 1. тачка 5) CLC Конвенције, појам „нафта” обухвата сва постојана уља, као што су сирова нафта, погонска нафта, тешко дизел уље, мазивно и китово уље³⁹⁷, без обзира на то да ли се превози на броду као терет или као гориво за погон брода.

Стилизација предметне норме указује на то да се CLC Конвенција не примењује само на наведене врсте постојаних уља, имајући у виду употребу речи „као што су” (енгл. *such as*), већ да се CLC Конвенција може применити и на друге врсте постојаних уља.³⁹⁸

Према датој дефиницији, нафта може да се превози као терет или као гориво за погон брода. Имајући у виду одредбу члана 1. став 1. тачка 1) CLC Конвенције, којом се уређује појам брода, у том смислу да се односи само на поморски брод који стварно превози нафту као терет у расутом стању, CLC Конвенција примењује се само онда када је загађење проузроковао брод који је у тренутку незгоде нафту превозио као терет. Наиме, ако је загађење проузроковала нафта која се превози/користи као погонско гориво, сходно другом делу реченице члана 1. став 1. тачка 5), CLC Конвенција се неће применити, с обзиром на то да брод који је проузроковао загађење није превозио ту нафту као терет.³⁹⁹ У прилог оваквој тврдњи у литератури наводи се случај брода *Olympic Bravery*.⁴⁰⁰ Узевши

³⁹⁷ Китово уље ушло је у попис врста постојаних уља на предлог делегације Јапана.

³⁹⁸ Под постојаним уљима мисли се на оне врсте уља које спорије испаравају и након испаравања остављају штетан траг, док непостојана уља испаравају врло брзо и не остављају траг на морској површини. Опширније у Ћогић, Dorotea: *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, 2002. стр. 10–11.

³⁹⁹ Исто и Ћогић, Dorotea, *ibid*, стр. 11.

⁴⁰⁰ Брод под либеријском заставом пловио је без терета од Бреста до Фарсунда у Норвешкој, где је требало да буде стављен у распреду. Током пловидбе догодио се низ кварова у погонској машини, због чега је брод покушао да се усидри код острва Ушант, међутим, сидро се откачило, па се брод насуквао. Током покушаја испумпавања преосталог погонског горива, због лоших временских прилика дошло је до даљег оштећења брода, услед чега је дошло до изливања 1.200 тона погонске нафте, која је загадила приближно 4 километра

у обзир наведено, а ради разумевања навођења погонског горива као врсте нафте која потпада под домен примене CLC Конвенције, Д. Ћорић указује на то да обухватање погонског горива дефиницијом нафте заправо има за циљ да се избегну потешкоће одређивања извора загађења када дође до загађења са брода који превози нафту као терет, али га користи и као погонско гориво.⁴⁰¹

4.1.3. Штете на које се примењује CLC Конвенција

Према одредби члана 1. став 1. тачка б) CLC Конвенције, појам „штета” обухвата сваки губитак или штету проузроковану загађењем изван брода који превози нафту, због истицања или избацивања нафте, где год да се истицање догодило, и обухвата трошкове заштитних мера и сваког губитка или штете проузроковане тим мерама.

Из претходног произилази да свака штета кумулативно мора да испуни три квалификатива, и то: да је штета проузрокована загађењем,⁴⁰² да је загађење последица (намерног или случајног) истицања или избацивања нафте⁴⁰³, да штета мора да настане изван брода, што искључује штете које услед испуштања или истицања нафте настану на терету или самом броду.

Када се говори о заштитним мерама, CLC Конвенција у члану 1. став 1. тачка 7) прописује да се ради о свакој разумној мери коју предузме свако лице након настанка случаја у циљу спречавања или ограничавања загађења. Оно што се јавило као спорно у стилизацији предметне норме огледа се у искључивању превентивних заштитних мера, тј. мера отклањања опасности од загађења. Наиме, захтев да се ради о „разумној мери коју предузима свако лице након настанка случаја” (подвукао В. К.) значи да је неопходно

острва Ушант. Подаци преузети са сајта Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution – <http://www.cedre.fr/en/spill/olympic/olympic.php>.

⁴⁰¹ Видети више у Ćorić, Dorotea, op. cit. (фуснота 398), стр. 12.

⁴⁰² Д. Ћорић наводи занимљив случај штете настале услед пожара или експлозије, где указује на то да штете које су настале као последица пожара или експлозије због истицања нафте неће потпасти под примену CLC Конвенције, и обрнуто, уколико танкер захвати пожар или експлозија, па због тога дође до истицања нафте и загађења, штета настала услед таквог загађења биће предмет накнаде штете сходно одредбама CLC Конвенције. О овоме видети више у Ćorić, Dorotea, ibid, стр. 14.

⁴⁰³ Дато према Abecassis, David W.: The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships, London, 1978. година, стр. 176.

сачекати да услед незгоде дође до истицања нафте, па тек након тога предузети заштитне мере.⁴⁰⁴

4.1.4. Одговорност за загађење нафтом

Када се говори о одговорности за загађење нафтом, прво питање које се поставило приликом рада на CLC Конвенцији било је питање субјекта одговорности. Иако су тим поводом била заступљена два супростављена става, при чему су једни истицали да носилац одговорности мора да буде терет, с обзиром на то да својом лукративном активношћу прибавља далеко већу корист од брода, на крају је преовладало становиште по је коме субјект одговорности увек бродовласник. Ово становиште засновано је на аргументацији по којој у случају превоза нафте танкерима ризик загађења не произилази из природе самог терета, већ из чињенице да се приликом превоза огромна количина тог терета налази на једном месту односно броду,⁴⁰⁵ због чега је оправдано да се ризик загађења веже за брод. Међутим, везивање одговорности за брод за собом је повлачило додатно питање субјекта одговорности, тј. да ли ће се одговорност везивати за носиоца пловидбеног подухвата, и тиме оставити могућност да субјект одговорности буде како бродовласник тако и чартерер, менаџер, оператер и сл, или ће се одговорност везати за самог бродовласника. У прилог схватању да субјект одговорности треба да буде искључиво бродовласник истицано је како ће то омогућити делотворнију заштиту лицу које је претрпело штету, коме ће у сваком тренутку, увидом у стање уписа у уписнику бродова, бити познато ко је носилац одговорности, без обзира на евентуално постојање неког од бродарских уговора.⁴⁰⁶

На самој Дипломатској конференцији прихваћено је да субјект одговорности буде искључиво бродовласник. Овакво решење резултат је компромиса који је свој изражај добио у резолуцији усвојеној на Дипломатској конференцији, а којом су се државе обавезале да приступе изради нове конвенције с циљем оснивања фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом. Циљ оснивања предметног фонда био је да се покрије

⁴⁰⁴ Овај пропуст CLC Конвенције отклоњен је тек Протоколом из 1992. године.

⁴⁰⁵ Filipović, Velimir: *Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem*, Uopredno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 100, Zagreb, 1983, стр. 92.

⁴⁰⁶ Делегације Француске и САД-а оштро су се супростављале идеји везивања одговорности за друге носиоце пловидбеног подухвата.

одговорност бродовласника од стране власника терета у оним случајевима када штета проузрокована загађењем нафтом пређе износе бродовласникове одговорности или се бродовласник ослободи од одговорности.⁴⁰⁷

Према одредби члана 3. став 1. CLC Конвенције под појмом „власник брода” подразумева се лице или лица на чије име је брод уписан, или ако брод није уписан, лице или лица која су власници брода. Дакле, CLC Конвенција поставља два критеријума за утврђивање субјекта одговорности, и то упис брода или, у одсуству уписа, власништво брода.⁴⁰⁸

Сходно одредби члана 3. став 4. CLC Конвенције, поступак се може покренути само против бродовласника. Предметном нормом искључена је могућност вођења поступка против лица у служби власника или његових пуномоћника.⁴⁰⁹ С друге стране, спасиоци, чартерери, оператери и остала трећа лица могу самостално одговарати за штете проузроковане загађењем мора према меродавном праву којим се уређује материја одговорности.⁴¹⁰ Такође, у члану 3. став 5. CLC Конвенције стипулисано је право регреса бродовласника против трећих лица, али под условом да је националним законодавством допуштено право регреса бродовласника против одговорних лица.

4.1.4.1. Основ одговорности

Поред измене коју је CLC Конвенција направила у односу на питање субјекта одговорности у односу на друге конвенције којима се уређује материја одговорности из

⁴⁰⁷ V.O.R. LEG/CONF/C.2/WP.44, WP45, 1969, стр. 603–609.

⁴⁰⁸ Исто и Ćorić, Dorotea, op. cit. (фуснота 398), стр. 22.

⁴⁰⁹ Протоколом на CLC Конвенцију из 1984. године знатно је проширена листа трећих лица против којих се не може поднети никакав захтев за накнаду штете због загађења.

⁴¹⁰ У литератури се наводи случај брода *Tanio*, у коме се поступак према бродовласнику водио према CLC Конвенцији, док је према чартереру, бродопоправљачима, класификационом друштву, поступак вођен према француском праву. Видети више у Ćorić, Dorotea, op. cit. (фуснота 395), стр. 22, дато према IOPC Fund Doc. FUND/EXC.9/3. Такође, у случају *Amoco Cadiz*, амерички суд заузео је становиште да су поред номиналног власника, либеријске компаније *Amoco*, за насталу штету солидарно одговорне и компаније које нису уписани власници брода, али су стварно вршиле надзор над искоришћавањем брода. Према мишљењу суда, CLC Конвенција не искључује право оштећених да захтевају накнаду штете од трећих лица која нису уписани бродовласници, већ је циљ одредбе члана 3. став 4. CLC Конвенције само тај да се спречи могућност да се тужбама против заповедника или чланова посаде покрећу парнице против физичких лица која нису у финансијској могућности да накнаде штету која настане услед загађења мора. Дато према: OIP spill by the Amoco Cadiz of the Coast of France on March 16, 1978, LLR (1984) vol. 2, стр. 304–339. Приказ одлуке у: Упоредно поморско право и поморска купопродаја, Загреб, 1985, бр. 105–106, стр. 147.

тог периода, друга изузетно значајна промена коју је CLC Конвенција донела односи се на питање основа одговорности.

У материји одговорности у поморском праву начело субјективне одговорности је имало је апсолутни примат, с тим да је први изузетак од тог начела учињен у Конвенцији о одговорности предузетника нуклеарних бродова. Током рада на тексту конвенције дуго је преовладавао став о задржавању субјективне одговорности, па је и СМІ на својој скупштини усвојио Нацрт конвенције који је предвиђао субјективну одговорност. С друге стране, у оквиру ИМСО-а, а на инсистирање првенствено делегација САД-а, Канаде, Француске, Шведске и Немачке, и даље је задржавана могућност увођења објективне одговорности. На самој Дипломатској конференцији у Бриселу пред делегате су изнете две опције, при чему је једна предвиђала субјективну одговорност код које се кривица претпоставља,⁴¹¹ а друга објективну одговорност, са образложењем да до незгоде танкера и последичног загађења нафтом неретко долази без кривице бродовласника, те да би у том случају оштећене стране остале без накнаде претрпљене штете. Након дуготрајне расправе и постизања компромиса о усвајању нове конвенције којом ће се успоставити фонд за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом, усвојен је текст CLC Конвенције који је предвиђао увођење објективне одговорности бродовласника.

Дакле, према члану 3. став 1. бродовласник, у тренутку настанка догађаја, одговара за сваку штету насталу загађењем која је настала као последица истицања или избацивања нафте, осим у случају постојања егзонерацијских разлога наведених у члану 3. ст. 2. и 3. CLC Конвенције. Према овим одредбама, бродовласник се може ослободити одговорности ако докаже да је штета проузрокована:

а) као последица рата, непријатељства, грађанског рата, побуне или ванредне, неизбежне и несавладиве природне појаве;

б) у потпуности радњом или пропустом трећег лица учињеним у намери да се штета проузрокује;

ц) у потпуности немаром или другом штетном радњом било које владе или другог тела одговорног за одржавање светала или других средстава за помоћ у пловидби при обављању те функције.

⁴¹¹ При чему је прелазак са субјективне одговорности код које се доказује кривица, на предложеној субјективну одговорност, код које се кривица претпоставља, образложен потребом да се на тај начин побољша положај оштећеног лица.

Такође, бродовласник се може ослободити одговорности ако докаже да је штета настала потпуно или делимично зато што је лице које је претрпело штету деловало или пропустило да делује у намери да проузрокује штету, или услед немара тог лица.

Од наведених егзонерацијских разлога посебну пажњу привукао је разлог из члана 3. став 2. тачка ц) CLC Конвенције, који је услед непрецизности значења појма „друга средства за помоћ у пловидби”, био повод судског спора *The Tesis*⁴¹², у коме је брод под тадашњом совјетском заставом, а током управљања пилота, ударио у стену која није била означена на навигационој карти, услед чега је дошло до пуцања бродског дна и истицања нафте, те знатног загађења шведске обале. Влада Шведске поднела је захтев за накнаду штете проузроковане загађењем, затим трошкова чишћења и трошкова спасавања, док је бродовласник захтевао ослобођење од одговорности с обзиром на то да штета није настала његовом кривицом, већ због нетачности навигационих карата. Првостепени и касациони суд заузели су становиште према ком навигационе карте несумњиво потпадају под значење појма „друга средства за помоћ у пловидби”, али да оне нису предмет одржавања, тј. да хидрографска мерења и израда навигационих карата према новим подацима не одговара тумачењу речи „одржавање”.⁴¹³ Међутим, Врховни суд Шведске, примењујући CLC Конвенцију која је била промулгирана у шведско национално законодавство Законом о загађењу нафтом (енгл. *Oil Pollution Act*) из 1973. године, заузео је становиште да се одредба члана 3. став 2. тачка ц) може применити на овај случај, с обзиром на то да се реч „одржавање” може тумачити тако да обухвата уредно вођење и ажурирање навигационих карата.⁴¹⁴

Увођење система објективне одговорности уместо дотадашње доминантне субјективне одговорности несумњиво је у великој мери ојачало позиције оштећених лица у вези са загађењем нафтом са бродова. Оно што је такође додатно ојачало позицију оштећених јесу високи износи ограничене одговорности.

⁴¹² (NJA 1983 s.3). Видети и Dela Rue, C.: *Liability for Damage to the Marine Environment*, London, 1993.

⁴¹³ Дато према Tiberg, Hugo: *Oil Pollution of the sea and the Swedish „Tsesis” decision*, [http://qr.jur.lu.se/Quickplace/jasn14/Main.nsf/0/FBC66ECDFCE31A5EC12579FE0045C8FD/\\$file/%5Ball%20pages%5D%20Pollution%20%20Oil%20Pollution%20of%20the%20Sea%20and%20the%20Swedish%20Tsesis%20Decision%20-%20Tiberg%20\(1984\)%20%5Bjournal%5D.pdf](http://qr.jur.lu.se/Quickplace/jasn14/Main.nsf/0/FBC66ECDFCE31A5EC12579FE0045C8FD/$file/%5Ball%20pages%5D%20Pollution%20%20Oil%20Pollution%20of%20the%20Sea%20and%20the%20Swedish%20Tsesis%20Decision%20-%20Tiberg%20(1984)%20%5Bjournal%5D.pdf), стр. 225.

⁴¹⁴ У литератури се ипак указује на то да су тројица судија Врховног суда издвојили своје мишљење, истичући да се навигационе карте не могу сматрати „другим средствима за помоћ у пловидби”, у смислу испуњености услова за примену егзонерацијских разлога из члана 3. став 2. тачка ц) CLC Конвенције. О овоме видети више у Tiberg, Hugo, *ibid.*

4.1.4.2. Границе одговорности бродовласника

Одговорност бродовласника ограничена је унапред утврђеним износом. Наиме, ако бродовласник не успе да докаже постојање једног од егзонерацијских разлога, биће дужан да плати накнаду штете чија је висина конвенцијом ограничена.

На основу одредбе члана 5. став 1. CLC Конвенције, „бродовласник има право, на основу ове конвенције, да ограничи своју одговорност на укупан износ од 2.000 *poincaré* франака⁴¹⁵ по догађају и по регистарској тони брода. Међутим, тај укупан износ не може ни у ком случају да пређе 210 милиона франака.” Дакле, CLC Конвенција прихватила је тада већ доминантни тзв. енглески систем ограничења одговорности по тони брода, при чему треба истаћи да највиши износ ограничења одговорности од 210 милиона франака одговара висини одговорности брода од 105.000 регистарске тонаже, тако да бродови који премашују ту тонажу морају да осигурају своју одговорност на наведени износ, без обзира на границе одговорности израчунате по регистарској тони брода.⁴¹⁶

Исто као и конвенције којима се уређује опште ограничење одговорности, бродовласник је дужан да оснује фонд у висини утврђене одговорности код суда или другог надлежног органа једне од држава уговорница CLC Конвенције у којој је подигнута тужба, при чему оснивање фонда штити другу имовину бродовласника.

Оно што је битно истаћи када се разматра питање права на ограничење одговорности до одређеног износа, јесте да је CLC Конвенција у члану 5. став 2. промулгирала исти основ односно понашање које доводи до губитка права на ограничење одговорности као и Конвенција из 1957. године, а по коме бродовласник губи право на ограничење одговорности ако је незгода настала као последица његове личне кривице (енгл. *actual fault or privity*).

⁴¹⁵ Протоколом на CLC Конвенцију из 1976. године златни франак замењен је специјалним правима вучења.

⁴¹⁶ О овоме видети више у Ćorić, Dorotea, *op. cit.* (фуснота 398), стр. 32–33.

4.1.5. Обавезно осигурање

Иако је увођење објективне одговорности CLC Конвенцијом представљало својеврстан искорак у нова решења на пољу поморског права, потпуну новину представљало је увођење обавезног осигурања.

Током Дипломатске конференције водиле су се озбиљне дискусије о овом питању. С једне стране, противници увођења обавезног осигурања указивали су на то да бродовласници ионако већ осигуравају своју одговорност, тако да нема потребе да им се то намеће као обавеза, као и да тржиште осигурања неће бити у стању да покрије тражено покриће, те да ће, према томе, бити прескупо.⁴¹⁷ С друге стране, присталице увођења обавезног осигурања указивале су на то да је увођење извршног поступка дугачак поступак за остваривање накнада, као и да стечај и ликвидација поморских компанија, нарочито тзв. *Single Ship* компанија, онемогућава остваривање накнаде, те је увођење обавезног осигурања најпрактичније решење.⁴¹⁸

Током Дипломатске конференције превагу су однели аргументи у корист обавезног осигурања, те је члан 7. CLC Конвенције тако добио своју финалну верзију и гласи: „Власник брода који је уписан у једној држави уговорници, а превози више од 2.000 тона нафте као расути терет, дужан је да закључи уговор о осигурању или неком другом финансијском јемству, као што су банкарска јемства или исправе које издаје Међународни фонд за накнаду штете, у висини која се одређује применом границе одговорности за штету проузроковану загађењем у складу са одредбама ове конвенције”.

Из наведене норме произилази да обавези закључења осигурања подлеже само одређена категорија бродова, и то они који превозе више од 2.000 тона нафте као расути терет⁴¹⁹. Бродови који превозе мање од 2.000 тона нафте *argumentum a contrario* нису дужни да имају обавезно осигурање одговорности, али потпадају под режим одговорности CLC Конвенције. Надаље, чланом 7. став 2. CLC Конвенције прописано је да бродови који превозе више од 2.000 тона нафте као расути терет морају да имају потврду о осигурању

⁴¹⁷ Legendre, Claire: *La conference de Tokyo du Comite maritime international*, Droit Maritime Français, 1969, стр. 23.

⁴¹⁸ О овоме видети више у Ćorić, Dorotea, op. cit. (фуснота 398), стр. 38.

⁴¹⁹ Овом формулацијом искључена је нафта која служи као погонско гориво.

своје одговорности за штете проузроковане загађењем мора нафтом, коју издаје надлежни орган државе у чији је уписник брод уписан.⁴²⁰

Како би се обезбедило испуњење дужности обавезног осигурања, чланом 7. став 10. CLC Конвенције прописано је да држава уговорница чију заставу брод вије неће дозволити да брод обавља привредну делатност ако нема сведочанство о обавезном осигурању. Са истим циљем, државама лукама уведена је обавеза да се старају да се на сваком броду који превози више од 2.000 тона нафте, а који улази или излази из њених лука или који стиже или одлази са терминала који се налази изван обале у њеном територијалном мору, налази сведочанство о осигурању или другом финансијском јемству.

4.1.5.1. Директна тужба

Упркос различитом приступу континенталних и англоамеричких правних система питању права оштећеног лица да поднесе директну тужбу против осигуравача⁴²¹, на Дипломатској конференцији прихваћена је формулација члана 7. став 8. CLC Конвенције, којим је прописано да се сваки захтев за накнаду штете због загађења може непосредно поднети против осигуравача или лица од кога потиче финансијско јемство које покрива одговорност власника за штету проузроковану загађењем, при чему се осигуравач може користити погодношћу ограничења одговорности и у случају када бродовласник губи право на ограничење одговорности у случају личне кривице.

⁴²⁰ Осигурање одговорности врше Р&И клубови издавањем тзв. *Blue Card*-а. Након издавања *Blue Card*-а, иста се упућује надлежном органу државе заставе брода, који потом издаје сведочанство о обавезном осигурању када утврди да услови осигурања из *Blue Card*-а одговарају захтевима из члана 7. CLC Конвенције. Од државе заставе очекује се да изда сведочанство о обавезном осигурању ако утврди да осигуравач може да испуни обавезу исплате износа који је примио у осигурање.

⁴²¹ У земљама континенталног правног круга у случају обавезног осигурања одговорности за штете проузроковане трећим лицима, оштећено лице може непосредно од осигуравача да тражи накнаду штете за коју одговара осигураник, али највише до износа обавезе осигуравача. С друге стране, у Енглеској је одредбама *Third Parties (Rights against Insurers) Act*-а прописано да трећа лица стичу права према осигуравачу одговорности када осигураник постане неспособан за плаћање тек када су испуњени сви прописани услови. Услед тога се поставило питање да ли трећа лица могу непосредно тражити од Р&И клубова накнаду штете проузроковане од стране инсолвентног бродовласника, чији је брод учлањен у Р&И клуб. Према одлуци Дома лордова у неколико случајева у предметној ствари није се признало право на подношење директне тужбе против Р&И клуба. О овоме видети више у *Čorić, Dorotea, op. cit.* (фуснота 398), стр. 42–43.

Такође, прописана је могућност осигуравача да се ослободи одговорности ако докаже да је штета настала услед зле намере бродовласника. Коначно, предметном нормом CLC Конвенције уређено је право осигуравача да се користи свим правним средствима на која се и сам бродовласник може позивати, с тим да се осигуравач не може позивати на друга средства одбране на која би се могао позивати у тужби коју би против њега поднео бродовласник.

4.2. Међународна конвенција о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1971. године

Убрзо након усвајања CLC Конвенције и катастрофе *Torrey Canyon* постало је јасно да ће у случају великих танкерских катастрофа штете које лица услед тога претрпе у великој мери остати непокривене, али и да су уведеном објективном одговорношћу бродовласници држава уговорнице доведени у неповољнији положај не само у односу на бродовласнике држава које нису стране уговорнице CLC конвенције, већ и у односу на власнике терета.

Сходно томе, недуго по усвајању CLC Конвенције, а на основу Резолуције о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом, усвојене на Дипломатској конференцији за усвајање CLC Конвенције, Правни комитет ИМСО-а започео је рад на усвајању Међународне конвенције о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом (FUND Конвенција).

4.2.1. Циљеви FUND Конвенције

FUND Конвенција усвојена је на Дипломатској конференцији у Бриселу 1971. године, а њено усвајање имало је два основна циља дефинисана у члану 2. FUND Конвенције.

4.2.1.1 Обезбеђење накнаде

Први и основни циљ био је да се, под одређеним условима, омогући допунска накнада оштећеним лицима у односу на штете које су настале као последица загађења нафтом, тј. да се омогући успостављање тзв. двослојног система одговорности (енгл. *two tier system*). По овом систему FUND Конвенција, заједно са CLC Конвенцијом, твори систем накнаде који се заснива на равномерној подели одговорности и накнаде између бродовласника и власника терета. У том смислу, циљ Међународног фонда успостављеног одредбама FUND Конвенције огледа се у обезбеђивању накнаде штете због загађења у обиму у којем је накнада која произилази из CLC неодговарајућа. Под неодговарајућом накнадом мисли се на случај када лице које је претрпело штету није могло да добије потпуну или одговарајућу накнаду у складу са одредбама CLC Конвенције, из једног од следећих разлога: ослобођење одговорности бродовласника (члан 4. став 1. тачка а) FUND Конвенције), инсолвентности бродовласника (члан 4. став 1. тачка б) FUND Конвенције), када штета премашује границе одговорности бродовласника према одредбама CLC Конвенције (члан 4. став 1. тачка ц) FUND Конвенције). С друге стране, чланом 4. став 2. FUND Конвенције, стипулисани су разлози за ослобођење одговорности Међународног фонда, који се у складу са предметном нормом може ослободити обавезе накнаде штете ако докаже да је штета настала као последица ратног догађаја или ако подносилац захтева не може да докаже да је штета настала као последица незгоде у којој је учествовало један или више бродова односно ако је штета настала као последица немарности оштећеног лица. Такође, чланом 4. став 4. FUND Конвенције прописане су границе одговорности Међународног фонда прописивањем да се „накнада коју Фонд исплаћује ограничава по незгоди, тако да укупан износ накнаде и износ стварно исплаћене накнаде на основу Конвенције о одговорности из 1969. године, укључујући сваки износ који је Фонд обавезан да плати бродовласнику на основу члана 5. став 1. Конвенције о Фонду, неће прећи 450 милиона франака”.

4.2.1.2. Финансијско растерећење бродовласника

Други основни циљ FUND Конвенције огледао се у ублажавању финансијског оптерећења бродовласника, уведеног CLC Конвенцијом, омогућавањем бродовласнику да поднесе захтев против Фонда за накнаду дела укупног износа одговорности, познат као *roll-back relief*,⁴²² и то оног дела одговорности који према одредбама CLC Конвенције премашује износ од 1.500 франака по тони брода или 125 милиона франака, у зависности од тога који је износ мањи, али не више од 2.000 франака по тони или 210.000 милиона, у зависности од тога који је износ мањи.

Поред наведене обавезе, Међународни фонд може да преузме улогу јемца за бродове који вију заставу држава уговорница, а који су проузроковали загађење на подручју једне од држава уговорница, о чему одлучује Скупштина Међународног фонда. Притом, Међународни фонд ће преузети обавезу јемца само ако то бродовласник затражи и ако задржи одговарајуће осигурање или друго финансијско осигурање које покрива одговорност бродовласника, по основу CLC Конвенције, до износа који одговара износу од 1.500 франака по тони или износу од 125.000 милиона франака, у зависности од тога који је износ мањи. Према томе, како Д. Ћорић констатује, Међународни фонд преузима обавезу јемца за износ између 1.500 и 2.000 франака односно 500 франака по тони брода, што значи да се ова одредба FUND Конвенције не односи на бродове који превозе више од 2.000 тона нафте у расутом стању. Из тога се може закључити да Међународни фонд преузима обавезу јемца само за мале бродове који превозе мање од 2.000 тона нафте у расутом стању, под условом да своју одговорност осигурају на 1.500 франака по тони.⁴²³ Чланом 5. ст. 1. и 3. FUND Конвенције, Међународни фонд ослободиће се обавезе финансијског растерећења бродовласника уколико је незгода која је проузроковала загађење настала као последица намере бродовласника, или ако се докаже да, због личне кривице бродовласника, брод из кога се излила нафта није поштовао прописе

⁴²² О томе више видети у Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр. 142.

⁴²³ Исти аутор даље констатује да ће, ако Међународни фонд преузме обавезу јемца, бродовласник или осигуравач платити износ одговорности до износа од 1.500 франака по тони, а износ од 500 франака Међународни фонд ће директно исплатити оштећенима како би смањило износ бродовласникове одговорности према CLC Конвенцији. О овоме видети више у Ćorić, Dorotea, *op. cit.* (фуснота 398), стр. 59–60.

међународних конвенција, и да је то непоштовање било искључиви или делимични узрок штете.

4.3. Протоколи о изменама и допунама CLC и FUND конвенција

Систем одговорности успостављен CLC Конвенцијом, као и FUND Конвенцијом доживео је неколико потоњих измена и допуна.

Прва измена учињена је Протоколима из 1976. године, а последица је тадашњег губитка значаја *poincaré* франка као основе за израчунавање износа ограничене одговорности, уместо које се уводе специјална права вучења.⁴²⁴ Последишно, чланом 2. Протокола из 1976. године на CLC Конвенцију, као и чланом 3. Протокола из 1976. године на FUND Конвенцију, одговорност бродовласника за штету проузроковану загађењем ограничена је на укупан износ по штетном догађају на 133 SDR-а по тони брода, с тим да укупан износ не сме да пређе износ од 14 милиона SDR-а. Такође, укупан износ одговорности Међународног фонда ограничен је на износ од 60 милиона SDR-а.

Следећа, овог пута темељна измена система успостављеног CLC и FUND конвенцијама извршен је усвајањем Протокола из 1984. године на CLC Конвенцију и FUND Конвенцију.

Протоколом из 1984. године на CLC Конвенцију извршена је значајна ревизија појединих основних поставки успостављених CLC Конвенцијом из 1969. године. Најпре је промењена дефиниција брода тако да обухвата не само танкере који стварно превозе нафту као терет (пуне танкере) већ и друге поморске бродове и поморска пловила конструисана или прилагођена за превоз нафте у расутом стању као терет када стварно превозе нафту као терет, као и током трајања њиховог целог повратног путовања које следи након превоза нафте ако имају нафтних остатака (дакле и на танкере у баласту, тј. празне танкере на којима се налазе остаци нафте).⁴²⁵ До проширења појма „брод” на поморске бродове и друга поморска пловила конструисана или прилагођења за превоз нафте у расутом стању као терет, дошло је на иницијативу Р&И клубова. Наиме, представници Р&И клубова указали су на проблем бродова за алтернативни превоз нафте и

⁴²⁴ О проблему који је довео до губитка значаја *poincaré* франка видети тачку 2.3.2.6.

⁴²⁵ Видети члан 2. тачка 1. Протокола из 1984. године на CLC Конвенцију и члан 2. тачка 3. Протокола из 1984. године на FUND Конвенцију.

нафтних производа, као и расутог сувог терета са становишта осигурања, с обзиром на то да су према одредби члана 7. CLC Конвенције и ове врсте бродова дужне да имају сведочанство о осигурању када превозе нафту.⁴²⁶ Имајући у виду стилизацију члана 1. став 1. тачка 5) CLC Конвенције, како је измењена Протоколом из 1984. године, П. Григз указује на то да ова одредба значи проширење домена примене CLC Конвенције у односу на погонску нафту. Наиме, према мишљењу овог аутора, сходно одредби члана 1. став 1. тачка 5) CLC Конвенције, како је измењена Протоколом из 1984. године, конвенција ће се примењивати како на нафту која се превози као терет тако и на погонску нафту, али само када се превози у танкеру који је био укрцан у тренутку настанка незгоде,⁴²⁷ као и на штете услед загађења погонском нафтом са танкера који није био укрцан, а на коме су се налазили остаци нафте током трајања њиховог целог повратног путовања након превоза нафте.

Следећа озбиљна измена учињена Протоколом из 1984. године на CLC Конвенцију огледа се у проширењу значења појма „незгода”, тако да обухвата и „тешку и непосредну претњу настанку штете услед загађења”, али и дефиниције појма „штете због загађења”. Како су с временом све израженији били захтеви за признавање штета проузрокованих морској средини, док је питање измакле добити која није везана за стварну штету, услед недоречености CLC конвенције, често проузроковало проблеме у судској пракси, на Дипломатској конференцији за усвајање Протокола из 1984. године усвојена је нова дефиниција појма „штете због загађења”, по којој ова штета обухвата „а) губитак или штету насталу изван брода због загађења услед истицања или избацивања нафте са брода, где год да се то истицање или избацивање догодило, под условом да је накнада за загађење морске средине, осим за губитак добити услед таквог загађења, ограничена на трошкове разумних мера које су стварно предузете или се морају предузети за поновно успостављање пређашњег стања, и б) трошкове заштитних мера и било којег губитка или штете проузроковане овим мерама”.

⁴²⁶ Видети више о овоме у LEG/CONF.6/47, 2/4/84, стр. 52. Исто и Ćorić, Dorotea, op. cit. (фуснота 398), стр. 84.

⁴²⁷ Griggs, Patrick: *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001, <http://www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.htm>.

Надаље, Протоколом из 1984. године проширена је територијална примена система одговорности успостављеног CLC Конвенцијом на искључиву економску зону.⁴²⁸

Последње две значајне измене извршене Протоколом из 1984. године односе се на увођење знатно виших граница одговорности, као и понашање које укида право на ограничење одговорности.

У односу на питање граница одговорности, након озбиљне расправе и супротстављених мишљења представника бродовласника, попут INTERTANK-а, с једне, и представника нафтне индустрије, попут OCIMF-а, с друге стране, на Дипломатској конференцији прихваћена је следећа формулација члана 6. став 1. Протокола из 1984. године на CLC Конвенцију:

„Власник брода на основу конвенције има право да ограничи своју одговорност по свакој незгоди на укупан износ који се утврђује на следећи начин:

- а) 3 милиона обрачунских јединица за брод који не прелази 5.000 јединица тонаже;
- б) за бродове преко назначене тонаже, за сваку додатну јединицу тонаже 420 обрачунских јединица поред износа наведеног у тачки а), водећи рачуна, међутим, да укупан износ ни у ком случају не пређе износ од 59,7 милиона обрачунских јединица.”

Истовремено, измењени су и износи ограничене одговорности Међународног фонда, па су чланом 6. став 3. Протокола из 1984. године на FUND Конвенцију, границе одговорности промењене на следећи начин:

„...укупан износ накнаде коју Фонд исплаћује... ограничен је за сваку незгоду, тако да укупан износ накнаде и износ стварно исплаћене накнаде на основу Конвенције о одговорности за штете услед загађења из 1984. године... неће прећи 135 милиона обрачунских јединица.”

Када се ради о понашању које укида право на ограничење одговорности, с обзиром на екстензивно тумачење судова појма *actual fault or privity*,⁴²⁹ које је неретко значило ускраћивање права бродовласницима да ограниче своју одговорност, на Дипломатској конференцији прихваћен је приступ до тада већ примењен у Конвенцији из 1976. године, а који се огледао у истовременом значајном подизању износа ограничене одговорности, али

⁴²⁸ Како М. Крећа наводи, Д. Рудолф користи термин „господарски појас” јер „није искључив господарски појас, већ искључива права која обална држава у том појасу има. Реч искључива у супротности је са признатим правима других држава у истом појасу.” Рудолф, Даворин: Међународно право мора, Загреб, 1985, стр. 46. Исто и Аврамов, Смиља; Крећа, Миленко: Међународно јавно право, Београд, 2001, стр. 384.

⁴²⁹ Видети више у тачки 2.3.2.10.

и истовременом увођењу „непробојности” права бродовласника на ограничење одговорности. Последишно, прихваћена је иста формулација употребљена у Конвенцији из 1976. године, по којој „власник брода нема право да ограничи своју одговорност на основу ове конвенције ако је доказано да је штета због загађења настала због његове личне радње или пропуста извршених у намери да се таква штета проузрокује, или безобзирно и са знањем да би таква штета могла настати.”⁴³⁰

У односу на FUND Конвенцију, можда је најзначајнија измена укидање обавезе Међународног фонда да плаћа финансијску накнаду бродовласницима. Предметна обавеза укинута је будући да су Протоколом из 1984. године уведене нове границе одговорности бродовласника, при чему је вођено рачуна управо о њиховим интересима, услед чега је оцењено да финансијска помоћ Међународног фонда више није потребна.⁴³¹

Као основни проблем у односу на протоколе из 1984. године, показали су се захтеви за њихово ступање на снагу. Наиме, како захтеви нису били испуњени, ови протоколи никада нису ступили на снагу.

Последња ревизија система одговорности успостављеног CLC Конвенцијом и FUND Конвенцијом извршена је 1992. године, када су на Дипломатској конференцији одржаној у Лондону новембра 1992. усвојени Протоколи из 1992. године на CLC и FUND Конвенцију.⁴³² Иако су наведени протоколи потпуно преузели одредбе протокола из 1984. године, осим у делу којим се уређују услови за ступање на снагу, овим протоколима замењене су CLC и FUND конвенције.

4.4. *TOVALOP* и *CRISTAL* индустријски договори

Након катастрофе танкера *Torrey Canyon*, те потоњег притиска држава и међународне јавности, највеће компаније из области нафтне индустрије приступиле су изради и закључењу Добровољног споразума власника танкера о одговорности за загађење нафтом (енгл. *Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*). *TOVALOP* је закључен је 7. јануара 1969. године у Лондону од стране седам

⁴³⁰ Видети члан 6. став 2. Протокола из 1984. године на CLC Конвенцију.

⁴³¹ Опширније у LEG/CONF.6/7, 12/1/84 стр. 171 и LEG/CONF.6/30.

⁴³² Република Србија ратификовала је Протоколе из 1992. године на CLC и FUND Конвенцију („Службени гласник РС-Међународни уговори”, број 12/10), након чега је положила инструменте о отказивању CLC Конвенције из 1969. године и FUND Конвенције из 1971. године.

водећих нафтних компанија: *British Petroleum, ESSO, Gulf Oil, Mobil Oil, Shell, Standard Oil* и *TEXACO*, а којима је, између осталог, основана *International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.* у циљу административног управљања овим споразумом, те поступања по одштетним захтевима поднетим од влада или локалних органа власти.⁴³³ Након усвајања CLC и FUND конвенција, усвојене су одређене измене TOVALOP споразума које су ступиле на снагу 1978. године.

Основни циљ TOVALOP споразума јесте да стране уговорнице предузму све расположиве мере у циљу спречавања загађења нафтом са бродова, као и да се омогући власницима танкера да покрију део својих трошкова путем осигурања.⁴³⁴ Основна обавеза која произилази из TOVALOP споразума огледа се у томе да ће власник или *bareboat* чартерер танкера који испусти или постоји опасност да ће испустити нафту (без обзира на то да ли је превози као терет или је погонско гориво), предузети све потребне мере и накнадити све разумне трошкове које су имале владе или друга лица као последицу штете услед загађења.⁴³⁵ С тим у вези, власници танкера који учествују у TOVALOP споразуму дужни су да обезбеде одговарајућа финансијска средства потребна за покриће њихових евентуалних уговорних обавеза сходно одредбама овог споразума, што се по правилу остварује закључењем одговарајућег осигурања за случај загађења са P&I клубом, уз плаћање додатне премије.

Иако је циљ овог индустријског споразума био да омогући примену система одговорности како је дефинисан CLC Конвенцијом из 1969. године и FUND Конвенцијом из 1971. године, и то до њиховог ступања на снагу, на темељу овог споразума ипак је успостављен систем који је унеколико различит у односу на систем успостављен поменутиим конвенцијама. Тако појам „власник” не обухвата само власника брода, већ и *bareboat* чартерера,⁴³⁶ док појмом „брод” нису обухваћени само бродови који стварно превозе терет већ и бродови у баласту.⁴³⁷ За разлику од CLC Конвенције из 1969. године, TOVALOP споразумом појам „штета” не ограничава се само на стварно испуштање нафте,

⁴³³ Видети више у Wade, John Anthony: *Hague-Zagreb Essays: On the Law of International Trade. Carriage of Goods by sea maritime collisions, maritime oil pollution, commercial arbitration*, Опатија, 1978, стр. 186–190.

⁴³⁴ За више података видети Bekiashev, Kamil A.; Serebriakov, Vitali V.: *International Tanker Owners Pollution Federation, Ltd. (TOVALOP)*, http://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-94-009-8261-1_13.pdf.

⁴³⁵ Видети више у Dela Rue, C., *op. cit.* (фуснота 412), стр. 58.

⁴³⁶ Видети клаузулу I (e).

⁴³⁷ Клаузула I(a).

већ обухвата и претњу од испуштања нафте.⁴³⁸ Материја одговорности је у првобитном тексту TOVALOP-а била уређена битно другачије него у CLC Конвенцији, имајући у виду да се одговорност заснивала на оборивој претпоставци кривице, с тим да је изменама које су ступиле на снагу 1978. године ипак уведена објективна одговорност. Такође, даље штете и отклањање еколошких штета искључени су из домена примене овог споразума, по коме „штета услед загађења” обухвата само физичко загађење (контаминацију) обалне линије као непосредну последицу испуштања нафте.⁴³⁹

Битна допуна TOVALOP споразума извршена је 1987. године, када је усвојен додаток (енгл. *Supplement*) уз основни TOVALOP споразум⁴⁴⁰, који се примењује само на незгоде танкера који превозе терет у својини стране уговорнице CRISTAL уговора, док се у свим осталим случајевима примењује основни текст TOVALOP споразума.⁴⁴¹

CRISTAL (енгл. *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*) је споразум закључен између власника терета којим се обезбеђује додатна накнада⁴⁴² за трошкове чишћења и накнада трећим лицима за претрпљену штету које падају на терет власника танкера, а могу се користити након што оштећено лице искористи сва правна средства која су му на располагању према другим правним режимима. По угледу на TOVALOP споразум, овим уговором основан је *CRISTAL Limited*, са циљем да административно управља овим уговором.

Доприносе у фонд основан CRISTAL уговором плаћале су компаније чија се одређена количина нафте годишње превозила морем. Када су у питању одредбе овог уговора, оне су у великој мери кореспондирале са одредбама CLC Конвенције, уз одређене разлике. Тако према одредбама овог уговора, у тренутку незгоде нафта превожена бродом који је проузроковао незгоду мора да буде у власништву компаније која је страна уговорница CRISTAL и која плаћа допринос овом фонду, као и да се превози бродом који је у својини бродовласника који је члан TOVALOP споразума, осим када се на ту незгоду примењују одредбе CLC Конвенције.⁴⁴³ Такође, појам „штета због загађења” уже је постављен у односу на CLC Конвенцију и обухвата „губитак или штету насталу изван

⁴³⁸ Клаузула I,(j),(k),l, клаузула IV).

⁴³⁹ Клаузула I(h).

⁴⁴⁰ Након усвајања додатка уз TOVALOP, овај споразум постао је познат као TOVALOP *Standing Agreement*.

⁴⁴¹ Видети више о овоме у Osuga, Hideo: *International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage*, http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/12170/96_hideo_osuga_e.pdf, Tokyo, 1996, стр. 7.

⁴⁴² Поред наканде предвиђене TOVALOP споразумом.

⁴⁴³ Клаузула IV(A)(2)(a)(b).

брода који превози нафту, услед контаминације која је настала изливањем нафте са брода, а обухвата трошкове предузимања превентивних мера, као и даље губитке или штете које су непосредна последица тих превентивних мера...⁴⁴⁴ Питање одговорности је постављено исто као и у CLC Конвенцији и заснива се на објективној одговорности, уз навођење истих егзонерацијских разлога као и CLC Конвенција.⁴⁴⁵ Исто као и TOVALOP споразум, CRISTAL је измењен 1987. године, с том разликом да је измењени CRISTAL (*Revised CRISTAL*) у потпуности заменио дотадашњи CRISTAL споразум.

Основни циљ TOVALOP и CRISTAL индустријских договора у основи је био да се земљама које нису ратификовале CLC и FUND конвенције учине доступним све оне предности које су оне пружале, те да остану на снази све до тренутка ширег прихватања ових конвенција од стране међународне заједнице. Имајући у виду да су ови добровољни индустријски договори установљени са роком трајања до 20. фебруара 1997. године, борд директора *International Tanker Owners Pollution Federation Ltd* је новембра 1995. донео одлуку да се ови споразуми не продуже након истека њиховог важења 20. новембра 1997, имајући у виду да су, услед све већег броја држава уговорница протокола на CLC и FUND конвенције из 1992. године, ови споразуми изгубили на значају.⁴⁴⁶

4.5. *STOPIA* и *TOPIA*

У жељи да подржи обезбеђивање додатних средстава за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом, поред оних која су доступна на основу Протокола о оснивању додатног међународног фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом,⁴⁴⁷ као и да омогући прераспodelу изузетно високих трошкова који могу да настану услед изливања нафте са бродова, *International Group of P&I Clubs* је 2001. године понудила ИОПС Фонду да се на добровољној основи повећају износи ограничене одговорности за мале бродове који су стипулисани CLC Конвенцијом из 1992. године, и то

⁴⁴⁴ Клаузула I(E).

⁴⁴⁵ CRISTAL уговор је у извесној мери измењен и допуњен 1987. године.

⁴⁴⁶ Видети више у Osuga, Hideo, op. cit. (фуснота 441), стр. 7.

⁴⁴⁷ Протокол о оснивању додатног међународног фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом предвиђа додатан износ за накнаду штете преко износа који је предвиђен FUND Конвенцијом из 1992. године. Укупан износ који је према овом протоколу доступан за накнаду штете по једној незгоди износи 750 милиона SDR, укључујући износ који се исплаћује према CLC и FUND конвенцијама. Овим протоколом основан је и Додатни међународни фонд за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом.

са 4,52 милиона SDR на 20 милиона SDR (око 26 милиона долара).⁴⁴⁸ Наиме, услед предвиђеног ступања на снагу Протокола о оснивању додатног међународног фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом, који ће значити додатно финансијско оптерећење за примаоце терета, *International Group of P&I Clubs* сматрао је неопходним да се изврши ново усклађивање расподеле трошкова како би се одржао принцип правичне расподеле трошкова за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом.⁴⁴⁹ Последично, *International Group of P&I Clubs* предложила је закључење добровољног споразума познатог под називом *The Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement* (STOPIA).

STOPIA је добровољни споразум између власника малих танкера бруто тонаже до 29.548 и њихових осигуравача, на основу кога је максимални износ накнаде коју плаћају власници ових танкера повећан на 20 милиона SDR. Овај споразум односи се на власнике малих танкера који су учлањени у P&I клуб, који је члан *International Group of P&I Clubs*, или је реосиугран преко тзв. *pooling arrangements*, које је закључила поменута група. STOPIA се примењује само када настала незгода погађа државу уговорницу Протокола о оснивању додатног међународног фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом и када се одговорност утврђује према CLC Конвенцији. Када је у питању однос ИОРС-а и STOPIA, ИОРС Фонд ће у односу на бродове који потпадају под STOPIA споразум и даље бити обавезан да исплаћује накнаде оштећеним лицима у оном износу у коме укупно предвидива потраживања премашују износе ограничене одговорности према CLC Конвенцији, при чему ће ИОРС Фонд имати право да потражује од бродовласника износ који представља разлику између бродовласникове одговорности према CLC Конвенцији и износа од 20 милиона SDR-а.⁴⁵⁰

STOPIA је ступила на снагу 3. марта 2005. године, када и Протокол о оснивању додатног међународног фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом.

Истовремено са ступањем на снагу споразума STOPIA, *International Group of P&I Clubs* изнела је предлог са циљем да се на што уравнотеженији начин изврши

⁴⁴⁸ О овоме више у Wang, Hui: *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and the Chinese Compensation Regime*, Kluwer Law International, 2011, стр. 183.

⁴⁴⁹ Преузето из писма председавајућег *International Group of P&I Clubs*, упућеног директору ИОРС Фонда од 28. јануара 2005. године. Видети више у 92FUND/A/ES.9/24, Annex I.

⁴⁵⁰ У литератури се истиче да STOPIA неће утицати на правни положај трећих лица која она имају према CLC и FUND конвенцијама, већ да они омогућавају да бродовласник плаћа накнаду трошкова ИОРС Фонду, уместо да плаћа те додатне износе појединачно сваком оштећеном лицу. Опширније у Wang, Hui, op. cit. (фуснота 448), стр. 184.

перерасподела финансијске одговорности држава уговорница Протокола о оснивању додатног међународног фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом, те је предложено закључивање *Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*-а (ТОPIА). По одредбама овог споразума, који се примењује на танкере учлањене у P&I клубове који су, опет, чланови *International Group of P&I Clubs*, *International Group of P&I Clubs* накнадиће 50% износа који је Међународни допунски фонд за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом (енгл. *International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*) дужан да плати за штете проузроковане од танкера на које се примењује ТОPIА споразум.

Након консултација са појединим међународним организацијама, попут INTERTANKO и *International Chamber of Shipping*, *International Group of P&I Clubs* усвојила је измене и допуне споразума STOPIA и ТОPIА, који добијају називе STOPIA 2006 и ТОPIА 2006, при чему је утврђено да ће се STOPIA 2006 примењивати на штете због загађења у државама које су стране уговорнице FUND Конвенције из 1992. године, док ТОPIА споразум предвиђа да ће *International Group of P&I Clubs* накнадити 50% износа које је *Supplementary Fund* дужан да плати за штете које су проузроковали танкери на које се примењује ТОPIА споразум.

4.6. Право САД-а о загађењу нафтом

Упркос значајном доприносу САД-а у доношењу Протокола из 1984. године, имајући у виду дотадашње одбијање САД-а да приступе овим конвенцијама због изузетно ниских граница одговорности, као и уверавања учесника Дипломатске конференције од делегације САД-а да ће САД приступити протоколима из 1985. године, по завршетку обе конференције администрација САД-а наишла је на огроман притисак домаће јавности, нарочито удружења за заштиту животне средине, која су се противила било ком другачијем решењу осим неограничене одговорности. Такође, поједине савезне државе противиле су се приступању међународном унификацијском систему плашећи се да ће на тај начин изгубити право на самостално поступање у случајевима загађења.⁴⁵¹ Коначно, након катастрофе танкера *Exon Valdez*, када је утврђено да би примена наведених

⁴⁵¹ Видети више у Gold, Edgar: *Liability and Compensation for Ship-Source Marine Pollution: The International System*, http://www.fni.no/ybiced/99_02_gold.pdf.

протокола из 1984. године била неповољна по САД, дефинитивно се одустало од процеса ратификације ових протокола, те су САД, као и у односу на систем општег ограничења одговорности, развиле *sui generis* систем одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом.

До доношења *Oil Pollution Act*-а из 1990. године, материја одговорности за загађење морске средине у САД-у била је изузетно сложено уређена. Најпре је била уређена одредбама четири федерална закона, и то следећим законима: 1) *Outer Continental Shelf Lands Act*⁴⁵² из 1978. године, чије се одредбе примењују на активности које се предузимају са објеката који се налазе на спољном континенталном шелфу, као и на пловила која превозе нафту са тих објеката; 2) *Deepwater Port Act (DPA)*⁴⁵³, којим је уведена објективна одговорност за трошкове отклањање штете, као и штету која настане услед испуштања нафте са пловила која се користе у зонама одређеним овим законом; 3) *Trans-Alaska Pipeline Autorisation Act*⁴⁵⁴, којим се уводи објективна одговорност за загађења проузрокована нафтом са пловила која превозе нафту кроз *Trans-Alaska* цевовод; 4) *Refuse Act*⁴⁵⁵ који је, као део *Rivers and Harbours Act*-а, забранио избацивање смећа, укључујући и нафту, у унутрашње водне путеве САД-а; 5) *Ocean Dumping Act*⁴⁵⁶, којим је забрањено испуштање загађујућих и штетних материја са бродова. Поред наведених федералних закона материја одговорности, ту су и закони појединих савезних држава, као и опште поморско право.

Усвајањем *Oil Pollution Act*-а (ОРА) из 1990. године од стране америчког Конгреса, извршена је систематизација права САД-а у овој материји на начин који се у одређеним деловима разликовао од система који је до тада важио у овој земљи.⁴⁵⁷ Дакако, када се говори о ОРА, треба имати у виду да овај закон није ставио ван снаге претходно наведене федералне законе, већ је само заменио поједине одредбе тих закона на пољу питања одговорности, док су у другим деловима ови закони остали на снази. Такође, усвајање ОРА значило је и стварање новог система одговорности за загађење, ако се има у виду да

⁴⁵² 46 U.S.C. 1251.

⁴⁵³ 32 U.S.C. 1501.

⁴⁵⁴ 43 U.S.C. 1651-1655.

⁴⁵⁵ 33 U.S.C. 407.

⁴⁵⁶ 33 U.S.C. 1401.

⁴⁵⁷ Усвајању ОРА од стране америчког Конгреса свакако је допринела катастрофа танкера *Exxon Valdez*.

ОРА није прихватила решења из усвојених међународноправних унификацијских инструмената.

ОРА је увела неколико значајних промена у дотадашњи систем одговорности за штете услед загађења који је важио у САД-у. Следствено, до усвајања ОРА, штета која настане услед губитка зараде или немогућности даљег стицања прихода могла је да се накнади само лицу у чијој је својини имовина која је претрпела штету. Усвајањем ОРА промењен је такав „узак” приступ, па за накнаду ове штете више није услов да је тражилац накнаде власник имовине или природног богатства које је претрпело штету.⁴⁵⁸

Надаље, за разлику од некадашњег система, тужбу за накнаду трошкова чишћења предузетог са циљем да се спречи или смањи загађење плажа, обала и природних богатстава могу да поднесу федерална влада, владе појединих савезних држава и локалних управа (ОРА користи термин: „надлежне америчке власти”), индијанска племена,⁴⁵⁹ али и друга лица под условом да су предузела радње чишћења у складу са Националним планом нужде (енгл. *National Contingency Plan*).⁴⁶⁰ Ово је значајна измена у односу на претходно законодавство које је ово право резервисало за федералну владу,⁴⁶¹ док су поједине савезне државе и приватна лица само у ограниченом броју случајева могли да поднесу тужбу за накнаду штете због загађења.

Једна од најзначајнијих измена јесте знатно проширење врста штета које је одговорно лице дужно да надокнади, тако да сада она обухвата и трошкове уклањања штете (енгл. *removal costs*) и штету насталу услед загађења (енгл. *pollution damages*), при чему трошкови уклањања штете обухватају уклањање последица испуштања нафте, али и предузете мере у циљу спречавања озбиљне претње од изливања нафте.⁴⁶² При томе, појам

⁴⁵⁸ Тако К. Чен (X. Chen) наводи да је у извештају са конференције наведено да „на пример, рибар може да тражи накнаду за изгубљену добит услед штете нанете рибарским изворима, иако сам рибар не поседује те изворе”. Видети више у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 145.

⁴⁵⁹ ОРА sec. 1002 (b) (1) (A).

⁴⁶⁰ ОРА sec. 1002 (b) (1) (B).

⁴⁶¹ Мада је и федерална влада трпела извесна ограничења, ако се узме у обзир да је могла да потражује само накнаду трошкова чишћења и заштитних мера, док је ОРА омогућила федералној влади да у својству заступника САД-а потражује накнаду различитих врста штета (штете нанете природним богатствима, покретној и непокретној имовини, штете због немогућности искориштавања природних богатстава, штете због губитка прихода од пореза, ренте, накнада или нето профита од деоница, као и штете због губитка зараде или немогућности даљег стицања прихода), а које укључују трошкове процене штете, губитак прихода и немогућност стицања прихода, економски губитак итд. Видети више у Ćorić, Dorotea, op. cit. (фуснота 398), стр. 124. Исто и Healy, N. J.; Paulsen, W. G.; Marion, A. M.: *The United States Oil Pollution Act of 1990*, Droit Maritime, 1991, стр. 249.

⁴⁶² ОРА sec. 1001.

штете је постављен тако широко да обухвата следеће штете: 1) штету проузроковану оштећењем, уништењем, губитком или губитком употребе природних богатстава, 2) штету због оштећења или измаклу добит као последицу уништења или оштећења покретне или непокретне имовине, 3) штету због немогућности искоришћавања природних богатстава која су уништена или оштећена, 4) штете због губитка прихода од пореза, тантијема, ренте, накнада или нето профита од деоница, до чега долази услед оштећења или уништења покретне или непокретне имовине, или природног богатства, 5) штете због губитка зараде или немогућности даљег стицања прихода због оштећења, уништења или губитка покретне или непокретне имовине, или природног богатства, као и 6) штету због трошкова насталих због повећаног или додатног оптерећења јавних служби током или након предузимања мера за отклањање настале штете, укључујући заштиту од пожара или заштиту здравља људи.⁴⁶³

Иако ОРА, попут усвојених међународноправних унификацијских инструмената, предвиђа објективну одговорност за загађење морске средине, нека питања су ипак другачије уређена када се ради о појединим аспектима те одговорности у односу на конвенције усвојене под окриљем ИМО-а.

Најпре, за разлику од CLC Конвенције, која одговорност везује искључиво за бродовласника, ОРА у великој мери проширује круг одговорних лица тако што одговорност не везује само за власника брода, већ је проширује и на *demise* чартерера, као и оператера брода⁴⁶⁴, који солидарно одговарају за проузроковано загађење.

Треће лице ће сносити одговорност ако одговорно лице докаже да је загађење проузроковано у потпуности због његове радње или пропуста, и то на основу каузалитета.⁴⁶⁵ При томе, треће лице је дефинисано као лице различито од намештеника или агента одговорног лица, или лица које је радило на основу уговорног односа са одговорним лицем.⁴⁶⁶ На тај начин, из круга трећих лица искључени су *time* и *voyage* чартерер, бродоградитељ или бродопоправљач, те ће, како примећује Д. Ћорић, најчешћи случај одговорности трећег лица представљати судар бродова.⁴⁶⁷

Као разлоге за ослобођење одговорности ОРА наводи:

⁴⁶³ 38 U.S.C. 2702 (b).

⁴⁶⁴ Према праву САД-а, оператер је лице које управља или које је одговорно за управљање бродом.

⁴⁶⁵ ОРА sec. 1002 (d) (A).

⁴⁶⁶ ОРА sec. 1002 (d) (A).

⁴⁶⁷ О овоме видети више у Ћорић, Dorotea, op. cit. (фуснота 398), стр. 126.

- 1) вишу силу (енгл. *Act of God*);
- 2) рат (енгл. *Act of War*);
- 3) радњу или пропуст трећег лица;
- 4) комбинацију наведених узрока.

Да би одговорно лице могло да постигне ослобођење одговорности, мора да докаже да је предузело дужну пажњу у односу на нафту која је исцурела, као и да је предузело све потребне мере како би било у стању да спречи предвидиве радње или пропусте трећег лица.

Такође, одговорно лице ослободиће се одговорности уколико докаже да је штету проузроковало оштећено лице намерно (енгл. *willful misconduct*) или из крајње непажње (енгл. *gross negligence*).

Оно што представља значајну разлику у односу на међународни систем одговорности огледа се у непредвиђању немарности владе или другог надлежног органа у одржавању светала или других навигацијских средстава за помоћ у пловидби као разлога за ослобођење одговорности.

Када се ради о границама одговорности, ОРА је стипулисала следеће износе:

1) танкери до 3.000 тона – 2.000.000 долара или 1.200 долара по бруто тони, износ који је већи;

танкери преко 3.000 тона – 10.000.000 долара или 1.200 долара по бруто тони брода, износ који је већи;

2) друге врсте бродова – 500.000 долара или 600 долара по бруто тони, износ који је већи.⁴⁶⁸

Као што се може видети, за разлику од међународног система одговорности, ОРА не предвиђа максималан односно укупан износ одговорности.

Када се ради о разлозима који доводе до губитка права на ограничење одговорности, ОРА прави дистинкцију између два случаја, и то:

- 1) ако је незгода непосредно проузрокована:
 - a) грубом непажњом или немаром,

⁴⁶⁸ ОРА sec. 1004 (a) (1) и (2).

б) због повреде федералног закона којим се уређује безбедност на мору, градња брода, управљање бродом од стране одговорног лица односно њеног агента, намештеника, као и сваког трећег лица који је са њим у уговорном односу;

2) ако одговорно лице одбије или пропусти да:

а) обавести надлежне органе о незгоди када је дужна да то учини по закону,

б) сарађује и помаже при обављању радње отклањања штете ако је то од њега затражено,

ц) без основаног разлога поступи према налогу који је издат у складу са одредбама поглавља (ц) или (е) дела 311. FWPCA, како је измењен одредбама ОРА, или Законом о интервенцији на отвореном мору (енгл. *Intervention on the High Sea Act*).⁴⁶⁹

У материји обавезног осигурања нема битнијих разлика између система успостављеног ОРА и система успостављеног CLC Конвенцијом, осим што се за разлику од одредаба CLC Конвенције, која захтева да потврду о осигурању имају само бродови који превозе више од 2.000 тона нафте као терет, ОРА захтева да ову потврду (ОРА је именује као *Certificate of Financial Responsibility*) има сваки брод изнад 300 бруто тона (без обзира на то да ли је у питању танкер или брод за превоз сувог терета) који упловљава у луке САД-а, као и сваки брод који на подручју искључиве економске зоне обавља прекрцај нафте на други брод који улази у луку САД-а.

Када се говори о специфичности ОРА у односу на међународне унификацијске инструменте у овој области, важно је истаћи да, према одредбама ОРА, потврда о осигурању – тзв. *Certificate of Financial Responsibility* (CFR) представља безусловно јемство осигуравача који је издао CFR за сваку штету коју је одговорно лице дужно да накнади према одредбама овог закона. Управо због овога ОРА није прихваћена од стране Р&И клубова. Наиме, према правилима ових клубова, упркос томе што је покриће осигураних ризика које пружају својим осигураницима по правилу неограничено, када се ради о покрићу штете од загађења мора нафтом, учињен је изузетак, те се покриће јавља као ограничено.⁴⁷⁰ Тако су Р&И клубови одбили да издају било какве потврде о осигурању које би се сматрале њиховим безусловним јемством за све врсте обавеза које прописује

⁴⁶⁹ ОРА sec. 1004 (c).

⁴⁷⁰ Видети више у Mintas-Hodak, Ljerka: *Oil Pollution Act (1990) i P&I osiguranje*, *Uparedno pomorsko pravo*, Zagreb, 1991, стр. 38–41.

ОРА. С друге стране, омогућили су својим члановима чији бродови улазе у луке САД-а да уз плаћање додатне премије купе покриће према одредбама ОРА.

Након изнетих особености система САД-а о овој материји, може се извести закључак да је основна карактеристика права САД-а у вези са загађењем мора које је проузроковано нафтом са бродова заправо строжи систем одговорности у односу на систем успостављен CLC и FUND конвенцијама, чиме су САД пропустиле прилику да значајно допринесу уједначавању међународно прихваћених стандарда у овом питању. Строжи систем огледа се у многоструким претходно наведеним разликама. Можда се најзначајније разлике огледају у далеко шире постављеном појму одговорног лица, као и у његовом отежаном правном положају у односу на обавезу накнаде штете у систему успостављеном CLC Конвенцијом. Ово произилази из чињеница да ОРА прописује да одговорно лице одговара неограничено не само у случају његове квалификоване кривице већ и у случају када је штета настала због намере или крајње непажње у поступању лица која раде као његови намештеници или агенти, али и због повреде одредаба појединих савезних закона. Такође, одговорно лице одговара целокупном својом имовином, за разлику од CLC система, где одговорно лице може да заштити своју имовину оснивањем фонда ограничене одговорности. Коначно, треба имати у виду да закони појединих савезних држава неретко садрже строже одредбе када је у питању загађење мора нафтом, излагајући одговорно лице некада и неограниченој одговорности. И док је некадашњи систем омогућавао одговорном лицу да избегне примену закона савезних држава позивајући се на примену федералног *Limitation of Liability Act-a*, имајући у виду супремацију федералних закона над законима које усвајају савезне државе, ОРА је искључила наведену предност у примени.⁴⁷¹

4.7. Међународна конвенција о одговорности и накнади штете у вези са превозом опасних и штетних материја морем (HNS Конвенција)

Рад на трећем унификацијском инструменту, којим би се уредило питање одговорности и накнаде штете проузроковане загађењем мора са бродова⁴⁷², започет је још

⁴⁷¹ Опширније у Chen, Xia, op. cit. (фуснота 65), стр. 147.

⁴⁷² Поред CLC и FUND конвенција.

1978. године, када је под окриљем ИМО-а одржана Дипломатска конференција у Лондону, на којој је разматран предлог текста конвенције о одговорности и накнади штете у вези са превозом опасних и штетних материја морем.⁴⁷³ Међутим, услед бројних отворених питања која нису добила усаглашени одговор, настојање Правног комитета ИМО-а да поднесени текст добије ширу подршку на Дипломатској конференцији није дало резултата.

Рад на тексту конвенције којом би се уредила предметна питања инициран је с обзиром на то да у данашње време танкери нису једина претња загађењу морске средине, већ таква опасност прети и од других врста бродова. Такви су, на пример, бродови за превоз утечњених гасова. У међународној стручној јавности још је током рада на CLC Конвенцији препознато да нафта није једини опасни терет који може да проузрокује загађење мора. Међутим, већ су се у вези са дефиницијом опасних и штетних материја, које ће бити предмет уређења нове конвенције, појавила различита мишљења у смислу ограничавања само на расуте терете (енгл. *in bulk*) или проширења примене и на упаковани терет (енгл. *packaged cargoes*).⁴⁷⁴

Након више од десет година рада Правног комитета ИМО-а, током ког су многа од спорних питања усаглашена, у Лондону је 1996. године одржана Дипломатска конференција, на којој је усвојена Међународна конвенција о одговорности и накнади штете у вези са превозом опасних и штетних материја морем (HNS Конвенција).

4.7.1. Опасне и штетне материје, као и врсте штета на које се примењује HNS Конвенција

На питање које врсте материја потпадају под домен примене HNS Конвенције, одговор је дат у члану 1. тачка 5) HNS Конвенције, који садржи дефиницију опасних и штетних материја. Према овој одредби, HNS Конвенција примењује се на опасне и штетне

⁴⁷³ Више података у Filipović, Velimir: *Nacrt novih međunarodnih sporazuma pred Pravnim odborom IMCO-a: Izveštaj s 37. zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a*, Uredno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 80, Zagreb, 1978, стр. 76–87.

⁴⁷⁴ Како М. Поспишил-Милер наводи, ово је било само једно од отворених питања. Поред питања врсте терета, као спорна питања јавила су се и питања дефиниције штете, одговорног лица, основа одговорности, те износа ограничене одговорности. Видети више у Pospišil-Miler, Marija: *Prijedlog izmjena Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi prevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS Konvencije) iz 1996. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 164, Zagreb, 2010, стр. 429.

материје које се превозе као терет, без обзира на то да ли се превозе у расутом стању или као упаковани терет, при чему се избегло прецизно набрајање листе ових материја, већ је на Дипломатској конференцији усвојено решење које подразумева утврђивање ових материја референцирањем на листе материја утврђених као опасне или штетне у другим међународним инструментима.⁴⁷⁵ Из примене HNS Конвенције искључени су нафта, која је већ обухваћена CLC и FUND конвенцијама (члан 4. став 3. тачка а) HNS Конвенције), радиоактивни материјал (члан 4. став 3. тачка б) HNS Конвенције), као и угаљ, руде железа, рибље брашно, као и опилци од дрвета, с обзиром на то да ове материје представљају мање опасне ствари које се превозе у расутом стању.

Појам штете постављен је изузетно широко, па је тако у члану 1. тачка 6. HNS Конвенције дефинисано да штета обухвата имовинске штете, губитак живота и телесне повреде лица на броду и изван брода, загађење морске средине, трошкове превентивних мера, као и даље штете проузроковане тим мерама, при чему, ако није могуће разликовати штете проузроковане HNS материјама од штета проузрокованих другим узроцима, сматраће се да су штете проузроковане HNS материјама.

Занимљиво је да HNS Конвенција прецизира период времена који потпада под домен њене примене, па тако у члану 1. тачка 9. у оквиру дефиниције појма „превоз морем” наводи да се ова конвенција примењује од тренутка захватања HNS материја било којим делом опреме брода код укрцаја до момента престанка присуства те материје у било ком делу опреме брода код искрцаја, тј. тај период почиње и завршава се у моменту преласка HNS материја преко ограде брода ако нема употребе бродске опреме.

4.7.2. Одговорно лице

Питање одговорног лица решено је на исти начин као и код CLC и FUND конвенција. Сходно том решењу, HNS Конвенција такође уводи тзв. двостепени систем објективне одговорности, где је у првом степену одговоран уписани власник брода за штету проузроковану HNS материјама које су превожене бродом у његовом власништву у

⁴⁷⁵ Као што су *International Maritime Dangerous Goods Code*, *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*, *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*, додаток I Прилога I уз MARPOL Конвенцију, као и додаток II Прилога II уз MARPOL Конвенцију. Када се узму у обзир одредбе наведених међународних инструмената, под домен примене HNS Конвенције потпада преко 6.000 материја.

тренутку незгоде, на основу објективне одговорности. У другом степену одговорност прелази на HNS Фонд, који се финансира путем доприноса власника терета, а о коме ће у наставку рада бити више речи.

Егзонерацијски разлози услед којих се бродовласник може ослободити одговорности наведени су у члану 7. став 2. HNS конвенције. По овој одредби бродовласник се може ослободити одговорности ако докаже:

а) да је штета произашла због рата, непријатељстава, грађанског рата, побуне или природне појаве која је изузетна, неизбежна и која се не може спречити;

б) да је штета у целости проузрокована радњом или пропустом трећег лица у намери да се проузрокује штета;

ц) да је штета у целости проузрокована немаром или другом штетном радњом било које владе или друге власти одговорне за одржавање светала или других навигационих помагала у обављању пловидбе;

д) да је крцатељ или било које друго лице пропустило да га обавести о опасној и штетној природи укрцаних материја које су, у целости или делимично, проузроковале штету или су узрок пропуста бродовласника да закључи обавезно осигурање под условом да власник брода, као ни његови службеници нису знали нити су разумно могли знати за опасну и штетну природу укрцаних материја.

Увођење егзонерацијског разлога из члана 7. став 2. тачка д) HNS Конвенције засновано је на становишту да, за разлику од трговине нафтом, превоз опасних и штетних материја обично укључује укрцавање ових материја у различитим врстама паковања која у највећем броју случајева не садрже одговарајући опис њихове садржине који би био доступан возару.⁴⁷⁶

Да би се могао позвати на ограничење одговорности према HNS Конвенцији, бродовласник мора да оснује фонд у висини своје одговорности.

Место оснивања фонда зависи од тога да ли је тужба подигнута. Ако је тужба подигнута, фонд се оснива код суда или другог надлежног органа једне од држава уговорница у којој је тужба подигнута. У случају да тужба није подигнута, бродовласник

⁴⁷⁶ О овоме видети више у Dela Rue, С., *op. cit.* (фуснота 412), стр. 282. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 153.

може да оснује фонд код суда или било ког другог надлежног органа у било којој држави уговорници у којој тужба може да буде подигнута.

Бродовласник може да оснује фонд депоновањем износа новца или подношењем банкарског или неког другог јемства које је прихватљиво на основу законодавства државе уговорнице у којој се фонд оснива, а које суд сматра довољним.

4.7.3. Границе одговорности

Сходно одредбама члана 9. HNS Конвенције, бродовласник може да ограничи своју одговорност оснивањем фонда ограничене одговорности до износа који се обрачунава према тонажи брода, и то на:

а) за брод до 2.000 јединица тонаже (BRT) – 10 милиона обрачунских јединица (SDR);

б) за бродове преко те тонаже уз претходни додају се ови износи:

– за бродове од 2.001 до 50.000 BRT – 1.500 SDR за сваку тону,

– за бродове који прекорачују 50.000 BRT – 360 SDR за сваку тону, с тим да укупан износ не може да пређе 100 милиона SDR.

Овако високо постављене границе одговорности проузроковале су незадовољство удружења бродовласника, с обзиром на то да ће њиховом применом, осим у случају катастрофалних штета, до одговорности HNS Фонда ретко када доћи, чиме се нарушава идеја расподеле ризика између брода и терета, што је и основни циљ двостепеног система одговорности.⁴⁷⁷ Поводом овог питања, током припремних радова заступано је и становиште познато као *linkagea*, по којем би бродовласник најпре одговарао до износа општег ограничења одговорности, а тек ако тај износ не би био довољан, тражило би се оснивање додатног фонда до износа предвиђеног HNS Конвенцијом. Међутим, овакво становиште није прихваћено.⁴⁷⁸

⁴⁷⁷ У прилог тврдњи да су границе одговорности биле изузетно високо постављене у време усвајања HNS Конвенције 1996. године иду и статистички подаци изнети од стране *International Group of P&I Clubs*, по којима од 192 незгоде које су се догодиле у периоду између 2002. и 2010. године, а које су укључивале опасне и штетне материје, у само три незгоде прекорачена је граница прописана у оквиру првог степена одговорности. Видети више у LEG/CONF.17/6 од 8. марта 2010. године.

⁴⁷⁸ Видети више у Peričin, Ljiljana: *Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (London, 1996)*, Pomorski zbornik, br. 38, 2000, стр. 250.

Одредбом члана 9. став 2. HNS Конвенције промулгиран је данас већ правни стандард у односу на понашање које укида право на ограничење одговорности. Наиме, према предметној норми власник брода губи право на ограничење своје одговорности ако се докаже да је штета проузрокована његовом личном радњом или пропустом, учињеним било са намером да се таква штета проузрокује или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи.

Исто као и у случају CLC Конвенције, захтев за накнаду штете не може се поднети против лица у служби или агената бродовласника или посаде; пилота или других лица, који нису чланови посаде, а обављају послове на броду; чартерера, менаџера или оператера брода; било ког лица које врши спасавање уз сагласност бродовласника или на основу инструкција надлежних власти; било ког лица које предузима заштитне мере, као и лица у служби чартерера, менаџера, оператера, спасиоца брода или лица које предузима заштитне мере.

4.7.4. Обавезно осигурање

HNS Конвенцијом уведено је обавезно осигурање одговорности по угледу на CLC Конвенцију. Према одредби члана 12. HNS Конвенције власник брода чији је брод уписан у држави уговорници и који стварно превози опасне и штетне материје дужан је да закључи уговор о осигурању или неки други облик финансијског јемства, као што је банковно јемство у висини границе одговорности, ради покривања износа одговорности према HNS Конвенцији. Институт обавезног осигурања уведен је са истим мотивом као и у случају CLC Конвенције, а огледа се у обезбеђивању потпуне накнаде лицима која су претрпела штету од загађења опасним и штетним материјама.

За државне бродове потврда издата од надлежног органа да је брод у државној својини сматра се довољном, те ови бродови не подлежу захтеву за постојањем обавезног осигурања.

Бродовласник је дужан да пружи доказ о закљученом обавезном осигурању у форми сведочанства о обавезном осигурању које је дато у прилогу HNS Конвенције, по упловљењу брода у луку било које државе уговорнице HNS Конвенције.

Сведочанство о обавезном осигурању издаје држава у чији је уписник брод уписан ако је та држава страна уговорница ове конвенције или нека друга држава која је страна уговорница ове конвенције.

Да би сведочанство о обавезном осигурању било издато, неопходно је да буду испуњена два услова – да је брод уписан у држави уговорници и да стварно превози опасне и штетне материје, као и да власник брода закључи уговор о осигурању или неком другом финансијском јемству у висини границе одговорности.

Дакле, као и код CLC Конвенције, прави се разлика између осигурања и сведочанства о обавезном осигурању, а која се огледа у субјекту који их издаје, с обзиром на то да осигурање у пракси познато као *blue card* издаје P&I клуб, док сведочанство издаје држава уписа као доказ о постојању одговарајућег осигурања.

По угледу на CLC Конвенцију, HNS Конвенција прописује да се захтев за накнаду штете може поднети и непосредно против осигуравача или лица које прибавља финансијско јемство. У том случају осигуравач или лице које је прибавило финансијско јемство може да се позове на ограничење одговорности без обзира на то да ли власник брода има право на ограничење одговорности.

4.7.5. HNS Фонд

Према одредби члана 15. HNS Конвенције, задаци HNS Фонда су да:

- а) размотри захтеве поднете HNS Фонду;
- б) припреми прерачун у облику прорачуна за сваку календарску годину;
- ц) на захтев државе уговорнице пружи своје услуге потребне да се тој држави помогне у правовременом осигурању особља, материјала и услуга које су потребне како би се предузеле мере за спречавање или смањивање штете произашле из незгоде у вези са којом HNS Фонд надокнађује штете на основу HNS Конвенције;
- д) обезбеди, на основу услова установљених интерним правилима, кредите за предузимање заштитних мера против штете произашле из одређене незгоде због које би HNS Фонд могао бити позван да исплати накнаду на основу HNS Конвенције.

HNS Фонд представља други степен одговорности, имајући у виду да је његова намена да обезбеди накнаду штете лицима која нису добила потпуну и адекватну накнаду у првом степену од бродовласника, и то у једном од следећих случајева:

- 1) ако бродовласник није одговоран по овој конвенцији;
- 2) ако бродовласник није у финансијској могућности да надокнади штету односно ако осигурање или друго финансијско јемство не покрива штету или је недовољно;
- 3) ако штета прелази одговорност бродовласника према одредбама HNS Конвенције.⁴⁷⁹

Максимални износ накнаде штете односно горња граница одговорности HNS Фонда износи 250 милиона SDR. Дакле, HNS Фонд оштећеном лицу исплаћује разлику између износа накнаде штете који је плаћен од стране бродовласника и своје горње границе одговорности у износу од 250 милиона SDR-а, како је утврђено HNS Конвенцијом.

У члану 14. став 3. HNS Конвенције стипулисани су основи за ослобођење одговорности HNS Фонда, и то у једном од следећих случајева:

- а) ако успе да докаже да је штета резултат ратних деловања, непријатељстава, грађанског рата или устанка или да је та штета проузрокована опасном и штетном материјом која је исцурела или је била испуштена из ратног брода или неког другог брода који је у својини или под управом неке државе, а који је у време незгоде био коришћен искључиво у некомерцијалне сврхе;
- б) ако подносилац захтева не може да докаже да постоји разумна вероватноћа да је штета произашла из незгоде која укључује један или више бродова.

4.7.6. Лица која плаћају допринос HNS Фонду

Према одредби члана 18. HNS Конвенције, тзв. примаоци односно лица која плаћају допринос HNS Фонду (енгл. *receiver*) су лица која су, у току календарске године која претходи плаћању доприноса или у току неке друге календарске године коју утврди

⁴⁷⁹ Видети члан 14. став 1. HNS Конвенције.

скупштина HNS Фонда, примила одређене количине HNS материја, које су утврђене HNS конвенцијом, а превозене су морем и искрцане у луци државе уговорнице.

Плаћање доприноса врши се тек након што се догоди незгода која се односи на HNS Фонд, с тим да се у случају великих незгода може расподелити на неколико година.

Сам појам примаоца дефинисан је у члану 1. тачка 4. HNS Конвенције, у коме је прописано да је прималац:

а) лице које физички прими HNS материје искрцане у лукама или терминалима држава уговорница, под условом да ће се, ако је лице које физички прима терет агент другог лица које потпада под надлежност друге државе, примаоцем сматрати налогодавац, уколико агент обавести HNS Фонд о томе које налогодавац; или

б) лице које се по националном праву државе уговорнице сматра примаоцем терета који подлеже обавези плаћања доприноса, искрцаног у лукама или терминалима државе уговорнице, под условом да је укупна количина терета за коју се плаћа допринос, а која је примљена у складу са националним законодавством те државе, у основи иста као што би била у случају из тачке а).

Битно је указати на то да су државе уговорнице слободне у избору једне од две алтернативно постављене дефиниције примаоца.

Примаоцем LNG терета⁴⁸⁰ сматра се лице које је било овлашћено да располаже тим теретом непосредно пре његовог искрцаја у луци или терминалу државе уговорнице,⁴⁸¹ што се врло брзо показало проблемом у примени ове конвенције.

Сам HNS Фонд састоји се општег и посебних рачуна, при чему је општи рачун подељен на два сектора, и то на сектор чврстих HNS материја у расутом стању, као и на сектор осталих HNS материја. Посебни рачуни воде се за: нафту у расутом стању како је наведено у додатку I Прилога I уз MARPOL Конвенцију (тзв. рачун за нафту); утечњене природне гасове (тзв. LNG рачун), као и утечњене нафтне гасове лаких угљоводоника (тзв. LPG рачун)⁴⁸². Суштина вођења посебних рачуна огледа се у томе да се са сваког од наведених рачуна надокнађују штете проузроковане само HNS материјама покривеним тим рачуном, при чему ће посебни рачуни бити у функцији тек када укупна количина HNS материја која доприноси у HNS Фонд пређе одређену границу утврђену HNS

⁴⁸⁰ LNG (енгл. *Liquefied Natural Gases*) – утечњени природни гасови.

⁴⁸¹ Видети члан 19. став 1. тачка б) HNS Конвенције.

⁴⁸² LPG (енгл. *Liquefied Petroleum Gases*) – утечњени нафтни гасови.

Конвенцијом, и то: 350 милиона тона за рачун нафте, 20 милиона тона за LNG рачун и 15 милиона тона за LPG рачун.⁴⁸³

4.7.7. Протокол из 2010. године о изменама и допунама HNS Конвенције

Од Дипломатске конференције на којој је усвојена HNS Конвенција, до 2010. године ратификовало је само 14 држава. Разлоге овоме треба тражити у три кључна проблема.

Први проблем огледао се у одредби члана 19. став 1. тачка б) HNS Конвенције, који је прописивао да лице које плаћа допринос на LNG рачун, за разлику од осталих рачуна, није прималац већ лице које је овлашћено да располаже LNG теретом у тренутку који претходи непосредно његовом искрцају, што ће у највећем броју случајева бити продавац. Сходно томе, ако лице које је овлашћено да располаже LNG теретом потиче из државе неуговорнице, оно неће бити у обавези да плаћа одговарајући допринос на LNG рачун, што ће довести до губитака на LNG рачуну, те немогућности HNS Фонда да исплати пун износ накнаде штете која је проузрокована LNG теретом.⁴⁸⁴

Други проблем јесте у алтернативној дефиницији појма „прималац”, који је садржан у члану 1. тачка 4. HNS Конвенције,⁴⁸⁵ због могућности да агент пренесе на налогодавца обавезу плаћања доприноса на начин прописан HNS Конвенцијом, услед чега може да настане проблем добијања информације о терету који подлеже обавези плаћања доприноса, у случају када се именовано треће лице не налази на територији државе уговорнице.⁴⁸⁶

Коначно, трећи проблем био је примена члана 46. став 1. тачка б) HNS Конвенције, који прописује да ће ова конвенција ступити на снагу 18 месеци након што „... генерални секретар ИМО прими информацију... да су лица која подлежу обавези плаћања доприноса у HNS Фонд... примила у претходној години укупну количину од најмање 40 милиона тона терета за који се плаћа допринос на општи рачун”. Како државе које су ратификовале HNS

⁴⁸³ Више видети у Pospišil-Miler, Marija, op. cit. (фуснота 474), стр. 439.

⁴⁸⁴ М. Поспишил-Милер наводи и да су државе у развоју, као највећи произвођачи и извозници LNG терета, истицале забринутост да предметна одредба HNS Конвенције пребацује непропорционално велики економски терет на њихове произвођаче и извознике и да би приликом решавања овог проблема требало узети у обзир статус држава у развоју. О овоме видети више у Pospišil-Miler, Marija, ibid, стр. 451.

⁴⁸⁵ Видети тачку 4.7.6.

⁴⁸⁶ Видети више у Pospišil-Miler, Marija, op. cit. (фуснота 474), стр. 447–448.

Конвенцију нису доставиле генералном секретару ИМО-а обавештење о количини примљеног терета, како за годину која је претходила ратификацији ове конвенције тако ни за године које су уследиле, никада није било могуће утврдити испуњеност услова за ступање на снагу HNS Конвенције стипулисаног предметном нормом.

Треба указати и на то да се P&I клубови, чланови *International Group of P&I Clubs*, нису формално изјаснили да ли ће бродовима пружати покриће под условима који су прописани HNS Конвенцијом, што је отежавало спровођење одредаба ове конвенције о обавезном осигурању у смислу немогућности држава уговорница да утврде да ли је неко осигурање довољно ефикасно и расположиво у корист оштећених лица у случају штете.

Имајући у виду наведене проблеме, одлуком Скупштине ИОПС Фонда из 2007. године, формирана је тзв. *HNS Focus* радна група, са задатком да припреми предлог Протокола о изменама и допунама HNS Конвенције.⁴⁸⁷ По окончању рада ове радне групе, Савет ИМО-а потврдио је препоруку Правног комитета да се Предлог протокола о изменама и допунама HNS Конвенције, како га је припремила *HNS Focus* радна група, поднесе на разматрање Дипломатској конференцији. Ова конференција одржана је у Лондону од 26. до 30. априла 2010. године, и на њој је Предлог протокола усвојен консензусом.

4.7.8. Најзначајније измене усвојене Протоколом из 2010. године о изменама и допунама HNS Конвенције

У вези са питањем примаоца LNG терета, радна група предложила је усвајање одредбе по којој се обавеза пријављивања количине примљеног LNG терета, као и обавеза плаћања годишњег доприноса у HNS Фонд, везује за физичког примаоца LNG терета. На овај начин, према мишљењу радне групе, било би извршено изједначавање система пријављивања и плаћања доприноса за LNG терет са осталим HNS теретима. На примедбу неколико држава да се овај проблем неће целисходно решити једноставним пребацивањем

⁴⁸⁷ Пре оснивања ове радне групе, одлуком Савета ИМО-а на дневни ред Правног комитета исте организације било је уврштено разматрање мера у циљу отклањања препрека за ступање на снагу HNS Конвенције. Тим поводом, Правни комитет основао је радну групу под вођством Велике Британије, која је радила на идентификацији правних и техничких питања која представљају сметњу ступању на снагу ове конвенције. О раду ове радне групе видети више у IMO LEG 80/10/2, LEG 80/10/3, LEG 81/7, LEG 82/8, LEG 83/6, LEG 83/INF.3, LEG 84/9, LEG 85/5, LEG 85/INF.2, LEG 86/7, LEG 87/11, LEG 88/8, LEG 89/10. Исто и Pospišil-Miler, Marija, op. cit. (фуснота 471), стр. 440–450.

обавезе на примаоца, већ да је потребно задржати одређену флексибилност, на предлог делегације Малезије, Правни комитет ИМО-а усвојио је компромисно решење по коме је лице одговорно за плаћање доприноса прималац терета, осим ако је уговором између примаоца терета и лица овлашћеног да располаже теретом предвиђено да то лице преузме обавезу плаћања доприноса, као и под условом да прималац обавести државу уговорницу о постојању таквог уговора. Међутим, ако лице овлашћено да располаже теретом пропусти да плати допринос, прималац ће и даље бити у обавези плаћања доприноса (члан 11. Протокола из 2010. године, којим је измењен члан 19. HNS Конвенције). Сходно томе, извршена је одговарајућа измена члана 21. став 5. тачка б) HNS Конвенције, којим се утврђује редослед и начин издавања рачуна за плаћање доприноса у односу на LNG терет (члан 13. Протокола из 2010. године).

Проблем идентификације примаоца у случају упакованог HNS терета темељно је разматран и у основи је проузроковао најозбиљније дилеме, поготову ако се узме у обзир формулација члана 1. тачка 4. подтачка а) HNS Конвенције. Како М. Поспишил Милер примећује, ту су се јављала два кључна проблема. Један је тај да су физички примаоци упакованих HNS терета, у смислу члана 1. тачка 4. подтачка а) HNS Конвенције, најчешће лучки терминали, који пружају само инфраструктуру што омогућава камионима да искрцавају терет са *ro-ro* бродова, а након тога напуштају терминале настављајући превоз друмом, и у највећем броју случајева не могу да идентификују нити налогодавце нити примаоце упакованог терета. Имајући то у виду, у појединим државама лучки терминали не сматрају се физичким примаоцима. Други проблем огледа се у томе да, на пример, у случају превоза робе контејнером, упаковани HNS терет можда уопште не буде евидентиран, с обзиром на то да се ради о сложенем логистичком ланцу у који је укључен велики број других лица (шпедитери, царина, складиште и др.).

Као решење овог проблема усвојен је компромис између бројних изразито супростављених ставова. По компромисном решењу, додате су дефиниције расутог и упакованог HNS терета, док је упаковани HNS терет изостављен из дефиниције терета који потпада под обавезу плаћања доприноса, с тим да штете које су проузроковане упакованим HNS теретом и даље остају у покрићу HNS Фонда. На овај начин сачуван је систем двостепене одговорности и за ове штете. Имајући у виду да ће применом оваквог система из доприноса који се плаћају само за расути HNS терет бити покривене и штете за

упаковани HNS терет, предложено је да се границе одговорности бродовласника у првом степену повећају, и то за случајеве када се ради о штетама проузрокованим само упакованим теретом или штетама проузрокованим и упакованим и расутиим теретом са истог брода, или када није могуће утврдити да ли је штета проузрокована упакованим или расутиим HNS теретом.

С тим у вези, на Дипломатској конференцији усвојен је члан 3. Протокола, којим се мења члан 1. HNS Конвенције. Предметним чланом у ст. 2. и 3. дате су дефинице расутог и упакованог HNS терета, као и нова дефиниција терета који потпада под обавезу плаћања доприноса, а који гласе:

„Расути HNS су било које опасне и штетне материје које су наведене у члану 1. став 5. тачка а) подтачке (i) до (iii) и од (v) до (vii), као и ставу 5 тачка б).

Упаковани HNS су опасне и штетне материје које су наведене у члану 1. став 5 тачка а) подтачка (iv).

Терет који подлеже доприносу значи било који расути HNS који се као терет превози морем до луке или терминала на територији државе потписнице и који је искрцан у тој држави. Терет у транзиту који је пренет директно или преко луке или терминала, са једног брода на други, у потпуности или делимично, током његовог превоза од прве луке или терминала укрцаја до луке или терминала у којој је коначно искрцан, сматраће се као терет који подлеже доприносу само у односу на пријем на крајњем”.

На основу ове измене, извршена је измена чланом 7. Протокола, којим је измењен досадашњи члан 9. HNS Конвенције, а он сада гласи:

„Власник брода има право на основу ове Конвенције ограничити своју одговорност по свакој незгоди у случају било какве незгоде на укупан износ израчунат на следећи начин:

а) Ако је штета проузрокована од расутог HNS:

(i) 10 милиона обрачунских јединица за брод који не прелази 2000 јединица тонаже;

(ii) за бродове преко назначене тонаже, као додатак износу наведеним у тачки (i), обрачунавају се следећи износи:

за сваку тону од 2.001 до 50.000 – 1.500 обрачунских јединица;

за сваку тону тону која прекорачује 50.000 тона – 360 обрачунских јединица,

водећи рачуна, међутим, да укупна свота ни у ком случају не пређе 100 милиона обрачунских јединица

б) Ако је штета проузрокована од упакованих HNS, или ако је штета настала од расутог HNS и упакованог HNS, или ако није могуће тачно утврдити да ли је штета са тог брода настала као последица расутог HNS или од упакованог HNS:

(i) 11,5 обрачунских јединица за брод који не прелази 2.000 јединица тонаже;

(ii) за бродове преко назначене тонаже као додаток износу наведеном у тачки (i), обрачунавају се следећи износи:

за сваку тону од 2.001 до 50.000 – 1.725 обрачунских јединица,

за сваку тону тону која прекорачује 50.000 тона, 414 обрачунских јединица,

водећи рачуна, међутим да укупна свота не пређе 115 милиона обрачунских јединица.”

4.7.9. Прихваћеност HNS Конвенције и Протокола из 2010. године

Протокол из 2010. године о изменама и допунама HNS Конвенције усвојен је на Дипломатској конференцији одржаној у Лондону 26. априла 2010. године. Увођењем високих граница одговорности заједно са системом обавезног осигурања, циљ HNS Конвенције из 2010. године био је да пружи сигурност оштећеним лицима, али и вишу и бржу накнаду штете коју су претрпела.

Када се говори о HNS Конвенцији из 2010. године, поред свих евидентних предности које она на пољу одговорности доноси, ипак ваља имати у виду да се ради о једном сложеном правном инструменту са значајним импликацијама. Учесници у превозу материја покривених овом конвенцијом имају обавезу да примењују систем извештавања, али и да обезбеде обавезно осигурање, док за државе уговорнице приступање овој конвенцији не захтева само усклађивање домаћег законодавства већ и успостављање

националног система праћења потенцијалних терета који подлежу обавези плаћања доприноса у HNS Фонд, као и усклађивање тог система са системом и базом података ИОРС Фонда. Сходно овоме, мали број држава је до данас ратификовао ову конвенцију, упркос чињеници да је Савет ЕУ донео Одлуку 2002/971 којом је позвао све државе чланице ЕУ да ратификују предметну конвенцију.

4.8. Међународна конвенција о грађанској одговорности за штету проузроковану загађењем погонском нафтом из 2001. године

Још током рада на CLC Конвенцији, препознато је да нафта која се превози као терет није једини извор опасности од могућег загађења морске средине, тј. да изливање нафте која служи за погон свих врста бродова, а не само танкера, неретко проузрокује далеко већу штету по морску средину од изливања нафте која се превози као терет са танкера. Тако су на пример незгоде брода за превоз расутог терета (енгл. *bulk carrier*) *Kandalashka* из 1993. године, као и *bulk carrier*-а *Cita*, који се насукао на острво Сили (Велика Британија) 1997. године, проузроковали знатне штете по морску средину, али и високе економске губитке за трећа лица. Штавише, скоро половина одштетних захтева поднетих због загађења морске средине односи се на загађења проузрокована погонском нафтом.⁴⁸⁸ Тако се указала и потреба да се једним међународним унификацијским инструментом уреди питања одговорности и накнаде штете које су проузроковане изливањем погонске нафте са свих врста бродова.

Уређење овог проблема разматрано је још на Дипломатској конференцији за усвајање CLC Конвенције, када је постављено питање да ли CLC Конвенција треба да уреди случајеве загађења нафтом која се превози као терет или њен домен примене треба проширити и на загађења проузрокована изливањем погонске нафте са укрцаних танкера. Иако је преовладало становиште да тежиште CLC Конвенције треба да буде на нафти која се превози као терет, указано је на то да ће и случајеви изливања погонског горива из укрцаних танкера такође бити покривени,⁴⁸⁹ док би проширење примене на случајеве изливања погонског горива са других врста бродова непотребно закомпликовало CLC

⁴⁸⁸ Chao, Wu: *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 33, 2002, стр. 555.

⁴⁸⁹ CMI Documentation, 1968-III.

Конвенцију.⁴⁹⁰ Питање штета проузрокованих изливањем погонске нафте поново је актуелизовано током рада на CLC Протоколу из 1992. године, када је неколико делегација истакло потребу да се домен примене CLC Конвенције, због све већег броја случајева загађења проузрокованих погонском нафтом, прошири и на ову врсту штета. Како овај предлог није прихваћен, на потребу за усвајањем унификацијског инструмента којим би се уредила материја о којој је реч, следећи пут је указано на 38. заседању Комитета за заштиту морске средине (енгл. *Marine Environment Protection Committee-MEPC*), на коме је делегација Аустралије истакла потребу за усвајањем конвенције којом ће се уредити материја одговорности за загађење морске средине услед изливања погонског горива. Након тога, Правни комитет ИМО-а је 1995. године започео рад на тексту конвенције, да би на свом 81. заседању усвојио текст Нацрта конвенције,⁴⁹¹ који се, уз значајна одступања, ослањао на текст CLC Конвенције.

На темељу нацрта Правног комитета, ИМО је сазвао Дипломатску конференцију, која је одржана у Лондону марта 2001. године, где је усвојен текст Међународне конвенције о грађанској одговорности за штету проузроковану загађењем погонском нафтом (BUNKERS Конвенција).

4.8.1. Домен примене BUNKERS Конвенције

Према одредби члана 1. тачка 5) BUNKERS Конвенције, појам „погонска нафта” означава „угљоводоникова минерална уља, укључујући уља за подмазивање, која се користе или је предвиђено да се користе за рад или погон брода, као и остаци таквих уља”.

Појам брода дефинисан је као „сваки поморски брод или поморско пловило било које врсте”, с тим да су из домена примене BUNKERS Конвенције искључени ратни бродови, њихови помоћни бродови, као и други бродови у својини државе или они које она користи у искључиво некомерцијалне сврхе. Имајући у виду одредбу члана 4. став 1. BUNKERS Конвенције, по којој се ова конвенција не примењује на штете услед загађења дефинисане у CLC Конвенцији из 1992. године, BUNKERS Конвенција неће се

⁴⁹⁰ Chao, Wu, op. cit. (фуснота 488), стр. 554.

⁴⁹¹ LEG 81/4.

примењивати на танкере (без обзира на то да ли стварно превозе нафту као терет) и бродове за комбиновани превоз нафте и расуте руде када стварно превози нафту као терет.

Међутим, када се узме у обзир да се CLC Конвенција, како је измењена Протоколом из 1992. године, осим на нафту која се превози као терет, примењује и на погонску нафту, али само када се превози у танкеру који је био укрцан у тренутку настанка незгоде,⁴⁹² па на штету услед загађења погонском нафтом са танкера који није био укрцан, а на коме су се налазили остаци нафте током читавог трајања њиховог повратног путовања након превоза нафте, BUNKERS Конвенција ће се ипак, у одређеној ситуацији, примењивати и на танкере, и то у случају загађења погонском нафтом са танкера који није био укрцан у тренутку настанка штете, и на коме се нису налазили остаци нафте током трајања његовог повратног путовања које следи након превоза нафте.⁴⁹³

У односу на питање штете која потпада под домен примене ове конвенције, она је чланом 1. тачка 9) BUNKERS Конвенције ограничена на:

а) сваки губитак или штету због загађења насталог изван брода услед истицања или испуштања погонске нафте са брода, где год да се то истицање или испуштање догодило, под условом да је износ накнаде за оштећење животне средине ограничен на трошкове стварно предузетих, разумних мера или мера које ће се предузети за поновно успостављање стања пре настале штете, изузев губитка добити због таквог оштећења;

б) трошкове заштитних мера као и губитке или штете проузроковане тим мерама.

⁴⁹² Griggs, Patrick, op. cit. (фуснота 427).

⁴⁹³ Упркос примени BUNKERS Конвенције и на танкере у одређеним ситуацијама, а у циљу заокруживања система накнаде штете који је успостављен BUNKERS и CLC конвенцијама, поједини аутори истичу да има ситуација које показују да и даље постоје одређене неусаглашености између BUNKERS и CLC конвенција, које су последице пре свега одредбе члана 4. став 1. BUNKERS Конвенције о искључењу примене ове конвенције на штете услед загађења како су дефинисане у CLC Конвенцији, без обзира на то да ли је накнада у односу на њих платива по CLC Конвенцији. Тако се наводи случај загађења погонском нафтом са укрцаног танкера у држави која није уговорница CLC Конвенције, нити Протокола уз CLC Конвенцију из 1992. године, али је уговорница BUNKERS Конвенције. У овом случају неће се применити ниједна од ових конвенција јер ова штета не потпада под појам штете како је дефинисан у BUNKERS Конвенцији, док се CLC Конвенција неће применити јер та држава није страна уговорница ове конвенције. О овоме видети више у Tsimplis, Michael N.: *Marine Pollution from Shipping Activities*, Journal of International Maritime Law, 2008, стр. 123.

4.8.2. Одговорност за загађење

Као што је речено, BUNKERS Конвенција се ослања на текст CLC Конвенције, али уз одређена одступања. Једно од тих одступања односи се на питање носиоца одговорности. Док је CLC Конвенција одговорност везала искључиво за уписаног бродовласника, круг лица који BUNKERS Конвенција препознаје као носиоце одговорности знатно је шири. Према члану 1. тачка 3. BUNKERS Конвенције, појам „власник брода” означава власника, укључујући уписаног власника, *bareboat* чартерера, менаџера или оператера брода. Дакле, појам „власник брода” дефинисан је на исти начин као што је то учињено у Конвенцији из 1976. године. Ово је разумљиво ако се има у виду да је током дипломатске конференције за усвајање BUNKERS Конвенције истакнуто да ће се преваходно одредбе Конвенције из 1976. године примењивати у односу на питање ограничења одговорности на штете проузроковане погонском нафтом.⁴⁹⁴ Надаље, у ставу 4. истог члана дата је дефиниција појма „уписани власник”, која обухвата лице или лица која су уписана као власници брода или, у одсуству уписа, лице или лица у чијем се стварном власништву брод налази. Овакво проширење примене у односу на CLC Конвенцију наишло је на велико противљење Р&И клубова, који су истицали да ће се на овај начин повећати број тужених и тиме угрозити ефикасност поступка накнаде, као и да наведена одговорна лица нису покривена истим осигурањем.⁴⁹⁵ Интересантно је да BUNKERS Конвенција не забрањује подношење тужбе против неког другог лица које није власник, а обухваћено је чланом 3. став 4. CLC Конвенције. У литератури се указује да је разлог изостављања тзв. *channelling* одредбе чињеница да BUNKERS Конвенција не предвиђа систем допунске накнаде, која се у случају CLC Конвенције остварује посредством FUND Конвенције односно ИОПС фонда.⁴⁹⁶

Што се тиче основа одговорности, BUNKERS Конвенција у члану 3. став 1. прописује објективну одговорност власника брода како је дефинисана у члану 1. BUNKERS Конвенције, од које се може ослободити само у случајевима наведеним у ст. 3. и 4. предметног члана, тј. ако докаже:

⁴⁹⁴ Ling, Zhu: *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol. 5, Hamburg, 2007, стр. 26. Исто и LEG 80/4/1.

⁴⁹⁵ Видети више у Doc. LEG 80/4/2 од 9.09.1999. године.

⁴⁹⁶ О овоме видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 163.

1) да је штета настала као последица рата, непријатељстава, грађанског рата, побуне, или природне појаве ванредног, неизбежног и неотклоњивог карактера;

2) да штета у потпуности произилази из чињенице да је треће лице свесно деловало или пропустило да делује, у намери да нанесе штету;

3) да штета у потпуности произилази из немара или друге штетне радње било које владе или другог одговорног органа који је надлежан за одржавање светионика или других средстава за помоћ у пловидби, у обављању те функције.

Поред наведених разлога, BUNKERS Конвенција као егзонерацијски разлог наводи и могућност да власник брода докаже да је штета настала потпуно или делимично зато што је лице које је претрпело ту штету деловало или пропустило да делује у намери да проузрокује штету, или из немара тог лица. У овом случају одговорност ће прећи на то лице.

Оно што је можда основна карактеристика BUNKERS Конвенције јесте да она, за разлику од CLC и HNS конвенција, висину бродовласникове одговорности везује за „одредбе било којег националног или међународног режима који се примењује, као што је измењена и допуњена Конвенција о ограничењу одговорности за поморска потраживања, усвојена 1976. године”. Дакле, BUNKERS Конвенција није увела посебан, тј. нови фонд ограничења одговорности за штете проузроковане погонском нафтом, већ се висина бродовласникове одговорности утврђује у сваком појединачном случају. Током рада на тексту ове конвенције разматрана су три решења. Прво, по коме би Конвенција увела нови фонд ограничења одговорности само за ову врсту штета, одбачен је са образложењем да постојеће конвенције о ограничењу одговорности не искључују њихову примену у односу на потраживања за штете настале услед загађења погонском нафтом, те да би се прихватањем оваквог решења довело до преклапања са постојећим системима. Друга два решења односила су се на везивање граница одговорности за ову врсту штета за границе већ успостављене CLC Конвенцијом и Конвенцијом из 1976. године. Међутим, и ова решења су одбачена с обзиром на то да држава која постане уговорница ове конвенције не мора обавезно да буде и уговорница ових конвенција, те је прихваћено решење по коме се висина бродовласникове одговорности везује за одредбе било којег националног или међународног режима који се примењује, као што је то Конвенција из 1976. године.⁴⁹⁷

⁴⁹⁷ Видети члан 6. BUNKERS Конвенције.

Сходно томе, потраживања поднета по основу BUNKERS Конвенције конкурисаће заједно са свим осталим потраживањима која подлежу ограничењу у складу са режимом примењеним у конкретном случају. Уколико се у конкретном случају примењују одредбе Конвенције из 1976. године, сва лица која су обухваћена појмом „бродовласник” имаће право на ограничење одговорности и успоставиће се јединствени фонд ограничене одговорности за укупан износ свих потраживања из једног истог догађаја, укључујући потраживања за штете проузроковане погонском нафтом.⁴⁹⁸ Иако је ово питање било предмет дискусије током Дипломатске конференције, преовладао је став о изостављању посебног фонда из BUNKERS Конвенције, као полазиште већине делегација и P&I клубова. Наиме, они су сматрали да изостанак посебног фонда неће проузроковати проблеме, будући да искуство са штетама насталим услед изливања нафте показује да су у свега неколико пловидбених незгода потраживања за штете проузроковане погонском нафтом морале да конкуришу за накнаду са осталим потраживањима за које је дозвољено ограничење одговорности у складу са одредбама Конвенције из 1976. године.⁴⁹⁹

Иако се на Дипломатској конференцији за усвајање BUNKERS Конвенције, као и у самом тексту BUNKERS Конвенције, указује на превасходну примену Конвенције из 1976. године у односу на ограничење одговорности за потраживања која су предмет BUNKERS Конвенције, решење којим се не утврђују тачни износи ограничене одговорности, већ се упућује на примену „било ког националног или међународног применљивог режима” може да проузрокује бројне проблеме. Најпре, треба имати у виду да су и данас на снази све три конвенције којима се уређује опште ограничење одговорности за поморска потраживања, и то Конвенција из 1924, Конвенција из 1957. и Конвенција из 1976. године са Протоколом из 1996. године, при чему неке државе нису уговорнице ниједне од наведених конвенција, већ својим законодавствима предвиђају сасвим различите системе ограничења. Сходно томе, разлике у износима ограничене одговорности између појединих држава онемогућавају бродовласника и његовог осигуравача да процене финансијске ризике с којима се могу сусрести у одређеним земљама. Имајући у виду наведено, на Дипломатској конференцији усвојена је Резолуција о ограничењу одговорности, којом се, између осталог, државама уговорницама препоручује да што пре ратификују Конвенцију

⁴⁹⁸ Jacobsson, Mans: *The Bunkers Convention in Force*, Journal of International Maritime Law, 2009, стр. 28.

⁴⁹⁹ Chao, Wu, op. cit. (фуснота 488), стр. 554.

из 1976. године и откажу конвенције из 1924. и 1957. године, те да приликом промулгирања одредаба BUNKERS Конвенције у национална законодавства прецизно наведу који ће се режим одговорности примењивати на потраживања у случају загађења погонском нафтом.

4.8.3. Обавезно осигурање

Попут CLC и HNS конвенција, BUNKERS Конвенција уводи обавезно осигурање за случај загађења погонском нафтом.

Оно по чему се BUNKERS Конвенција разликује од наведене две конвенције јесте везивање обавезног осигурања за бруто тонажу брода, за разлику од CLC Конвенције, која обавезно осигурање везује за бродове који превозе најмање 2.000 тона нафте као терет, и HNS Конвенције, која намеће ову обавезу за све бродове који превозе опасне или штетне материје.

Током Дипломатске конференције за усвајање BUNKERS Конвенције дефинисан је доњи праг тонаже брода који намеће обавезу осигурања, при чему су уважени аргументи који су говорили у прилог нижем тонажном прагу, будући да ће везивањем ове обавезе само за бродове веће тонаже⁵⁰⁰ у систем обавезног осигурања бити укључени само бродови за превоз генералног терета и терета у расутом стању, док ће бродови мање тонаже, који често проузрокују озбиљна загађења, остати изван система. С обзиром на то, на Дипломатској конференцији усвојена је формулација члана 7. став 1. BUNKERS Конвенције, која прописује да су обавезно осигурање дужни да имају бродови преко 1.000 тона.

Закључење обавезног осигурања терети само уписаног бродовласника, али не и оператера брода, *bareboat* чартерера и друга лица која због солидарне одговорности могу да буду тужена, а за која је осигурање одговорности добровољно. Сертификат којим се потврђује да је осигурање или друго финансијско јемство на снази у складу са одредбама BUNKERS Конвенције, сходно одредби члана 7. став 2., издаје надлежни орган државе,

⁵⁰⁰ Делегације Кине, Индије, Хонг Конга и Вануатуа предлагале су да се обавезно осигурање уведе само за бродове преко 10.000 тона.

ако су испуњени услови за издавање и важење сертификата о осигурању (члан 7. став 7. BUNKERS Конвенције).

Попут CLC Конвенције, BUNKERS Конвенција допушта директну тужбу против осигуравача, али је везује за осигуравача уписаног власника, пошто је само он дужан да закључи обавезно осигурање, док против осигуравача других солидарно одговорних лица није допуштена директна тужба.

4.9. Конвенције о ограничењу одговорности за превоз путника и њиховог пртљага морем

Упркос катастрофалним последицама хаварија путничких бродова, попут Титаника и брода *Empress of Ireland*⁵⁰¹, које су проузроковале на хиљаде мртвих, све до усвајања неких од најзначајнијих конвенција попут SOLAS Конвенције, материја ограничења одговорности за потраживања која могу настати услед хаварија ове врсте бродова релативно касно је почела да се уређује усвајањем првог шире прихваћеног међународноправног инструмента.

Први покушај усвајања унификацијског инструмента учињен је 1961. године, када је на Дипломатској конференцији у Бриселу усвојена Међународна конвенција о изједначавању одређених правила о превозу путника морем (у даљем тексту: Конвенција из 1961), док је материја одговорности за превоз пртљага уређена неколико година касније усвајањем Међународне конвенције о изједначавању одређених правила о превозу пртљага путника морем (у даљем тексту: Конвенција из 1967), која је усвојена 1967. године.

Конвенција из 1961. године у члану 3. прописује обавезу за возара и његове службенике или заступнике да употребе дужну пажњу у односу на способност брода за пловидбу, као и да брод буде примерено опремљен, попуњен посадом и снабдевен залихама на почетку и за све време трајања превоза.

Одговорност се заснивала на концепту доказане кривице (члан 4. став 1), осим у случају бродолома, судара, насукања, експлозије или пожара када се кривица

⁵⁰¹ Након судара на реци Сент Лоренс, брод *Empress of Ireland* насукао се 1914. године, због чега је погинуло 1.270 људи.

претпоставља (члан 4. став 2). Возар се није могао користити ограничењем одговорности ако је штета настала његовом радњом или пропустом који је извршен намерно или безобзирно и са знањем да ће до штете вероватно доћи, док је износ ограничене одговорности возара фиксиран на износ од 250.000 франака по путнику (*per capita*).

Конвенција из 1967. године постављена је на истим основама као и Конвенција из 1961. године, с обзиром на обавезу употребе дужне пажње и основ одговорности, с тим да су износи ограничене одговорности, разуме се, нешто другачији у односу на оне које је прописала Конвенција из 1961. године. Ова конвенција прва је направила разлику између тзв. кабинског и осталог пртљага, па су последично прописани различити износи ограничене одговорности, и то износ од 10.000 франака по путнику за кабински пртљак и износ од 30.000 франака за остали терет.⁵⁰² У члану 4. Конвенције из 1967. године, прописано је да возар неће одговарати, осим у случају изричитог писменог споразума, за губитак или оштећење новца, вредносних папира и осталих вредности, као што су злато, сребрнина, сатови, драгоцености, украсни предмети, уметничка дела, као и да неће одговарати због наутичке грешке за штету на возилима која су превожена као пртљак.

Иако је Конвенција из 1961. године ступила на снагу, њу је ратификовало свега 12 држава, па тако није постигла ширу прихваћеност на међународном плану, док Конвенција из 1967. године никада и није ступила на снагу, с обзиром на то да су је ратификовале само Алжир и Куба.

Последично, у оквиру ИМО-а започет је рад на изради новог инструмента који је окончан одржавањем Дипломатске конференције у Атини, на којој је усвојена Атинска конвенција о превозу путника и њиховог пртљага морем (у даљем тексту: Атинска конвенција)⁵⁰³.

⁵⁰² Поред ова два износа, Конвенција из 1967. године у члану 6. став 3. предвиђа и износ ограничене одговорности од 16.000 франака по путнику за случај губитка или оштећења других предмета, осим оних који су наведени у ст. 1. и 2. истог члана.

⁵⁰³ Атинску конвенцију из 1974. године ратификовале су: Аргентина, Бахами, Барбадос, Белгија, Доминиканска република, Египат, Екваторијална Гвинеја, Естонија, Грчка, Грузија, Гвајана, Хонг Конг, Хрватска, Ирска, Јемен, Јордан, Кина, Либериа, Луксембург, Малави, Маршалска острва, Нигерија, Пољска, Руска Федерација, Шпанија, Швајцарска, Тонго, Украјина, Вануату и Велика Британија.

4.9.1. Атинска конвенција о превозу путника и пртљага морем усвојена 1974. године

Атинска конвенција о превозу путника и пртљага морем из 1974. године (у даљем тексту: Атинска конвенција из 1974. године) постављена је на сличне темеље на којима је била и Конвенција из 1961. године.

4.9.1.1. Лица која имају право на ограничење одговорности

Право на ограничење одговорности признато је возару односно стварном возару, као и његовим службеницима или заступницима. Појам „возар” дефинисан је у члану 1. Атинске конвенције као „лице које закључује уговор о превозу или у чије име се закључује уговор о превозу, без обзира на то да ли он сам стварно обавља превоз, или га обавља преко стварног возара”. У литератури се истиче да овако широко постављена дефиниција возара укључује тур оператере, *ferry* и *cruise* компаније, које, иако нису власници или не управљају бродом, издају карту или је карта издата у њихово име.⁵⁰⁴

У односу на Конвенцију из 1961. године, Атинска конвенција даје прецизније значење појму „стварни возар” (енгл. *performing carrier*) дефинишући га као „лице различито од возара, без обзира на то да ли је власник брода, чартерер или оператер брода који стварно обавља превоз у целини или део превоза”.

Атинском конвенцијом је службеницима и заступницима возара односно стварног возара признато право на ограничење одговорности до истог износа као и возару или стварном возару, под условом да су радили у границама својих овлашћења. Циљ предметне норме јесте да се спречи подношење тужби против ових лица како би се избегло ограничење износа одговорности које је признато возару односно стварном возару. У правној литератури поставило се питање да ли тзв. независни уговарачи (као што су запослени који раде у продавницама, салонима, организатори екскурзија и сл.) потпадају под ову категорију лица, односно да ли ће штета или губитак коју проузрокују

⁵⁰⁴ Опширније у Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, op. cit. (фуснота 197), стр. 97. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 117.

ова лица довести до одговорности возара. Данас преовладава став да ће ово зависити од пословног (уговорног) односа између возара и лица које проузрокује штету.

4.9.1.2. Основ одговорности

Атинска конвенција темељи се на скоро истим основама као и Конвенција из 1961. године када се ради о основу одговорности возара. Наиме, Атинском конвенцијом је предвиђена доказана кривица за случај смрти или телесне повреде путника, као и за губитак или оштећење кабинског пртљага ако је таква штета настала за време превоза његовом кривицом или пропустом (члан 3. став 1), док је терет доказивања на тужиоцу (члан 3. став 2). Дакле, Атинском конвенцијом је прописано да возар одговара на основу доказане кривице, осим у случају бродолома, судара, насукања, експлозије или пожара, када се кривица возара претпоставља, с тим да је за разлику од Конвенције из 1961. године, претпостављена кривица проширена и на случај мане брода. У случају губитка или оштећења осталог пртљага, возар је одговарао на бази претпостављене кривице, без обзира на догађај који је проузроковао штету. За разлику од Конвенције из 1967. године, Атинска конвенција искључила је наутичку грешку као основ за ослобађање од одговорности. У вези са формулацијом члана 3. Атинске конвенције, у литератури се указује на то да је одсуство дефиниције појмова „кривица или пропуст возара” довело до различитог тумачења ових појмова од државе до државе. Тако, К. Лудеке (С. Luddeke) указује да ови појмови обухватају *inter alia* неспособност брода за пловидбу, непажњу у управљању бродом или у његовој припреми за пријем путника, као и одржавање брода у безбедном стању.⁵⁰⁵ С друге стране, у енглеској јудикатури могу се наћи пресуде у којима се значење ових појмова изједначава са значењем појма „дужна пажња” (енгл. *duty of care*) енглеског права, док се у америчкој судској пракси ови појмови изједначавају са правним стандардом *very high degree of care* или *extraordinary vigilance*.⁵⁰⁶

Поред одговорности возара, јавља се и одговорност стварног возара. С тим у вези, у члану 4. ст. 1. и 2. Атинске конвенције прописано је да, ако се извршење превоза или дела превоза повери стварном возару, возар у сваком случају остаје одговоран за цео превоз.

⁵⁰⁵ Видети више у Luddeke, Christof: *Maritime Claims – A Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims*, London, 1996, стр. 194.

⁵⁰⁶ О овоме видети више у Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 119.

Предметном нормом поједностављено је питање утврђивања идентитета возара односно стварног возара у интересу оштећеног лица. Наиме, оштећеном лицу може бити врло компликовано да, пре подношења тужбе, утврди стварни однос бродовласника односно возара са разним чартерерима који имају својство стварних возара. С обзиром на то, аутори Атинске конвенције предвидели су решење по коме возар остаје одговоран како за своје радње и пропусте током целог трајања превоза тако и за радње и пропусте стварног возара (као и његових службеника и заступника који раде у границама својих овлашћења) током дела превоза који је поверен стварном возару, при чему се одредбе Атинске конвенције *mutatis mutandi* примењују на стварног возара за део превоза који он извршава.⁵⁰⁷ Овде се свакако ради о солидарној одговорности возара и стварног возара за део превоза који извршава стварни возар, при чему наведено не утиче на остваривање регресног права између возара и стварног возара (члан 4. ст. 4. и 5).⁵⁰⁸

Када је у питању одговорност за вредне ствари, Атинска конвенција садржи нешто другачије решење у односу на Конвенцију из 1967. године. У члану 5. Атинске конвенције прописано је да возар не одговара за губитак или оштећење новца, вредносних папира, злата, сребрних предмета, драгуља, накита, уметничких предмета и других драгоцености, осим ако су те драгоцености нису депоноване код возара на уговорено чување, када ће возар одговарати у границама прописаним Атинском конвенцијом.

Терет доказивања кривице возара увек је на тужиоцу, осим у случајевима у којима је реглементирана претпостављена кривица возара.

Износ ограничене одговорности за смрт или телесну повреду путника прописан Атинском конвенцијом износио је највише 700.000 франака, уз могућност да држава уговорница националним законодавством, и то када се ради о возарима који су држављани те државе, пропише виши износ ограничења одговорности *per capita*. За одговорност возара за губитак или оштећење пртљага, износ ограничене одговорности није смео да буде већи од 12.500 франака по путнику и путовању односно 50.000 франака по возилу и путовању у случају губитка или оштећења возила. За други пртљак износ ограничене одговорности није могао да буде већи од 18.000 франака по путнику и путовању.

⁵⁰⁷ Исте одредбе о стварном возару садржане су и у Конвенцији Уједињених нација о превозу робе морем (Хамбуршка правила).

⁵⁰⁸ Слично и Michael Tsimplis и Richard Shaw: *Carriage of Passengers*, у: *Maritime Law*, New York, 2014, стр. 212.

Као обрачунску јединицу Атинска конвенција користила је франак под којим се подразумевала јединица која се састоји од 65,5 милиграма злата финоће 900.000.

4.9.1.3. Губитак права на ограничење одговорности

Као основ за губитак права на ограничење одговорности Атинска конвенција у члану 13. прописује радњу или пропуст возара коју је он учинио у намери да штету проузрокује, или безобзирно и са знањем да би таква штета вероватно могла настати. Наведени основ се *mutatis mutandi* односи и на службенике или пуномоћнике возара или стварног возара. Дакле, Атинска конвенција је пре Конвенције из 1976. године промулгирала наведени основ, који ће касније постати правни стандард у погледу губитка права на ограничење одговорности. Оно што се јавља као разлика у односу на Конвенцију из 1976. године јесте изостављање речи „лична” код квалификовања радње или пропуста возара као основа за губитак права на ограничење. Иако се у литератури могу наћи становишта по којима овај пропуст није случајан, неколико пресуда говори у прилог схватању да се овде ради заправо о пропусту приликом припреме текста Конвенције.⁵⁰⁹ Ово се *mutatis mutandi* односи и на непомињање стварног возара у члану 13. Атинске конвенције.⁵¹⁰

4.9.2. Протоколи из 1976. године и 1990. године о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. године

Протоколом из 1976. године као јединица ограничења одговорности уведено је специјално право вучења (SDR), с тим да је остављена могућност примене и *poincaré* франка. Ограничење одговорности за смрт или телесне повреде изражено у SDR-у износило је 46.666 SDR по путовању, док је за штете због губитка или оштећења пртљага износило 833 SDR ако се ради о ручном пртљагу или 1.200 SDR за остали пртљак, осим за возила, за које је износило 3.333 SDR. Имајући у виду да су поједине утицајне поморске државе, а пре свих Немачка и Француска, сматрале да су овакви износи изузетно мали,

⁵⁰⁹ Видети пресуду *The Lion* (1990) 2 Lloyd's Rep. 144, стр. 149–150.

⁵¹⁰ Опширније у Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 127.

иницирано је одржавање Дипломатске конференције у Лондону 1990. године, на којој је усвојен Протокол којим су повећани износи ограничене одговорности, и то на 175.000 SDR за штете због смрти или телесне повреде, 1.800 SDR за ручни пртљаг, 2.700 SDR за остали пртљаг, 10.000 SDR за возила.

Оба протокола никада нису ступила на снагу јер их није ратификовао прописани број држава.

4.9.3. Протокол из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. године

С обзиром на то да су се износи ограничене одговорности, предвиђени како Атинском конвенцијом тако и накнадним протоколима, показали као основна сметња приступању већег броја држава овим међународним споразумима, али и да су многе државе желеле да побољшају правни положај путника у поморском превозу, Правни комитет ИМО-а је 1996. године започео рад на изради новог протокола који је иницијално имао за циљ повећање износа ограничене одговорности и увођење обавезног осигурања и директне тужбе према осигуравачу. На поједина решења која ће касније постати саставни део овог протокола свакако су утицала решења усвојена у оквиру Монреалске конвенције.⁵¹¹

Након неколико година рада на тексту протокола, у Лондону је од 21. октобра до 1. новембра 2002. године одржана Дипломатска конференција, на којој је усвојен Протокол о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. године (у даљем тексту: Протокол из 2002. године). Овим протоколом извршена је значајна измена Атинске конвенције из 1974. године. Поред наведеног протокола усвојене су и три резолуције, и то: Резолуција о регионалним организацијама за економску интеграцију, Резолуција о потврди осигурања или другом финансијском јемству за бродове који вију заставу државе на основу *bareboat* чартера, као и Резолуција о препоруци у односу на осигурање одговорности возара до пуног износа предвиђеног Протоколом.

⁵¹¹ Као што је увођење *two tier* система одговорности возара. Исто и Gutierrez, Norman A. Martinez, op. cit. (фуснота 75), стр. 129.

4.9.3.1. Основ и границе одговорности за смрт или телесне повреде односно губитак или оштећење пртљага

У поморском праву питање основа одговорности развијало се на начин сличан ономе у општем грађанском праву. Можда је најбољи пример тог развоја Атинска конвенција са Протоколом из 2002. године. Као што је раније наведено, Атинском конвенцијом из 1974. године уведена је уговорна одговорност поморског возара за штете и губитке нанете путницима које су последица поморске незгоде проузроковане његовом кривицом или немаром, а која је по својој правној природи била субјективна одговорност са доказаном кривицом. Непуних тридесет година касније, Протоколом из 2002. године напушта се систем субјективне одговорности са претпостављеном кривицом возара и уводи се двостепени систем одговорности (енгл. *two tier system*), који се на првом степену заснива на објективној (каузалној) одговорности.

Наиме, Протоколом из 2002. године, одговорност возара знатно је пооштрена тако што је за штете од 250.000 SDR по путнику и догађају за случај смрти и телесне повреде које настану као последица поморске незгоде предвиђена објективна одговорност возара, док ће за штете које прелазе наведени износ возар одговарати до износа од 400.000 SDR по путнику и догађају на основу претпостављене кривице. Ако смрт или телесна повреда путника није настала као последица поморске незгоде, возар и даље одговара на основу доказане кривице, а граница одговорности износи 400.000 SDR по путнику и догађају.

До наведеног решења дошло је оштрим супростављањем ставова у оквиру Правног комитета ИМО-а између Грчке и Шведске с једне стране, и Норвешке, Белгије и Јапана с друге стране.

Иако је усвајање Монреалске конвенције из 1999. године свакако допринело бржем прихватању концепта објективне одговорности, нека питања је требало претходно решити имајући у виду специфичности поморског у односу на ваздушни транспорт. Најпре је требало уважити разлике у погледу услова под којима се обавља превоз путника у ваздушном транспорту, где је кретање путника далеко више ограничено него у случају бродова који се пре могу изједначити са хотелима, који не сnose објективну одговорност

за случај смрти или телесне повреде гостију.⁵¹² Тако је Правни комитет ИМО-а прихватио концепт објективне одговорности за случај смрти или телесне повреде путника која настане као последица поморске незгоде. Под појмом „поморска незгода” обухваћени су бродолом, судар, насукање брода, експлозија на броду, пожар на броду, мане брода, а у односу на Атинску конвенцију из 1974. године, овај појам је проширен и на преврнуће брода (енгл. *capsizing*). На овај начин извршено је разграничење између штета које настану као последица тзв. *shipping* и *non-shipping* незгода.

Такође, полемика је вођена и око појма „мане брода”, имајући у виду инсистирање делегације Велике Британије да се после речи „*failure*” додају речи „*or inadequacy*”, што није било прихватљиво за већи број делегација, које су сматрале да наведене речи немају прецизно значење, те да ће довести до различитих тумачења пред судовима различитих држава. На крају је прихваћено компромисно решење по коме су после речи „*failure*” додате речи „*non-compliance with applicable safety regulations*”.⁵¹³

Као егзонерацијске разлоге на основу којих се возар може ослободити објективне одговорности, Протокол из 2002. године наводи последице рата, непријатељстава, грађанског рата, побуне или изузетне, неизбежне и несавладиве природне појаве или да је штета у потпуности проузрокована радњом или пропустом трећег лица учињеног са намером да се незгода проузрокује (члан 3), односно ако је штета настала кривицом самог путника (члан 6). Иницијатива Р&И клубова да листу егзонерацијских разлога прошири на терористичке акте није прихваћена јер је терористички акт већ обухваћен појмом „радња или пропуст трећег лица која је учињена с намером да се незгода проузрокује”. Наведени егзонерацијски разлози односе се дакако само на први степен одговорности (одговорност до 250.000 SDR, који настану као последица поморске незгоде), док је за други степен одговорности (од 250.000 до 400.000 SDR) предвиђена претпостављена кривица возара, те ће он одговарати ако не успе да докаже да је штетни догађај настао без његове кривице.

Основ одговорности за штете због губитка или оштећења пртљага зависи од тога да ли је штета настала као последица поморске незгоде и да ли се ради о кабинском или другом пртљагу. Ако се ради о губитку или оштећењу кабинског пртљага као последице поморске незгоде, возар одговара на основу претпостављене кривице, док се у супротном

⁵¹² Видети више у Pospišil-Miler, Marija: *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, 2004, стр. 233–234.

⁵¹³ О овоме видети више у Pospišil-Miler, Marija, *ibid*, стр. 234–235.

ради о доказаној кривици возара. Износ ограничене одговорности износи 2.250 SDR по путнику за кабински пртљаг односно највише 3.375 SDR по путнику за било који други пртљаг. Коначно износ ограничене одговорности за возила износи 12.700 SDR.

4.9.3.2. Обавезно осигурање

Чланом 4. Протокола из 2002. године прописано је да „када се путници превозе на броду уписаном у држави уговорници који има дозволу за превоз више од дванаест путника и када се примењује ова Конвенција, сваки возар који стварно обавља превоз у потпуности или делимично, дужан је да одржава на снази осигурање или друго финансијско јемство, као што је гаранција банке или сличне финансијске институције, ради покрића одговорности на основу ове Конвенције за штету због смрти или телесне повреде путника.” Истим чланом прописано је да граница обавезног осигурања или другог финансијског јемства не сме бити нижа од 250 000 обрачунских јединица по путнику за сваки посебан догађај (подвукао В. К.).

У вези са одредбом предметног члана постављају се два питања. Најпре, да ли се утврђивање износа одговорности возара врши према броју путника који брод стварно превози или према броју путника који је брод овлашћен да превози. С тим у вези, Правни комитет ИМО-а утврдио је да се ради о броју путника који брод стварно превози.⁵¹⁴ Поред тога, употреба речи „за сваки посебан догађај” може довести до проблема приликом утврђивања стварног износа покрића обавезног осигурања које возар мора да закључи, ако се има у виду да један путник може претрпети више повреда током више догађаја који настану у току једног путовања. С обзиром на то да је ова формулација унета у Протокол из 2002. године како би се ускладила са Конвенцијом из 1976. године, тј. како би се ограничење одговорности утврђивало по незгоди а не по путовању, како је то био случај са Атинском конвенцијом из 1974. године, јасно је да ове речи имају исто значење као и када се користе приликом утврђивања износа ограничене одговорности.

Чланом 4. Протокола из 2002. године утврђено је да износ обавезног осигурања не сме да буде мањи од 250.000 SDR по путнику и догађају, иако је Протоколом из 2002. године прописан износ од 400.000 SDR као пун износ одговорности. Овакво одређење

⁵¹⁴ Видети више у LEG 82/12 од 6.11.2000. године и LEG 83/14 од 23.10.2001. године.

проузроковало је двоструко незадовољство. Наиме, с једне стране су поморски осигуравачи, IUMI, чланови ICS-а, *International Group* и други указивали на то да тржиште осигурања не може да истрпи изузетно висока покрића утврђена Протоколом из 2002. године. С друге стране, неке државе су сматрале да тако утврђен износ обавезног осигурања није довољан услед чега је усвојена Резолуција о препоруци у односу на осигурање одговорности возара до пуног износа предвиђеног Протоколом, којом се предвиђа да ће ИМО, ако то буде потребно, донети препоруку за осигурање пуног износа одговорности до 400.000 SDR.

4.9.3.3. Сертификат о обавезном осигурању или другом финансијском јемству

Према одредби члана 4. став 2. сваки брод који превози више од 12 путника мора да има сертификат којим се потврђује да су осигурање или друго финансијско јемство на снази (тзв. *Blue Card*).

Сертификат издаје орган државе у чијем је уписнику брод уписан, с тим да држава уговорница може овластити неку институцију или организацију која је од ње призната да изда сертификат. Таква институција или организација мора обавестити државу о издавању сваког сертификата, с тим да држава уговорница увек у потпуности гарантује за тачност података у тако издатом сертификату.

Сертификат се у сваком тренутку мора налазити на броду, а фотокопија се полаже код органа који води уписник у којем је брод уписан или, ако брод није уписан у држави уговорници, код органа државе која је издала или оверила сертификат, при чему држава уговорница неће дозволити искоришћавање брода који плови под њеном заставом уколико се на њему не налази сведочанство.

Коначно, Протокол из 2002. године предвиђа могућност да држава уговорница изда сертификат броду који није уписан у тој држави ако тај брод има одговарајуће осигурање на снази. Ова одредба има за циљ да омогући бродовима који вију заставу државе неуговорнице да добију потребан сертификат без кога не могу да уплове у луке држава уговорница.

Имајући у виду карактеристичност правне ситуације која настаје узимањем брода у *bareboat* чартер, у том смислу да се брод који је уписан у једној држави по основу *bareboat*

чартера привремено уписује у уписник друге државе чију заставу вије, неке делегације су сматрале да је неопходно прецизирати ко је обавезан да у том случају изда сведочанство о осигурању. Сходно томе, на Дипломатској конференцији за усвајање Протокола из 2002. године на Атинску конвенцију из 1974. године, усвојена је Резолуција о потврди осигурања или другом финансијском јемству за бродове који вију заставу државе на основу *bareboat* чартера, којом се ИМО обавезује да о том питању донесе одговарајуће смернице.⁵¹⁵ Овде је значајно указати на то да се *Blue Cards*, неопходне да би се стекли сертификати прописани BUNKERS и 1992 CLC конвенцијама, издају искључиво уписаним власницима, а не и *bareboat* чартерерима, те се у циљу одржавања конзистентности система ограничења одговорности у поморском праву може претпоставити да исто важи и у случају Протокола из 2002. године. Такође, занимљиво је становиште СМИ-ја, по коме возар који стварно врши превоз има обавезу да закључи осигурање, без обзира на то да ли је то власник или *bareboat* чартерер и да ли ради у оквиру државе уговорнице или изван ње (истакао В. К.). По мишљењу СМИ-ја, ово питање ни на један начин не може да утиче на одштетно право путника, с обзиром на његово право да поднесе тужбу било против возара који је издао карту, стварног возара, против брода у *in rem* поступку или директно против осигуравача.⁵¹⁶

4.9.3.4. Директна тужба против осигуравача

Чланом 4. став 10. Протокола из 2002. године прописано је да свака тужба за накнаду штете која је покривена осигурањем или другим финансијским јемством може да се поднесе непосредно против осигуравача или другог лица које је дало финансијско јемство. Циљ ове одредбе је да пружи додатну заштиту оштећеном лицу, али је истовремено противна правилу узајамности на коме почивају Р&И клубови, будући да члан Р&И клуба има право на накнаду тек када стварно изврши плаћање трећем лицу. Стога клуб неће бити одговоран нити дужан да плати свом члану накнаду уколико обавеза из одговорности члана већ није испуњена, па је свака тужба трећих усмерена директно према

⁵¹⁵ Видети више у LEG/CONF.13/22 од 11. новембра 2002. године.

⁵¹⁶ Видети више у LEG 90/6 од 7. марта 2005. године.

клубу за одговорност члана клуба у противности с тим правилом.⁵¹⁷ Такође, треба имати у виду да признавање права на директну тужбу према осигуравачу ускраћује Р&И клубовима неке од стандардних могућности одбране својих чланова, као што је неспособност брода за пловидбу, уговорена франшиза и друго. Како би се донекле побољшао положај осигуравача, у члану 4. став 10. Протокола из 2002. године прописано је да осигуравач, осим права на ону одбрану на коју би имао право да се позива и сам возар на основу одредаба Протокола, има право и на одбрану по основу *wilfull misconduct* осигураника, тј. ако је штета настала као последица намерног противправног понашања осигураника.

Ако се узме у обзир претходно речено, остаје да се види да ли ће покриће које нуде Р&И клубови и даље обухватати одговорност за смрт или телесне повреде путника.

4.9.3.5. ИМО резерва и смернице за примену Протокола из 2002. године

Упркос подршци коју је Протокол из 2002. године имао међу утицајним поморским државама, поједина решења садржана у овом протоколу отварају питање да ли ће и колико брзо он ступити на снагу. Ово се пре свега односи на питање износа ограничене одговорности, нарочито за штете које настану као последица рата односно терористичког акта.

Како би мотивисао земље да што пре приступе овом инструменту, ИМО је први пут подстакао државе да унесу одговарајућу резерву у своје ратификационе инструменте. С тим у вези, Циркуларним писмом број 2758 од 20. новембра 2006. године, а полазећи од Резолуције А.988(24), ИМО је позвао државе да приликом предаје ратификационог инструмента унесу резерву о нижем износу ограничене одговорности возара у случају смрти или телесне повреде путника која настане као последица рата или терористичког акта, и то на износ од 250.000 SDR по путнику и догађају, или 340.000 SDR по броду и догађају, у зависности од тога шта је ниже у конкретном случају. Ово се *mutatis mutandi* односи и на обавезно осигурање, при чему ће се резерва примењивати како на возара тако и на стварног возара, његове пуномоћнике или агенте, те осигуравача, и то без обзира на основ одговорности који је утврђен чланом 3. ст. 1. и 2. Атинске Конвенције односно Протокола из 2002. године.

⁵¹⁷ Pospišil-Miler, Marija, op. cit. (фуснота 512), стр. 242.

У оквиру наведеног циркуларног писма су и Смернице за примену Протокола из 2002. године, у којима је ИМО је истакао да државе уговорнице треба да издају одговарајући сертификат о осигурању који покрива ратне и друге ризике утврђене Протоколом (енгл. *war and non-war risks*). Овај сертификат ће се издавати на основу обезбеђеног осигурања (енгл. *Blue Card*), које ће, с једне стране, покривати ратне ризике, а треба да га издају посебна тела (енгл. *entity*) која ће се основати само за те потребе, и, с друге стране, остале ризике (енгл. *non-war risks*), који ће издавати Р&И клубови. Сваки од ова два осигураваача ће бити одговоран само за ризике и износе које је прихватио у осигурање. Након основних одредби, Смернице дају већи број правила која се морају поштовати приликом издавања сертификата о осигурању, као и обрасце *Blue Card* и сведочанства.⁵¹⁸

О значају ове резерве и датих смерница формулисаних од стране ИМО-а можда најбоље говори Одлука 2012/22 Савета⁵¹⁹, којом су позване државе чланице Европске уније да најкасније до 31. децембра 2011. године приступе Атинској конвенцији из 1974. године, како је измењена и допуњена Протоколом из 2002. године, при чему се у члану 4. став 2. ове одлуке државе чланице ЕУ позивају да у својим ратификационим инструментима ставе резерву у складу са ИМО смерницама.⁵²⁰ Ова одлука Савета ЕУ, као и Уредба 392/2009/ЕЗ свакако су у великој мери допринеле ступању на снагу овог протокола 23. априла 2014. године.

Када се говори о Протоколу из 2002. године, треба истаћи да чл. 10. и 11. овог протокола утичу на Уредбу ЕУ 1215/2012 о надлежности, признавању и извршавању судских одлука у грађанским и трговачким стварима (којом је замењена тзв. „Брисел Г” Уредба 44/2001)⁵²¹, према којој ЕУ има искључиву надлежност у погледу чл. 10. и 11. Протокола из 2002. године. Међутим, након приступања ЕУ Протоколу из 2002. године,

⁵¹⁸ Видети IMO Circular Letter No. 2758 од 20. новембра 2006. године, као и документ LEG 101/8/3 од 12. марта 2014. године.

⁵¹⁹ Одлука Савета од 12. децембра 2011. године о приступању Европске уније Протоколу из 2002. године уз Атинску конвенцију о превозу путника и њиховог пртљага морем из 1974, осим његових чл. 10. и 11. (*Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11 thereof*).

⁵²⁰ Пре ове одлуке, Европски парламент и Савет усвојили су Уредбу 392/2009 о одговорности возара за превоз путника у случају поморске незгоде, којом су обавезали државе чланице да ускладе своја национална законодавства до 31. децембра 2012. године.

⁵²¹ *Regulation (eu) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters.*

правила о надлежности наведена у члану 10. Протокола из 2002. године требало би да имају предност пред одговарајућим правилима ЕУ. Међутим, правила о признавању и извршењу судских одлука утврђена у члану 11. Протокола из 2002. године не би смела да имају предност над одговарајућим правилима ЕУ, као ни пред правилима Лугано Конвенције о надлежности и извршењу одлука у грађанским и трговачким предметима из 1988. године или Лугано Конвенције о надлежности и извршењу одлука у грађанским и трговачким предметима из 2007. године, с обзиром на то да ефекат примене тих правила треба да обезбеди признавање и извршавање судских одлука најмање у истом обиму као према правилима Протокола из 2002. године. Сходно томе, Савет ЕУ усвојио је Одлуку 2012/23 о приступању Европске уније Протоколу из 2002. о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. године о превозу путника и њиховог пртљага морем, у вези са његовим чл. 10. и 11.⁵²² Овом одлуком прописано је да ће ЕУ приликом предаје ратификационог инструмента дати изјаву да се судске одлуке о предметима обухваћеним Протоколом из 2002. године, које доносе судови држава чланица, признају и извршавају у држави чланици Европске уније у складу са одговарајућим правилима Европске уније о том предмету. У истој изјави навешће се такође да ће се судске одлуке о предметима обухваћеним Протоколом из 2002. године, када их доноси суд треће државе за коју је обавезујућа Лугано Конвенција о надлежности и извршењу одлука у грађанским и трговачким предметима из 1988. године или Лугано Конвенција о надлежности и извршењу одлука у грађанским и трговачким предметима из 2007. године, признати и извршавати у државама чланицама Европске уније у складу са наведеном конвенцијом.

4.9.3.6. Однос Атинске конвенције и Протокола из 2002. године и Конвенције из 1976. године

С обзиром на то да Атинска конвенција, као и Конвенција из 1976. године, признају право на ограничење одговорности у случају смрти или телесне повреде путника, потребно је објаснити однос ове две конвенције. Једна од првих разлика које треба истаћи односи се на лице на које се одредбе ових конвенција примењују. Тако се Атинска

⁵²² *Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as regards Articles 10 and 11 thereof.*

конвенција примењује на возара (енгл. *carrier*), при чему се појам возара дефинише као лице које је са путником закључило уговор, што може да буде и туристичка агенција. С друге стране, Конвенција из 1976. године односи се на власника брода, при чему овај појам обухвата и чартерера, оператера и менаџера брода. Дакле, у ситуацији у којој је возар, који није истовремено и бродовласник у смислу Конвенције из 1976. године, одговоран за настало потраживање путника, јасно је да ће се применити искључиво одредбе Атинске конвенције. Међутим, уколико је возар истовремено и бродовласник, ово лице, поред права на ограничење одговорности на начин и под условима прописаним Атинском конвенцијом, има право и на тзв. опште ограничење одговорности у складу са Конвенцијом из 1976. године. Између ова два режима, тј. система одговорности, као што је раније показано, постоје значајне разлике. Основна разлика огледа се у чињеници да се код Атинске конвенције границе одговорности утврђују за сваког путника посебно, док Конвенција из 1976. године предвиђа утврђивање граница одговорности у односу на потраживања свих путника, тако што се прописани износ ограничене одговорности множи са бројем путника који је брод овлашћен да превози, према одговарајућој бродској исправи.⁵²³ На овај начин, у случају да је возар истовремено и бродовласник, уживаће додатну погодност примене система општег ограничења одговорности, јер ће граница одговорности применом овог система свакако бити нижа од границе одговорности за потраживања због смрти или телесне повреде „сваког појединачног путника током једног путовања”, које предвиђа Атинска конвенција. Наиме, у случају примене Атинске конвенције, обим одговорности зависиће од укупног броја путника-тужилаца који истакну своје потраживање, што хипотетички може вишеструко да премаше износ до кога се може доћи множењем предвиђеног лимита одговорности са укупним бројем путника који је брод овлашћен да превози, а то је систем који предвиђа Конвенција из 1976. године.

Надаље, до усвајања Протокола из 2002. године на Атинску конвенцију, разлика између ова два унификацијска инструмента постојала је и у вези са тиме колико пута путник има право да ограничи одговорност. Конвенција из 1976. године прописује да се граница утврђује „по сваком штетном догађају”, тако да, ако у току путовања путник доживи две повреде као последице два различита штетна догађаја, граница одговорности

⁵²³ Како Ј. Марин констатује, границе одговорности бродовласника уређују се „глобално” односно „по броду”, а границе одговорности возара уређују се „појединачно” односно „по путнику”. Видети више у Marin, Jasenko: *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Zagreb, 2005, стр. 68.

примениће се два пута.⁵²⁴ С друге стране, Атинска конвенција прописивала је да се граница примењује „по путовању”, те би се у наведеној ситуацији граница одговорности применила само једанпут. Предметна неусклађеност отклоњена је Протоколом из 2002. године на Атинску конвенцију, који је прописао да се граница примењује „по путнику и сваком штетном догађају”. На овај начин, Атинска конвенција преузела је решење из Конвенције из 1976. године, које свакако више иде у прилог тужиоцу, тј. путнику.

Из претходно реченог произилази да ће се питање односа Атинске конвенције са Протоколом из 2002. године и Конвенције из 1976. године са Протоколом из 1996. године поставити само онда када је возар истовремено и бродовласник у смислу Конвенције из 1976. године. У овом случају, штетник ће имати могућност да бира између примене једног од ова два система, у зависности од тога који ће му донети повољнији крајњи резултат у односу на висину одговорности. С друге стране, оштећени ће се суочити управо са могућношћу штетника да изабере систем ограничења одговорности, и то „посебног” по Атинској конвенцији и „општег” по Конвенцији из 1976. године, при чему свој захтев за накнаду штете мора да поднесе искључиво у складу са Атинском конвенцијом.⁵²⁵

Ако пак возар није истовремено и бродовласник у смислу Конвенције из 1976. године, члан 19. Атинске конвенције, који омогућава сходну примену Конвенције из 1976. године, неће се примењивати будући да такав возар неће имати право на ограничење одговорности по Конвенцији из 1976. године. Имајући у виду да према одредбама Атинске конвенције возар и стварни возар солидарно одговарају, тужилац ће имати могућност да бира да ли ће тужити возара или стварног возара, при чему ће његово опредељење да тужи возара (који не потпада под значење бродовласника из Конвенције из 1976. године) туженог изложити одговорности до пуног износа предвиђеног Атинском конвенцијом, без могућности да своју одговорност додатно ограничи применом Конвенције из 1976. године.⁵²⁶

⁵²⁴ Исто и Marin, Jasenko, *ibid*, стр. 73.

⁵²⁵ Тако J. Марин наводи пресуду у спору *The Bowbelle* [Lloyd's Law Report (1990) 1 стр. 532], у коме је суд изнео становиште да оштећени свој захтев за накнаду штете мора да поднесе искључиво у складу са Атинском конвенцијом, док возар-бродовласник може да оснује фонд и ограничи одговорност према Конвенцији из 1976. године. Опширније у Marin, Jasenko, *ibid*, стр. 69–70.

⁵²⁶ У вези са предметним питањем, Н. Гутијерез предлаже да се приликом рада на будућим амандманима на Конвенцију из 1976. године дефиниција бродовласника допуни реченицом: „Појам бродовласник укључује и лице које потпада под значење појма „возар” како је дефинисано Атинском конвенцијом...”. За више информација видети Gutierrez, Norman A. Martinez, *op. cit.* (фуснота 75), стр. 206.

Поједине државе су у својим националним законодавствима питање односа ове две конвенције решиле искључивањем потраживања за смрт и телесне повреде путника на поморским бродовима из домена примене Конвенције из 1976. године, тако да се на ова потраживања искључиво примењују одредбе Атинске конвенције.⁵²⁷ Како је овакво решење мање повољно за бродовласнике, а узевши у обзир потребу да се национално законодавство учини што повољнијим управо за њих, приликом предстојећег рада на Нацрту закона о трговачком бродарству сугерише се другачији приступ Републике Србије овом проблему у односу на енглеско законодавство. У том смислу, пожељно је да национално законодавство Републике Србије остави могућност да, у случају када возар потпада под значење појма бродовласника из Конвенције из 1976. године, овај има могућност да додатно ограничи своју одговорност у складу са општим границама одговорности из Конвенције из 1976. године, са изменама из Протокола из 1996. године.

4.9.3.7. Уредба 392/2009 о одговорности возара у превозу путника морем у случају незгоде

Намера Европске уније да у највећој могућој мери допринесе што ширем прихватању система одговорности за превоз путника и пртљага морем успостављеном Протоколом из 2002. на Атинску конвенцију из 1974. године, први пут је исказана 2003. године, када је Европска комисија усвојила Предлог одлуке о приступању свих држава чланица овом протоколу.⁵²⁸

Иако је од првог предлога одлуке до усвајања коначног решења прошло шест година, може се рећи да је ЕУ одлучујуће утицала на ступање на снагу Протокола из 2002. године на Атинску конвенцију из 1974. године. Наиме, пуна имплементација одредаба Протокола из 2002. године у комунитарно право остварена је усвајањем неколико аката ЕУ, и то Уредбе 392/2009, као и одлука 2012/22 и 2012/23. Како је у претходном делу рада

⁵²⁷ Видети члан 7. тач. б) и ц) *Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Amendment) Order 1998*.

⁵²⁸ Европска комисија покренула је поступак усвајања Одлуке о прихватању Протокола из 2002. године од држава чланица ЕУ пре краја 2005. године. Видети више у Варун, Мара: *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pravni učinci primene Uredbe EU 392/2009 o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nezgode*, Четврти зnanstveno-stručni skup In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid, Split, 2013, стр. 263–264.

било више речи о одлукама 2012/22 и 2012/23, у наставку ће се говорити о Уредби 392/2009.

Рад на тексту Уредбе 392/2009 започет је још 2005. године, када је Европска комисија припремила текст предлога уредбе којом би се у правни систем ЕУ транспоновале одредбе Протокола из 2002. године на Атинску конвенцију из 1974. године.⁵²⁹ Намера ЕК била је да овом уредбом домен примене поменутог протокола прошири не само на домаћи (каботажни) превоз већ и на унутрашње водне путеве. Међутим, од тога се одустало након расправе и амандманске процедуре у оквиру Европског парламента.⁵³⁰

Уредба 392/2009 коначно је усвојена 23. априла 2009. године, а њена примена је обавезујућа за државе чланице ЕУ од 1. јануара 2013. године. Иако је основни циљ ове уредбе био промулгирање одредаба унификацијског инструмента усвојеног под окриљем ИМО-а, сама уредба садржи и неколико оригинерних одредаба.

Најпре, одредбом члана 1. став 2. Уредбе 392/2009 прописано је да ће се одредбе Протокола из 2002. године уз Атинску конвенцију из 1974. године примењивати како на међународни превоз путника тако и на превоз путника у домаћем превозу (превозу у оквиру држава чланица) који се обавља поморским бродовима класе А и В односно бродовима који плове на удаљености од 20 наутичких миља од обале, при чему је остављена могућност Европској комисији да посебним прописом прошири примену и на бродове класе С (који плове на удаљености од пет наутичких миља од обале) и D (који плове на удаљености од три наутичке миље од обале) најкасније до 30. јула 2013. године.⁵³¹

Додатно, чланом 2. Уредбе прописано је да ће се она примењивати на међународни односно домаћи превоз категоријама бродова А и В ако је испуњен најмање један од следећих услова, и то: 1) да брод вије заставу државе чланице или је уписан у њен

⁵²⁹ Европска комисија покренула је поступак усвајања Уредбе којом се у одредбе Протокола из 2002. године транспонују у законодавство ЕУ још 2005. године, при чему је првобитни предлог подразумевао примену одредаба овог протокола и на унутрашње водне путеве, што је на крају изостављено под утицајем IVR и других интересних организација на нивоу ЕУ. Опширније у Barun, Mara, *ibid*, стр. 264.

⁵³⁰ Више података у Stares, Justin: *Brussels spat over inland waterways liability*, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/presseklipp/LL27aug08.pdf>.

⁵³¹ Класификација поморских путничких бродова на класе А, В, С и D дата је према Директиви 2009/45/EЗ о правилима и стандардима безбедности за путничке бродове са изменама и допунама (енгл. *Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships, as amended*).

уписник бродова, б) да је уговор о превозу закључен у држави чланици, или ц) да је лука укрцаја или искрцаја сходно одредбама уговора о превозу у држави уговорници. Овде треба нагласити да је чланом 11. Уредбе остављена могућност да државе чланице одложе почетак примене ове уредбе у односу на бродове класе А до 31. децембра 2016, док је за бродове класе В остављена могућност одлагања до 31. децембра 2018. године.

Чланом 4. Уредбе 392/2009 прописано је да ће се у случају губитка или оштећења опреме за покретљивост или друге посебне опреме коју користе путници смањене покретљивости на одговорност возара применити члан 3. став 3. Протокола из 2002. године на Атинску конвенцију из 1974. године, при чему ће накнада штете одговарати заменској вредности те опреме или, ако је применљиво, трошковима поправке.

Чланом 6. Уредбе 392/2009 предвиђена је обавеза плаћања аванса по путнику за случај смрти. По угледу на решења из цивилног ваздухопловства, предметним чланом је предвиђено да ће возар који је стварно обавио превоз у целости или део превоза када се догодила поморска незгода која је проузроковала смрт или телесну повреду путника, у року од 15 дана од утврђивања лица које има право на одштету, уплатити аванс довољан да покрије тренутне финансијске потребе сразмерно претрпљеној штети. При томе, та уплата не може да буде мања од 21.000 евра.

Надаље, чланом 7. Уредбе 392/2009 уређено је да је возар и/или стварни возар дужан да обезбеди путницима да добију одговарајуће и разумљиве информације о својим правима у складу са одредбама ове уредбе. С тим у вези, ако је уговор о превозу закључен у држави чланици, те информације дају се на продајним местима, укључујући и телефонску и интернет продају, а ако је место испловљавања у држави чланици, те се информације дају пре испловљавања. У свим другим случајевима, информације се дају најкасније по испловљавању, при чему је дефинисано да, ако је возар пружио информације прописане овом уредбом, стварни возар неће имати обавезу пружања тих информација и обрнуто. Ради обезбеђења јединственог поступања у прилогу Уредбе 392/2009 наведене су информације које возар или стварни возар морају учинити доступним путницима.

Коначно, како би се постигао консензус између држава чланица ЕУ о тексту ове уредбе, с једне стране је предвиђено да одредбе ове уредбе не мењају права или обавезе возара или стварног возара које произилазе из националног законодавства којим се

промулгирају одредбе Протокола из 1996. године о изменама и допунама Конвенције из 1976. године, при чему ће се, ако не постоји примењиво национално законодавство, на одговорност возара или стварног возара примењивати одредбе Протокола из 2002. године уз Атинску конвенцију из 1974. године. С друге стране, како би се изашло у сусрет захтевима Велике Британије и Кипра, државама чланицама допуштена је примена *opt-out* клаузуле садржане у Атинској конвенцији, која даје право државама да једнострано пропишу више износе ограничене одговорности од оних који су утврђени Протоколом из 2002. године уз Атинску конвенцију из 1974. године. Како М. Поспишил Милер исправно примећује, „то ће бити значајан корак уназад за унификацију права у оквирима ЕУ јер ће бити регионално решење само за државе ЕУ, које чак ни у тим оквирима неће бити регулисано на јединствен начин с обзиром на висину ограничења одговорности јер ће на темељу *opt-out clause* у свакој држави бити могућа различита висина ограничења одговорности”.⁵³²

У односу на сва друга питања, попут основа и висине одговорности, обавезног осигурања од одговорности и директне тужбе против осигуравача, Уредба 392/2009 је чланом 3. преузела одредбе Протокола из 2002. године уз Атинску конвенцију из 1974. године односно Смернице за примену Протокола из 2002. године уз Атинску конвенцију из 1974. године, које је 2006. године усвојио Правни комитет ИМО-а.

У односу на предметну уредбу може се извести исти закључак као и у погледу Директиве 2009/20 о потреби усклађивања домаћег законодавства са њеним одредбама. С друге стране, имајући у виду садржину прилога уз Протокол из 2002. године уз Атинску конвенцију, као и Уредбе 392/2009, приликом рада на Нацрту закона о трговачком бродарству, са номотехничког становишта предлаже се да се законом уреде основна права и обавезе које произилазе из предметне конвенције и уредбе ЕУ, уз давање овлашћења да се подзаконским актом ближе пропише садржина и образац потврде о осигурању или другом финансијском јемству.

⁵³² Pospišil-Miler, Marija: *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog kraljevstva Velike Britanije i Severne Irske de lege lata u de lege ferenda*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 59, Zagreb, 2009, стр. 1024–1025.

4.9.3.8. Закључна разматрања

Катастрофа танкера *Torrey Canyon*, али и неке друге велике поморске несреће које су погодиле поморску заједницу односно индустрију тог периода, показале су да постојећи систем законског (општег) ограничења одговорности не даје одговарајуће резултате када се примени на неке нове врсте ризика и штета са којима се суочила поморска заједница због убрзаног развоја поморског бродарства. Ове катастрофе јасно су показале да подвођење неких специфичних штета под режим законског (општег) ограничења одговорности, као што су загађење морске средине услед превоза нафте великим танкерима и ризици које са собом носе бродови на нуклеарни погон, онемогућава адекватну надокнаду. С временом је дошло до стварања тзв. посебних система ограничења одговорности и њихове самосталне примене у односу на законско (опште) ограничење одговорности. Тако је најпре усвојена Конвенција о одговорности предузетника нуклеарних бродова из 1962. године, а потом CLC Конвенција из 1969, као и FUND Конвенција из 1971. године. Након ових конвенција и протокола којима су ове конвенције током времена претрпеле значајне измене и допуне, усвојено је неколико важних унификацијских инструмената којима су успостављени нови посебни системи ограничења одговорности. Ту пре свега мислимо на Атинску конвенцију из 1974. са Протоколом на Атинску конвенцију из 2002. године, али и на BUNKERS и HNS конвенцију. Све ове конвенције имале су за циљ проналажење правичнијих решења за оне који су претрпели одређену штету услед обављања поморске делатности превоза терета/путника морем, уз вођење рачуна да оваква решења не угрозе бродовласнике на начин који ће их одвратити од обављања ове изузетно значајне делатности за светску економију. Трагајући за таквим решењима, све ове конвенције прешле су на систем каузалне (објективне) одговорности у односу на систем законског (општег) ограничења одговорности, и увеле су обавезно осигурање за потраживања која су предмет регламентације ових конвенција.

Питање односа Конвенције из 1976. године и њеног Протокола из 1996. године са овим конвенцијама представља изузетно сложено питање које у извесној мери превазилази потребе овог рада. Овакав закључак чини се још оправданијим ако се има у виду ограничена територијална примена CLC, BUNKERS и HNS конвенција. Ове конвенције обавезујуће су за Републику Србију као *land-locked* државу у делу којим се

прописује обавеза да бродови који вију заставу Републике Србије имају исправу о закљученом осигурању или другом финансијском јемству. С друге стране, далеко већа применљивост одредаба Атинске конвенције и њеног Протокола из 2002. године на Србију, у односу на претходно наведене конвенције, наметнула је потребу да се детаљније образложи однос ове конвенције и Конвенције из 1976. године односно њеног Протокола из 1996. године, што је у овом раду и учињено.

Коначно, иако извесни аутори указују на то да функционисање посебних система ограничења одговорности на бази каузалне одговорности уз примену обавезног осигурања обесмишљава потребу даљег постојања система општег (законског) ограничења одговорности како је дефинисан Конвенцијом из 1976. године,⁵³³ јасно је да би потпуно напуштање овог система врло вероватно довело до огромних поремећаја на тржишту осигурања, са великом вероватноћом да ово тржиште не би могло да настави са несметаним функционисањем без значајног повећања премија. Ово би несумњиво имало даљи утицај на повећање износа возарина, те би крајњи ефекат напуштања система општег ограничења одговорности пао на терет крајњих корисника. Може се претпоставити да би ово имало даљи ефекат на смањење потражње за услугама поморског бродарства, што би проузроковало осетно смањење инвестиција бродовласника, њихово инвестиционо улагање у нову флоту, те последично и на бродоградњу и друге пратеће индустријске и услужне делатности.

Из свега изложеног може се закључити да паралелно постојање оба система ограничења одговорности ствара потребну равнотежу у данашњим условима, између потребе за пружањем правичне накнаде лицима која су претрпела одређену штету и интереса бродовласника, чија је делатност од посебног значаја на међународну економију.

⁵³³ Овакве ставове у литератури између осталих заступају Г. Готхард (G. Gotthard) и С. Килинбек (S. Killingbeck). Видети више у Gauci, Gotthard, op.cit. (фуснота 64) и Killingbeck, Serge (фуснота 63).

5. Међународноправно уређење (унификација) законског (општег) ограничења одговорности у праву унутрашње пловидбе

Унутрашња пловидба у Европи представља значајан вид транспорта, али је истовремено грана привреде у само 18 држава, и то у рајнским прибрежним државама (Немачка, Луксембург, Холандија, Белгија, Француска и Швајцарска), дунавским прибрежним државама (Немачка, Аустрија, Словачка, Мађарска, Србија, Хрватска, Румунија, Бугарска, Украјина, Руска Федерација и Молдавија), као и у Пољској (Одра и Висла) и Чешкој Републици (Елба). Током историје, Рајна је дуго представљала једино организовано тржиште унутрашње пловидбе, те је ниво развијености трговачких односа оправдавао покретање поступка унификације.⁵³⁴ Међутим, изградња канала Рајна–Мајна, који је повезао Рајну са Дунавом, као и проширење Европске уније на бројне дунавске прибрежне државе (Словачка, Мађарска, Румунија, Бугарска и Хрватска) омогућило је бродарским компанијама из рајнских прибрежних држава да обављају транспорт на Дунаву и обрнуто. Овакав развој иницирао је рад на измени текстова појединих међународних инструмената који су се до тада примењивали само на Рајни, како би се омогућила њихова примена на нивоу ЕУ.

Када се разматрају питања из домена права унутрашње пловидбе, треба имати у виду потпуно различите приступе које овој грани права имају поједине земље. Овде пре свега мислимо на француску правну традицију, која на бројне институте права унутрашње пловидбе примењује решења из свог копненог (друмског и железничког) права, и с друге стране, на већину других европских земаља, чија права унутрашње пловидбе почивају на традицији и решењима примењеним у поморској праву, где спада и Република Србија.

Слично као у поморском праву, у различитим државама током времена коришћени су различити системи ограничења одговорности. Тако се у Швајцарској и Холандији примењивао систем ограничења одговорности до унапред утврђеног износа, док се у Француској и Немачкој примењивао тзв. систем егзекуције, и то само у односу на пловидбу Рајном.⁵³⁵ У Белгији се пак примењивао тзв. опциони систем ограничења

⁵³⁴ Исто и Tournaye, Cecile: *Adoption of CLNI 2012 – What was changed compared with CLNI 1988?*, Transportrecht, Hamburg, 2013, стр. 214.

⁵³⁵ Видети више у Царић, Славко; Трајковић, Миодраг; Грабовац, Иво; Пожар, Данило; Јанковец, Ивица; Филиповић, Велимир; Шулетић, Предраг; Станковић, Предраг: *Саобраћајно право*, Београд, 1979, стр. 145.

одговорности до одређеног износа или абандоном. Заправо су у већини европских држава тадашњи системи ограничења одговорности за поморска потраживања примењивани и на унутрашњу пловидбу, при чему су се исти економски и правни разлози, тј. аргументи коришћени у циљу оправдања увођења ограничене одговорности бродовласника у поморској пловидби, користили и у домену унутрашње пловидбе.⁵³⁶ Ако се погледа стилизација члана 420. Закона о поморској и унутрашњој пловидби, јасно је да оваква констатација важи и за законодавство некадашње СФР Југославије, с тим да је овај закон предвиђао одређена специфична решења за унутрашњу пловидбу, пре свега када је у питању начин утврђивања граница одговорности, као и поједина потраживања за која није дозвољено ограничење одговорности, као што су потраживање лица која се превозе на основу уговора о превозу путника,⁵³⁷ чиме је овај закон преузео поједина решења из међународних конвенција усвојених у оквиру Економске комисије Уједињених нација за Европу (UNECE).

Недостаци примене различитих националних система ограничења одговорности, потреба за убрзаним развојем овог вида транспорта, нарочито у Европи, те поједине специфичности унутрашње пловидбе у односу на поморску, довели су до првих разговора о потреби усвајања унификацијског инструмента на нивоу Европе.⁵³⁸

Најпре су под окриљем UNECE-а учињени први напори да се усвоје унификацијски инструменти да би се уредили одређени институти који уживају специфичности у односу на сродне институте у поморском праву. Тако се најпре покушала на унификован начин уредити материја опште одговорности власника брода унутрашње пловидбе кроз усвајање Међународне конвенције о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе, а потом и материја одговорности за превоз путника и пртљага усвајањем Конвенције о уговору о међународном превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима. Како ове конвенције нису доживеле ширу прихваћеност, најпре су рајнске

⁵³⁶ О овоме видети више у тачки 3, стр. 28–29.

⁵³⁷ Видети члан 423. став 2. ЗПУП-а.

⁵³⁸ Треба имати у виду да су специфичности унутрашње пловидбе узроковале одсуство озбиљнијег унификацијског посла на нивоу ЕУ до данашњих дана. Тако, на пример, велики број унутрашњих водних путева у земљама Европе протеже се само унутар једне државе, због чега су националне администрације у упитницима које је им је достављала Радна група за унутрашњи водни транспорт UNECE-а, наводиле да због непостојања водних путева међународног карактера нема интереса за приступањем међународноправним унификацијским инструментима. Видети више у TRANS/SC.3/2003/10 од 28. јула 2003. године и TRANS/SC.3/2003/10/Add.1 од 4. августа 2004. године.

прибрежне државе настојале да одређена питања која су била предмет ових конвенција уреде на начин прихватљив макар за наведене државе, што је и постигнуто усвајањем Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе из 1988. године. На паневропском нивоу рад је настављен у оквиру UNECE-а, с циљем да се поједина питања из области унутрашње пловидбе дефинишу на унификован начин, а први значајан резултат остварен је 2001. године усвајањем CMNI Конвенције.

5.1. Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе (CLN Конвенција)

Први разговори о потреби усвајања међународноправног инструмента у овој области започети су још пре Другог светског рата у оквиру Лиге народа. Након завршетка рата и оснивања Организације Уједињених нација разговори су настављени у оквиру UNECE-а.

Рад на припреми текста ове конвенције поверен је Међународном институту за унификацију приватног права (UNIDROIT). Након завршетка рада на нацрту текста у оквиру UNIDROIT-а, тај је текст достављен на разматрање Групи експерата за право унутрашње пловидбе, која је основана 1972. године од стране UNECE-а. Током првог састанка, који је одржан јануара 1972. године, начелно је разматран текст припремљен од стране UNIDROIT-а. Убрзо након овог састанка одржан је други састанак Групе експерата, августа 1972. године, на коме су разматрана сва појединачна предложена решења. Највише се пажње посветило питањима различитих износа ограничене одговорности за штете које могу да проузрокују разне врсте пловила унутрашње пловидбе, те износа ограничене одговорности у вези са загађењем воде, у односу на која је ова група у основи потврдила предлог UNIDROIT-а. Поред овог питања, пажња је посвећена и областима у односу на које би се признало право стављања резерви од стране држава уговорница, а које су заправо биле тачке највећег спорења међу делегацијама. Последично, признато је право државама уговорницама да искључе из примене будуће конвенције пловила за рекреацију (енгл. *pleasure craft*), те да искључе право на ограничење одговорности за потраживања лица која се превозе на основу уговора о превозу путника. Највише спорења изазвало је питање признавања права на ограничење

одговорности у случају загађења воде, те је последично дато право државама да својим унутрашњим законодавствима искључе право на ограничење одговорности у овом случају.⁵³⁹

Након усаглашавања о свим спорним питањима, предлог текста конвенције достављен је Радној групи при UNECE-у на даље разматрање. UNECE Радна група је, након смањења предложених износа ограничене одговорности за поједине врсте пловила, текст Предлога конвенције доставила надлежном комитету UNECE-а, који је јануара 1973. године усвојио текст Међународне конвенције о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе (CLN Конвенција).

5.1.1. Пловила на које се односи CLN Конвенција

У члану 1. став 2. CLN Конвенције прописано је да појам „пловило” обухвата како брод унутрашње пловидбе тако и хидрокрилна пловила, багер, пловећу дизалицу, елеватор, као и друге техничке пловне објекте сличне природе. Из наведене стилизације јасна је намера да се што више прошири домен примене одредаба CLN Конвенције, на разне врсте пловила која се користе у привредне сврхе у унутрашњој пловидби. Оно што се јавља као недостатак CLN Конвенције у вези са дефиницијом појма брода огледа се најпре у изостављању скела, које се често користе у привредне сврхе у унутрашњој пловидби ради повезивања двеју обала река. Такође, изостављање чамца који се користи у привредне сврхе чини се као погрешан приступ, нарочито ако се има у виду да је одредбама Директиве 2006/87/EЗ чамац дефинисан као пловило које је регистровано за пловидбу на унутрашњим водама чија дужина трупа износи мање од 20 м и чији је производ дужине, ширине и максималног газа мањи од запремине од 100 м³, и које превози највише 12 лица. Дакле, под појам чамца могу се подвести и пловила значајних габарита која могу да проузрокују пловидбене незгоде са огромним износима штета.

⁵³⁹ О припремном раду на доношењу CLN Конвенције видети више у Matteucci, Mario: *The Activity of International Institute for the Unification of Private Law UNIDROIT (1972)*, Rome, подаци преузети са сајта http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/ru_73_v1_0017.pdf.

5.1.2. Лица с правом на ограничење одговорности

CLN Конвенција је у основи реципирала решење садржано у Конвенцији из 1957. године у вези са кругом лица којима се признаје право на ограничење одговорности. Наиме, у члану 2. CLN Конвенције наведено је да се одредбе ове конвенције односе на оператера брода, закупца, власника брода, као и чартерера брода, с тим да је посебно наглашено да ће се одредбе ове конвенције примењивати и на брод који је у својини државе и којим управља државна (друштвена) компанија регистрована у тој држави. Ово је са херменеутичког становишта важно напоменути, поготову када се узме у обзир тадашње политичко-економско уређење већег броја европских држава које су припадале тзв. источном блоку.⁵⁴⁰

Када су у питању лица за чије радње, пропусте или грешке одговара бродовласник или спасацац, CLN Конвенција је на сличан начин као и Конвенција из 1957. године покушала да прошири круг лица којима се признаје право на ограничење одговорности. Наиме, међу ова лица CLN наводи заповедника, пилота, чланове посаде и друге службенике власника брода који раде у границама својих овлашћења. Оно што је разлика у односу на Конвенцију из 1957. године јесте изричито навођење пилота. Иако је тачно да се пилоти (лоцмани) не сматрају у упоредном праву увек зависним службеницима бродовласника односно да у појединим законодавствима бродовласник не одговара за радње пилота, те да је вероватно због тога међу ауторима ове конвенције преовладало становиште да би и њима треба признати право на ограничење одговорности, чини се да је на овај начин CLN Конвенција ушла у регламентирање питања које није непосредан предмет њеног уређења, а то је питање одговорности пилота.⁵⁴¹

5.1.3. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности

Сходно одредби члана 4. CLN Конвенције, одговорност се може ограничити за уговорна и вануговорна потраживања накнаде штете настале услед смрти или телесне

⁵⁴⁰ Ово важи и за тадашњу СФР Југославију, иако она формално није припадала тзв. источном блоку.

⁵⁴¹ О одговорности пилота видети више у тачки 3.2.5.

повреде лица,⁵⁴² штете нанете терету или другој имовини на броду или изван њега, штете нанете лучким грађевинама, базенима или унутрашњим водним путевима⁵⁴³, као и приликом уклањања, вађења или уништења олупина. Поред ових штета, одговорност се може ограничити и за штете које настану због загађења воде, што је једна од битнијих разлика у односу на Конвенцију из 1957. године, по чијем угледу је CLN Конвенција рађена.

У односу на наведене штете, одговорност се може ограничити чак и када је она настала искључиво као последица својине, државине, контроле или заложног права на броду.⁵⁴⁴

5.1.4. Губитак права на ограничење одговорности

Сходно одредбама члана 3. CLN Конвенције, власник пловила губи право на ограничење одговорности ако је догађај из којег је настало потраживање проузрокован његовом личном кривицом. Иако би се могло рећи да је CLN Конвенција реципирала одредбу члана 1. став 1. Конвенције из 1957. године о губитку права на ограничење одговорности ако је штета настала као последица *actual fault or privity* бродовласника, разлика се јавља у изостављању речи *privity* у члану 3. став 1. CLN Конвенције.⁵⁴⁵ Међутим, ако се има у виду став 2. истог члана, може се закључити да се овде ради само о пропусту аутора CLN Конвенције приликом завршне редакције текста. Када се говори о ставу 2. предметног члана, CLN Конвенција је преузела решење из члана 6. став 3. Конвенције из 1957. године, по коме ће заповедник, пилот, чланови посаде и други службеници власника брода моћи да ограниче одговорност и у случају када је штета проузрокована њиховом *actual fault or privity*, с тим да је за разлику од Конвенције из

⁵⁴² Према члану 4. CLN Конвенције, одговорност се може ограничити за случај смрти или телесне повреде како лица на пловилу тако и било ког другог лица ако је штета настала радњом, непажњом или грешком било ког лица које се налази на пловилу или изван њега, а за које власник пловила одговара због радњи које она предузимају.

⁵⁴³ Овде су аутори CLN Конвенције вероватно мислили на пратећу инфраструктуру на унутрашњим водним путевима, попут преводница, напера и сл.

⁵⁴⁴ Навођењем заложног права на броду, CLN Конвенција даје хипотекарном повериоцу право на ограничење одговорности брода у случају депосесије брода у његову корист, које је први пут уведено *Merchant Shipping Act*-ом.

⁵⁴⁵ О значењу појма *privity* видети више у тачки 2.3.2.10.

1957. године CLN Конвенција стипулисала додатну квалификујућу околност, а то је да ова лица нису поступала са намером да штету проузрокују.

5.1.5. Границе одговорности

Начин утврђивања износа ограничене одговорности је област у којој унутрашња пловидба ужива особености у односу на поморску пловидбу јер величина брода није једини критеријум за утврђивање износа ограничене одговорности.

Наиме, за пловило без сопственог погонског уређаја које је намењено за превоз терета одговорност се може ограничити на износ од 100 франака⁵⁴⁶ по бруто тони носивости пловила. За пловило са сопственим погонским уређајем које је намењено за превоз терета, одговорност се може ограничити на износ од 100 франака по бруто тони носивости пловила уз додатак од 200 франака по свакој коњској снази погонског уређаја.

За тегљаче и потискиваче одговорност се може ограничити на износ од 200 франака по свакој коњској снази погонског уређаја. Када су потискивач или друго пловило са сопственим погонским уређајем привезани уз пловило које потискују, износ ограничене одговорности обрачунава се према коњској снази погонског уређаја и укупној носивости свих пловила у потискиваном саставу.

За пловила која нису намењена за превоз терета, одговорност се може ограничити на износ од 600 франака по кубном метру истиснине на највећем дозвољеном газу брода. Како под домен примене ове одредбе потпадају и путнички бродови, а имајући у виду начин утврђивања границе одговорности за теретне бродове, намеће се питање да ли су аутори ове конвенције грешком превидели путничке бродове на сопствени погон или је можда намера била да се на исти начин обрачунавају границе одговорности за путничке бродове са сопственим погоном и без њега. У сваком случају, оваква одредба има за последицу изузетно ниске границе одговорности за путничке бродове.

За хидрокрилна пловила, багере, пловеће дизалице, елеваторе, као и друге техничке пловне објекте сличне природе, одговорност се може ограничити на износ који одговара трећини њихове вредности у тренутку догађаја на основу којег је настало потраживање.

⁵⁴⁶ Овде треба имати у виду да се под франком мисли на *germinal* франак, који потиче из Француске, а уведен је 1803. године. Један *germinal* франак одговара количини злата 10/31 грама чистоте 0,9000. Однос *germinal* франка према *poincaré* франку је 1:5.

Овиме је CLN Конвенција на један специфичан начин реципирала немачки систем егзекуције, и то само у односу на ову врсту пловила.

Специфичност CLN Конвенције у односу на Конвенцију из 1957. године огледа се и у утврђивању минималне границе одговорности у износу од 44.000 франака.

5.1.6. Фонд ограничене одговорности

За разлику од Конвенције из 1957. године, по CLN Конвенцији један од услова за примену института ограничења одговорности је оснивање фонда ограничене одговорности.

Сходно одредбама члана 5. CLN Конвенције, лице које жели да ограничи своју одговорност обавезно ће пред надлежним органом државе уговорнице основати три фонда, и то: основни фонд за материјалне штете, затим фонд за телесне штете, који износи троструку висину границе за материјалне штете и фонд за штете од загађивања, који је двоструко већи од фонда за материјалне штете.

Сваки од ових фондова доступан је за намирење само оних потраживања због којих су основани (члан 5. став 2), при чему ће се за сваки од ових фондова вршити деоба између поверилаца сразмерно утврђеним износима њихових потраживања (члан 7. став 1).

Такође, према члану 5. став 3. CLN Конвенције, ограничење одговорности примењује се на сва потраживања настала из истог догађаја без обзира на потраживања која су настала или би могла настати из другог догађаја.

Коначно, предметним чланом CLN Конвенције уређено је да ће се процесноправна питања у вези са оснивањем и расподелом фондова, као и друга процесна питања, прописати националним законодавствима држава уговорница (члан 5. став 5), као и да опште правило да позивање на ограничење одговорности не значи признавање те одговорности (члан 5. став 6).

5.1.7. Протокол из 1978. године о изменама и допунама CLN Конвенције

Слично као и код Конвенције из 1957. године, аутори CLN Конвенције из 1973. године сматрали су да ће се употребом златног франка као обрачунске јединице избећи

проблеми који су се јављали услед девалвације националних валута. Међутим, како су флукуације на тржишту злата временом показале исте оне слабости овог племенитог метала које су се јављале на валутним тржиштима, у оквиру UNECE-а припремљен је и усвојен текст Протокола о изменама и допунама Међународне конвенције о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе.

Рад на материји о којој је реч завршен је у оквиру Комитета за копнени транспорт 1978. године, те је последично као обрачунска јединица уведено „специјално право вучења” (SDR) Међународног монетарног фонда (IMF). Износи из Конвенције из 1973. године изражени у „специјалним правима вучења” износе: 100 златних франака износило је 33,33 SDR; 200 златних франака износило је 66,67 SDR и 600 златних франака износило је 200 SDR.

5.1.8. Прихваћеност CLN Конвенције

CLN Конвенцију ратификовао је само Совјетски Савез 1981. године, док су је Немачка и Швајцарска потписале али не и ратификовале. До одсуства ширег прихватања CLN Конвенције и њеног протокола и ступања на снагу, довело је више разлога. Изразито ниске границе ограничене одговорности, одређена решења CLN Конвенције, попут увођења другачијег система ограничења одговорности за поједине врсте пловила, само су неки од узрока ширег неприхватања.

Међу разлоге свакако треба навести и жељу рајнских прибрежних држава да усвоје заједнички став о стављању резерви на CLN Конвенцију, при чему је најспорније било питање резерви у вези са одговорношћу за загађење воде и телесних повреда.⁵⁴⁷

5.2 Конвенција о уговору о међународном превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима (CVN Конвенција)

За разлику од Конвенције из 1976. године, која је у члану 15. став 2. оставила могућност да државе уговорнице својим законодавствима прошире примену система

⁵⁴⁷ Monaco, Riccardo: *Scientific Activity of UNIDROIT*, преузето са: http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/ru_76_v1_0035.pdf.

ограничења одговорности, како је регламентиран овом конвенцијом, и на бродове унутрашње пловидбе, Атинска конвенција из 1974. године је стилизацијом члана 1. став 1. тачка 3), којим се дефинише појам брода, искључила овакву могућност.

Како би се питање одговорности, али и друга питања у материји превоза путника и њиховог пртљага у унутрашњој пловидби системски уредила, UNECE доноси одлуку да се UNIDROIT-у повери припрема текста Предлога конвенције, којим ће се овај проблем уредити.

Први састанак UNIDROIT радне групе за припрему нове конвенције одржан је у Риму 7. и 8. јуна 1972. године. Рад на тексту Предлога конвенције завршен је током другог заседања ове радне групе, које је трајало од 19. до 22. септембра 1972. године, а текст је потом упућен на завршно разматрање Извршном комитету UNIDROIT-а. Након усвајања предложеног текста, Предлог је упућен UNECE-у, који је 1976. године усвојио текст Конвенције о уговору о међународном превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима (у даљем тексту: CVN Конвенција).

5.2.1. Лица с правом на ограничење одговорности

Право на ограничење одговорности признато је возару, као и његовим службеницима или заступницима. Појам „возар” дефинисан је у члану 1. став 3. CVN Конвенције као „лице које се у оквиру свог пословања обавезује да на основу појединачног или колективног уговора о превозу превезе једног или више путника, као и, ако је то примењиво, њихов пртљак, без обзира да ли он сам стварно обавља превоз”. Дакле, CVN Конвенција није увела појам стварног возара што се чини као први недостатак CVN Конвенције, имајући у виду проблеме који могу да настану у тумачењу одредаба ове конвенције услед недостатка помињања и дефиниције стварног возара⁵⁴⁸.

Чланом 2. CVN Конвенције прописано је да возар одговара за радње или пропусте службеника и заступника возара, под условом да су радили у границама својих овлашћења.

⁵⁴⁸ С тим у вези, може се поставити питање да ли се нпр. поједине врсте чартерера могу обухватити појмом возара и да ли се и на њих могу применити одредбе ове конвенције. Овде можемо навести пример када се путнички брод налази под *voyage* чартером за путничке бродове (енгл. *Voyage Charter for Cruise Vessels*), који је, као и други *voyage* чартери, познат као неформални уговор, а карту је издала нека компанија различита од чартерера.

5.2.2. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности

Сходно одредби члана 3. CVN Конвенције, у случају превоза путника возар ће издати појединачну или колективну карту, с тим да неиздавање, нетачности или губитак карте не значи непостојање уговора о превозу путника. Иако CVN Конвенција не прописује форму карте, када се изда путнику, карта мора да носи назнаку да се на њу примењују одредбе CVN Конвенције, као и пословно име возара. Сходно одредби члана 3. став 5. CVN Конвенције, путна карта може гласити на име и на доносиоца, с тим да се карта која гласи на доносиоца може пренети на друго лице најкасније до почетка путовања. На тај начин искључена је могућност да након почетка путовања путник пренесе карту која гласи на доносиоца на неко друго лице чак и уз сагласност возара, што се може дефинисати као ограничење које је ова конвенција стипулисала у односу на поједина национална законодавства, укључујући и законодавство Републике Србије.

Када се ради о потраживањима која подлежу ограничењу, сходно стилизацији члана 5. CVN Конвенције, основна обавеза возара јесте очување телесног интегритета путника⁵⁴⁹ током трајања превоза, при чему сама конвенција није дефинисала шта превоз путника обухвата. На тај начин остаје отворено питање, а тиме и могућност различитих приступа у јудикатури, да ли превоз обухвата само време током ког се путник налази на броду или обухвата и време током којег се обављају радње укрцавања или искрцавања путника односно време док се путник налазио на лучком пристану или каквом другом лучком објекту.

Интересантно је констатовати да CVN Конвенција не уређује одговорност возара за закашњење у превозу путника, као ни одговорност за закашњење почетка путовања и за прекид путовања. Разлог изостављању ових конвенцијских решења треба тражити у изразито различитим приступима овом проблему који су у то време постојали између законодавстава појединих европских земаља. Тако је у Француској возар одговоран за штету коју проузрокује путнику због закашњења ако је до њега дошло услед пропуста возара да се придржава одредаба о оспособљавању брода за пловидбу, док је у Италији возар увек одговоран за штету путнику насталу због неизвршења путовања или

⁵⁴⁹ Имајући у виду одредбу члана 7. став 4. CVN Конвенције, под телесним интегритетом путника мисли се на телесну повреду у ужем смислу, смрт односно психичке повреде путника.

закашњења, осим ако не докаже да је догађај настао из разлога који се не могу њему приписати, али су ове одредбе дерогабилне у корист возара.⁵⁵⁰ Унификацијско решење неких од питања, попут права путника у случају отказивања или прекида путовања, остварено је тек након близу 40 година, и то усвајањем Уредбе ЕУ 1177/2010 о правима путника када путују морем или унутрашњим водним путевима.⁵⁵¹

5.2.3. Основ и износи ограничене одговорности

Имајући у виду одредбу члана 5. CVN Конвенције, возар за повреду телесног интегритета путника одговара на основу своје или кривице лица за које он одговара. Возар одговара на основу доказане кривице, осим у случајевима ако су смрт или телесна повреда путника настали директно или индиректно као последица бродолома, судара, насукања, експлозије или пожара, када возар одговара на основу претпостављене кривице.

Оно што је посебно занимљиво јесте стилизација става 2. предметног члана CVN Конвенције, којим је стипулисана одговорност возара за повреду телесног интегритета путника која настане услед мана брода⁵⁵² или грешком или непажњом лица од кога је возар узео брод у закуп, али без одређивања основа кривице, тако да је остало недоречено да ли ће се у наведеним случајевима примењивати доказана или претпостављена кривица. Исправним се у предметном случају чини, због веће заштите путника, применити аналогију са одредбама Атинске конвенције из 1974. године, која је повреду телесног интегритета путника услед мана брода сврстала у разлоге који доводе до примене начела претпостављене кривице.

Укупан износ штете који је возар дужан да накнади у случају смрти, телесне повреде односно психичке повреде путника по догађају ограничен је на износ од 200.000 франака по жртви. У овај износ не улазе трошкови које су странке имале у циљу заштите својих права. Уколико је више лица поднело захтев за накнаду штете, а претходно

⁵⁵⁰ Видети више у Царић, Славко; Трајковић, Миодраг; Грабовац, Иво; Пожар, Данило; Јанковец, Ивица; Филиповић, Велимир; Шулејић, Предраг; Станковић, Предраг, *op. cit.* (фуснота 535), стр. 171–172.

⁵⁵¹ *Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004, OJ L 334, 17.12.2010.*

⁵⁵² CVN Конвенција користи ширу формулацију, те наводи „мане брода или нефункционисање његове опреме”.

наведени износ је мањи од укупног износа потраживања тих лица, укупан износ тих потраживања ће се пропорционално умањити.

5.2.4. Губитак права на ограничење одговорности

Аутори CVN Конвенције су, у вези са питањем понашања које укида право на ограничење одговорности, применили стилизацију којом су покушали да отклоне разлоге који би, због специфичности енглеског и правних система земаља континенталног правног круга, онемогућили ширу прихваћеност ове конвенције. Последично, у члану 13. став 2. CVN Конвенције, поред регламентирања *wilful misconduct*-а⁵⁵³ као изворног института енглеског права, међу разлоге, тј. понашања који доводе до губитка права возара на ограничење одговорности, додато је референцирање и на *gross negligence*, при чему из стилизације предметне норме произилази да су аутори пошли од претпоставке да се ради о два еквивалентна израза. Међутим, иако се ово решење можда чини прагматичним, оно може да произведе озбиљне проблеме јер се ради о два ипак различита појма који се у неким законодавствима чак и комбиновано користе⁵⁵⁴ управо због своје садржинске различитости. Наиме, као што је раније објашњено, ради се о два израза која нису еквивалентна и чије значење, у зависности од конкретног правног система у коме се примењују, мора да буде анализирано како би се утврдило да ли у себи садржи оне елементе понашања који ће довести до укидања права на ограничење одговорности.⁵⁵⁵

5.2.5. Одговорност за превоз пртљага

Појам пртљага дефинисан је у члану 1. као свака ствар, укључујући и возило које се превози на основу уговора о превозу, осим аутобуса и камиона у комерцијалном саобраћају. Сама конвенција није направила дистинкцију између ручног пртљага који путник сам чува и надзире и који је возар дужан да са путником превезе и тзв. предатог (регистрованог) пртљага, за који се на захтев путника издаје пртљажница. Имајући у виду

⁵⁵³ О појму *wilful misconduct*, као и проблемима који могу настати у случају његове примене у земљама континенталног правног круга видети више у тачки 3.10.

⁵⁵⁴ Тако је на пример у закону државе Њу Џерзи *N.J.S.A. 62A-27c* прописано да "[t]his subsection (defibrillator use for emergency care) shall not immunize a person for any act of gross negligence or willful misconduct".

⁵⁵⁵ О овом проблему видети више у тачки 3.10.

да предметна подела на две врсте пртљага има директан утицај на уређене материје одговорности, њено одсуство је значајан недостатак CVN Конвенције.

Члан 4. став 1. CVN Конвенције садржи непрецизну норму, чија формулација у пракси може да отвори бројна питања и доведе до бројних спорова. Наиме, предметном нормом уређено је да „ако путник жели да преда пртљак возару и ако возар прихвати тај пртљак, возар може на захтев путника издати, могуће у комбинацији са картом, пртљажницу (енгл. *luggage registration voucher*) или други сличан документ у коме ће се навести број и врста пртљага која му је предата за превоз”. Из наведеног је нејасно да ли је, под којим условима и критеријумима, возар дужан да прими одређену врсту пртљага на превоз или то увек зависи од његове воље, као и да ли ће се под пртљагом подразумевати само ствари које путник „жели да... преда возару”. С тим у вези, поставља се додатно питање како ће се „жеља” путника материјално доказивати у случају спора у коме ће путник тврдити да је ту жељу исказао, а да је возар није прихватио. Коначно, може се тврдити да је CVN Конвенција употребом формулације „ако возар прихвати тај пртљак”, уговор о превозу учинила неком врстом адхезионог уговора у коме путник нема стварне могућности да бира да ли хоће или неће да прихвати превоз, нарочито у ситуацији када нема јасних критеријума под којима возар може да одбије да прими одређени пртљак на превоз. Оваква поставка у великој мери смањује права путника, нарочито ако се има у виду одредба става 2. истог члана, по којој, ако није издата пртљажница, возар неће имати обавезу да преда пртљак путнику који га потражује по окончању превоза, осим ако путник не може да докаже своје право на пртљак.

Додатан проблем у вези са утврђивањем одговорности, сходно одредбама ове конвенције, представља одсуство дефинисања времена превоза, а које у упоредном праву зависи од тога да ли се ради о ручном или осталом пртљагу, дакле од класификације која такође није регламентирана поменутом конвенцијом.

Одредбе о ограничењу одговорности возара за пртљак сличне су као и у случају одговорности за телесни интегритет путника. Наиме, возар ће одговарати за оштећење, мањак или губитак пртљага само ако се догађај који је проузроковао штету догодио за време превоза, а штета се може приписати кривици возара или лица која раде за возара. Међутим, кривица бродара се претпоставља ако су оштећење, мањак или губитак пртљага настали посредно или непосредно као последица бродолома, судара, насукања, експлозије

или пожара, осим у случају возила која се превозе бродом, као и ствари које се налазе у тим возилима (члан 8).

Сама одговорност ограничена је на вредност оштећеног, уништеног или изгубљеног пртљага, с тим да укупна штета коју је возар дужан да накнади не може да прекорачи износ од 5.000 франака по путнику односно у случају оштећења или уништења возила износ од 15.000 франака по возилу (члан 11).

5.2.6. Прихваћеност CVN Конвенције

Иако је 1978. године усвојен Протокол на CVN Конвенцију, којим је франак замењен употребом специјалних права вучења, с циљем да се оствари шира прихваћеност ове конвенције, слично као и у случају CLN Конвенције, CVN Конвенцију ратификовао је само Совјетски Савез 1981. године, док ју је Аустрија потписала, али не и ратификовала, тј. није јој приступила.

Разлоге ширег неприхватања CVN Конвенције треба тражити како у наведеним бројним недостацима тако и у изузетно ниским износима одговорности за случај смрти или телесне повреде путника.⁵⁵⁶ Тако је на пример Финска, као држава уговорница Атинске конвенције из 1974. године, указала на то да не може да прихвати да буде обавезана одредбама CVN Конвенције, која прописује ниже границе одговорности у односу на Атинску конвенцију. Такође, CVN Конвенција промулгирала је стандарде заштите права путника, који су већ и у том периоду били на далеко нижем нивоу него у многим земљама Европе, укључујући тадашњу Југославију.

Коначно, државе попут Белорусије, Литваније и Пољске су као разлог неприступању овој конвенцији наводиле мали обим превоза путника и пртљага унутрашњим водним путевима, услед чега није долазило до незгода, а тиме ни до одговорности њихових бродовласника, што би као последицу требало да наметне потребу приступања међународноправном унификацијском инструменту.⁵⁵⁷ Поред оваквих аргумената, који се тешко могу прихватити као оправдани ако се пође од реалне потребе за унификацијским приступом проблему у питању на паневропском нивоу, те могућности

⁵⁵⁶ Овај разлог су навеле Финска, Немачка и Украјина. Видети више у TRANS/SC.3/2003/10 од 28. јула 2003. године и TRANS/SC.3/2003/10/Add.1. од 4. августа 2004. године.

⁵⁵⁷ Видети више у *ibid.*

да путнички бродови који вију заставу ових земаља плове и ван њихових граница, неке државе су неприступање објашњавале другачијим концептом и положајем унутрашње пловидбе у укупном правном систему тих држава. Тако је Француска од самог почетка рада на овој конвенцији настојала да њене одредбе више приближи концепту ограничења одговорности карактеристичном за копнено право, док је апсолутна већина других држава тежила њеном усаглашавању са релевантним институтом у поморском праву.

5.3. Стразбушка конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе, 1988 (CLNI 1988 Конвенција)

Како CLN Конвенција из 1973. године није добила ширу подршку унутар међународне заједнице, а препознавши потребу да се уреди материја ограничења одговорности у унутрашњој пловидби, Централна комисија за пловидбу Рајном (CCNR) предузела је иницијативу како би рајнске прибрежне државе на унификован начин уредиле овај институт.

Током припремних радова, већина држава чланица CCNR-а јасно се определила за то да се будући текст конвенције заснива на моделу уређења материје у питању који је постављен Конвенцијом из 1976. године у односу на сродни институт у поморском праву. Овакво опредељење очекивано је наишло на противљење француске делегације, која је инсистирала на концепту карактеристичном за француско право, у коме се право унутрашње пловидбе заснива на истим принципима на којима почивају гране копненог транспортног права.

Након усаглашавања ставова делегација, а на основу Резолуције CCNR-а 1988-I-2, у седишту CCNR-а у Стразбуру, 3. и 4. новембра 1988. године, одржана је Дипломатска конференција, на којој је усвојена Стразбушка конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе (CLNI 1988 Конвенција).

Имајући у виду да је током рада велика пажња била посвећена питању резерви на текст CLNI 1988 Конвенције, на првој наредној пленарној седници CCNR-а након усвајања ове конвенције, затражено је од Комитета за речно право CCNR-а (енгл. *River Law Committee*) да размотри могућност заједничког приступа рајнских прибрежних држава у односу на стављање резерви из члана 15. ст. 2. и 3. и члана 18. CLNI 1988

Конвенције⁵⁵⁸, како би се убрзао процес ратификације и ступања на снагу CLNI 1988 Конвенције. Последично, у периоду до 1997. године, CLNI 1988 Конвенцију ратификовале су рајнске прибрежне државе, и то: Немачка, Швајцарска, Холандија и Луксембург, чиме је био испуњен услов за њено ступање на снагу. На овај начин, CLNI 1988 Конвенција постала је једини међународноправни инструмент на снази којим се уређује институт ограничења одговорности на начин који је прилагођен специфичностима унутрашње пловидбе.

5.3.1. Лица с правом на ограничење одговорности

Лица са правом на ограничење одговорности утврђена су у члану 1. CLNI 1988 Конвенције. Предметном нормом, право на ограничење признато је власнику брода и спасиоцу, с тим да су појмом „власник брода” обухваћени поред власника и закупац, чартерер, менаџер и бродар (оператер). Како је ова конвенција у основи реципирала решења Конвенције из 1976. године, те је приступ већине европских држава да се институти права унутрашње пловидбе садржински у највећој могућој мери приближе сродним институтима поморског права, значење појмова „власник” и „спасилац” кореспондирају значењу ових појмова у поморском праву.

Као и у случају Конвенције из 1976. године, CLNI 1988 Конвенција садржи норму по којој одговорност бродовласника обухвата и одговорност самог брода, чиме је омогућено да се ограничењу подвргну потраживања из *in rem* тужби англоамеричког права (члан 1. став 4.).⁵⁵⁹ Поред тога, реципирана је одредба Конвенције из 1976. године о праву осигуравача одговорности за потраживања која подлежу ограничењу у складу са одредбама ове конвенције да се користи повластицама Конвенције у истој мери као и сам осигураник (члан 1. став 5).

⁵⁵⁸ Видети више у *Annuaire Europeen 1988 - European Yearbook 1988*, Vol. XXXVI, 1988.

⁵⁵⁹ О овоме видети више у тачки 2.3.2.1.

5.3.2. Пловила на које се односи CLNI 1988 Конвенција

Сходно одредби члана 1. став 2. тачка б), под појмом „пловило” обухваћени су бродови унутрашње пловидбе који се користе у привредне сврхе укључујући хидрокрилна пловила, скеле и мале чамце, али не и лебдилице. Пловило такође укључује багере, пловеће дизалице, елеваторе, као и другу пловећу и покретну опрему или објекте сличне природе.

Наведена дефиниција појма „пловило” у одређеној мери је исправила недостатке који се јављају код дефиниције тог појма у CLN Конвенцији. У том смислу, дефиниција појма „пловило” из CLNI 1988 Конвенције обухватила је скелу као врсту пловила, која се често користи у унутрашњој пловидби ради повезивања двеју обала река и која може да проузрокује незгоде великих размера. Оно што се јавља као недостатак предметне дефиниције јесте обухватање „малог чамца” као појма непрецизног значења. Наиме, остаје нејасно зашто су аутори подвели мале чамце који не обављају привредну делатност под режим примене ове конвенције, с обзиром на капацитет ове врсте пловила да проузрокују неке значајније пловидбене незгоде у односу на које би њиховим власницима требало признати право на ограничење одговорности.

5.3.3. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности

Када се ради о потраживањима која подлежу домену примене ове конвенције, она су таксативном методом нормирања наведена у члану 2. CLNI 1988 Конвенције, и потпуно одговарају листи потраживања из Конвенције из 1976. године.

Исто као и код Конвенције из 1976. године, а у циљу избегавања свих евентуалних неспоразума, садржана је одредба по којој наведена потраживања подлежу ограничењу одговорности чак и ако је подигнута тужба, уговорна или вануговорна, регресна или по основу јемства. Међутим, потраживања наведена у ставу 1. тач. д), е) и ф) ове конвенције не подлежу ограничењу одговорности ако произилазе из уговора који је закључен између повериоца и лица које одговара.

5.3.4. Потраживања која су изузета од ограничења одговорности

Значајније разлике у односу на Конвенцију из 1976. године јављају се код потраживања изузетих од ограничења одговорности. Наиме, за разлику од поморске пловидбе, где је још 1969. године донет одговарајући унификацијски инструмент којим се уређује материја ограничења одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом, у унутрашњој пловидби све до 2012. године није постигнута сагласност држава у вези са предметном материјом, иако је било неколико неуспешних покушаја, о чему ће бити више речи у овом раду.

Како материја одговорности за штету проузроковану нафтом и другом опасном робом у унутрашњој пловидби до данас није уређена посебним међународноправним инструментом, CLNI 1988 Конвенција ову врсту потраживања није укључила у листу потраживања изузетих од ограничења одговорности према одредбама ове конвенције, већ их је третирала као свако друго потраживање за које се може ограничити одговорност до износа прописаних овом конвенцијом. Међутим, ако се имају у виду одредбе члана 8. CLNI 1988 Конвенције, којима се утврђују границе одговорности за имовинска потраживања, у већини држава уговорница ове конвенције оправдано се поставило питање целисходности примене утврђених граница одговорности у односу на потраживања за штете које могу да настану изливањем нафте и других опасних материја. С тим у вези, у члану 18. став 1. тачка б) CLNI 1988 Конвенције регламентирано је право држава уговорница да ставе резерву којом ће искључити примену ове конвенције на потраживања која настану као последица превоза опасне робе уколико та потраживања потпадају под домен примене неке друге међународне конвенције или националног законодавства које искључује право на ограничење одговорности за ову врсту потраживања или прописује више границе одговорности од оних које су прописане CLNI 1988 Конвенцијом.

5.3.5. Границе одговорности

Као што смо видели приликом разматрања одредаба CLN Конвенције, област у којој су највише дошле до изражаја специфичности унутрашње пловидбе јесте начин утврђивања граница одговорности. Како се тонажа пловила унутрашње пловидбе не може

упоређивати са знатно већим поморским бродовима, те величина брода није могла да буде једини критеријум за утврђивање граница одговорности, CLNI 1988 Конвенција ослонила се на сличне корективне факторе употребљене у CLN Конвенцији, на основу којих се долази до разумних граница ограничене одговорности. Тако се границе одговорности за потраживања, осим оних наведених у члану 7. CLNI 1988 Конвенције, која произилазе из једног појединачног догађаја, обрачунавају на следећи начин:

а) у погледу потраживања због смрти или телесне повреде:

(i) за брод који се не користи за превоз терета, нарочито путнички брод, 200 обрачунских јединица по кубном метру истиснине при максимално дозвољеном газу, увећано за 700 обрачунских јединица по kW снаге погонских машина за брод са механичким погоном;

(ii) за брод који се користи за превоз терета, 200 обрачунских јединица по тони брода, увећано за 700 обрачунских јединица по kW снаге погонских машина за брод са механичким погоном;

(iii) за тегљача или потискивача, 700 обрачунских јединица по kW снаге погонских машина;

(iv) за потискивача који, у тренутку настанка штете, потискује потисницу у потискиваном саставу, износ обрачунат у складу са подтачком (iii) биће увећан за 100 обрачунских јединица по тони носивости потиснице; ово увећање се не примењује уколико се докаже да је потискивач вршио радњу спасавања једне или више потисница;

(v) за бродове са механичким погоном који су, у тренутку настанка штете, обезбеђивали погон за друга пловила која су са њим повезана, износ обрачунат у складу са тач. (i), (ii) и (iii) биће увећан за 100 обрачунских јединица по тони носивости или кубном метру истиснине другог пловила; ово увећање се не примењује уколико се докаже да је овај брод вршио радњу спасавања једног или више пловила која су са њим повезана;

(vi) за пловећу и покретну опрему, те багере, пловеће дизалице, елеваторе, као и другу пловећу и покретну опрему или објекте сличне природе, њихова вредност у тренутку настанка догађаја;

б) у погледу свих осталих потраживања, половина износа обрачунатог у складу са одредбом тачке а).

На примеру самоходног теретног брода носивости 3.000 тона, са механичким погоном од 1200 kW снаге (врста пловила која се користи за превоз терета претежно на Рајни), границе одговорности према одредбама CLNI 1988 Конвенције износиле би:

Вредност SDR-а на дан конверзије – 27.02.2015. = 0,798639 евра

Потраживања	1. тонажа	SDR	€	укупно
	2. kW снаге			
Потраживања за имовинске штете	1. 3.000 x	200 x	0,798639	€ 479.183
	2. 1.200 x	700 x	0,798639	€ 670.856
			Укупно:	€ 1.150.039

С обзиром на то да се на Дунаву за превоз терета најчешће користе потискивани састави, на примеру потискивача са механичким погоном од 1.500 kW снаге, који је потискивао две потиснице, сваку носивости по 1.700 тона, границе одговорности према одредбама CLNI 1988 Конвенције износиле би:

Вредност SDR на дан конверзије – 27.02.2015. = 0,798639 евра

Потраживања	1. kW снаге	SDR	€	укупно
	(потискивач)			
	2. тонажа			
	(потиснице)			
Потраживања за имовинске штете	1. 1.500 x	700 x	0,798639	€ 838.570
	2. 1.700 x	100 x	0,798639	€ 35.768
	2. 1.700 x	100 x	0,798639	€ 35.768
			Укупно:	€ 1.110.106

Оно што је свакако интересантно у поређењу са текстом CLN Конвенције јесте прописани износ ограничене одговорности за пловећу и покретну опрему, те багере, пловеће дизалице, елеваторе, као и другу пловећу и покретну опрему или објекте сличне

природе. Наиме, CLNI 1988 Конвенција у одређеној мери реципирала је решење садржано у CLN Конвенцији, у смислу прихватања концепта ограничења одговорности применом немачког система егзекуције, и то само у вези са овом врстом пловила. Разлика између две конвенције огледа се у томе што CLN Конвенција одговорност власника ове врсте пловила ограничава на износ који одговара трећини вредности предметних пловила у тренутку догађаја на основу којег је настало потраживање, док CLNI 1988 Конвенција одговорност власника ограничава на укупну вредност ове врсте пловила у тренутку настанка догађаја.

Када износ који је обрачунат ради намирења потраживања за случај смрти или телесне повреде није довољан за потпуно намирење тих потраживања, износ који се обрачунава у циљу намирења имовинских потраживања на располагању је за накнаду неисплаћеног остатка потраживања за случај смрти или телесне повреде, и такав неисплаћени остаток конкурише, *pro rata*, са имовинским потраживањима.

CLNI 1988 Конвенција у члану 6. утврђује доње лимите одговорности, и то износ од најмање 200.000 обрачунских јединица за потраживања због смрти или телесних повреда односно износ од најмање 100.000 обрачунских јединица за сва остала потраживања.

Што се тиче потраживања због смрти или телесних повреда путника на пловилу, у члану 7. CLNI 1988 Конвенција, као и Конвенција из 1976. године, одбацује критеријум тонаже и одговорност за потраживања због смрти или телесне повреде путника на броду, настала из истог догађаја, и ограничава на износ од 60.000 обрачунских јединица (у односу на 46.666 из Конвенције из 1976. године) помножених бројем путника које је брод овлашћен да превози на основу бродског сведочанства. Међутим, у наставку предметне норме чини се да су аутори ове конвенције прибегли методу утврђивања ограничене одговорности који је разматран током рада на тексту Конвенције из 1976. године. Наиме, аутори CLNI 1988 Конвенције су у члану 7. став 1., после стилизације дела одредбе која кореспондира одредби члана 7. став 1. Конвенције из 1976. године, додали у наставку формулацију која гласи: „или ако број путника које је пловило овлашћено да превози није назначено, ограничење се утврђује према броју путника које је пловило, у тренутку догађаја, стварно превозило”. Као што је раније истакнуто, оваква формулација је предлагана од стране делегације Велике Британије током припремних радова на тексту Конвенције из 1976. године, али је ипак преовладало становиште изнето од стране

норвешке делегације, по којој осигуравач не може да зна број путника који је брод стварно превозио на сваком појединачном путовању, већ може да располаже само информацијом о томе колико је путника брод овлашћен да превози и да с тим у вези изда одговарајућу полису и одреди припадајућу премију. Чини се да је ову аргументацију требало уважити и приликом рада на CLNI 1988 Конвенцији.

Још једна специфичност када је у питању утврђивање границе одговорности за потраживања због смрти или телесних повреда путника на пловилу огледа се у томе што су CLNI 1988 Конвенцијом прописани и доњи и горњи „плафон” одговорности. Наиме, у члану 7. став 2. ове конвенције утврђено је да границе одговорности не могу да буду ниже од 720.000 обрачунских јединица нити веће од следећих износа:

1) 3.000.000 обрачунских јединица за пловило које је овлашћено да превози највише до 100 путника;

2) 6.000.000 обрачунских јединица за пловило које је овлашћено да превози највише до 180 путника;

3) 12.000.000 обрачунских јединица за пловило које је овлашћено да превози више од 180 путника.

Коначно, CLNI 1988 Конвенција је у предметном члану реципирала одредбу члана 7. став 2. Конвенције из 1976. године, којом је дефинисано да се под потраживањем због смрти или телесних повреда путника на пловилу подразумева свако потраживање које је истакнуто од стране или у име лица које се превози пловилом на основу уговора о превозу путника, или које, уз пристанак возара, прати неко возило или живе животиње на основу уговора о превозу.

5.3.6. Фонд ограничене одговорности

За разлику од CLN Конвенције, којом је регламентирано обавезно оснивање фонда ограничене одговорности, аутори CLNI 1988 Конвенције су по угледу на Конвенцију из 1976. године оптирала за факултативност у вези са оснивањем фонда ограничене одговорности.

Када се узме у обзир да се CLNI 1988 Конвенција у највећој мери ослања на Конвенцију из 1976. године, може се претпоставити да је на истој аргументацији темељено решење о факултативном оснивању фонда, при чему се најчешће као разлог истиче да обавезно оснивање фонда беспотребно продужава и поскупљује поступак ограничења одговорности, нарочито у случајевима где постоји само један поверилац. Последично, CLNI 1988 Конвенција је у члану 11. утврдила право на ограничење одговорности и без оснивања посебног фонда, чиме је омогућено одговорном лицу да ограничи своју одговорност, а повериоцу гарантована накнада штете на бржи и јефтинији начин, полагањем јемства или слично. С друге стране, истим чланом државама уговорницама дато је право да националним законодавством предвиде да се у случају подношења тужбе, пред њиховим судом ради остваривања потраживања које подлеже ограничењу, лице које одговара може позвати на право ограничења одговорности само ако оснује фонд ограничења.

Питање расподеле фонда уређено је чланом 12. CLNI 1988 Конвенције на потпуно идентичан начин као и чланом 12. Конвенције из 1976. године.

5.3.7. Губитак права на ограничење одговорности

Једна од темељних разлика CLN Конвенције и CLNI 1988 Конвенције огледа се у нормирању понашања које укида право на ограничење одговорности. Наиме, док се CLN Конвенција ослонила на решење које је у том периоду било доминантно прихваћено, а огледало се у концепту *actual fault or privity* бродовласника, CLNI 1988 Конвенција реципирала је решење које је у периоду након усвајања Конвенције из 1976. године постало општеприхваћено, а засновано је на описивању енглеског стандарда *wilful misconduct*. С тим у вези, члан 4. CLNI 1988 Конвенције реципирао је одредбу члана 4. Конвенције из 1976. године, која гласи „Лице које одговара није овлашћено да ограничи своју одговорност ако се докаже да је штета настала његовом личном радњом или пропустом, учињеним са намером да се изазове та штета, или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи (*A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*)”.

5.3.8. Друга питања уређена CLNI 1988 Конвенцијом

Што се тиче осталих значајних питања у вези са институтом ограничења одговорности, CLNI 1988 Конвенција прихватила је решења из Конвенције из 1976. године, и то нарочито у вези са питањем понашања (разлога) које доводи до губитка права на ограничење одговорности, компензације потраживања, обрачунске јединице, факултативности оснивања фонда ограничене одговорности, као и његове расподеле.

Извесне специфичности јављају се у односу на питање стицаја потраживања. Наиме, у члану 9. став 1. CLNI 1988 Конвенције преузета је одредба члана 9. Конвенције из 1976. године, којом се утврђује да се износи ограничења одговорности обрачунати у складу са одредбама ове конвенције примењују на збир свих потраживања која су настала из истог догађаја:

а) према лицу или лицима која су наведена у члану 1. став 2. тачка а) ове конвенције и према сваком лицу за чије радње, пропусте или грешке он или они одговарају; или

б) према власнику пловила који пружа услугу спасавања са тог пловила и према спасиоцу или спасиоцима који делују са тог пловила и према сваком лицу за чије радње, пропусте или грешке он или они одговарају; или

ц) према спасиоцу или спасиоцима који не делују са пловила унутрашње пловидбе или поморског брода или који делују само на пловилу коме су пружене услуге спасавања и према сваком лицу за чије радње, пропусте или грешке он или они одговарају.

У истом члану додат је став 2., који одражава неке специфичне ситуације до којих у унутрашњој пловидби може доћи, а које захтевају додатну регламентацију у односу на Конвенцију из 1976. године. С тим у вези, у наведеном ставу дефинисано је да се, када је износ одговорности за потискивача, који у време настанка штете потискује потисницу у потискиваном саставу, повећан у погледу потраживања проистеклих из догађаја за 100 обрачунских јединица по тони носивости потиснице, износ одговорности за сваку потисницу смањује, у погледу потраживања проистеклих из наведеног догађаја, за 100 обрачунских јединица за сваку тону носивости потиснице. Такође, када је износ одговорности за брод са механичким погоном који у тренутку настанка штете пружа

погон пловилима која су са њим повезана повећан у погледу потраживања која произилазе из догађаја за 100 обрачунских јединица по тони носивости или кубном метру истиснине повезаних пловила, износ одговорности за свако повезано пловило се смањује, у погледу потраживања која произилазе из наведеног догађаја, за 100 обрачунских јединица за сваку тону носивости или сваки кубни метар истиснине повезаних пловила.

Када је питању домен примене ове конвенције, чланом 15. прописано је да се она примењује ако се пловило у тренутку настанка догађаја који је проузроковао штету налазило на водним путевима на које се примењују одредбе Измењене и допуњене Конвенције о пловидби Рајном (тзв. Мајнхамска конвенција) из 1868. године односно Конвенције о каналисању реке Мозел, из 1956. године. Наведена одредба се *mutatis mutandi* примењује и на случајеве радњи спасавања брода или терета на броду који се налази на наведеним водним путевима, као и на радњу спасавања коју пружа брод унутрашње пловидбе поморском броду који се налази на предметним водним путевима. Коначно, члан 15. став 2. CLNI 1988 Конвенције оставља могућност да било која држава, дакле и држава која нема статус рајнске прибрежне државе, приступи овој конвенцији достављањем нотификације депозитару, којом ће изјавити да ће се одредбе Конвенције примењивати и на водним путевима које је та држава навела у нотификацији, а који се налазе на њеној територији.

5.4. Стразбуршка конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, CLNI 2012 Конвенција

Имајући у виду да након CLN Конвенције из 1973. године није било покушаја да се донесе одговарајући међународноправни инструмент којим би се овај институт у унутрашњој пловидби јединствено уредио на читавом европском континенту, CCNR покренуо је иницијативу за усвајање измена и допуна Стразбуршке конвенције којима би се њена примена проширила на паневропски план.

Како су државе чланице Европске уније изразиле спремност да приступе Стразбуршкој конвенцији, која би била измењена и допуњена на начин који би омогућио њено потврђивање на паневропском нивоу, представници Секретаријата CCNR-а су током 2010. и 2011. године обишли већину дунавских прибрежних земаља, како би кроз разговор

са представницима националних администрација објаснили значај приступања овој конвенцији и покушали да отклоне евентуалне проблеме.

Као резултат успешних преговора са националним администрацијама дунавских прибрежних држава, Дунавском комисијом и UNECE-ом, радна група експерата, која је основана у оквиру CCNR-а, одлучила је да се уместо Протокола о изменама и допунама CLNI 1988 Конвенције, приступи изради и усвајању потпуно нове конвенције, те да државе које постану уговорнице нове Конвенције, у поступку који ће бити прописан Конвенцијом, откажу CLNI 1988 Конвенцију. С друге стране, упркос одлуци да се приступи изради потпуно новог инструмента, истовремено је одлучено да се задржи оригинални оквир CLNI 1988 Конвенције, док су предмет разговора биле поједине одредбе ове конвенције.⁵⁶⁰

Након усаглашавања финалног текста Конвенције од стране радне групе експерата, заказана је и одржана Дипломатска конференција у Стразбуру, у периоду од 25. до 27. септембра 2012. године. На Дипломатској конференцији учествовале су делегације 13 држава, и то: Немачке, Белгије, Француске, Луксембурга, Холандије, Швајцарске, Аустрије, Бугарске, Пољске, Србије и Словачке. Након расправе, усвојен је текст Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (у даљем тексту: CLNI 2012 Конвенција) и потписан завршни акт Дипломатске конференције.⁵⁶¹

5.4.1. Лица с правом на ограничење одговорности и значење појма „водни пут”

Једна од значајнијих измена у односу на текст CLNI 1988 Конвенције учињена је у односу на појам „власник пловила”. Овом питању посвећена је значајна пажња током рада Комитета за припрему текста Конвенције, као и Дипломатске конференције. Основни проблем огледао се у различитим тумачењима појединих појмова између различитих

⁵⁶⁰ Исто и Kozubovskaya-Pelle, Anastasiya: *Revision of Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation*, http://www.ccr-zkr.org/files/clni/Article_Anastasiya_JIML475-477.pdf, стр. 475.

⁵⁶¹ Имајући у виду да је Република Србија учествовала на Дипломатској конференцији, као и да је потписала завршни акт Дипломатске конференције, Влада Републике Србије је 2012. године овластила конзула Републике Србије у Стразбуру да, у име Владе као заступника Републике Србије, потпише текст Стразбуршке конвенције. Конзул Републике Србије потписао је текст Стразбуршке конвенције 18. јануара 2013. године, док је Народна скупштина Републике Србије исте године усвојила Закон о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби („Службени гласник РС”, број 6/13).

националних законодавстава. Тако се као спорно поставило питање употребе појма „оператер брода” у контексту француског значења речи *armateur*, односно *exploitant d'un bateau*, с обзиром на то да за појам *armateur* нема појма еквивалентног значења у енглеском језику. Како ни у француском праву и јуриспруденцији нема уједначеног приступа значењу појма *armateur*, преовладао је став да се у тексту Конвенције употреби појам *exploitant*.⁵⁶²

Питање закупца односно чартерера као лица са правом на ограничење одговорности отворило је читав низ језичких, али и правних дилема. Најпре је немачка делегација поставила питање оправданости навођења „закупца”, имајући у виду употребу појма „чартерер”. Приступ проблему у питању свакако зависи од класификације пловидбених уговора извршених у националним законодавствима. Полазећи од класификације уговора како је извршена ЗПУП-ом⁵⁶³, став немачке делегације није био прихватљив како за српску тако и за неколико других делегација. Такође, холандска делегација предложила је да се холандском тексту CLNI Конвенције појам *chareter* замени појмом *bevrachter*, који у преводу на енглески језик одговара појму *charterer*, уз образложење да на холандском језику ова два појма немају исто значење. Након тога је председавајућа С. Турне (С. Tournaue) указала да је појам *charterer* употребљен у Конвенцији из 1976. године, и да се под њим најпре мисли на *bareboat* чартерера, због чега је предложила да се појам *charterer* замени појмом *bareboat charterer*. Овоме се успротивила најпре холандска делегација, указујући на то да холандско национално законодавство не познаје појам *bareboat charterer*. Имајући у виду да би овакав приступ проузроковао значајно сужавање круга лица који би имали право на ограничење одговорности, српска делегација је такође била против оваког предлога.⁵⁶⁴

Током расправе о предметном појму, председавајућа је отворила питање *slot* чартерера, тј. да ли ова врста чартерера потпада под појам чартерера и да ли ужива право

⁵⁶² Неки аутори указују на чињеницу да је Касациони суд у Француској (франц. *Cour de Cassation*) заузео тзв. двоструки приступ појму *armateur*, правећи разлику између *nautical armateur*, који је одговоран само за пловидбу и *commercial armateur*, који управља бродом у комерцијалне сврхе, те да се у оба случаја појам односи на одговарајућу врсту управљања бродом, а не на власништво над бродом. О овоме видети више у Anastasiya Kozubovskaaya-Pelle, op. cit. (фуснота 560), стр. 476.

⁵⁶³ ЗПУП све уговоре о искоришћавању бродова дели на 1) уговор о закупу брода и 2) уговоре о пловидбеним пословима који се даље деле на 1) уговоре о превозу ствари (који се даље деле на бродарске уговоре (*time* и *voyage charter*) и поморско-возарски уговор), 2) уговоре о превозу путника, 3) уговоре о тегљењу и 4) уговоре о другим пловидбеним пословима.

⁵⁶⁴ О кругу лица који су обухваћени појмом *charterer* видети тачку 3.2.2.

на ограничење одговорности. Већина делегација, а пре свега Белгијска делегација, била је против признавања права *slot* чартереру на ограничење одговорности, инсистирајући да право на ограничење одговорности треба признати само чартереру на кога су пренети сви аспекти употребе брода. Иако оваква поставка значи сужавање круга лица са правом на ограничење одговорности јер се на овај начин искључују не само *slot* чартерери већ и у великој мери *time* и *voyage* чартери, чини се да је прихватање речи: „на кога су пренети сви аспекти употребе пловила” био једини могући компромис како би се решило питање круга лица са правом на ограничење одговорности. Дакако, треба очекивати да развој контејнерског транспорта на унутрашњим водним путевима ово питање поново актуелизује. Коначно, питање признавања права на ограничење одговорности *slot* чартереру је у поморству свој одговор најпре добило у судским одлукама, да би државе тек након тога ово питање почеле на целисходан начин да уређују својим законодавствима.

Интересантно је да је у односу на текст CLNI 1988, из појма „власник пловила” у CLNI 2012 изостављен појам „менаџер”. Имајући у виду становиште председавајуће, као и белгијске делегације, по коме право на ограничење одговорности треба признати само лицу на које су пренети сви аспекти управљања пловилом, није јасно зашто су менаџмент компаније изостављене, нарочито ако се узме у обзир да се у светској поморској пракси на ову врсту компанија данас неретко преноси комплетно управљање, тј. менаџмент пловилом, дакле од техничког одржавања пловила до снабдевања пловила потребним залихама, члановима посаде и сл.

Након дуже расправе о појму „власник пловила” постигнут је компромис да се задрже и појам „закупац” (енгл. *hirer*) и чартерер, и то без сужавања само на *bareboat* чартерера, те последично члан 1. став 2. тачка 1) гласи:

„Власник пловила значи власник, закупач, чартерер на кога су пренети сви аспекти употребе брода, као и оператер пловила (енгл. *Vessel owner shall mean the owner, hirer or charterer entrusted with the use of the vessel, as well as the operator of a vessel*)”.

Оваквим конвенцијским изразом, CLNI 2012 Конвенција приближила се својим одређењем круга лица којима се признаје право на ограничење одговорности америчком систему ограничења одговорности, с том разликом да је амерички систем јасан у изражају да међу разним врстама чартерера само *bareboat* чартерер има право на ограничење

одговорности, као и да искључује оператере из круга лица са правом на ограничење одговорности. С друге стране, ако би се кроз одлуке судова круг лица којима се CLNI 2012 Конвенцијом признаје право на ограничење одговорности евентуално проширио и на *time charterera*, дефиниција „власника пловила”, како је дата у овој конвенцији, у значајној мери би се приближила решењу Конвенције из 1976. године.

Имајући у виду предметно питање круга лица са правом на ограничење одговорности, приликом транспоновања предметне одредбе CLNI 2012 Конвенције у законодавство Републике Србије, потребно је пажљиво разрадити речи: „*charterer entrusted with the use of the vessel*”, како би се омогућила примена овог института на што већи број лица, имајући у виду сврху и циљ који се оригинерно жели постићи овим институтом, те позитивне ефекте нешто ширег признавања права на ограничење одговорности на поједине учеснике у унутрашњем водном транспорту. Такође, пожељно је да се приликом неке следеће ревизије ове конвенције иницира од стране стручних кругова поновно разматрање значења појма „власник пловила”, с циљем изједначавања његовог значења са значењем корелативног појма из Конвенције из 1976. године.

Дискусија је вођена и о значењу појма „водни пут” (енгл. *Waterway*). С тим у вези, од стране IVR-а предложено је да се дефиниција из Нацрта конвенције измени тако да водни путеви означавају „*all inland stretches of water*”, чему се успротивила делегација Републике Србије, истичући да предлог IVR-а нема јасно значење на српском језику. Такође, предлогу IVR-а да појам „водни пут” треба да обухвати и приобалне воде (енгл. *coastal waters*) успротивила се француска делегација, истичући да су приобалне воде предмет уређења поморског права. Последично, усвојена је дефиниција водних путева која гласи:

„Водни пут значи сваки унутрашњи водни пут, укључујући и језера (енгл. *Waterway shall mean any inland waterway, including any lake*)”.

5.4.2. Потраживања која подлежу ограничењу одговорности, као и искључење појединих потраживања од права на ограничење

За разлику од листе потраживања која подлежу ограничењу, а која није претрпела никакве измене у односу на текст CLNI 1988, одређене промене извршене су у вези са

искључењем појединих потраживања. Тако је некадашње референцирање само на потраживања из наслова спасавања допуњено најпре позивањем и на потраживања из наслова помоћи (енгл. *assistance*), а затим је додато и позивање на посебну накнаду у вези са операцијом спасавања брода који сам по себи или због терета који се налази на њему представља опасност по животну средину. Аутори CLNI 2012 настојали су да, у односу на ову врсту изузетог потраживања, прате текст Конвенције из 1976. године, мада је изостало директно позивање на Међународну конвенцију о спасавању из 1989. године, иако је током припремних радова ово референцирање дуго било саставни део радне верзије текста конвенције. Наиме, током припремних радова већина делегација је указала да би непосредно позивање на Међународну конвенцију о спасавању из 1989. године произвело значајне проблеме, те је холандска делегација предложила да се уместо позивања на ову конвенцију преузме одредба из Међународне конвенције о привременом заустављању бродова, усвојене 1999. године, што је и прихваћено најпре у оквиру Комитета, а затим и на Дипломатској конференцији.⁵⁶⁵

Такође, у члану 18. прописана је могућност да државе уговорнице, у тренутку потписивања, ратификације, прихватања, одобрења или приступања овој конвенцији или у било ком времену после тога, искључе примену правила ове конвенције у потпуности или делимично:

а) за потраживања услед штете проузроковане физичким, хемијским или биолошким променама у квалитету воде;

б) за потраживања која настану услед превоза опасне робе, у оној мери у којој су та потраживања уређена међународном конвенцијом или домаћим правом, који искључују ограничење одговорности или прописују више границе одговорности од оних које су предвиђене овом конвенцијом;

ц) за потраживања због подизања на површину, уклањања, уништења или чињења нешкодљивим пловила које је потонуло, претрпело бродолом, насукано или је напуштено, укључујући и све што је на пловилу или је било на пловилу, као и на потраживања због уклањања, уништења или чињења нешкодљивим терета на пловилу;

⁵⁶⁵ Видети више у CLNI/CONF (12) 3, 18 June 2012.

д) тегљеница (и потисница) које се искључиво користе у лукама за прекрцај.⁵⁶⁶

5.4.3. Границе одговорности

Питање граница одговорности је разлог из ког је припремни рад на тексту ове конвенције трајао пуних шест година. Иницијално, износе ограничене одговорности требало је повећати у односу на износе из CLNI 1988, узимајући у обзир инфлацију и раст цена у поређењу са поморством,⁵⁶⁷ с циљем да само у изузетним случајевима износи штете прекораче границе одговорности прописане Конвенцијом. Преговоре о овом проблему обележили су потпуно супростављена становишта бродовласника и њихових осигуравача, који су се залагали за што ниже износе ограничене одговорности, и држава које су с друге стране настојале да повећају износе како би се обезбедила правична накнада жртвама, те одговарајућа накнада у случају загађења животне средине. Као резултат усвојених граница одговорности постало је јасно да ће на европском тржишту осигурања, осигурање од одговорности за потраживања обухваћена CLNI 2012 Конвенцијом моћи да пружи само велике, односно значајно солвентне осигуравајуће куће, те ће за индустрију осигурања у Србији то значити „одливање“ премије у иностранству. Упркос овој неповољности за домаће осигуравајуће куће, Србија је с друге стране препознала потенцијалне бенефите који се на овај начин пружају домаћим бродарским компанијама, који сходно домаћим прописима ову врсту осигурања могу да закључе на ино тржишту осигурања, те је прва започела и спровела поступак ратификације ове конвенције.

Један од кључних услова за успех ове конвенције огледа се у што широј прихваћености повећаних износа ограничене одговорности. С тим у вези, С. Турне правилно констатује да се неће омогућити предвидљивост која је неопходна осигуравачима да би правилно проценили ризике ако се због честог стављања резерви не обезбеди шира прихваћеност у вези са границама одговорности.⁵⁶⁸ Последично, CLNI

⁵⁶⁶ Република Србија је приликом депоновања ратификационог инструмента изјавила да се одредбе ове конвенције неће примењивати на потраживања настала услед штете проузроковане физичким, хемијским или биолошким променама у квалитету воде, затим на потраживања због подизања на површину, уклањања, уништења или чињења нешкодљивим пловила које је потонуло, претрпело бродолом, насукано или је напуштено, укључујући и све што је на пловилу или је било на пловилу, као и на потраживања због уклањања, уништења или чињења нешкодљивим терета на пловилу.

⁵⁶⁷ Видети више у CCNR Press Release (n 5) 2.

⁵⁶⁸ Tournaue, Cecile, op. cit. (фуснота 534), стр. 215.

2012 је у значајној мери ограничио могућност стављања резерви у односу на CLNI 1988. Тако је у члану 18. дата листа потраживања у односу на које је дозвољено стављање резерви, и то за: потраживања услед штете проузроковане физичким, хемијским или биолошким променама у квалитету воде, потраживања наведена у члану 7. ове конвенције, у оној мери у којој су та потраживања уређена међународном конвенцијом или домаћим правом, који искључују ограничење одговорности или прописују више границе одговорности од оних које су предвиђене овом конвенцијом, потраживања из члана 2. став 1. тач. д) и е) ове конвенције, као и за тегљенице (и потиснице) које се искључиво користе у лукама за прекрцај. Поред овога, у члану 15. дата је привремена могућност државама да искључе примену ове конвенције на мала пловила која се користе искључиво за унутрашњи саобраћај, и то на осмогодишњи прелазни период. Дефиниција малог пловила преузета је из Рајнских правила пловидбе⁵⁶⁹ и односи се на пловила до 20 метара без кормила и прамчаног косника, са изузетком скеле, потиснице, пловила које се користе за тегљење, потискивање или које омогућава погон другом пловилу у саставу, под условом да то пловило није мало пловило, као и пловила које је овлашћено да превози више од 12 путника. Ово се најпре односи на „такси чамце”, који су у примени у појединим дунавским државама, а за које власници нису обезбедили одговарајуће осигурање, због чега је и предвиђен прелазни период како би се омогућило осигуравачима и власницима да се припреме на примену ове конвенције.⁵⁷⁰

Када се ради о износима ограничене одговорности, CLNI 2012 прави разлику између три врсте потраживања, и то: општих потраживања, потраживања која настају услед превоза опасне робе и потраживања путника. У вези са општим потраживањима (потраживања услед смрти и телесне повреде лица (осим путника), као и остала потраживања), износи ограничене одговорности дуплирани су у односу на CLNI 1988. Код потраживања путника, осим дуплирања износа ограничене одговорности, главна разлика у односу на CLNI 1988 огледа се у напуштању горњег лимита (границе) одговорности, и регламентирање само доње границе, која износи 2.000.000 обрачунских јединица, што је нешто више од дуплог повећања у односу на границу постављену CLNI 1988, а која је износила 720.000 обрачунских јединица.

⁵⁶⁹ *Police Regulations for the Navigation of the Rhine.*

⁵⁷⁰ О овоме видети више у Tournaue, Cecile, op. cit. (фуснота 534), стр. 216.

Оно што је новина у односу на CLNI 1988 јесте увођење треће групе потраживања, а то су потраживања која настају због превоза опасне робе. Износи ограничене одговорности за ову врсту потраживања дупло су већи у односу на износе предвиђене за општа потраживања, при чему је прописана доња граница од 10.000.000 обрачунских јединица како за случај смрти или телесних повреда тако и за остала потраживања. У вези са овом врстом потраживања, конвенција је оставила могућност државама уговорницама да ставе резерву уколико својим законодавством желе да предвиде веће износе ограничене одговорности или да искључе могућност ограничења одговорности за ову врсту потраживања.⁵⁷¹

Имајући у виду да су CLNI 2012 Конвенцијом уведена три посебна фонда за три групе потраживања, као и да услед једне незгоде може доћи до конституисања сва три фонда, износ који је на крају власник дужан да на име накнаде штете исплати представља збир износа ограничене одговорности који су депоновани у сваком од појединачно основаних фондова.

Када се ради о усклађивању националног законодавства Републике Србије са одредбама CLNI 2012 Конвенције, услед одредаба члана 20. CLNI 2012 Конвенције, којима се уређује олакшана процедура за измену износа ограничења, као и у случају Конвенције из 1976. године, пожељно је да се приликом уређења овог института законом предвиди овлашћење Влади да уредбом пропише износе ограничене одговорности. На овај начин добила би се таква законска поставка која би омогућила брже прилагођавање националног законодавства накнадним изменама износа ограничене одговорности.

5.4.4. Фонд ограничене одговорности

CLNI 2012 Конвенција у чл. 11. до 14. уређује материју оснивања и деобе фонда ограничене одговорности, те спречавање других захтева у случају оснивања фонда, с тим

⁵⁷¹ Занимљиво је нагласити да се делегација Републике Србије током припремних радова противила увођењу ове групе потраживања, сматрајући да одредбе које на општи начин уређују проблем у питању неће дати целисходна решења у пракси, и инсистирајући да се питање граница одговорности за опасну робу уреди посебним међународним инструментом по угледу на поморско право, указујући на то да је IVR предложио текст Европске конвенције о одговорности за штете настале у вези са превозом опасних и загађујућих материја унутрашњим водним путевима (CRDNI), која би могла да буде полазна тачка за рад на унификацији ове материје.

да су у овом делу регламентирана решења која значајније одступају од решења садржаних у Конвенцији из 1976. године, али и CLNI 1988 Конвенцији.

Најпре треба истаћи да је CLNI 2012 задржала могућност факултативног оснивања фонда, с обзиром на то да је питање обавезе оснивања фонда ограничене одговорности различито уређено у различитим државама.⁵⁷²

Прво значајније одступање од досадашњих решења у односу на Конвенцију из 1976. године и CLNI 1988 Конвенцију јесте изостављање одредаба раније садржаних у члану 10. став 3, као и члану 14. CLNI 1988 Конвенције и Конвенције из 1976. године, које су прописивале да се на процесноправна питања оснивања и расподеле фонда, као и друга процесна питања с тим у вези која нису уређена овим конвенцијама примењује *lex fori* односно национално законодавство државе у којој је фонд основан. Ако се има у виду да CLNI 2012 Конвенција није прописала посебна процесна правила, поставља се питање да ли ће се и даље по *lex fori* или неком другом критеријуму утврђивати меродавно право за поједина процесна питања која нису уређена CLNI 2012 Конвенцијом, а таква су питања рокова за покретање поступка, камата, начина оснивања фонда, процесноправног дејства оспоравања права на ограничење одговорности, утврђивања и оспоравања потраживања и др.

Надаље, CLNI 2012 Конвенција је одредбом члана 12. став 1. питање надлежности суда за покретање поступка оснивања и расподеле фонда ограничене одговорности поставила нешто прецизније у поређењу са Конвенцијом из 1976. године. Наиме, као што је раније истакнуто, према одредби члана 11. став 1. Конвенције из 1976. године, свако лице које би могло да буде одговорно у спору може основати фонд код суда или другог надлежног органа у свакој држави уговорници у којој је покренут поступак у односу на потраживања која подлежу ограничењу одговорности. Према једном тумачењу предметне норме, фонд се може основати само пред судом земље у којој је тужилац покренуо поступак против одговорног лица. Последишно, дејство ове одредбе значиће да одговорно лице мора да сачека да тужба против њега буде поднета како би покренуло поступак оснивања фонда пред надлежним судом, при чему ће одговорно лице имати право избора суда пред којим ће покренути поступак ограничења одговорности само ако су тужбе

⁵⁷² У Немачкој је могуће ограничење одговорности без оснивања фонда, док холандско и швајцарско право то не дозвољавају. О овоме видети више у Tournaue, Cecile, op. cit. (фуснота 534), стр. 217.

поднете у две или више држава.⁵⁷³ С друге стране, у енглеској судској пракси поставило се питање да ли речи: „*legal proceedings...in respect of claims subject to limitation*” искључиво означавају поступак који тужилац покреће против одговорног лица које тражи ограничење одговорности или укључује и поступак који је покренут од стране одговорног лица које жели да ограничи одговорност као превентивну меру.⁵⁷⁴ Присталице схватања по коме језичко тумачење предметне норме указује на то да овај израз не искључује могућност да поступак буде покренут од стране лица које жели да ограничи своју одговорност, наглашавају и да то лице може да покрене поступак за ограничење своје одговорности као превентивну меру у било којој држави уговорници која има надлежност у односу на туженог.⁵⁷⁵ С тим у вези, треба рећи да законодавства многих држава дозвољавају лицу које жели да ограничи своју одговорност да покрене поступак ограничења одговорности оснивањем фонда и пре него што је поднета тужба на накнаду штете.⁵⁷⁶ Имајући у виду да овакво решење отвара више могућности поступања, чини се да би ово решење требало редиговати приликом рада на закону којим ће се одредбе CLNI 2012 Конвенције промулгирати у домаће законодавство.

У односу на ову одредбу Конвенције из 1976. године, CLNI 2012 Конвенција је у члану 12. став 1. стипулисала нешто прецизнију норму. Наиме, у наведеном члану прописано је да свако лице које би могло да буде одговорно у спору може основати фонд код суда или другог надлежног органа у свакој држави уговорници у којој је покренут поступак у односу на потраживања која подлежу ограничењу одговорности или, ако

⁵⁷³ Овде треба имати у виду да се ограничење одговорности третира као процесно питање, због чега Конвенција из 1976. године, за разлику од CLC и HNS Конвенције, које садрже изричиту одредбу о надлежним судовима, не садржи одредбу којом се уређује надлежност суда за одлучивање о меритуму самог потраживања које је подложно ограничењу одговорности, већ се то уређује националним правом суда пред којим је покренут поступак по тужби, односно Уредбом 1215/2012, ако се ради о питању ограничења одговорности у ЕУ. Сходно томе, може се догодити да суд који је надлежан за једно потраживање, пред којим је одговорно лице основало фонд, не буде надлежан за сва потраживања која су настала из истог догађаја. Видети више у Qinyue, Ху, *op. cit.* (фуснота 365), стр. 30.

⁵⁷⁴ Видети више у *Seismic Shipping Inc. and Westerngeco Limited v. Total E&P UK PLC (The Western Regent)* (2005) EWCA Civ 985 од 29. Јула 2005. године.

⁵⁷⁵ О овоме видети више у Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, *op. cit.* (фуснота 197), стр. 67.

⁵⁷⁶ Тако према законодавствима Белгије, Чилеа, Кине, Данске, Француске, Немачке, Грчке, Ирске, Мексика, Холандије, Новог Зеланда, Норвешке и Енглеске, одговорно лице може иницирати ограничење своје одговорности и пре подношења тужби за појединачна потраживања која подлежу ограничењу одговорности или као средство одбране након подношења појединачних тужби. За више података видети *Analysis of the responses to the questionnaire by Francesco Berlingieri* – <http://www.comitemaritime.org/Recent-Questionnaires/0,2791,19132,00.html>, као и одлуку енглеског суда у случају *The Denise* (2004) EWHC 3305 (Admt).

поступак није покренут, код надлежног суда или неког другог надлежног органа у свакој држави уговорници у којој поступак може да буде покренут у односу на потраживања која су подложна ограничењу (подвукао В. К.).⁵⁷⁷ При томе, CLNI 2012 Конвенција не прописује где тужба може бити поднета, тј. где поступак може да буде покренут, с обзиром да је то предмет уређења како националног права тако и Уредбе ЕУ 1215/2012 о надлежности, признавању и извршавању судских одлука у грађанским и трговачким стварима (којом је замењена тзв. „Брисел I” Уредба 44/2001), као и одредаба Лугано конвенције о надлежности, признавању и извршавању судских одлука у грађанским и трговачким стварима из 2007. године, која је донета с циљем проширења примене Уредбе 44/2001 на Исланд, Норвешку и Швајцарску. Уредба 1215/2012 у чл. 4. до 9. прописује правила за одређивање надлежности судова у грађанским и трговачким стварима, при чему је у члану 9. Уредбе прописано да ће за тужбе ради ограничења одговорности бити надлежан суд државе чланице који је надлежан за одлучивање у поступку утврђивања одговорности за искоришћавање брода. Надаље, у члану 2. Уредбе прописано је да се поступак по тужби против лица које има пребивалиште у једној држави чланици покреће пред судом државе у којој тужени има пребивалиште. Ако се има виду да је у случају ограничења одговорности власник брода, иако у својству туженог, тај који ће у највећем броју случајева иницирати покретање поступка оснивања фонда као превентивну меру, ово ће му омогућити да се користи и другим могућностима које пружају одредбе чл. 4. до 9. Уредбе 1215/2012, а које у различитим случајевима предвиђају надлежности различитих судова,⁵⁷⁸ како би изабрао надлежност суда оне државе чије му национално законодавство највише одговара (што ће по правилу бити законодавство које предвиђа најниже границе одговорности). Дакако, овом погодном шћу власник брода неће моћи да се користи ако је тужба за накнаду штете поднета пре него што је он иницирао поступак за оснивање фонда. У овом случају власник брода може да покрене поступак за оснивање фонда само у држави чијем је суду поднета тужба за накнаду штете.⁵⁷⁹ Оно што се овде може јавити као проблем јесте то што су одредбе ове уредбе обавезујуће само за државе чланице ЕУ и ЕФТА, док државе кандидати за пуноправно чланство у ЕУ, где спада и Република Србија,

⁵⁷⁷ Исту одредбу садржао је члан 11. став 1. CLNI 1988 Конвенције.

⁵⁷⁸ Тако, на пример, ако се ради о вануговорној одговорности, надлежан је суд места где је штетна радња учињена или, ако се ради о тужби ради накнаде штете, биће надлежан суд пред којим је поступак покренут, ако је тај суд по свом националном праву надлежан за грађанскоправне ствари.

⁵⁷⁹ Видети више у Tournaue, Secile, op. cit. (фуснота 534), стр. 219.

тек треба да усагласе своја законодавства са одредбама ове уредбе. Поставља се питање примене овог члана Конвенције у случају у коме све стране у спору немају пребивалиште односно седиште у једној од држава чланица ЕУ или у држави чије је законодавство усаглашено са решењима из Уредбе 1215/2012. Наиме, може се хипотетички замислити ситуација да CLNI 2012 Конвенцију ратификују Украјина, Молдавија, Руска Федерација или нека друга држава чију заставу вију бродови унутрашње пловидбе који учествују у пловидби на Дунаву, и да, при томе, њихова законодавства садрже другачије норме о надлежности судова од оних које су садржане у Уредби 1215/2012. Поставља се питање према ком праву ће се утврђивати где тужба може да буде поднета, тј. где поступак може да буде покренут. Ако се пође од претпоставке да ће се у том случају примењивати правило по коме је у случају вануговорне одговорности за потраживања која настају у пловидби избор надлежног суда на самим странама у спору,⁵⁸⁰ чини се пожељним да се у предстојећем периоду изврши допуна CLNI Конвенције којом би се промулгирало решење својевремено предложено од стране делегације САД-а током рада на тексту Конвенције из 1976. године. Наиме, делегација САД-а је током рада на тексту Конвенције из 1976. године предложила прописивање одређених ограничења у односу на могућност одговорног лица да покрене поступак ограничења одговорности пред судом који би само за њега био повољан, док би за све остале или већину страна у спору тај суд био неодговарајући. С тим у вези, предложена је одредба која би омогућила да суд једне државе одбаци захтев за оснивање фонда ако утврди да би покретање овог поступка пред тим судом било неодговарајуће за остале стране у спору или да би на неки други начин онемогућило ефикасно решавање потраживања проузрокованих незгодом.⁵⁸¹ С тим у вези, мислимо да је корисно да се приликом рада на Нацрту закона о трговачком бродарству размотри могућност давања овлашћења суду да сходно примењује правило *forum non conveniens*, које стоји иза претходно наведеног предлога делегације САД-а. Иако се ово правило везује за земље *common law* правног система, оно у основи одговара чињеницама које ће суд земље континенталног правног круга размотрити приликом одлучивања о

⁵⁸⁰ Наведено по Р. Шоу (R. Shaw), *op. cit.* (фуснота 354), стр. 118. Овде треба имати у виду да је аутономија воља (слобода избора) странака у избору меродавног права за решавање вануговорних обавеза насталих у грађанским и трговачким стварима, једна од намера Уредбе 865/2007 Европског парламента и Савета о меродавном праву, које се примењује на вануговорне обавезе (тзв. Рим II) (видети члан 14. Уредбе).

⁵⁸¹ Видети LEG/CONF.5/C.1/WP.61 од 8. новембра 1976. године.

својој надлежности за одлучивање у конкретном спору.⁵⁸² Сматрамо да се оваквим кораком домаћег законодавца не би значајније променило поступање суда, али би му се ипак ставили на располагање одређени нови инструменти који могу да утичу на правичније поступање приликом утврђивања надлежности суда.

Одређена измена у односу на питање спречавања других захтева тужиоца, која је раније била уређена чланом 13. CLNI 1988 Конвенције, учињена је у члану 14. CLNI 2012 Конвенције. Наиме, аутори конвенције су овде очигледно покушали да прецизнијом нормом укажу на значај конституисања фонда као превентивне мере. Тако, сам рубрум овог члана промењен је из „Спречавања других захтева” и гласи „Дејство оснивања фонда”. Надаље, члан 14. став 1. CLNI 2012 гласи: „Ако је фонд ограничене одговорности основан у складу са одредбама члана 12. ове конвенције, било које лице које има право да истакне потраживање према фонду (енгл. *any person entitled to make a claim against the fund*) (подвукао В. К.), не може остварити права у односу на такво потраживање према осталој имовини лица у чије име је фонд основан. Оваквом формулацијом начињен је искорак у односу на формулацију члана 13. CLNI 1988 Конвенције. Наиме, предметним чланом било је прописано да у случају оснивања фонда свако лице које је истакло потраживање према фонду (енгл. *any person having made a claim against the fund*) (подвукао В. К.) не може остварити право у односу на такво потраживање према осталој имовини лица у чије име је фонд основан. На овај начин CLNI 1988 омогућавао је тужиоцу који је обавештен о оснивању фонда да одлучи да не учествује у поступку пред фондом, већ да поднесе индивидуалну тужбу за накнаду штете. На тај начин износ средстава у фонду више неће представљати максималан износ који се може наплатити од власника брода на име накнаде штете јер је јасно да се износ потребан за накнаду штете досуђене по основу појединачне тужбе неће узимати (одбијати) од износа депонованог у фонд, чиме институт ограничења одговорности губи свој смисао. Наведеном изменом, једном када је тужилац обавештен о покретању поступка оснивања и деобе фонда, он губи право да поднесе индивидуалну тужбу за накнаду штете пред судом друге државе уговорнице CLNI Конвенције, већ само има могућност да пријави своје потраживање према фонду који је основан. Последишно, суд државе у којој је основан фонд у складу са одредбама CLNI 2012 Конвенције одбациће све захтеве за покретање појединачних

⁵⁸² Исто и Marin, Jasenko, op. cit. (Фуснота 380), стр. 43.

поступака изван поступка којим је покренуто оснивање и деоба фонда и таква одлука ће бити важећа у свим другим држава уговорницама CLNI 2012 Конвенције. Надаље, Уредба 1215/2012 проширила је домен примене забране покретања индивидуалних поступака по тужби поверилаца након оснивања фонда у једној држави уговорници на све државе чланице ЕУ, без обзира на то да ли су уговорнице CLNI 2012 Конвенције. Наиме, сходно одредбама ове уредбе, одлука о оснивању фонда усвојена у једној држави чланици ЕУ сматраће се „одлуком” у смислу члана 2. став 1. тачка а) Уредбе 1215/2012 и као таква признаће се у свим другим земљама у којима се примењују одредбе Уредбе 1215/2012, те ће сви појединачни захтеви поднети у другим државама чланицама ЕУ након оснивања фонда бити одбијени. Такође, у свим другим државама чланицама ЕУ признаће се одлука о деоби фонда и омогућиће се њено извршавање.

У односу на Конвенцију из 1976. године, CLNI 1988 Конвенција, као и CLNI 2012 Конвенција, искључују дискреционо право суда да одлучује да ли ће у случајевима који нису изричито наведени у Конвенцији из 1976. године ослободити брод или другу имовину која припада лицу у чију је корист фонд основан, а која је заустављена или заплењена на подручју надлежности државе тог суда ради потраживања која се могу подмирити из фонда, или било којег пруженог јемства. Тако, члан 14. став 2. CLNI 2012 Конвенције гласи:

„Након оснивања фонда ограничене одговорности у складу са чланом 12. ове конвенције, сваки брод или друга имовина која припада лицу у чију корист је фонд основан, а која је заустављена или заплењена на подручју надлежности државе уговорнице ради потраживања које се може намирити из фонда или из било којег другог пруженог обезбеђења, биће ослобођена одлуком суда или другог надлежног органа те државе (енгл. *After a limitation fund has been constituted in accordance with article 11, any vessel or other property belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, shall be released by order of the court or other competent authority of such State*) (подвукао В. К.). Иако свака одредба којом се укида право дискреционог одлучивања било ког органа у начелу утиче на подизање нивоа правне сигурности, те производи позитивне ефекте у сваком правном поретку, поставља се питање да ли ће бродови држава уговорница у одређеним ситуацијама бити доведени у

неравноправан положај у односу на бродове држава уговорница чија се законодавства ослањају на решења садржана у Конвенцији из 1976. године, па пружају могућност дискреционог одлучивања својим судовима у одређеним случајевима. Наиме, треба указати на то да CLNI 2012 не садржи одредбу која је иначе стипулисана Конвенцијом из 1976. године, а по којој држава уговорница *може* ускратити конвенцијске повластице сваком лицу које нема пребивалиште, односно седиште у некој од држава уговорница или када брод не вије заставу неке од држава уговорница.⁵⁸³ Последично, државе уговорнице немају конвенцијско овлашћење да примене начело реципроцитета у односу на обавезу њихових судова да обавезно одреде ослобађање заустављеног или задржаног брода који припада лицу у чију корист је основан фонд, те да примене реторзионе мере када суд државе уговорнице у одређеним случајевима стипулисаним Конвенцијом из 1976. године примени овлашћење из члана 13. став 2. ове конвенције, сматрајући да основани фонд није довољно обезбеђење истакнутог потраживања. Очигледно је да би на овај начин бродови држава уговорница CLNI 2012 Конвенције уживали већи ниво заштите у односу на бродове држава уговорница CLNI 2012 Конвенције. С тим у вези, чини се потребним да се приликом следеће ревизије текста CLNI 2012 Конвенције он допуни одредбом члана 15. став 1. Конвенције из 1976. године, по којој држава уговорница може ускратити конвенцијске повластице сваком лицу које нема пребивалиште односно седиште у некој од држава уговорница или када брод не вије заставу неке од држава уговорница. Свакако, шире прихватање ове конвенције од стране европских држава отклонило би потребу за оваквом врстом накнадне интервенције.

Коначно, CLNI 2012 Конвенција садржи стандардну одредбу која прописује да позивање на ограничење одговорности не значи и признање саме одговорности (Члан 1. став 6). С друге стране, упркос оснивању фонда, поверилац има право да оспори право одговорног лица да ограничи одговорност услед понашања које укида право на ограничење одговорности (члан 4), како у оквиру већ започетог поступка оснивања фонда тако и истовременим покретањем поступка за утврђивање да је штета настала његовом

⁵⁸³ Видети члан 15. Конвенције из 1976. године.

личном радњом или пропустом, учињеним с намером да се изазове штета, или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи.⁵⁸⁴

5.4.5. Домен примене CLNI 2012 Конвенције

Као што је раније истакнуто, CLNI 1988 Конвенција примењивала се само на реке Рајну и Мозел, уз могућност да државе уговорнице подношењем декларације прошире примену и на друге водне путеве на њиховој територији.⁵⁸⁵ С друге стране, државе које не припадају групи рајнских прибрежних држава могле су да приступе овој конвенцији само уколико су директно повезане пловним путем на својој територији са Рајном или Мозелом, чиме је ова конвенција остала затворена за дунавске прибрежне државе. Развој унутрашњег водног транспорта и на другим водним путевима осим Рајне и Мозела, пре свега на Дунаву, Елби, Одри, Сави, Дњепру и Волги, иницирао је потребу за проширењем примене обе конвенције и на друге државе европског континента чији бродови учествују у међународној пловидби на унутрашњим водним путевима.

Проширење примене CLNI Конвенције на све европске државе у којима унутрашњи водни транспорт има значајну улогу значиће увођење јединственог правног режима ограничења одговорности власника бродова унутрашње пловидбе на широј европској основи.⁵⁸⁶ Ради остварења овако дефинисаног циља, CLNI 2012 Конвенцији могу да приступе све заинтересоване државе, тако што је у члану 15. прописано да ће се одредбе ове конвенције примењивати на свим водним путевима држава уговорница. Овде треба истаћи да је истим чланом остављена могућност да државе давањем изјаве искључе примену ове конвенције у односу на водне путеве које имају статус државног водног пута, као и у односу на водне путеве који нису наведени у Прилогу I уз Европски

⁵⁸⁴ С тим у вези, С. Турне констатује да ће у случају да поверилац докаже да је штета настала његовом личном радњом или пропустом, учињеним с намером да се изазове штета, или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи, изостати и покриће штете од стране осигуравача. Последишно, власник ће бити дужан да накнади штете из своје имовине, која је по правилу ограничена и неретко недовољна да надокнади пуни износ штете, те се поставља питање да ли је у интересу повериоца да покреће ову врсту поступка. О овоме видети више у Tournaue, Secile, op. cit. (фуснота 534), стр. 213–217.

⁵⁸⁵ Немачка и Холандија су у складу са чланом 15. став 2. поднеле декларацију којом су прошириле примену CLNI 1988 Конвенције на све унутрашње водне путеве на њиховој територији, Швајцарска је проширила примену ове конвенције на део Рајне између Базел и Рајнфелдена, док је Луксембург проширио домен примене на пловни део реке Сура.

⁵⁸⁶ ECE/TRANS/SC.3/2007/9 (3 August 2007) стр. 4.

споразум о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (AGN). Дакако, само референцирање на AGN Споразум у великој мери је искључило могућност сужавања домена примене ове конвенције, имајући у виду велики број унутрашњих водних путева који је обухваћен Прилогом I уз AGN Споразум.⁵⁸⁷

5.5. Конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе друмом, железницом или пловилима унутрашње пловидбе (CRTD) и Европска конвенција о одговорности за штете у вези са превозом опасних и загађујућих материја унутрашњим водним путевима (CRDNI)

Ризик који са собом носи превоз опасног терета копном током времена наметнуо је питање потребе да се материја одговорности за ову врсту штете уреди на унификован начин. Рад на Конвенцији о грађанској одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе друмом, железницом или унутрашњим водним путевима (CRTD) започет је 1972. године, када је Влада Холандије упутила захтев UNIDROIT-у да изврши истраживање и испита могућност усвајања нове конвенције којом би се уредила материја грађанске одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе.⁵⁸⁸ Истовремено, на захтев Холандије, Комитет за унутрашњи транспорт UNECE-а је припремио и послао упитник државама чланицама како би се утврдили законодавни оквири европских држава којима се уређује грађанска одговорност за штете проузроковане током превоза опасне робе друмом.⁵⁸⁹ Након анализе прикупљених одговора, Влада Холандије материјал је упутила Радној групи за друмски транспорт UNECE-а, која је утврдила да слични проблеми постоје у железничком и у унутрашњем

⁵⁸⁷ Од унутрашњих водних путева на територији Републике Србије, Прилогом I уз AGN Споразум обухваћени су Дунав, Сава, Тиса и Бегеј. Република Србија приликом подношења ратификационог инструмента није искључила ниједан водни пут из домена примене ове конвенције, желећи на тај начин у пуној мери да допринесе унификацији института ограничења одговорности у унутрашњој пловидби. Водећи се истим принципом, Република Србија није ограничила примену ни одредаба CMNI Конвенције.

⁵⁸⁸ Више података у Наак, Кријн: *New Developments in the Field of Transport of Dangerous Goods: Presence and Prospects of the CRTD Convention*, http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-04064-1_2#page-1. Исто и Evans, Malcom: *Explanatory report on the Draft articles for a Convention on civil liability for damage caused during carriage of dangerous goods by road, rail and inland navigation vessels*, Годишњак UNIDROIT-а, Рим, 1986, стр. 1.

⁵⁸⁹ Видети више у Engel de Boer, Jan: *The New Draft CRTD: Modernising the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods*, <http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/IX-1-0051.pdf>, стр. 52. Исто и Evans, Malcom, op. cit. (фуснота 588), стр. 1.

водном транспорту, због чега је одлучено да се UNIDROIT-у упутити захтев да се размотри могућност доношења конвенције којом би се на јединствен начин уредила одговорност у ове три гране транспорта.

У међувремену, *Los Alfaques* катастрофа из 1978. године⁵⁹⁰ показала је да системи који су се примењивали у државама нису били адекватни да омогуће накнаду насталих штета жртвама. Из тог разлога, UNIDROIT је на захтев Комитета за унутрашњи транспорт UNECE-а исте године започео са радом на студији оправданости доношења овакве конвенције, а окончао га је 1980. године, када је студија предата на разматрање Комитету владиних експерата UNIDROIT-а (у даљем тексту: Комитет). Током наредних пет година одржано је шест седница овог комитета, чији је рад окончан усвајањем финалног текста Конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе друмом, железницом или пловилима унутрашње пловидбе (CRTD), који је потом достављен Комитету за унутрашњи транспорт UNECE-а.

5.5.1. Домен примене CRTD Конвенције

Једно од првих питања с којим се Комитет суочио био је домен примене CRTD Конвенције. С тим у вези, поставило се питање видова транспорта на које ће се правила ове конвенције применити. Иако је лако постигнута сагласност око искључења ваздушног и поморског транспорта с обзиром на постојање одговарајућих инструмената у овим видовима транспорта, питање цевовода изазвало је нешто подељенија мишљења. На крају је ипак преовладало мишљење по коме CRTD Конвенцију не треба примењивати на транспорт цевоводом с обзиром на бројне специфичности ове гране транспорта.⁵⁹¹

У односу на домен примене поставило се питање да ли CRTD Конвенцију треба ограничити само на штете које настану услед превоза опасне робе, а који садржи елемент иностраности. Иако су поједине делегације сматрале да ће овакво ограничење допринети већем броју ратификације јер многе државе неће желети да примењују одредбе ове конвенције на штете које су искључиво везане за њихове територије, већина делегација је

⁵⁹⁰ У овој катастрофи, која се догодила на паркиралишту у Алканару у Шпанији, дошло је до експлозије камиона цистерне, који је превозио високо запаљиви течни пропелен, услед чега је 217 људи погинуло, а 200 претрпело теже степене опекотина.

⁵⁹¹ Више у Evans, Malcom, op. cit. (фуснота 588), стр. 9.

одбацила овакав предлог сматрајући да би такво решење могло да проузрокује бројне проблеме у примени.⁵⁹² С тим у вези, поставило се и питање значења самог појма „превоз”. Након изнетих различитих становишта преовладало је мишљење које је свој конвенцијски изражај добило у члану 2. став 2. CRTD Конвенције, по коме „превоз... обухвата период од почетка радње укрцавања робе на возило до завршетка радње искрцавања робе са возила”.⁵⁹³ У вези са значењем предметног појма, одређене делегације сматрале су да домен примене ове конвенције треба проширити и на штете које су настале као последица извођења „опасних радњи”, као што је нпр. процес производње. Већина делегација одбацила је овај предлог превасходно због нејасног значења појма „опасне радње” и проблема који би настали у покушају његовог дефинисања.

Надаље, чланом 1. став 1. тачка 10) CRDT Конвенције дефинисан је појам „штете”, чиме је уређено да ће се Конвенција примењивати на накнаду штете у случају смрти или телесне повреде, затим на штету услед губитка или оштећења ствари изван возила које превози опасну робу, а која је проузрокована од стране те робе, као и на губитак или штету проузроковану загађењем животне средине, укључујући трошкове отклањања наведеног загађења. Када се ради о опасним стварима, поставило се питање значења овог појма, при чему је истакнуто да ће од великог значаја за ширу прихваћеност конвенције бити ако возари буду знали на које се опасне робе односи ова конвенција, па ће сходно томе знати и за коју ће врсту робе тачно бити дужни да закључе осигурање, док ће судовима то у значајној мери олакшати утврђивање случајева у којима се ова конвенција примењује. С тим у вези, Комитет је у члану 1. став 1. тачка 9) дао дефиницију појма „опасна роба” као материје која се превози возилом као терет, а која је садржана у Анексу I CRTD Конвенције.

Коначно, када је у питању појам „возар”, у члану 1. став 1. тачка 8) дата је дефиниција већ у самој поставци проблематична ако се посматра са становишта држава

⁵⁹² С тим у вези навођени су практични проблеми који би настали нпр. у случају штете која настане услед незгоде између два возила од којих једно обавља међународни, а друго унутрашњи превоз и сл. О овоме видети више у Evans, Malcom, *ibid*, стр. 10.

⁵⁹³ Противници оваквог дефинисања појма „превоз” сматрали су да радње укрцавања и искрцавања *stricto sensu* не потпадају под појам у питању, с обзиром на то да према њиховом становишту не би било коректно наметнути одговорност возару за радње над којима он можда нема потпуну контролу. Уважавајући изнету аргументацију, аутори конвенције су у члану 6. CRTD Конвенције оставили могућност возару да се ослободи одговорности ако докаже да је штета током ових радњи настала одговорношћу другог лица попут крцатеља или примаоца. Видети више у Evans, Malcom, *ibid*, стр. 8.

које негују правну традицију диференцијације унутрашње пловидбе од копнених видова транспорта. Ако се остави по страни ова формална примедба, сама дефиниција возара као „лица које у време незгоде има контролу над возилом којим се превози опасна роба” оставља толико недоречености у свом изражају, посматрано из угла унутрашње пловидбе, да је несумњиво да би примена ове конвенције довела до огромног броја спорова у пракси.

5.5.2. Одговорност

Имајући у виду основни циљ који се желео постићи овом конвенцијом, а који се огледао у потреби да се обезбеди брза накнада штете жртвама, CRTD Конвенцијом уведена је објективна одговорност, иако су се током припремних радова, али и на Дипломатској конференцији, чули захтеви за увођењем принципа одговорности заснованој на (претпостављеној) кривици.

Поред овог питања, расправа је вођена и у вези са лицем које ће бити носилац одговорности, те егзонерацијских разлога који би били доступни том лицу.

Што се тиче носиоца одговорности, поставило се питање да ли ова конвенција треба да се заснива на тзв. „каналисању” одговорности само на једно лице или би требало пледирати ка увођењу неког облика солидарне одговорности.⁵⁹⁴ Када се ради о предлогу за увођење каналисања одговорности, разматрана је могућност пребацивања одговорности на разне учеснике у ланцу, и то од произвођача, преко власника опасне робе до крцатеља⁵⁹⁵. Ако се узму у обзир бројни проблеми који би настали ако би неко од наведених учесника у ланцу сносио искључиву одговорност, заступници идеје о каналисању заузели су становиште да је возар лице на које би требало каналисати

⁵⁹⁴ Исто и Evans, Malcom, *ibid*, стр. 12.

⁵⁹⁵ Предлог да произвођач буде носилац одговорности одбачен је с обзиром на то да нема никакву контролу над робом током превоза, као и због чињенице да до превоза опасне робе може доћи и више година након процеса производње, због чега би било непримерено да се од произвођача тражи да одржава на снази осигурање дужи низ година све док се не оствари превоз ове робе. Када је у питању предлог да власник робе буде носилац одговорности, већина делегација одбацила је овај предлог ако се има у виду да се власник робе може више пута променити током самог превоза, што би нужно проузроковало проблеме у утврђивању ко је стварни носилац одговорности у датом случају. Коначно, предлог да крцатељ буде искључиви носилац одговорности одбачен је будући да се током једног превоза може појавити већи број крцатеља опасне робе на једно превозно средство, нарочито у случају превоза опасне робе унутрашњим водним путевима, те практичног проблема који би могао да настане у том случају, а који би се огледао у утврђивању чија је роба проузроковала незгоду у конкретној ситуацији. Детаљније у Evans, Malcom, *ibid*, стр. 13.

целокупну одговорност, с тим да му свакако треба признати регресно право у односу на износ штете коју је био дужан да плати од лица које је проузроковало штетни догађај.

Поједине делегације изнеле су становиште да би овакав предлог био неправедан за возаре јер незгоде у превозу опасне робе најчешће настају не грешком возара и лица за које он одговара, већ услед опасног карактера робе или пропуста током укрцавања или искрцавања од стране крцатеља или примаоца. Такође, овакво решење утицало би на возаре да подигну возарине како би обезбедили средства за плаћање високих премијских стопа осигурања, те би довело у питање једнакост и конкурентност на тржишту између возара, зато што би возари, на пример, у унутрашњој пловидби плаћали далеко веће премије обавезног осигурања у односу на возаре у друмском транспорту.⁵⁹⁶ С тим у вези, швајцарска делегација је по угледу на решење садржано у тадашњем Предлогу HNS Конвенције, предложила увођење солидарне одговорности возара и крцатеља, при чему би обе стране биле дужне да обезбеде полису обавезног осигурања. Имајући у виду да су бројне примедбе упућене на предлог швајцарске делегације, већином гласова усвојено је решење о возару као носиоцу одговорности, имајући у виду да ово решење преовладава у постојећим међународноправним инструментима.

Када су у питању егзонерацијски разлози, поред оних који су коришћени у другим унификацијским инструментима, као што су рат, непријатељства, грађански рат и сл. (члан 5. став 4. тачка а), те случајеви када је штета настала радњом или пропустом трећег лица (члан 5. став 4. тачка б) односно лица које је претрпело штету (члан 5. став 5) са намером да се таква штета проузрокује, CRTD Конвенцијом реглеметирана су два нова егзонерацијска основа. Најпре, у члану 5. став 4 тачка ц) прописано је возар неће бити одговоран у случају када је крцатељ или било које друго лице пропустило да изврши своју обавезу да обавести возара о опасној природи робе која се укрцава, при чему возар није знао нити је имао обавезу да зна да је роба такве природе. Други разлог дефинисан је у члану 6. став 1. и односи се на случај када је радња укрцавања или искрцавања са возила под искључивом одговорношћу другог лица, а не возара и његових службеника. У овом случају одговорност ће сносити то друго лице под условом да возар открије његов идентитет. Основни разлог за стипулисање ова два додатна основа за искључење

⁵⁹⁶ Дато према Evans, Malcom, *ibid*, стр. 12.

одговорности заправо је последица става да би два стандардна основа била неодговарајућа ако би се прихватио систем каналисања одговорности искључиво на возара.

Када је у питању признавање права на ограничење одговорности, поједине делегације биле су против увођења права на ограничење одговорности залажући се за увођење система неограничене одговорности. Истичући да је циљ ове конвенције да обезбеди накнаду штете жртвама и у оним случајевима када је потенцијални износ штете толики да је питање да ли би се на тржишту осигурања могло обезбедити покриће по разумној цени, већина делегација се определила за увођење института ограничења одговорности. Износи ограничене одговорности који се примењују на превоз опасне робе у унутрашњој пловидби утврђени су у члану 9. CRTD Конвенције и износе 8 милиона SDR-а за случај смрти или телесне повреде настале као последица превоза опасне робе односно 7 милиона SDR-а за остала потраживања.

Коначно, у члану 10. став 1. CRTD Конвенције дефинисан је стандард понашања који укида право на ограничење одговорности, и то онда када је возар штету проузроковао својом личном радњом или пропустом, учињеним са намером да се изазове та штета или безобзирно и са знањем да ће до такве штете вероватно доћи.

5.5.3. Обавезно осигурање

Институт обавезног осигурања уведен је чланом 13. CRTD Конвенције, тако што је прописано да ће возарева одговорност бити покривена осигурањем или другим финансијским јемством, као што је банкарска гаранција, ако се опасна роба превози преко територије државе уговорнице. Истим чланом прописано је да ће осигурање или друго финансијско јемство покривати цео период трајања одговорности возара у складу са одредбама ове конвенције, и то према износима утврђеним у члану 9. CRTD Конвенције.

Чланом 14. CRTD Конвенције прописана је обавезна садржина исправе о обавезном осигурању, те да ће наведене исправе издавати надлежни органи држава уговорница у којима је пловило уписано или државе уговорнице у којој возар има пословно седиште односно пребивалиште ако пловило није уписано.

Надаље, члан 15. CRTD Конвенције предвиђа право на подношење директне тужбе (лат. *actio directa*) оштећене стране против осигуравача односно лица које покрива

одговорност возара за предметну штету. Аутори CRTD Конвенције пошли су од чињенице да се институт директне тужбе у случају обавезног осигурања од одговорности уводи зато што постоји јавни интерес да се оштећеним лицима омогући накнада претрпљене штете у најкраћем могућем року.

Током припремних радова, поједине делегације указивале су на то да би увођење института обавезног осигурања могло да проузрокује повећање премија које су до тада плаћали возари који превозе опасну робу. Како сами осигуравачи нису могли да потврде да ли ће усвајање CRTD Конвенције засноване на систему објективне одговорности праћене обавезним осигурањем нужно довести до поскупљења осигурања, током рада у оквиру преовладали су аргументи у корист увођења обавезног осигурања од одговорности за превоз опасне робе.⁵⁹⁷

5.5.4. Процесна питања

Питања потраживања и тужби односно покретања поступка, те питања рокова застарелости, признавања и извршавања одлука уређена су чл. 18. до 20. CRTD Конвенције.

Оно што се чини посебно важним када су у питању предметне норме ове конвенције, јесте члан 19., који садржи одредбе о суду надлежном за поступање по тужби за накнаду штете, при чему је интересантно да се као критеријум за одређивање надлежног суда најчешће користи *lex loci delicti commissi*. Поред овог критеријума CRTD Конвенција наводи и суд места у коме су предузете превентивне мере у циљу смањења последица штетног догађаја односно место пребивалишта или пословног седишта возара.

Правило о признавању и извршавању одлука суда дефинисано је у члану 19. CRTD Конвенције. С тим у вези, прописано је да ће одлука донета од надлежног суда државе уговорнице бити призната у свим другим државама уговорницама, и да ће те одлуке бити извршне у другим државама уговорницама након спровођења потребних формалних поступака. У члану 19. став 3. посебно је наглашено да спровођење формалних поступака у држави у којој се одлука извршава ни у ком случају не сме значити поновно одлучивање о меритуму ствари.

⁵⁹⁷ За више информација видети Evans, Malcom, *ibid*, стр. 17–18.

Упркос очигледним предностима конвенцијских одредаба којима се уређују питања признавања и извршавања судских одлука, треба имати у виду да оне представљају отежавајућу околност у смислу приступања овој конвенцији од стране држава чланица ЕУ, будући да су ове земље обавезане одредбама уредаба 1215/2012 и 865/2007.⁵⁹⁸

5.6. Укратко о Европској конвенцији о одговорности за штете настале у вези са превозом опасних и загађујућих материја унутрашњим водним путевима (CRDN Конвенција)

Након неуспеха са CRTD Конвенцијом, на иницијативу IVR-а (Међународно удружење за заступање заједничких интереса бродарстава и осигуравача и за вођење уписника бродова унутрашње пловидбе у Европи, енгл. *International Association for the representation of the mutual interests of the inland shipping and the insurance and for keeping the register of inland vessels in Europe*) и VBW-а (Удружења за пловидбу и унутрашње водне путеве Европе, енгл. *Association for European Inland Navigation and Waterways*), у оквиру CCNR-а одлучено је да се почне са радом на тексту конвенције којом би се унификовала правила о грађанској одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе унутрашњим водним путевима.

Рад на тексту ове конвенције поверен је IVR-у и VBW-у. Аутори конвенције одлучили су да за основу узму текст HNS Конвенције⁵⁹⁹, која је усвојена 1996. године, при чему су због појединих специфичности унутрашње пловидбе у обзир узимана и поједина решења из Европског правилника о унутрашњим водним путевима (CEVNI), CMNI и CLNI 1988 Конвенција, као и CRTD Конвенција. Након неколико заседања, текст нацрта Европске конвенције о одговорности за штете настале у вези са превозом опасних и загађујућих материја унутрашњим водним путевима (CRDN Конвенција) усвојен је 27. априла 2001. године од стране IVR-а и достављен на даље разматрање CCNR-у.

Аутори CRDNI Конвенције задржали су нека од основних решења препознатих у оквиру CRTD Конвенције, као што су објективна одговорност, преношења одговорности

⁵⁹⁸ Доследности ради, потребно је нагласити да је Европска комисија нашла *modus operandi* у вези са приступањем конвенцијама које садрже овакве одредбе, што се може видети из одлука које је ЕУ усвојила како би омогућила приступање држава ЕУ Протоколу из 2002. године уз Атинску конвенцију.

⁵⁹⁹ О овој конвенцији видети више у тачки 4.7.

на једно лице, право на непосредну накнаду штете од осигуравача, границе одговорности и обавезно осигурање. С друге стране, препознајући слабости CRTD Конвенције, која није узела у обзир специфичности које могу да настану у односу на разне аспекте института одговорности за ову врсту штете у унутрашњој пловидби, аутори конвенције су читав низ питања, попут значења појмова „власник”, „опасне и загађујуће материје”, „штете”, затим преношења одговорности на власника брода, одговорности у случају састава бродова, одговорности пошалоца, крцатеља и примаоца робе, те дејства оснивања фонда ограничене одговорности, у основи уредили по угледу на HNS, CMNI и CLNI 1988 Конвенцију.

Антиципирајући могућност проузроковања незгода катастрофалних размера, али и да би обезбедили што ширу подршку CRDNI Конвенцији, представници CCNR-а указали су током припремних радова на овој конвенцији на могућност да нацрт CRDNI Конвенције, за разлику од CRTD Конвенције, евентуално буде допуњен успостављањем додатног компензационог фонда за катастрофалне штете у унутрашњој пловидби. Ово је свакако важно, поготову ако се има у виду да износи ограничене одговорности садржани у CRTD и CRDNI конвенцијама не би били довољни да покрију износе катастрофалних штета до којих може доћи услед превоза опасне робе унутрашњим водним путевима.⁶⁰⁰ Такође, представници CCNR-а оставили су као отворену могућност да додатни фонд за накнаду штете буде финансиран од стране пошалоца, крцатеља, произвођача и примаоца терета, настојећи да тиме релаксирају незадовољство појединих заинтересованих страна у читавом процесу због задржавања решења CRTD Конвенције о каналисању одговорности на једно лице.

Имајући у виду да под окриљем CCNR-а још увек увек није одржана дипломатска конференција за усвајање CRDNI Конвенције, као и да је у међувремену усвојена CLNI 2012 Конвенција, која је, као што смо видели, у значајној мери уредила питање одговорности за штете проузроковане током превоза опасне робе на унутрашњим водним путевима, будућност ове конвенције остаје неизвесна.

⁶⁰⁰ Додатни фонд морао би да предвиди горњу границу одговорности, која би се кретала између 25 и 50 милиона SDR-а, имајући у виду да је највећа катастрофа која се догодила у унутрашњој пловидби, *Aventis*, проузроковала штету у износу од 26 милиона немачких марака. Видети више у TRANS/AC.8/8 од 14. новембра 2003. године.

5.7. Закључна разматрања

Право унутрашње пловидбе, уопштено узевши, касни са развојем у односу на поморско право, па је тако и институт ограничења одговорности у унутрашњој пловидби доживео нешто каснији развој у односу на сродни институт у поморском праву.

Прва конвенција која је у овој области ступила на снагу и доживела већи степен примењивости, додуше ограничен само на реку Рајну, јесте CLNI Конвенција из 1988. године. Ранији покушаји да се дође до унификацијског текста под окриљем Уједињених нација остали су без успеха, првенствено због различитог приступа унутрашњој пловидби појединих важних земаља, пре свега Француске, која унутрашњу пловидбу посматра као део односно вид копненог транспорта. Овакав приступ нужно проузрокује битно различито уређење бројних института у праву унутрашње пловидбе, међу којима је и опште ограничење одговорности, између француског права и нпр. холандског, немачког или пак српског права.

С друге стране, пре свега захваљујући раду Централне комисије за пловидбу Рајном, слободно се може закључити да су предузети значајни кораци који су омогућили да се на нивоу Европске уније унутрашњој пловидби посвети далеко више пажње, те да се кроз проналажење компромисних решења обезбеди убрзани развој права унутрашње пловидбе, а последично и унутрашње пловидбе као такве. Овакав рад CCNR-а подржан је и напорима које последњих двадесет година Европска унија улаже да би постигла што већи степен унификације када је у питању унутрашња пловидба, како у области техничких правила за бродове, стицања овлашћења чланова посаде, примене ИТ технологија у циљу подизања нивоа ефикасности унутрашње пловидбе (RIS) тако и у вези са самом промоцијом унутрашње пловидбе кроз специфичне програме подршке еколошки прихватљивим видовима транспорта, као што је програм *Marco Polo*.

У намери да CLNI Конвенцију из 1988. године, као до данас најуспешнији унификацијски инструмент којим се уређује институт ограничења одговорности у унутрашњој пловидби, прошири изван рајнског басена, CCNR је усвојио CLNI Конвенцију из 2012. године, којом је делимично отклонио раније уочене недостатке CLNI Конвенције из 1988. године, али којом је, што је најважније, омогућио свим заинтересованим државама Европе да приступе овом међународноправном унификацијском инструменту.

Република Србија, као држава која има изражен интерес за усвајањем унификацијских решења у вези са институтима права унутрашње пловидбе, прва је ратификовала CLNI 2012 и предстоји јој да, у оквиру закона којим ће се уредити трговачки односи у пловидби, даље транспонује решења ове конвенције у домаће законодавство. Поред Републике Србије, до данас су CLNI 2012 Конвенцију потписале Немачка, Белгија, Француска, Холандија, Луксембург и Пољска.

Иако остаје забринутост због одређених решења прихваћених овом конвенцијом, а преваходно када је у питању значајно сужавање круга лица којима се признаје право на ограничење одговорности, верујемо да ће ова конвенција доживети широку прихваћеност, те заједно са Уредбом ЕУ 1215/2012 о надлежности, признавању и извршавању судских одлука у грађанским и трговачким стварима, омогућити унификацијску примену института ограничења одговорности у унутрашњој пловидби на територији Европе. Ако се узму у обзир несумњиво позитивни ефекти који би се остварили њеним ширим прихватањем на паневропском нивоу, намеће се, такође, закључак о оправданости доношења одговорајућег извора комунитарног права од стране ЕУ којим би државе чланице биле позване да приступе овој конвенцији.

У вези са посебним системима ограничења одговорности у унутрашњој пловидби, иако нема ниједног конвенцијског решења које је доживело ширу прихваћеност, посебну пажњу у смислу квалитета понуђених решења свакако заслужују CRDT и CRDN конвенције.

Упркос неким напредним решењима која је CRTD Конвенција понудила на пољу одговорности у транспорту, може се рећи да је правна традиција појединих земаља, међу њима и Републике Србије, која се огледа у везивању унутрашње пловидбе за поморску пловидбу, а не за копнене видове транспорта, онемогућила ширу прихваћеност конвенције. Поред овог формалног разлога, треба истаћи да су представници возара у унутрашњој пловидби, као и возара у друмском транспорту, у већини земаља негативно реаговали на поједина решења која је понудила ова конвенција, а најчешће су се истицале високе границе одговорности, каналисање одговорности искључиво на возара, те непрецизност у дефинисању појединих есенцијално важних појмова, попут појма „штете”. Иако је CRTD Конвенција усвојена од стране UNECE-а још 1990. године, до данас ју је

ратификовала само Либерија, док су је Немачка и Мароко потписале, али не и ратификовале.

Са друге стране, аутори CRDN Конвенције прихватили су многа позитивна решења из CRTD Конвенције, као што су објективна одговорност, право на непосредну накнаду штете од осигуравача и обавезно осигурање. Такође, антиципирани су све недостатке ове конвенције у односу на унутрашњу пловидбу, као што су значења појмова „власник”, „опасне и загађујуће материје”, „штете”, затим каналисање одговорности искључиво на власника брода, те предвиђања могућности да додатни фонд за накнаду штете буде финансиран од стране пошљиоца, крцатеља, произвођача и примаоца терета, релаксирајући на тај начин питање каналисања одговорности само на власника брода. Имајући у виду наведено, остаје да се види да ли ће се у будућности под окриљем CCNR поново актуелизовати питање усвајања ове конвенције, нарочито ако се сагледа чињеница да решења из CLNI 2012 Конвенције у вези са ограничењем одговорности за штете проузроковане опасним и загађујућим материјама засигурно у пракси неће дати задовољавајућа решења, макар са становишта стране која је претрпела штету.

Закључак

Законско (опште) ограничење одговорности један је од најзначајнијих института у оквиру поморског права и права унутрашње пловидбе. Током више векова развоја, институт ограничења одговорности стекао је статус једног од општих начела поморског права. Иако се у стручним круговима неретко чују захтеви за преиспитивањем оправданости задржавања овог института, у раду се настојало указати на то да су разлози економске природе и потребе да право служи тим интересима, са временом детерминисали овај институт као кључни аргумент који говори у прилог схватању да право мора да следи потребе праксе. Чини се довољним истаћи да би без овог института читава конструкција, као и укупни капацитети тржишта осигурања били доведени у питање, што би се последично одразило и на крајње кориснике робе која се превози бродовима.

Како се ради о институту који је кроз векове обликован путем националних правних система, у анализи овог института пошло се од разматрања неколико најважнијих националних система који су се међусобно разликовали према начину реализације поменутог института. По систему абандона, који се превасходно везује за Француску, бродовласник је одговарао за радње и обавезе заповедника и чланова посаде неограничено и лично целом својом имовином, али је могао да се ослободи неограничене личне одговорности путем абандона односно препуштањем повериоцима брода и возарине за путовање током кога је настао штетни догађај. По немачком односно скандинавском систему егзекуције, бродовласник није одговарао лично, већ својим бродом и возарином који су чинили поморску имовину, издвојену од остале имовине бродовласника, и то за читав низ законом дефинисаних уговорних и вануговорних потраживања. Коначно, по енглеском систему, бродовласник је имао право да ограничи своју одговорност до одређеног новчаног износа одређеног по тони брода. Дакле, по први пут брод као такав није био инволвиран у систем ограничења одговорности.

С обзиром на то да су неки од наведених система пресудно утицали на доношење међународноправних инструмената којима је постигнут значајан степен унификације у

односу на садржину овог института, посебна пажња у раду посвећена је најутицајнијим конвенцијама, као што су Конвенција из 1976. године и CLNI 2012 Конвенција.

Конвенцијом из 1976. године дефинисан је потпуно нови концепт института ограничења одговорности, заснован на формули тзв. „трговачке (комерцијалне) осигурљивости”, која је предвиђала подизање износа одговорности по тони брода до нивоа који бродовласник може уз разумне трошкове покрити осигурањем, под условом да правило о укидању права на ограничење одговорности по основу *actual fault or privity* из Конвенције из 1957. године буде замењено са *wilful misconduct* правилом. Дакле, традиционални концепт ограничења одговорности, у коме је бродовласник имао могућност да се ослободи оне одговорности која превазилази вредност његовог имовинског удела у пловидбеном подухвату (франц. *fortune de mer*), уступио је место модернијем приступу, где бродовласник има могућност да се ослободи оне одговорности која превазилази износ који је, уз разумне трошкове, покрио осигурањем. Поред ове две новине, Конвенција из 1976. године донела је значајне новине и на пољу процесноправних решења, те решења којима се уређују бројни аспекти фонда ограничене одговорности.

У области права унутрашње пловидбе, институт ограничења одговорности је новијег датума. Прва конвенција која није постигла ширу прихваћеност усвојена је тек 1973. године, да би CLNI 1988 Конвенција, као први унификацијски инструмент који је доживео ширу прихваћеност, била усвојена тек 1988. године, при чему је домен њене примене био ограничен само на рајнске прибрежне државе. После више од двадесет година успешне примене ове конвенције, CCNR предузео је изузетно важан корак одлучивши да приступи усвајању новог инструмента који ће бити отворен за приступање свим европским државама, а не само рајнским прибрежним државама.

Поред актуелности и значаја предметног института, избор ове теме детерминисала је и комплексност питања која се јављају у вези са њиме, а која се односе на разлоге за губитак права на ограничење одговорности, начин утврђивања износа ограничене одговорности, круг лица која имају право на ограничење одговорности и др.

У погледу законодавног оквира Републике Србије којим се уређује ограничење одговорности, релевантне одредбе ЗПУП-а у највећој мери ослањају се на одредбе Конвенције из 1957. године. Будући да је највећи број земаља у међувремену приступило Конвенцији из 1976. године, као и да је Република Србија прва земља која је ратификовала

CLNI 2012 Конвенцију, намеће се закључак да је Републици Србији потребан један потпуно нови законодавни приступ проблему у питању. Ако се имају у виду обавезе и рокови који за Републику Србију произилазе из процеса усаглашавања националног законодавства са правним тековинама Европске уније, јасно је да ће ово питање врло брзо доћи на дневни ред националног законодавца. У том смислу, овај рад имао је за циљ да пружи одређене смернице и препоруке како би се приликом промулгирања одредаба наведених конвенција кроз Нацрт закона о трговачком бродарству редиговала решења која су прилагођена најпре положају Републике Србије као *landlocked* земље, али и да би се добио квалитетнији правни оквир који ће бити усаглашен са савременим међународноправним решењима. Поред тога, настојало се указати на одређене слабости појединих конвенцијских решења с циљем да се, у мери у којој је то могуће и допуштено, те слабости избегну приликом израде наведеног нацрта закона.

Имајући у виду да ће примена овог института у унутрашњој пловидби све више добијати на значају након усвајања CLNI 2012 Конвенције, правовремено законско уређење овог института у складу са савременим решењима може да проузрокује и врло занимљив развој домаће судске праксе, али и да утиче на судску праксу других европских држава.

Убрзани развој поморског бродарства, а нарочито танкерске флоте, детерминисао је нове врсте ризика и штета са којим се суочила поморска заједница, а нарочито после катастрофе танкера *Torrey Canyon*. Убрзо је постало јасно да би подвођење ових, скоро увек, вишемилионских штета под режим законског (општег) ограничења одговорности онемогућило адекватну надокнаду. Због тога је у оквиру законског (општег) ограничења одговорности током времена извршено разликовање између општег и посебних ограничења одговорности, те је започет рад на изради одговарајућих унификацијских инструмената, који су приказани у овом раду.

На основу извршене анализе института законског (општег) ограничења одговорности, те тзв. посебних система ограничења одговорности у упоредном праву, као и решења садржаних у усвојеним међународноправним инструментима, дошли смо до следећих закључака:

I У домену законског (општег) ограничења одговорности у поморском праву, данас су доминантна два режима, и то режим успостављен Конвенцијом из 1976. године,

базиран на формули тзв. „трговачке (комерцијалне) осигурљивости” и систем који се примењује у САД-у, по коме бродовласник може да ограничи своју одговорност на вредност брода и возарине, при чему је релевантна вредност брода после штетног догађаја. Ако се сагледа еластичан приступ појму *privity or knowledge* судија у САД-у, те проглашење личне одговорности бродовласника и на основу претпоставке, као и употреба доктрине *personal contract* ради искључења могућности ограничења одговорности, јасна је намера америчког права ка највећем могућем сужавању права на ограничење одговорности.⁶⁰¹

Конвенција из 1976. године постигла је значајан број ратификација, чиме је постала далеко најзначајнији међународни споразум и најуспешнији унификацијски покушај да се бројна питања која за собом носи овај институт уреде на јединствен начин. У том смислу, решења српског законодавства *de lege ferenda* свакако треба базирати на примењивим одредбама и решењима ове конвенције.

Међутим, ако се, поред дуализма створеног паралелном применом режима успостављеног Конвенцијом из 1976. године и тзв. америчког система, има у виду и чињеница да Конвенцији из 1976. године још увек нису приступиле неке важне поморске земље попут Канаде, Бразила, Аргентине, Филипина, Јужне Кореје, Панаме или Јужноафричке Републике, јасно је да пожељни ниво унификације предметног института још увек није постигнут.

II За разлику од општег система ограничења одговорности, код тзв. посебних система ограничења одговорности, нарочито код одговорности за загађење нафтом и одговорности за превоз путника и пртљага морем, постигнут је далеко већи степен унификације, иако одбијање САД-а да приступи овим конвенцијама свакако представља ограничавајући фактор у постизању идеалног степена унификације. С друге стране, у основној поставци система ограничења, како је дефинисан конвенцијама усвојеним под окриљем ИМО-а и система успостављеног у САД-у, нема драстичних разлика као што је то случај код система општег ограничења одговорности. Тако је у овој области постигнут далеко већи степен правне сигурности када су у питању лица која су претрпела штету и њихова извесност у смислу накнаде претрпљене штете.

⁶⁰¹ Томе у прилог говори и податак да су у периоду од 1976. до 1996. године амерички судови ускратили право на ограничење одговорности у 37 случајева, док је исто право признато у 28 случајева. Дато према Chen, Xia, *op. cit.* (фуснота 65), стр.150.

III У домену законског (општег) ограничења одговорности у праву унутрашње пловидбе, тек је са процесом проширења ЕУ на земље источне и централне Европе унутрашњи водни транспорт постао предмет озбиљнијег интересовања како самих држава тако и ЕУ, с обзиром на то да су бродарске компаније из рајнских прибрежних земаља стекле могућност да обављају превоз робе и путника на Дунаву и обрнуто. Овакав развој иницирао је потребу да се након више од двадесет година примене CLNI 1988 Конвенције искључиво између рајнских прибрежних држава, приступи изради и усвајању CLNI 2012 Конвенције, с циљем да се створе предуслови да се институт ограничења одговорности у унутрашњој пловидби унификацијски уреди на паневропском нивоу.

Приликом анализе института који је предмет разматрања овог рада, настојало се указати на проблеме који се јављају у пракси, те на различита становишта која су с тим у вези заузета у теорији, а све са циљем да укажемо на могући смер развоја националног законодавства и да понудимо решења *de lege ferenda*.

Литература

Монографије, уџбеници

- 1) Антић, Оливер: Облигационо право, Београд, 2011.
- 2) Аврамов, Смиља; Крећа, Миленко: Међународно јавно право, Београд, 2001.
- 3) *Annuaire Europeen 1988 – European Yearbook 1988, Vol. XXXVI, 1988.*
- 4) Astle, W. E.: *Limitation of Liability*, London, 1985.
- 5) Abecassis, David W.: *The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships*, London, 1978.
- 6) Бачић, Фрањо: *Кривично право – Општи део*, Загреб, 1986.
- 7) Bender, Matthew: *Benedict on Admiralty, Volume 3A, (7th edition)*, 1993.
- 8) Бордаш, Бернадет; Варади, Тибор; Кнежевић, Гашо: *Међународно приватно право*, Нови Сад, 2001.
- 9) Bonassies, Pierre; Scapel, Christian: *Droit Maritime*, 2nd edition, Paris, 2010.
- 10) Vlačić, Patrik: *Ograničenje odgovornosti broдача u anglosaksonskom i kontinentalnom pravnom sustavu*, Split, 2011.
- 11) Брајковић, Владислав: *Поморско право (скрипта)*, Загреб, 1950.
- 12) Viney, Genevieve; Jourdain, Patrice: *Traite de droit civil. Les conditions de la responsabilite*, 2nd edition, Paris, 2013.
- 13) Grabovac, Ivo: *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Split, 2001.
- 14) Grabovac, Ivo: *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986.
- 15) Grabovac, Ivo: *Ogledi o odgovornosti broдача*, Split, 1997.
- 16) Gutierrez, Norman A, Martinez: *Limitation of liability in International Maritime Conventions*, Abington, 2011.
- 17) Gilmore, Grant; Black, Charles: *The Law of Admiralty*, Mineola, New York, 1975.
- 18) Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4th edition, London, 2005.
- 19) Griggs, Patrick: *Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity*, London, 1997.

- 20) Gaskell, N. J. J.; Debattista, Charles; Swatton, Richard J.: Chorley & Giles' Shipping Law, 8th edition, London, 1997.
- 21) Dillon, Claro: Limitation of the Shipowner's Liability, Cape Town, 1980.
- 22) Damar, Duygu: Wilful Misconduct in International Transport Law, Hamburg, 2011.
- 23) Derrington, Sara; Turner, James: The Law and Practice of Admiralty Matters, Oxford, 2005.
- 24) Ивошевић, Борислав: Одговорност поморског бродара, Београд, 1974.
- 25) Ивошевић, Борислав: Саобраћајно право, треће издање, Београд, 2008.
- 26) Ивошевић, Борислав: Поморске хаварије и осигурање (скрипта), Котор, 2003.
- 27) Јакшић, Стеван: Облигационо право, Сарајево, 1957.
- 28) Каčić, Hrvoje: Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968.
- 29) Lord Chorley of Kendal: Arnould on the Law of Marine Insurance and Average, London, 1950.
- 30) Luddeke, Christof: Maritime Claims – A Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims, London, 1996.
- 31) Lord Mustill: Ships Are Different – Or Are They, London, 1993.
- 32) Marin, Jasenko: Privremene mjere zaustavljanja broda, Zagreb, 2003.
- 33) Marin, Jasenko: Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Zagreb, 2005.
- 34) Mandaraka-Sheppard, Aleka: The International Safety Management Code in Perspective, London, 1998.
- 35) Mauss, Aba: Principles of Conflict of Laws, third edition, Liverpool, 1998.
- 36) Шпехар, Милан: Одговорност бродара, с освртом и на Хашка правила, Загреб, 1939.
- 37) Matteucci, Mario: The Activity of International Institute for the Unification of Private Law UNIDROIT, Rome, 1972, http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/ru_73_v1_0017.pdf
- 38) Pallua, Emilio: Pomorsko uporedno pravo, Rijeka, 1975.
- 39) Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy: Limitation of Liability for Maritime Claims, London, 2005.
- 40) Pavić, Drago: Pomorsko osiguranje, Knjiga 1, Zagreb, 1986.
- 41) Pavić, Drago: Pomorsko osiguranje, Knjiga 2, Zagreb, 1994.

- 42) Rodiere, René: Droit Maritime, Paris, 1979.
- 43) Ripert, Georges: Droit Maritime, tome II editions Rousseau, Paris, 1952.
- 44) Рудолф, Даворин: Међународно право мора, Загреб, 1985.
- 45) Царић, Славко; Трајковић, Миодраг; Грабовац, Иво; Пожар, Данило; Јанковец, Ивица; Филиповић, Велимир; Шулејић, Предраг; Станковић, Предраг: Саобраћајно право, Београд, 1979.
- 46) Спасић, Иванка: Одговорност бродара код уговора о превозу робе морем, Београд, 1987.
- 47) Stanković, Gordan: Opće ograničenje odgovornosti pomorskog broдача i trendovi razvitka na међународном плану, Београд, 1991.
- 48) Selvig, Erling: Answers to CMI International Sub-Committee on Limitation of Liability, Norwegian Maritime Law Association.
- 49) Трајковић, Миодраг: Поморско право, Београд, 1997.
- 50) Томашић, Вељко, Транспортно осигурање, Београд, 1987.
- 51) The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, CMI, 2000.
- 52) Томашић, Вељко: Поморска полица за осигурање прекоморских бродова са коментаром, Загреб, 1962.
- 53) Ћорић, Dorotea: Међународни sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja мора uljem, 2002.
- 54) Falkanger, Thor; Bull, Hans Jacob; Brautaset, Lasse: Introduction to Maritime Law, The Scandinavian perspective, Oslo, 1998.
- 55) Holmes, Oliver Wendell: Common Law, Boston, 1881.
- 56) Hill, Christopher: Maritime Law, 4th edition, London, 1995.
- 57) Hodges, Susan; Hill, Christopher: Principles of Maritime Law, London, 2001.
- 58) Hay, Peter; Scholes, Eugene: Conflict of Laws, 2nd edition, New York, 1984.
- 59) Colinvaux, Raoul: Carver's Carriage by Sea (Volume 1 and 2), у: British Shipping Laws, Volume 2, 12th edition, London, 1971.
- 60) Chen, Xia: Limitation of Liability for Maritime Claims, A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions, London, 2001.

61) Qingyue, Xu: *Limitation of Liability, the Developments, Problems and Future*, Malmo, 2000.

62) Wang, Hui: *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and the Chinese Compensation Regime*, Kluwer Law International, 2011.

63) Zou, Lin: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Ghent, 2008.

Чланци

1) Anderson, Phil: *ISM and ISPS Codes-Influence on the Evolution of Liabilities*, предавање одржано током Међународног колоквијума о поморској правној одговорности 14–15 на Институту за међународно поморско и трговачко право (енгл. *Institute of International Shipping and Trade Law*) Универзитета у Велсу–Свонси (енгл. *University of Wales–Swansea*), септембар 2006.

2) Berlingieri, Francesco: *Analysis of the responses to the questionnaire by Francesco Berlingieri* – <http://www.comitemaritime.org/Recent-Questionnaires/0,2791,19132,00.html>

3) Bolanča, Dragan: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Bosne i Hercegovine (1992) i Budimpeštanska konvencija o ugovoru za prevoz robe u unutrašnjoj plovidbi (2000)*, Zbornik radova sa Drugog međunarodnog savetovanja o aktuelnostima građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse, Neum i Mostar, 2004.

4) Barun, Mara: *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pravni učinci primene Uredbe EU 392/2009 o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nezgode*, Četvrti znanstveno-stručni skup In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid, Split, 2013.

5) Брајковић, Владислав: *Бродар*, у: Поморска енциклопедија, Свеска I, Загреб, 1972.

6) Брајковић, Владислав: *Ограничена одговорност бродовласника*, у: Поморска енциклопедија, свеска V, Загреб, 1981.

7) Брајковић, Владислав: *Клаузуле неодговорности*, у: Поморска енциклопедија, св. IV, Загреб, 1957.

8) Berlingieri, Francesco: *Limitation of liability of Shipowners*, у: *Workshop on Collision, Salvage, and Limitation of Liability Shipowners*, Halifax, 1986.

- 9) Brais, Keith S.; Rusak, Richard D.: *The Shipowner's Limitation of Liability Act: Pitfalls for the Unwary*, http://www.braislaw.com/files/limitation_of_liability.pdf
- 10) Bekiashev, Kamil A.; Serebriakov, Vitali V.: *International Tanker Owners Pollution Federation, Ltd. (TOVALOP)*, http://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-94-009-8261-1_13.pdf
- 11) Vasilj, Aleksandra: *Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, br. 3/2001, Split, 2001.
- 12) Grabovac, Ivo: *Prilog suvremenom tumačenju pojma „Bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati” – u povodu slučaja u sudskoj praksi*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 49, Split, 2012.
- 13) Grabovac, Ivo: *Pridonose li Roterdamska pravila unifikaciji?*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, 2010.
- 14) Gaskell, Nicholas: *The Amount of Limitation*, y: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986.
- 15) Griggs, Patrick: *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001, <http://www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.htm>
- 16) Griggs, Patrick: *Charterers' Right to Limit Liability*, CMI Yearbook for 2009, 2009.
- 17) Gold, Edgar: *Liability and Compensation for Ship-Source Marine Pollution: The International System*, http://www.fni.no/ybiced/99_02_gold.pdf
- 18) Göransson, Magnus: *The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention, 1971*, y: *Liability for damage to the Marine Environment*, London, 1993.
- 19) George, Martin P.: *Choice of Law in Maritime Law*, Journal of Private International Law, 2007.
- 20) Gauci, Gotthard: *Limitation of liability in maritime Law: an anachronism?*, Marine Policy, Vol. 19, No. 1, 1995.
- 21) Grime, Robert: *The Loss of The Right to Limit*, y: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986.
- 22) Gates, Gordon P.: *Crown Zellerbach Dethrones Nebel Towing: Shipowner's Limitation of Liability Is Available to Insurers*, Tullan Law Review 615, Tullan, 1988.

- 23) Duncan, George: *Limitation of Shipowners Liability: Parties Entitled to Limit; the Vessel; the Fund*, Tullan Law Review, 53(4), Tullan, 1797.
- 24) Donovan, James: *The origins and development of limitation of shipowners liability*, Tullan Law Review 53 999, Tullan, 1979.
- 25) Engel de Boer, Jan: *The New Draft CRTD: Modernising the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods*, <http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/IX-1-0051.pdf>
- 26) Evans, Malcom: *Explanatory report on the Draft articles for a Convention on civil liability for damage caused during carriage of dangerous goods by road, rail and inland navigation vessels*, Годишњак UNIDROIT-а за 1986, Рим, 1986.
- 27) Ивошевић, Борислав: *Ротердамска правила – Нови покушај међународноправног уређења одговорности за поморски пријевоз ствари и с њиме повезаних других грана транспорта*, Поредбено поморско право, Загреб, 2013.
- 28) Jacobsson, Mans: *The Bunkers Convention in Force*, Journal of International Maritime Law, United Kingdom, 2009.
- 29) Josserand, Louis: *Еволуција одговорности*, Правни живот, бр. 9–10/1992, Београд, 1992. – чланак преузет из Архива за правне и друштвене науке, бр. 3/1952.
- 30) Jacobsson, Mans: *The International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund*, у: *Liability for Damage to the Marine Environment*, London, 1993.
- 31) Kozubovskaya-Pelle, Anastasiya: *Revision of Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation*, http://www.ccr-zkr.org/files/clni/Article_Anastasiya_JIML475-477.pdf
- 32) Keeton, G.W.: *The Lessons of the Torrey Canyon, Curent Legal Problems*, 1968.
- 33) Kačić, Hrvoje, *O presudi Amoco Cadiz*, Упоредно поморско право и поморска купородaja, бр. 105–106, Zagreb, 1985.
- 34) Кисић, Иве: *Судар*, у: Поморска енциклопедија, св. VII, Загреб, 1957.
- 35) Killingbeck, Serge: *Limitation of liability for maritime claims and its place in the past present and future: how can it survive?*, Southern Cross University Law Review, Vol. 3, No. 1, Sydney, 1999.

- 36) Константиновић, Михаило: *Основ одговорности за проузроковану штету*, Правни живот, бр. 9–10/1992, Београд, 1992.
- 37) Ling, Zhu: *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol. 5, Hamburg, 2007.
- 38) Legendre, Claire: *La conference de Tokyo du Comite maritime international*, Droit Maritime Français, Paris, 1969.
- 39) Marin, Jasenko: *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, бр. 56 (4), Zagreb, 2006.
- 40) Marin, Jasenko: *Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, 2011.
- 41) Marin, Jasenko: *Slot Charter*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, бр. 56, Zagreb, 2006.
- 42) Marin, Jasenko: *Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 39, Zagreb, 1997.
- 43) Mintas-Hodak, Ljerka: *Novi Pomorski Zakonik*, Pomorski zbornik, knjiga 31, Zagreb, 1993.
- 44) Mintas-Hodak, Ljerka: *Oil Pollution Act (1990) i P&I osiguranje*, Usporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1991.
- 45) Monaco, Riccardo: *Scientific Activity of UNIDROIT*, http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/ru_76_v1_0035.pdf
- 46) Matison, Katie Smith: *Comparison of Shipowners' Limitation of Liability Schemes*, http://www.lanepowell.com/wp-content/uploads/2009/04/matisonk_002.pdf
- 47) Osuga, Hideo: *International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage*, http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/12170/96_hideo_osuga_e.pdf, Tokyo, 1996.
- 48) Pospišil-Miler, Marija: *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, 2004.
- 49) Pospišil-Miler, Marija: *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog kraljevstva Velike Britanije i Severne Irske de lege lata u de lege ferenda*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 59, Zagreb, 2009.

50) Pospišil-Miler, Marija: *Prijedlog izmjena Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi prevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS Konvencije) iz 1996. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 164, Zagreb, 2010.

51) Pospišil-Miler, Marija: *Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 166, Zagreb, 2012.

52) Peričin, Ljiljana: *Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (London, 1996)*, Pomorski zbornik, br. 38, 2000.

53) Pallua, Emilio; Jakaša, Branko: *Ograničenje odgovornosti brodara za štetu, de lege ferenda*, Pravni zbornik, 2–3, Titograd, 1962.

54) Pallua, Emilio: *Gubitak prava brodovlasnika na ograničenje odgovornosti u suvremenoj engleskoj judikaturi*, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 103–104, Zagreb, 1984.

55) Pavić, Drago: *Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 155, Zagreb, 2011.

56) Rastovčan, Pavao: *O ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (povodom Madridskog projekta od 23.09.1955.)*, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1957.

57) Rein, Alex: *International Variations on Concepts of Limitation of Liability*, Tullan Law Review, 53 (4), Tullan, 1979.

58) Stares, Justin: *Brussels spat over inland waterways liability*, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/presseklipp/LL27aug08.pdf>

59) Skorupan Wolff, Vesna: *Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta Rijeka, 1991.

60) Skorupan Wolff, Vesna: *Jesu li naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru ovlašteni ograničiti odgovornost u odnosu na tražbine brodovlasnika prema njima*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 158, Zagreb, 2004.

61) Selvig, Erling: *An Introduction to the 1976 Convention*, y: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986.

62) Seward, Robert: *The Insurance Viewpoint*, y: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986.

- 63) Shaw, Richard: *Practice and Procedure, y: The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London, 1986.
- 64) Tournaye, Cecile: *Adoption of CLNI 2012 – What was changed compared with CLNI 1988?*, Transportrecht, Hamburg, 2013.
- 65) Tsimplis, Michael N.: *Marine Pollution from Shipping Activities*, Journal of International Maritime Law, United Kingdom, 2008.
- 66) Tomljenović, Vesna: *Državna pripadnost broda kao vezna okolnost u međunarodnom privatnom pravu pomorskih odnosa-tema za raspravu*, Pomorski zbornik, knjiga 31/93, Zagreb, 1993.
- 67) Thomas, Michael: *British Concepts of Limitation of Liability*, Tullan Law Review, Tullan, 1979.
- 68) Filipović, Velimir: *Nacrt novih međunarodnih sporazuma pred Pravnim odborom IMCO-a: Izvještaj s 37. zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a*, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 80, Zagreb, 1978.
- 69) Filipović, Velimir: *Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem*, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 100, Zagreb, 1983.
- 70) Filipović, Velimir: *Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja odgovornosti?*, Uporedno pomorsko pravo, br. 1–4 (141–144), Zagreb, 1994.
- 71) Filipović, Velimir: *Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje*, NZ. 3, Zagreb, 1966.
- 72) Force, Robert; Gutoff, J. M.: *Limitation of Liability in Oil Pollution Case: In Search of Concursus or Procedural Alternatives to Concursus*, Tullan Maritime Law Journale 22, Tullan, 1998.
- 73) Healy, N. J.; Paulsen, W. G.; Marion, A. M.: *The United States Oil Pollution Act of 1990*, Droit Maritime, 1991.
- 74) Hodges, Susan: *The Legal Implications of the ISM Code: insurance and limitation of liability*, International Journal of Insurance Law, 2000.
- 75) Hare, John: *Limitation of Liability – a Nigerian Perspective*, <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/harepapers/limliab-nigeria.pdf>

76) Haak, Krijn: *New Developments in the Field of Transport of Dangerous Goods: Presence and Prospects of the CRTD Convention*, http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-04064-1_2#page-1

77) Chao, Wu: *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 33, 2002.

78) CMI: *CMI Guidelines in Respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*, документ усвојен на 39. Конференцији CMI-a у Атини, одржаној 2008. године

79) Carbone, Sergio: *Limitation of Liability for Maritime Claims. An analysis of the CMI Draft Convention as amended by IMCO*, *CMI Yearbook for 1976*, 1976.

80) CMI: *Charterers' right to limit liability*, <http://www.comitemaritime.org/uploads/pdf/Synopsis.pdf>

81) Ћorić, Dorotea: *Forum (non) conveniens i englesko pravo*, *Upporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, v. 33, (1–2), Zagreb, 1991.

82) Ћorić, Dorotea; Debeljak-Rukavina, Sandra: *Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarjim plovnim putevima*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, br. 2, 2007.

83) Wade, John Anthony: *On the Law of International Trade. Carriage of Goods by sea maritime collisions, maritime oil pollution, commercial arbitration*, у: *Hague–Zagreb Essays*, Опатија, 1978.

84) Watson, Harold K.: *The 1976 IMCO Limitation Convention: A Comparative View*, *Houston Law Review* 249, Houston.

85) Williams, Richard: *What Limitations is there on the Right to Limit Liability under the 1976 Limitation Convention?*, 1997, *IJOSL* 117.

86) Wendel, Philipp: *Maritime Tort Liability*, Предавање одржано на Семинару о међународном и упоредном праву, Санкт Петербург, 2003.

Међународне конвенције, закони и други прописи

1) Међународна конвенција за изједначавање неких правила о ограничењу одговорности власника поморских бродова из 1924. године

- 2) Међународна конвенција о ограничењу одговорности власника поморских бродова из 1957. године
- 3) Међународна конвенција о ограничењу одговорности за поморска потраживања, усвојена 1976. године (LLMC)
- 4) Протокол на Међународну конвенцију о ограничењу одговорности за поморска потраживања, усвојен 1992. године
- 5) Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом из 1969. године (CLC) са Протоколом из 1992. године
- 6) Конвенција о оснивању међународног фонда за надокнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1971. године (FUND) са Протоколом из 1992. године
- 7) Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом (BUNKERS)
- 8) Међународна конвенција о одговорности и накнади штете настале услед превоза опасних и загађујућих материја морем (HNS)
- 9) Предлог Протокола на Међународну конвенцију о одговорности и накнади штете настале услед превоза опасних и загађујућих материја морем
- 10) Стразбуршка Конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, усвојена 1988. године
- 11) Конвенција о ограничењу одговорности власника пловила унутрашње пловидбе из 1973. године (CLN) са Протоколом из 1978. године
- 12) Будимпештанска конвенција о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима (CMNI)
- 13) *Limitation of Liability*, International Maritime Organization (IMO), London, 2009.
- 14) Закон о поморској и унутрашњој пловидби (ЗПУП)
- 15) Закон о државној припадности и упису пловила
- 16) *Canadian Marine Liability Act*
- 17) *Rules of Cristal Limited*, Cristal Limited, 1994.