

Radulović Marija

VANUGOVORNA ODGOVORNOST POMORSKOG BRODARA

(D o k t o r s k i r a d)

Podgorica, 1992.



IV 486

Инв. бр. 10035

S A D R Ž A J

Strana

U V O D	
I D I O	
ISTORIJSKI RAZVOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE U POMORSKOM PRAVU	3
U o p š t e n o	
I EVOLUCIJA ODGOVORNOSTI UOPŠTE I POSEBNO U POMORSKOM PRAVU	5
1. Rimsko i srednjevjekovno pravo	5
2. Značajnije buržoaske kodifikacije	8
3. Odras industrijske revolucije na razvoj odgovornosti	10
II ODGOVORNOST U JUGOSLOVENSKOM POMORSKOM PRAVU	12
1. Odgovornost prije oslobodjenja	12
2. Odgovornost nakon oslobodjenja	13
III OSNOVI I VRSTE ODGOVORNOSTI U SAVREMENOM PRAVU	15
U o p š t e n o	
1. Osnovi odgovornosti	16
1.1. Odgovornosti na osnovu krivice	16
1.2. Odgovornost na osnovu uzročnosti	20
1.3. Posebno o odgovornosti na osnovu snošenja rizika	25
2. Vrste odgovornosti	25
2.1. Ugovorna i vanugovorna odgovornost	27
2.2. Razlike i kritike podjele odgovornosti na ugovornu i vanugovornu	28
II D I O	
VANUGOVORNA ODGOVORNOST U POMORSKOM PRAVU	30
U o p š t e n o	
1. Brodar kao subjekt odgovornosti	32
2. Osnovi odgovornosti po ZPUP	35
2.1. Subjektivna odgovornost	36
2.2. Objektivna odgovornost	38
2.3. Pooštrena odgovornost u skladu sa ZPUP	39

3.	Primjena načela odgovornosti za opasne stvari u pomorskom pravu ...	43
3.1.	Odgovornost za "opasne stvari" saglasno ZOO	43
3.2.	Brod kao opasna stvar u pomorskom pravu ...	44
3.3.	Nuklearne štete ...	47
4.	Izuzeci od primjene načela kauzaliteta (objektivne odgovornosti) u domenu vanugovorne odgovornosti u pomorskom pravu ...	51
4.1.	Slučajevi vanugovorne odgovornosti na osnovu krivice (Odgovornost za sudar brodova) ..	51
4.2.	Principi naknade namjerno i razumno prouzrokovanih šteta radi zajedničkog spasa (generalna havarija) ...	52
4.3.	Primjena principa građanskog prava na vanugovornu odgovornost u pomorskom pravu ...	54
5.	Odnos ugovorne i vanugovorne odgovornosti u pomorskom pravu ...	55
6.	Ograničenja odgovornosti brodara u pomorskom pravu ...	57
6.1.	Razlozi za primjenu ograničene odgovornosti u pomorskom pravu ...	57
6.2.	Uslovi za primjenu instituta ograničenja odgovornosti brodara ...	59
6.2.1.	Actual fault and privity koncept ...	59
6.2.2.	"Alter Ego" koncept ...	63
6.3.	Pojedini sistemi ograničenja odgovornosti brodara ...	70
6.3.1.	Mediterranski sistem ...	71
6.3.2.	Nordijski ili njemački sistem ...	71
6.3.3.	Engleski sistem ...	72
6.4.	Medjunarodna kodifikacija ...	72
6.5.	Ograničenje odgovornosti brodara u jugoslovenskom pomorskom pravu ...	78
6.6.	Ograničenje odgovornosti u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima ...	83
7.	Zaštita vanugovornih (deliktних) potraživanja U o p š t e n o	86
7.1.	Privilegovana potraživanja U o p š t e n o ...	87
7.1.1.	Privilegovana potraživanja u uporednom pravu.	88
7.1.1.a)	Pravna rješenja zemalja COMMON LAW ...	88
7.1.1.b)	Pravna rješenja kontinentalnih zemalja ...	92
7.1.2.	Medjunarodno-pravno regulisanje privilegovanih potraživanja ...	92

7.1.2.a)	Medjunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. ...	93
7.1.2.b)	Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1967. ...	96
7.1.3.	Privilegovana potraživanja po Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ...	98
7.1.4.	Privilegovana potraživanja koja se odnose na vanugovorne štete ...	100
7.2.	Sudsko (prinudno) založno pravo ...	101
7.3.	Postupak za obezbjedjenje privilegovanih potraživanja ...	104
7.3.1.	Zaustavljanje broda ...	104
7.3.1.a)	Zaustavljanje broda po Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ...	104
7.3.1.b)	Zaustavljanje broda po Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o postupku zaustavljanja brodova iz 1952. ...	108
7.4.	Izvršenje na brodovima ...	109
7.4.1.	Prodaja broda (ZPUP čl. 876-961) ...	109
7.4.2.	Predaja broda (čl. 962-965 ZPUP) ...	115

III D I O

POSEBNI SLUČAJEVI VANUGOVORNE ODGOVORNOSTI BRODARA	118
U o p š t e n o	
1.	Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede lica ... 119
U o p š t e n o	
1.1.	Povrede u moru ... 121
2.	Odgovornost brodara zbog oštećenja stvari ... 125
U o p š t e n o	
2.1.	Odgovornost brodara za oštećenje objekta i postrojenje plovidbe ... 125
3.	Odgovornost brodara za štete zbog zagađivanja izbacivanjem ili izlijevanjem nafte (hidrokarbura) ... 130
U o p š t e n o	
3.1.	Odgovornost za štete zbog zagađivanja izbacivanjem otpadne nafte i drugih štetnih materija ... 132

		Strana
3.2.	Stanje u jugoslovenskom pravu ...	136
3.3.	Regulisanje odgovornosti ...	139
4.	Odgovornost za zagadjivanje od pomorskog broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret ...	141
4.1.	Medjunarodne kodifikacije ...	148
4.1.1.	Pregled Medjunarodnih konvencija ...	153
4.1.2.	Kratak pregled pojedinih konvencija ...	155
4.1.2.1.	Medjunarodna konvencija o spriječavanju zagadjivanja sa brodova '54. ...	155
4.1.2.2.	Medjunarodna konvencija o spriječavanju zagadjivanja s brodova '73. ...	157
4.1.2.3.	Protokol iz '78. u vezi sa Medjunarodnom konvencijom o spriječavanju zagadjivanja sa brodova ...	158
4.2.	Uporedni prikaz raznih načina naknade štete prouzrokovane zagadjivanjem mora uljima	160
4.2.1.	Po Medjunarodnoj konvenciji o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja mora uljem iz '69. ...	160
4.2.2.	Po TOVALOP-u ...	160
4.2.3.	Po Medjunarodnoj konvenciji o ustanovljavanju medjunarodnog fonda za kompenzaciju šteta od zagadjivanja uljem ...	161
4.2.4.	Po CRISTAL-u ...	162
4.3.	Ograničenje odgovornosti brodara za štete nastale zagadjivanjem ulja koje se prevozi kao teret ...	162
5.	Specijalno regulisanje brodareve odgovornosti za slijepog putnika ...	165
	U o p š t e n o	
5.1.	Osnovi odgovornosti brodara za fizički integritet slijepog putnika ...	167
5.2.	Pojedini slučajevi ...	168
5.3.	Medjunarodni propisi ...	171
5.4.	Regulisanje u jugoslovenskom pravu ...	173
6.	Osiguranje vanugovorne odgovornosti ...	177
	U o p š t e n o	
6.1.	Nastanak i razvoj P&I klubova u Engleskoj	178
6.2.	Nastanak P&I klubova u Skandinaviji ...	181
6.3.	P&I osiguranje u Jugoslaviji ...	183

	Strana
6.4. Osiguranje odgovornosti brodara po pravilima engleskih klubova ...	186
6.5. Osiguranje odgovornosti za štete zagađivanjem nastale izlijevanjem ili izbacivanjem ulja koje se prevozi kao teret ...	191
7. Zastara ...	197
U o p š t e n o	
7.1. Zastara u vanugovornim pomorsko-pravnim odnosima ...	197
7.2. Zastara po ZPUP ...	198
8. Sukob Zakona i primjena prava na slučajeve vanugovorne odgovornosti ...	199
Z A K L J U Č A K ...	202
S U M M A R Y ...	204
UPOTREBLJENA LITERATURA ...	206

V A N U G O V O R N A O D G O V O R N O S T B R O D A R A

U V O D

Stalnim jačanjem i intenziviranjem međunarodnog transporta problematika vanugovorne odgovornosti brodara zauzima sve značajnije mjesto među pravnim pitanjima koja se javljaju u vezi sa odgovornošću brodara. Zato ona i zaslužuje poseban tretman, tim prije što smo svjedoci mnogobrojnih sporova u praksi koje aktuelizuje svakodnevno odvijanje pomorskih prevoza.

I pored nespornog značaja ove vrste odgovornosti u pomorskom pravu, ona je, ako se izuzme materija vezana za sudar brodova, uglavnom u uporednom pravu neregulisana posebnim pomorsko-pravnim propisima, a nedovoljno je obrađivana i u literaturi. Stoga je značajan doprinos koji je regulisanju te materije dao jugoslovenski Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977 godine koji vanugovornu odgovornost brodara reguliše u glavi pet, pa će data zakonska rješenja predstavljati osnovu za obradu u ovom radu.

Imajući takvu situaciju u vidu, obrada problema vanugovorne odgovornosti brodara ne bi predstavljali zaokruženu cjelinu bez obrade osnovnih pitanja razvoja odgovornosti u građanskom pravu. U razmatranju navedene materije treba poći i od istorijskog razvoja odgovornosti za štetu u pomorskom pravu. Na taj način stvara se osnovica za cjelovito sagledavanje ove odgovornosti u savremenom pomorskom pravu, a sve u cilju što sveobuhvatnijeg izlaganja teme naznačene u naslovu ovog rada.

Nuklearne štete, koje takodje čine dio materije vanugovorne odgovornosti brodara obradjene su samo u mjeri potrebnoj za bolje razumjevanje cjeline problema.

I D I O

ISTORIJSKI RAZVOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU U POMORSKOM PRAVU

U o p š t e n o

More, plovidba i iskorištavanje mora od davnih su vremena bili važni za život, opstanak i napredak čovjeka. Značajne državno-političke organizacije nicale su na obalama mora ili velikih vodenih tokova. Važnost mora i plovidbe uopšte znali su i stari Sloveni, o čemu svjedoče historijski podaci o njihovim poduhvatima na Jadranu od VII vijeka i sveukupnom historijskom razvoju političkog, ekonomskog i društveno-kulturnog života kroz vjekove uz more.¹⁾ More je upravljalo njihovom sudbinom. Ciljevi koji su vodili pojedince, društva i država na moru bili su različiti u pojedinim epohama, ali su odlučno djelovali na razvoj i blagostanje obalnih država.

Pomorsko-plovidbeno preduzetništvo se rano razvilo, tako da od najstarijih vremena postoje i pravna pravila i instituti plovidbenog prava. Sa razvojem pomorskog preduzetništva začeta je i odgovornost subjekata toga preduzetništva, odnosno broдача u savremenom značenju toga pojma, jer institut nastajući svugdje gdje se javljaju odnosi vezani za ljudske djelatnosti, zauzeo je važno mjesto i u pomorstvu i zadržao ga je, počev od prvih propisa o odgovornosti koje nalazimo u Hamurabijevom zakoniku iz 2000. p.n.e.

1) G. Novak - Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća, Beograd 1962.

kroz razvoj pomorskog preduzetništva, sve do današnjih dana.

Razvojem pomorskog preduzetništva i sve većih dostignuća u plovidbenoj djelatnosti uvećavan je društveno-ekonomski osnov posebne odgovornosti, formirajući se kao specifičan problem u opštem procesu evolucije pojma odgovornosti.

I - EVOLUCIJA ODGOVORNOSTI UOPŠTE I POSEBNO U POMORSKOM PRAVU

1. Rimsko i srednjovjekovno pravo

Davno i često citira se: "Navigare necesse, vivere non necesse". Ploviti se mora, a živjeti se ne mora (latinski prevod s grčkog znamenite izreke koju je, prema Plutarhu, uputio Pompej mornarima prestrašenim morskom olujom, kada je iz Sicilije trebalo prevesti u Rim potrebno žito).

Rimljani, iako su razvili pravo do zavidnih visina i široku pravnu kulturu, nijesu u klasičnom pravu ostavili mnogo odredaba pomorskog prava. Pretpostavlja se da su prihvatili pomorsko pravo Grka. U Zborniku cara Justinijana Corpus Juris Civilis nalazimo značajne pomorsko-pravne institute, kao Receptum nautarum, kojim se kapetan broda obavezivao da primljene stvari vrati neoštećene²⁾ ili odredba o odgovornosti brodara De exercitoria actione³⁾. Brodari su odgovarali za svaku štetu koja se mogla dogoditi na povjerenim im stvarima, bez obzira na krivicu, a mogli su se ekskulpirati samo ako je šteta nastala uslijed više sile.⁴⁾

U početku razvoja rimskog prava karakteristična je povezanost građanske i krivične odgovornosti. Odgovornost se kao i u drugim pravima starih naroda, bazirala na uzročnosti, tj. na medjusobnom odnosu djelovanja počinioca štete i nastupajuće posljedice, pri čemu se nije vodilo ra-

2) Eisner-Horvat - Rimsko pravo, str. 457.

3) Brajković - PE svezak VI, str. 333.

4) Ivošević - Odgovornost brodara, str. 14.

čuna o njegovom subjektivnom odnosu prema šteti. Medjutim, ovaj odnos se ne može poistovjetiti sa kauzalnom odgovornošću modernog prava. Noksalna tužba imala je za svrhu, da izruči počinioca oštećeniku, i to pater familiasu, sa ciljem osvete.

Krajem II vijeka prije nove ere donesen je Lex aquilia de damno. Ovaj Zakon pored uzročnosti uvodi krivicu kao element odgovornosti. Od tada se počinje razvijati nauka o objektivnim i subjektivnim pretpostavkama naknade štete, ali postoji bitna razlika u shvatanju obaveze naknade štete rimskog i modernog prava. Naime, po rimskom pravu dolazila je u obzir za naknadu štete samo ona šteta koja je bila prouzrokovana direktnim aktivnim fizičkim djelovanjem štetnika.⁵⁾ Na taj način, iako se odgovornost po Lex Aquilia bazirala na krivici, njome nije bila obuhvaćena šteta koja je nastala kao posljedica propusta štetnikove radnje. Medjutim za vozare, pomorske i kopnene, te gostioničare i vlasnike štala, ustanovljena je specifična odgovornost na osnovu kauzaliteta. To je poznata actio adversus nautas, caupones et stabularios,⁶⁾ prema kojoj su se vozar, gostioničar i vlasnik štala mogli osloboditi svoje odgovornosti i dužnosti naknade štete na stvari primljene na prevoz, gostionicu ili štalu samo dokazom više sile.

Vizantijsko pomorsko pravo je bilo podrobno i sistematski regulisano u Bazilikama, tj. zbirci rimskog prava koja je nastala za vrijeme cara Lava IV Filozofa u IX vijeku. U ovoj zbirci posvećena je jedna knjiga pomorskom pravu.

5) Eisner-Horvat, o.c., str. 458.

6) Jakaša - Udžbenik plovidbenog prava, str. 7.

Srednjevjekovno pomorsko pravo nastalo je razvojem običajnih pravila i statutarnih odredaba pomorskih gradova. Odgovornost brodovlasnika u srednjevjekovnom pravu karakterisana je zajedničkim snošenjem rizika od strane svih učesnika pomorskog poduhvata. Zbog rizika putovanja i raznih opasnosti plovidbe tog vremena, dolazi do stvaranja prigodnih zajednica tzv. commenda, u koje su se udruživali vlasnici brodova i robe, radi zajedničkog snošenja rizika ali i dobiti.⁷⁾ Uz statusne odredbe primjenjivalo se, kao dopunski izvor, običajno pravo, sadržano u zbirci običaja i sudskih odluka pomorskog prava, poznato kao Pomorski konzulat (Conzulatus maris), za koju se pretpostavlja da je nastala u Barceloni u XIII ili XIV vijeku⁸⁾, a važila je u cijelom Mediteranu. U zapadnom Mediteranu takav izvor je bio Guidon de la mer iz XVI vijeka nastao u Marseju ili Ruanu.⁹⁾

Sličan razvojni proces odvijao se i na atlantskoj obali. U statutarnoj eri, osim prava sadržanog u statutima hanzeatskih gradova, nastale su i posebne zbirke pomorskopравnih propisa od kojih je najpoznatija ona ostrva Oleron, poznata pod imenom Rôles ili Jugements d'Oleron iz XII vijeka, ili ona sa ostrva Gottland poznata pod imenom Pravila Wisby iz XIV vijeka. Ove zbirke imale su veliki uticaj na daljnji razvoj pomorskog prava u Engleskoj i nordijskim državama. U Engleskoj se u XIV vijeku javlja prvi pisani izvor pomorskog prava Black Book of Admiralty, koji sadrži oleronska pravila¹⁰⁾

7) Ivošević, o.c., str. 15.

8) Jakaša, o.c., str. 7.

9) Brajković, o.c., str. 333. sv. VI

10) Emilio Pallua, Pomorsko uporedno pravo str. 19-20.

U XVI vijeku već se javlja direktivna uloga države u pomorskoj politici i prvi pisani akti centralne državne vlasti, npr. ordonanse španskih vladara. U XVII vijeku dolazi do prve sistematske kodifikacije pomorskog prava, francuske Ordonnance de la marine marchande 1681. Ova kodifikacija je skupila i sistematizovala sve dotadašnje odredbe pisanog i običajnog prava i postala prototip kodifikacije pomorskog prava.

Po tome uzoru donesene su i u drugim pomorskim zemljama slične kodifikacije kao npr. Malti, Djenovi, Napulju, ukazi Petra Velikoga i Katarine, pruski Kraljevski patent itd.

2. Z n a č a j n i j e b u r ž o a s k e k o d i f i k a c i j e

Poslije pobjede Francuske revolucije izvršena je kodifikacija trgovinskog prava u Francuskoj, donošenjem Code de Commerca 1807.g. To je bio prvi moderni trgovački zakon, koji je pored poslova trgovine i trgovinskog sudstva, u svojoj drugoj knjizi, regulisao i odredbe pomorskog prava. Preuzeo je u glavnom odredbe pomorskog prava iz Ordonansa 1681., ali je u odnosu na nju manjkav.

U oblasti brodareve odgovornosti pružio je zaštitu vlasnicima brodova i brodarskom preduzetništvu, kroz protekcionistički institut abandona, kojim se brodareva odgovornost za veći broj mogućih šteta ograničava na vrijednost broda

i vozarine (pomorska imovina) putovanja na kojem ili u vezi sa kojim se desio štetni događaj, na koji način se izuzimala ostala brodareva imovina.¹¹⁾

Njemački građanski zakon iz 1896. godine donesen je u doba kada je industrijska revolucija bila u punom jeku. I on je obuhvatio odnose pomorske trgovine. Svojim normama nije regulisao novostvorene rizike, a u prvom planu je zaštitio privatnu svojinu. Odgovornost je bazirao na krivici, s tim što je namjeru morao da dokaže oštećeni. Prosudjivanje nepažnje vršilo se po objektivnom kriteriju, tako da se dužnik mogao osloboditi odgovornosti podnošenjem dokaza da je upotrebio pažnju koja se zahtijeva u prometu.

U Engleskoj se pravo razvijalo drugim putem, putem sudske prakse i presuda baziranih na domaćem Common Law, tj. drukčijem od pisanih zakona statutory law.¹²⁾ Englesko se pomorsko pravo razvilo na osnovu sudskih precedenata primijenjenih i na nove uslove. Za odnose javnopravnog i upravnog značaja, 1854. godine donesen je prvi pisani pomorski zakon Merchant Shipping Act. Englesko pomorsko pravo uticalo je na razvoj pomorskog prava Sjedinjenih Američkih Država. 1893. godine donijet je u SAD Harter Act, kojim je prvi put u svijetu regulisana odgovornost brodara za teret prinudnopravnim normama.

11) Ivošević, o.c., str. 16.

12) Emilio Pallua, Pomorsko uporedno pravo, str. 8.

3. O d r a z i n d u s t r i j s k e r e v o l u c i j e z a r a z v o j o d g o v o r n o s t i

Razvojem industrijske proizvodnje u drugoj polovini XIX vijeka, dolazi do naglog povećanja razmjene dobara, kapitalističkog preduzetništva i eksploataisanja radne snage. Veliki broj ljudi radi medju opasnim mašinama, što dovodi do velikog broja udesa. Engels piše: "Rad medju mašinama prouzrokuje masu nesrećnih slučajeva, koji su više ili manje ozbiljne prirode i za radnika imaju još i tu posljedicu što ga djelomično ili sasvim onesposobljavaju za rad".¹³⁾

"Industrijski razvoj, pojava i razvoj savremenog saobraćaja (željezničkog, pomorskog, autosaoobraćaja i sl.) i uopšte korišćenje i upotreba u industriji i saobraćaju, mašina i izvora energije ogromne snage, dovelo je i do povećanja broja udesa, nesreća i povreda na poslu i svakovrsnih oštećenja imovinskih i ličnih dobara, kako radnika preduzeća, tako i trećih lica".¹⁴⁾

Prema važećim principima subjektivne odgovornosti za štetu radniku je bilo skoro nemoguće dokazati poslodavčevu krivicu za povredu, odnosno štetu, jer one nastaju bez ičije krivice. Zbog toga nastaje jedna nova kategorija odgovornosti - odgovornost bez krivice. Javlja se pojam opasne stvari, opasne djelatnosti i odgovornosti na opasnu stvar. To su pojmovi nepoznati u rimskom i srednjevjekovnom pravu, ali isto tako nepoznati i prvim buržoaskim kodifikacijama.

Sve do početka XIX vijeka krivica je zadržala svojstvo

13) Engels, Položaj radničke klase, str. 178.

14) Dragašević-Đurović, Obligaciono pravo sa poslovima prometa, str. 145.

opšteg osnova odgovornosti. Međutim, tada nastaju novi ekonomski odnosi koji su suzili domen primjene krivice. Tako se prvi put u istoriji prava uvodi kauzalna odgovornost, čime se mijenja položaj oštećenog u ostvarivanju prava na naknadu štete.

II ODGOVORNOST U JUGOSLOVENSKOM POMORSKOM PRAVU

1. O d g o v o r n o s t p r i j e o s l o b o d e n j a

U našem srednjevjekovnom pravu značajni instituti pomorskog prava sadržani su u statutima naših primorskih gradova Dubrovnika, Splita, Hvara, Zadra, Krka, Kotora itd. Statutarne odredbe javljaju se u nedostatku sigurnog ili utvrđenog pravnog pravila u običajnom pravu. Veliki uticaj na naše statutarne, napose dubrovačko, pravo imala je jedna pomorsko-pravna zbirka običaja istočnog dijela Sredozemnog mora, iz VI vijeka Nomos Rodion Nautikos. Po svom značenju i sukcesivnom razvitku posebno mjesto zauzima dubrovačko pravo. Sedma knjiga Statuta iz XIII vijeka sadrži sistematizovane norme pomorskog prava. Na ove odredbe nadovezale su se dalje norme pomorskog prava Dubrovačke Republike (Liber Reformationum, Liber Viridis i Liber Croceus)¹⁵⁾ Tu imamo i specifične zajednice rizika pomorskog preduzetništva: collegantia, rogantia i entega¹⁶⁾ Za odnose koji nisu nalazili

15) Brajković, Pomorsko pravo, str. 11.

16) Collegantia se sklapa izmedju dvije strane, tj. onoga koji je davao robu ili novac i onoga koji je primao robu, s njom putovao i trgovao. Dobitak se dijelio, tako da je onaj koji je davao robu dobijao dvije trećine dobitka, a onaj koji je obavljao poslove dobijao je jednu trećinu. Rizik je snosio onaj koji je davao robu. Rogantia je ugovor po kojem jedno lice povjerava stvar drugom u cilju da je ovaj preda trećem licu. Entega je najvažniji ugovor, naročito razradjen u Dubrovniku. Zaključivao se izmedju trojice ugovarača. Brodovlasnik je davao brod, mornari su preuzimali obavljanje poslova, a trgovac je davao novac ili robu. Trgovalo se obrtnim kapitalom, a dobitak se dijelio. Na istom brodu je moglo biti više entega. Roba je putovala na rizik vlasnika kapitala. Dobici su se dijelili, tako da su brod i mornari dobijali dvije trećine, a vlasnici robe jednu trećinu. Novac povjeren u entegu ostajao je vlasništvo kapitaliste, pa je zato on snosio rizik i štetu nastalu uslijed oluje ili piraterije. U slučaju brodoloma kapitalista je imao da doprinese sa dijelom dobitka, ali ne i sa glavnicom uloženom u entegu, zbog toga što brodovlasnik i mornari nijesu bili dužni da doprinose u havariji za štete i gubitke koji su se dogodili uloženom kapitalu i robi. Više entega je sačinjavalo masu - unam communem fortunam. Većini vlasnika entega pripadalo je pravo da raspolaže sa spomenutom masom. Ako bi propala roba jedne entage šteta bi se raspodijelila i na ostale, prema tome postojala je s jedne strane zajednica koju je sačinjavao brod, mornari i sve što je bilo na brodu, a s druge strane postojala je masa koju je sačinjavalo više entega.

pravila u ugovornim odredbama ni u običajima, vrijedila su za pitanja odgovornosti načela rimske Lex Aquilie. Dolaskom Francuza i osnivanjem Ilirskih Provincija u naše priobalno područje uvedena je francuska Ordonansa iz 1681., a nakon toga Druga knjiga Napoleonovog Code de Commerca, koji se primjenjivao i za vrijeme austrijske vladavine, budući da Austro-Ugarska nije donijela akte iz područja pomorskog imovinskog prava.

Bivša Jugoslavija je naslijedila pravno stanje Austro-Ugarske. Donošene su samo uredbe iz oblasti pomorskog upravnog prava i jedna uredba sa zakonskom snagom o upisima stvarnih prava na brodu 1940.

2. O d g o v o r n o s t n a k o n o s l o b o d e n j a

Stari izvori našeg pomorskog prava, u mnogome već pregaženi praksom i međunarodnim standardima, nijesu mogli u vremenu nakon industrijske i tehnološke revolucije, na savremenom stepenu proizvodnih mogućnosti i naše socijalističke revolucije, opstati izvan domašaja temeljitih preobražaja socijalne i ekonomske prirode modernih koncepcija jednog novog sistema pomorskog prava, a niti izvan modernih strujanja jednog novog univerzalnog sistema jedinstvenih načela pomorskog zakonodavstva koji proizilazi iz razvojnih uslova i odnosa u savremenom pomorskom saobraćaju.

Na postizanju i ostvarivanju takvog sistema angažuju se sve države i brojne organizacije nacionalnog i međunarodnog zna-

čaja ostvarujući ga međunarodnom saradnjom i donošenjem, odnosno reformama nacionalnih zakona.

Gotovo sve zemlje danas donose ili pripremaju, a mnoge su već i donijele, moderne zakone o društvenim odnosima koji nastaju kao iskonska i, posebnom krugu ljudske aktivnosti odgovarajuća, skupina međunarodne pomorske povezanosti.

Polazeći od tih smjernica i Jugoslavija je prišla koncepciji i donošenju modernog prava. Poslije nekoliko zakonskih akata o pojedinim pomorsko-pravnim institutima (o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova 1959/69, o naknadi štete kod sudara brodova, o spasavanju na moru i unutrašnjim plovniim putevima i o vadjenju potonulih stvari 1966, 1977. donesen je kao cjeloviti normativni tekst Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi - ZPUP (Sl.list SFRJ broj 22/77. izm. i dopune Sl. list SFRJ br. 13/82, 10/83, br. 30/85). Obuhvatajući i odnose unutrašnje plovidbe (riječne), jer se u suštini radi o istorodnim pravnim odnosima, nastalim iz istovjetnih ekonomskih i tehničkih aktivnosti - a određujući posebne propise samo za specijalne odnose unutrašnje plovidbe, Zakon je pored stvarno-pravnih, te obligacionih ugovornih odnosa iz plovidbe, u posebnoj glavi V (čl.833-849) normirao vanugovornu odgovornost brodara i to za: a) smrt i tjelesne ozljede, b) oštećenje stvari i zagadjivanje okoline i c) zagadjivanje od pomorskog broda izlivanjem ulje koje se prevozi kao teret. Posebno je normirao odgovornost za sudar, štetu operativnim obalama i za nuklearne štete.¹⁷⁾

17) Triva i dr. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi
Brajković, Kodifikacija našeg novog plovidbenog prava,
Glasnik Društva za nauku i umjetnost, Titograd, 1975.

III OSNOVI I VRSTE ODGOVORNOSTI U SAVREMENOM PRAVU

U o p š t e n o

Odgovornost u najuopštenijem smislu podrazumijeva primjenu sankcija zbog povrede propisa ili prouzrokovanja neke štete koja se sastoji u smanjenju vrijednosti na određenoj stvari. Kada se govori o povredi propisa, misli se na pravnu odgovornost. Ovo treba naglasiti, s obzirom, da pored povrede pravnih normi, može biti i povreda moralnih, konvencionalnih i drugih sličnih normi. Međutim, ove povrede ne povlače za sobom pravnu odgovornost, osim ako se ujedno radi i o povredi pravnih normi.

S obzirom na povrede pojedinih vrsta pravnih normi, odgovornost može biti krivična, ukoliko su povrijedjene krivično-pravne norme, odnosno prekršajna, privredno-prestupna ili pak imovinska. Kod imovinske odgovornosti treba voditi računa o njenom glavnom preduslovu, o njenom osnovu - šteti. Šteta može da nastane povredom pravnih propisa, ali i bez povrede vršenjem dopuštenih radnji.

Predmet ovog rada je samo imovinska odgovornost. Imovinska odgovornost može biti ugovorna i vanugovorna. Prema čl. 154. Zakona o obligacionim odnosima od 1978. godine: "Ko drugome uzrokuje štetu, dužan je nadoknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice".

1. O s n o v i o d g o v o r n o s t i

Za postojanje odgovornosti bitno je utvrditi nastanak štete. Kada se utvrdi da je šteta nastala ili se pretpostavlja da je nastala, treba utvrditi da li je štetnik za nju odgovoran, polazeći od činjenice na kojoj se osniva dužnost naknade štete. Ta činjenica može biti krivica, kao subjektivni elemenat protivpravnosti, uzročnost kao objektivni elemenat protivpravnosti i rizik. Prema tome, govorimo o odgovornosti na osnovu krivice, ili subjektivnoj odgovornosti, odgovornosti na osnovu kauzaliteta (uzročnosti) ili objektivnoj odgovornosti i odgovornosti na osnovu snošenja rizika.

1.1. Odgovornosti na osnovu krivice

Razvojem društva i razvojem individualizovanja ljudi i njihove psihičke svijesti, u pravu je došlo do postavljanja odgovornosti osnovane na krivici kao bitnoj subjektivnoj kategoriji, tj. do uvažavanja subjektivnog stava štetnika prema njegovom djelu, potiskujući institut uzročnosti, koji je postojao kao osnov odgovornosti kod primitivnih sistema.

Zbog važnosti subjektivnog odnosa između radnje i štetnika, ova se odgovornost naziva i subjektivna odgovornost. Krivica je psihički odnos počinioca štete prema štetnoj radnji i prouzrokovanoj šteti; ona je "psihička pretpostavka odgovornosti za štetu"¹⁸⁾

18) Vuković, Odgovornost za štetu, str. 116.

Prema našem Zakonu o obligacionim odnosima - dalje ZOO (čl. 158): "Krivica postoji kada je štetnik prouzrokovao štetu namjerno ili nepažnjom". Prema tome, zavisno od manifestacije svijesti i volje, kao psihičkih elemenata krivice, u odnosu na nastanak štete, vrši se stepenovanje krivice na namjeru i nepažnju.¹⁹⁾ Namjera (dolus) znači da je štetnik postupao znajući i svojevolumno, htio je uzrok (štetnu radnju) i posljedicu (štetu drugom licu). Odlučujući su elementi volja i znanje. Nije potrebna svijest o protupravnosti, ali se uzima u obzir subjektivni stav štetnika o radnji. Prije donošenja ZOO razlikovala su se tri stepena namjere: obična namjera (koja odgovara pojmu ZOO), zla namjera (svijest o protupravnosti) i zluradost (iskazom radosti ili objesti).

Nepažnja ili nemarnost (culpa) je druga vrsta krivice koja se, za razliku od namjere, određuje prema kriterijima prosječnog ponašanja u određenoj ljudskoj zajednici.

Članovima 159 i 160 ZOO propisane su odredbe koje uzimaju u obzir psihički odnos počinioca štete prema štetnoj radnji i prouzrokovanoj šteti, pa se navode neodgovorna lica (duševno bolesna, zaostala, maloljetna lica do navršene sedme godine). Nadalje se u Zakonu navode slučajevi (čl. 161-163) neodgovornosti za štetu na osnovu prirode štetnih radnji, koje se tretiraju kao društveno dopuštene (nužna odbrana, stanje nužde, otklanjanje štete od drugog, dozvoljena samopomoć i pristanak oštećenika).

19) Đurović - Dragašević - Obligaciono pravo, str. 155.

Kod nje za razliku od namjere ne postoji volja da dodje do štetne posljedice. Nemarnost se može shvatiti kao propuštanje one pažnje koja je uobičajena u kontaktu medju ljudima, kod koje se kao mjerilo uzima pažnja prosječnog čovjeka (*culpa in abstracto*). Ona može biti gruba nepažnja (*culpa lata*) kod koje konkretni pojedinac ne primjeni ni onu pažnju koju bi primjenio svaki iole pažljiv čovjek u konkretnoj situaciji, i obična nepažnja (*culpa levis*) kod koje pojedinac ne upotrebi pažnju svjesnog i pažljivog čovjeka (u rimskom pravu *bonus pater familias*), po čl. 18 ZOO "pažnju dobrog domaćina".²⁰⁾

Culpa lata se po svojim praktičnim posljedicama izjednačava sa dolusom (*culpa lata dolo proxima*).

Pored *culpe in abstracto*, postoji i *culpa in concreto*, kod koje se kao mjerilo uzima pažnja koju konkretno lice inače upotrebljava u svojim radnjama (*diligentia quam in suis rebus*).

Culpa in concreto se, takodje, može stepenovati ka *culpa lata*, kada pojedinac postupa sa tuđim stvarima sa manje pažnje nego sa svojim sopstvenim, ali on ni sa svojim sopstvenim stvarima ne postupa pažljivo.

Apstraktno mjerilo zasnovano na ponašanju *bonus pater familias* rimskog prava, danas se u poslovnom prometu do-

20) Djurović - Dragašević, o.c., str. 156.

punjava uvažavanjem stručnih svojstava štetnika, pa se zamjenjuje novim, strožijim standardom, tj. pažnjom koja se u poslovnom prometu zahtjeva, odnosno pažnjom dobrog privrednika.

Nepažnja je nedostatak one dužne pažnje zbog koje dolazi do štetnih posljedica. Znači, da je postojala potrebna pažnja bilo bi spriječeno nastupanje štetnog rezultata radnje. Postoje dvije vrste nepažnje i to "kada čovjek nije predvidio posljedice svoje radnje, a bio je dužan da ih predvidi, i drugi slučaj kada je predvidio posljedice, ali je olako držao da one neće nastupiti ili da će ih moći otkloniti"²¹⁾

U oba slučaja nepažnja se stepenuje, s obzirom na to "koji je stepen pažnje štetnik bio dužan da ostvari, odnosno koju je potrebnu mjeru pažnje u svom postupanju zanemario",²²⁾ na grubu nepažnju (culpa lata) kod koje je zanemarena prosječna pažnja svakog čovjeka i obična nepažnja (culpa levis) kod koje je zanemarena pažnja naročito brižljivog čovjeka (bonus pater familias), dobrog domaćina.

Personalizovanjem krivice, kao osnova odgovornosti za štetu, štetnik odgovara samo ako je kriv za nastalu štetu. Kako je krivica unutrašnji psihički element, kojega je ili nemoguće ili vrlo teško dokazati, u pravnoj teoriji je tretirano pitanje tereta dokaza. U eri ekonomskog liberalizma, pod uticajem favorizovanja ličnih sloboda i interesa uopšte, dominirao je kriterijum dokazane krivice, tj. da teret dokaza leži

21) Vuković, o.c., str. 127.

22) Jakšić, o.c., str. 250.

na oštećenom i prema tome, da štetnik odgovara samo ako oštećeni dokaže štetnikovu krivicu.

Medjutim, razvojem industrijskih dostignuća i novih društveno-ekonomskih odnosa kriterijum dokazane krivice postaje neprihvatljiv zbog niza šteta koje nastaju bez krivice štetnika, ili se krivica ne može dokazati. Zbog toga dolazi do uvođenja kriterijuma pretpostavljene ili presumirane krivice kako je to i naš zakonodavac učinio (čl. 154 ZOO). Po osnovu pretpostavljene krivice teret dokaza leži na štetniku, a ne više na oštećenom kao kod kriterijuma dokazane krivice. Dakle, krivica štetnika se pretpostavlja sve dok on sam ne dokaže suprotno.

1.2. Odgovornost na osnovu uzročnosti

Daljim razvojem društva, proizvodnih odnosa i materijalne baze dolazi do ugrožavanja ljudi i njihove imovine i šteta kod kojih je postalo irelevantno pitanje krivice štetnika. Načelo odgovornosti na osnovu krivice pokazalo se da je neodržiivo, tako da odgovornost na osnovu uzročnosti ili kauzaliteta opet postaje u drugoj polovini XIX vijeka institut novog vremena. Crnogorski Opšti imovinski zakonik (čl. 574, 575, 576, 584), kao i austrijski Opšti gradjanski zakonik (1307, 1309, 1310, 1314, 1316) propisuju slučajeve kod kojih se odstupa od pravila culpa i uzima kriterijum causae. Kauzalna odgovornost važila je u slučajevima koji su nave-

deni u zakonu, ili ako je takva odgovornost bila ugovorena. Prema tome, razvoj prava kretao se od principa kauzaliteta ka principu krivice, a onda opet počeo vraćati na načelo kauzaliteta. U prvim razvojnim fazama prava važio je princip kauzaliteta, jer je, u odnosu na krivicu, s obzirom da se sastoji od objektivnih elemenata, daleko lakši i uočljiviji. Ali, u odnosu na istorijski kauzalitet, današnje načelo kauzaliteta je kvalitativno novi osnov odgovornosti, jer predstavlja viši oblik pravnog regulisanja i doprinosa efikasnijoj zaštiti imovinskih i ličnih dobara subjekata prava.

Naš ZOO stavom 2. čl. 154. propisao je odgovornost na osnovu kauzaliteta na štete nastale od stvari ili djelatnosti od kojih potiče povećana opasnost po okolinu. Stavom 3. istog člana propisano je da se za štete na osnovu kauzaliteta odgovara i u drugim slučajevima predviđenim zakonom. Međutim, Zakon je prihvatio princip uzročnosti kao oborivu pretpostavku, jer prema čl. 173 šteta nastala u vezi sa opasnom stvari odnosno opasnom djelatnošću smatra se da potiče od te stvari, odnosno djelatnosti, izuzev ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete". Prema tome: "Za nastanak objektivne odgovornosti traže se samo dva objektivna uslova: šteta i uzročna veza između štete i određene opasne stvari ili djelatnosti"²³⁾

Princip odgovornosti na osnovu uzročnosti ima dvije podgrupe i to apsolutni i relativni kauzalitet. Kod apsolutnog

23) Djurović-Dragašević, o.c., str. 161.

kauzaliteta odgovornost postoji uvijek čim postoji uzročna veza. Prema tome to je jedan pooštreni vid odgovornosti jer ne postoji nikakav razlog za ekskulpaciju. Ovaj princip je danas u svojoj doslovnoj primjeni izuzetan, iako postoji tendencija da se primjeni za štete od nuklearne energije (čl. 3. Zakona o odgovornosti za nuklearne štete Sl. list SFRJ br. 22/78 i 34/79). Kod nuklearnih šteta štetnik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je oštećenik namjerno prouzrokovao štetu. Kod relativnog kauzaliteta postoje razlozi koji usprkos postojanju uzročnosti oslobadjaju štetnika od odgovornosti.

ZOO ne definiše višu silu, iako je spominje, a jedino pruža mogućnost njene pojmljivosti po upotrebljenim formulacijama. Tako, prema čl. 17. imalac opasne stvari oslobadja se odgovornosti "ako dokaže da šteta potiče od nekog uzroka koji se nalazio van stvari, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, ni izbjeći ili otkloniti". A tako i prema čl. 671. prevoznik ne odgovara za štetu ako je uzrokovana stranim uzrocima koji se nisu mogli predvidjeti, ni izbjeći ili otkloniti. Ako se ova formulacija uporedi sa onima članova 263. (okolnosti koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći), 684. (strani uzrok koji se nije mogao predvidjeti ni izbjeći ili otkloniti), 877. (okolnosti koje nije mogao izbjeći ili otkloniti), 878. (vanredne okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti, ni izbjeći ni otkloniti), 879. (vanredne okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti, iz-

bjeći ili otkloniti), vidi se da se u poimanju više sile zahtijeva postojanje stranih okolnosti izvan djelovanja štetnika.

Pojam opasne stvari, kao ni opasne djelatnosti zakonodavac nije definisao, već je to prepustio teoriji i praksi. Pod opasnim djelatnostima smatraju se one aktivnosti koje po samoj tehničkoj prirodi i načinu obavljanja mogu ugrožavati zdravlje ili život ljudi ili imovine, tako da se zahtijeva veća pažnja lica koja vrše te djelatnosti²⁴⁾. Vrhovni sud BiH u jednoj svojoj odluci²⁵⁾ definisao je opasnu stvar kao "onu stvar čiji položaj ili potreba ili postojanje predstavlja opasnost za okolinu, kao što su slučajevi šteta koje prouzrokuju svojom aktivnošću razna transportna preduzeća, fabrike, gradjevinska, rudarska i druga preduzeća".

U svakom pojedinom slučaju hoće li neka stvar ili djelatnost biti kvalifikovana opasnom odlučuje sud. Prema sudskoj praksi opasnim se stvarima smatraju automobil u pokretu, kotlovi pod pritiskom, eksplozivi, mašine, životinje, otrovi itd., a opasnim djelatnostima npr. miniranje u gradnji ili rudarstvu, željeznice i uopšte šinska vozila itd. Prema ZOO čl. 179 st. 1. opasnom stvari smatra se i proizvod sa nedostatkom, zbog kojeg predstavlja opasnost od štete za ljude i stvari.

24) Jakšić, Obligaciono pravo, str. 266; Đurović-Dragašević, o.c., str. 163.

25) Odluka VS BiH gl. 12/56.

Kod principa odgovornosti na osnovu kauzaliteta odgovorno lice mora prouzrokovati uzrok koji je doveo do nastanka štete. Ako je uzrok prouzrokovalo treće lice ili prirodni događaj, ne postoji odgovornost na osnovu kauzaliteta, već na osnovu snošenja rizika.²⁶⁾

Postavlja se pitanje kako u svijetlu izloženih odredaba razabrati pojmove više sile i slučaja. Zakon o obligacionim odnosima spominje "višu silu" (npr. čl.187, 598, 863), ali joj daje opisno pojam u stavu 1.čl.177, po kojem se štetnik oslobadja odgovornosti, ako dokaže da je šteta nastala od nekog uzroka koji se nalazio "van stvari, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, ni izbjeći ili otkloniti". Slučaj spominje adverbijalno, bez određene definicije (čl.262, 326, 331), što daje, u vezi sa tumačenjem čl. 177. i ostalih članova ZOO, povoda opširnim i temeljitim komentarima teorije i prakse.²⁷⁾

U nemogućnosti da se u ovom okviru iznesu opsežna teorijska razmatranja o problemu, može se reći da je zakonodavac izbjegao definisanje zbog toga što je vrlo teško postaviti granicu izmedju slučaja i više sile čak i onda kada bi elementi za njihovo razlikovanje bili nesporni. Razlikovanje je, međutim, ipak neizbježno, pa i onda gdje teorija uzima višu silu kao posebnu vrstu slučaja sa naročitim elementima koji je čine "kvalifikovanim slučajem".²⁸⁾

Naročiti elementi koji karakterišu višu silu bili bi da je to spoljni događaj, da je neotklonjiv i vanredan. Postojanje više sile oslobadja štetnika od odgovornosti po na-

26) Jakaša, Saobraćajno pravo, str. 364.

27) Jakšić, o.c., str. 256.

28) npr.isp. Đurović-Dragašević, Obligaciono pravo,

čelu kauzaliteta. Međutim, štetnik odgovara za slučajnu štetu.

Slučajna šteta je ona šteta koja nije nastala uslijed radnje koja bi se mogla odredjenom licu pripisati u krivicu. Iz opšteg pravila građanskog prava da šteta od slučaja pada na teret vlasnika stvari na kojoj je šteta nastala proizlazi pravilo da niko ne odgovara za štetu nastalu drugom uslijed slučaja (isp. COIZ čl. 931). Međutim, odgovornost može u iznimnim slučajevima da postoji i za slučajnu štetu: ako stranke tako ugovore, ako je tako propisano zakonom i kada se radi o mješovitom slučaju²⁹⁾ Pod mješovitim slučajem smatra se takav slučaj za čije je nastupanje neko lice dalo povoda pa makar i posredno čime su se stvorili uslovi za nastanak štete. Za razliku od više sile slučaj se javlja u okviru mogućnosti ljudskog djelovanja.

1.3. Posebno o odgovornosti na osnovu snošenja rizika

Razvojem tehnike i tehnologije zahtijeva se sve veća pravna zaštita zbog raznih opasnih stanja u koja čovjek dolazi. Zbog toga dolazi i do transformacije u pravnom poretku, kroz koji treba da se odražava zaštita života, zdravlja i imovine. Naime, postavlja se pitanje mogu li se opasnosti otklanjati pravnim mjerama. Zbog toga dolazi do uvođenja odgovornosti na osnovu snošenja rizika. Za odgovornost po ovom osnovu bitno je da ona nastupa na osnovu same činjenice nastanka štete. Dakle, za pozivanje na odgovornost ne treba utvrditi-

29) Jakšić, o.c., str. 255.

vati ni kauzalitet ni krivicu. Šteta za koju se odgovara na osnovu rizika mora da ispunjava određene pretpostavke, tj. da obuhvata samo pojedine vrste šteta, pojedine uzroke šteta i lica koja su štetu prouzrokovala.³⁰⁾ Po ovoj teoriji lice koje preduzima opasne djelatnosti mora biti svjesno opasnosti i mogućnosti da se prouzrokuje šteta drugim licima, međjutim ipak preduzima te radnje, pa zbog toga treba da pored ostvarenja svojih interesa snosi eventualne posljedice tih opasnosti, tj. rizik (isp.COIZ čl. 932). Princip odgovornosti na osnovu snošenja rizika u vanugovornim odnosima postaje sve aktuelniji pojavom opasnosti koje nosi savremeni razvoj energetske izvora i industrije koja truje ili zagađuje čovjekovu okolinu.

2. V r s t e o d g o v o r n o s t i

U o p š t e n o

Imovinska odgovornost rečeno je, po svom nastajanju može biti ugovorna i vanugovorna. Odgovornost za štetu nastalu povredom ugovora (obligacije) naziva se ugovornom odgovornošću, a ona izvan takvog takvog pravnog odnosa, naziva se vanugovornom ili deliktnom odgovornošću. Međjutim, u teoriji postoje i mišljenja koja osporavaju takvu podjelu, tvrdnjom da je građanska odgovornost jedinstvena s obzirom da se uvijek radi o povredi neke obaveze, bilo ugovorne ili zakonske. Bitno je da je povredom prouzrokovana šteta. Po

30) Jakaša, o.c., str. 365.

ovom mišljenju ne bi bilo važno iz kojeg osnova je šteta nastala, već je važno samo postojanje štete, pa prema tome u odnosu na naknadu štete nema suštinske razlike. Predstavnik teorije jedinstvene odgovornosti je Planiol, a podržava je i Jakšić³¹⁾ Ipak preovladjuje shvatanje o postojanju dvije vrste odgovornosti, što su prihvatila i moderna zakonodavstva pa i naš ZOO.³²⁾

2.1. Ugovorna i vanugovorna odgovornost

Ugovorna odgovornost postoji kada šteta nastane povredom neke već postojeće obaveze (ugovora, nezvanog vršenja tuđih poslova, obogaćenja bez osnova, jednostrane izjave volje)³³⁾ Prema tome u momentu nastanka štete stranke su se nalazile u nekom medjusobnom obligacionom odnosu, kojeg su na neki način povrijedile, uslijed čega je nastala šteta, a samim tim i obaveza na naknadu te štete. Kod ugovorenih obaveza postoji načelo da stranka može preuzeti bilo koju obavezu koja nije u suprotnosti sa zakonom, dobrim poslovnim običajima i moralom. Stranka odgovara ako ne ispuni ili neuredno ispuni preuzetu obavezu.

Vanugovorna odgovornost je odgovornost koja nastaje nezavisno od neke ugovorne obaveze na osnovu same činjenice prouzrokovanja štete. Osnovni princip vanugovorne odgovornosti sastoji se u tome da onaj ko drugome napravi štetu, dužan je i da je nadoknadi. Naziva se i deliktnom odgovor-

31) Jakšić, o.c., str. 237.

32) Dragašević - Đurović, o.c., str. 143.

33) Dragašević - Đurović, o.c., str. 141.

nošću, jer je u starijim pravima postojala samo ako je šteta bila prouzrokovana deliktom, ali se precizira da je riječ o tzv. građanskom deliktu.

2.2. Razlike i kritike podjele odgovornosti na ugovornu i vanugovornu

Kako ugovorna tako i vanugovorna odgovornost podrazumijevaju postojanje štete, koja povlači za sobom kao posljedicu obavezu da se ta šteta nadoknadi. Međutim, i pored ove jednake obaveze postoje određene razlike između ove dvije vrste odgovornosti. Po Dragaševiću te razlike su sljedeće:

- a) Kod vanugovorne odgovornosti obaveza naknade nastaje i potraživanje dospijeva u momentu kada je šteta prouzrokovana. To je primarna obaveza štetnika. Obaveza na naknadu štete kod ugovorne odgovornosti je sekundarne prirode i nastaje tek neizvršavanjem odnosno nepotpunim izvršavanjem obaveze, iz jednog već zasnovanog obligacionog odnosa.
- b) Kod vanugovorne odgovornosti odgovaraju i lica koja nemaju poslovnu sposobnost, pod određenim uslovima (npr. maloljetna lica preko 7 godina, ako su sposobna za rasuđivanje). Ugovor, međutim, mogu zaključivati po pravilu samo poslovno sposobna lica (i prema tome i odgovarati za štetu).
- c) Kod vanugovorne odgovornosti nije dozvoljeno sporazumno ograničenje ili isključenje odgovornosti. Smatra se nai-

me da je protivno javnom poretku, da se unaprijed za buduće isključuje ili ograničava odgovornost za štetu koja bi bila prouzrokovana protivpravnom radnjom nekog lica.

U oblasti ugovorne odgovornosti dopušteno je ugovaranje klauzule o isključenju ili ograničenju odgovornosti - ali po pravilu samo za nehat (ne i za umišljaj, namjeru ili grubu nepažnju).

d) Zastarijlost (prestanak prava zahtijevati ispunjenje potraživanja, odnosno gubitak tužbenog neizvršenja prava) kod vanugovorne odgovornosti nastupa za tri godine od saznanja za štetu i učinioca (subjektivni rok), odnosno za pet godina od kada je šteta nastala (objektivni rok). Zastarijlost kod ugovorne odgovornosti počinje teći od trenutka dospelosti obaveze, a pravo zastarijeva za vrijeme koje je predviđeno za tu obavezu (tj. jedna ili tri godine kako je to za različite vrste obaveza različito određeno.³⁴⁾

34) Đurović - Dragašević, o.c., str. 143.

II D I O

V A N U G O V O R N A O D G O V O R N O S T
U P O M O R S K O M P R A V U

U o p š t e n o

Zadatak je ovog rada da se razmotri vanugovorna odgovornost, prvo kao opšti pojam u sistemu pomorskog prava, a zatim u odnosu na odgovorna lica i posebne slučajeve.

Pitanje imovinske odgovornosti u pomorskom pravu, tj. pravu koje uređuje odnose iz plovidbenog poduhvata i iskorištavanja pomorskih brodova, postavlja se kao i u svim drugim granama prava s obzirom na odnose u kojem stoje subjekti. Ta odgovornost može da bude ugovorna i vanugovorna.

Problem vanugovorne odgovornosti u pomorskom pravu dugo je bio u sjeni ugovorne odgovornosti. Za vanugovornu odgovornost trebalo je tražiti rješenje u opštim pravilima odgovornosti za štetu. To je shvatljivo, jer su se npr. problemi odgovornosti za integritet lica u vanugovornom odnosu ili pitanje štete na pristaništima i lukama i drugim objektima izvan broda i broskog pogona počeli javljati u vremenu industrijskog razvoja i mehanizacije, a pravni problemi odgovornosti za zagađivanje okoline i posebno oni u moru stvoreni su tek u naše vrijeme.

Mada je centralni i najznačajniji institut vanugovorne odgovornosti brodara sudar brodova, zbog kompleksnosti i potrebe

njegovog sveobuhvatnog prikaza, ovaj institut neće biti razmatran u ovom radu. Isto tako, neće se razmatrati ni namjerno i razumno žrtvovanje tereta (generalna havarija), tj. svojevrсно podnošenje i raspodjeljivanje vanugovorne štete po principu pravičnosti, jer je problem generalne havarije širi i kompleksniji od potrebe ovog rada.

Medjutim, iako se ne razmatra problematika sudara, obradićemo odgovornost brodara za udar. Ovo posebno iz razloga što u novijem razvoju pomorskog zakonodavstva sve više dolazi do normiranja vanugovorne, uglavnom kauzalne, odgovornosti za štete iz savremene pomorsko-plovidbene djelatnosti. Tako i naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sadrži načelne odredbe o vanugovornoj odgovornosti za štete operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, te drugim objektima u luci ili na moru.

Isto tako Zakon u glavi V posebno normira vanugovornu odgovornost brodara za smrt i tjelesne povrede lica van broda, kada brodar sa takvim licima nije u ugovornom odnosu. U tom kontekstu mogli bi izložiti i problematiku brodareve odgovornosti prema slijepim putnicima i drugim licima koja budu povrijeđena ili usmrćena krivicom brodara. Medjutim, s obzirom da je problematika slijepih putnika još uvijek nedovoljno obradjena u pomorskopravnoj literaturi, zadržaćemo se prvenstveno na prikazu brodareve vanugovorne odgovornosti prema ovim licima, dok će brodareva odgovornost prema licima koja budu povrijeđena ili usmrćena brodarevom krivicom biti razmatrana sasvim uzgredno.

Ovo posebno iz razloga što je u tretiranju vanugovorne odgovornosti u plovidbenom preduzetništvu u posljednje vrijeme problem slijepih putnika privukao i jednako privlači interese svekolike, ne samo pomorsko-pravne javnosti, tim prije što o njemu nema izričitih propisa u našem, kao ni u većini stranih zakona, a učestalost pojave slijepih putnika na svim brodovima, pa i naše trgovačke mornarice iziskuje razmatranje i tog pitanja u okviru ove radnje.

Pored toga zadržaćemo se na brodarevoj vanugovornoj odgovornosti za oštećenje stvari i zagadjivanje okoline, kao i na odgovornosti za zagadjivanje od pomorskog broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret.

1. Brodar kao subjekt odgovornosti

Za precizno definisanje pojma broдача, kao jednog od centralnih ličnosti pomorskog prava uopšte, potrebno je osvrnuti se na razlikovanje ovog pojma od pojma brodovlasnika. U tom smislu ističemo da je brodovlasnik svako lice koje je vlasnik broда i koje može, ali i ne mora biti broдар. Prema tome u definisanju pojma brodovlasnika centralno mjesto zauzima stvarnopravna komponenta njegovog vlasništva na brodu, pa je time ovaj institut karakterističan za razmatranje stvarnopravnih, a ne ugovornopravnih odnosa na brodu.

S druge strane broдар je lice koje eksploatiše broд, te je u tom smislu u pojedinim zakonima, pa i u našem, broдар definisan kao "fizičko ili pravno lice koje je kao držalac

broda nosilac plovidbenog poduhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se protivno ne dokaže, da je brodar lice koje je u upisniku brodova upisano kao nosilac prava raspolaganja brodom, odnosno vlasnik broda".³⁵⁾

Iz ove zakonske definicije slijedi da je brodar subjekt odgovornosti za štetu, jer je nosilac pomorskog poduhvata. On je kao takav centralna ličnost plovidbene djelatnosti. Međutim, kroz istoriju to uvijek nije bilo tako. Naime, brodovlasnik je bio centralna ličnost jer je on bio i nosilac plovidbenog poduhvata. Tako je bilo u rimskom i grčkom pravu, ali već i u rimskom pravu počinje da se javlja i brodar - exercitor navis - koji vodi poslove za svoj račun i odgovara trećima.³⁶⁾

U srednjevjekovnom pravu nestaje pojam brodara, a centralna ličnost je opet brodovlasnik.

U savremenom jugoslovenskom pravu, kao što smo vidjeli, u principu se ne pravi razlika između brodara i brodovlasnika jer se pretpostavlja da je brodar ujedno i brodovlasnik. U uporednom pravu pravi se razlika između brodara i brodovlasnika. Tako je, npr. u njemačkom trgovačkom zakoniku iz 1897. japanskom iz 1911/1951, zatim u zakonu Maroka, Nizozemske, Sovjetskog saveza, itd.³⁷⁾

Briselska konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika mor-

35) ZPUP čl. 6. tačka 38.

36) PE sv. I Brodar, isto Brajković, Problem brodara i njegove odgovornosti de jure condendo, Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova.

37) PE, sv. I Brodovlasnik, E. Pallua, str. 617, 618.

skih brodova iz 1924. kao i ona iz 1957. izjednačila je pojmove brodovlasnika i broдача što se tiče odgovornosti³⁸⁾.

U anglosaksonskom pravu pravi se razlika između brodovlasnika - owner i broдача koji nije ujedno i vlasnik broda - owner pro tempore, s tim što je akcenat bar što se tiče odgovornosti, stavljen na brodovlasnika, sa kojega se pretpostavlja da je i broдар.

Brodareva odgovornost može biti ugovorna i vanugovorna. Brodareva ugovorna odgovornost zasniva se na tri činjenice i to na: ugovoru, preuzimanju robe i izdavanju transportne isprave. Međutim, ova odgovornost prelazi okvire ovog rada, pa se neće ni razmatrati.³⁹⁾

Brodareva vanugovorna odgovornost zasniva se na činjenici postojanja štete koju van ugovora učini brod licima ili stvarima na brodu, van broda ili okolini.

Taj institut odgovornosti u pomorskom pravu vezan uz pojam broдача kao subjekta odgovornosti i nosioca plovidbene, a potom i drugih djelatnosti, od ranije je bio ograničen na njegovu pomorsku imovinu, koja se sastojala u brodu kao sredstvu njegovog preduzetništva. Pojam broдача je stariji institut od instituta ograničenja odgovornosti i kao specifičan poznat je već u klasičnom pravu, i u posebnim uslovima iskorištavanja broda u pomorskom preduzetništvu zadržao se do savremenog pomorskog prava⁴⁰⁾.

38) E. Pallua, Pomorsko uporedno pravo, str. 115, 118.

39) ZPUP čl. 378 ... za obaveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara broдар.

40) PE, Broдар, o.c., Brajković, o.c.

ZPUP u pojedinim članovima koji se odnose na odgovornost koristi i termin brod, odnosno, brod odgovara za štetu ...

Pod odgovornošću broda misli se na nosioca prava raspolaganja brodom odnosno vlasnika broda i broдача.

Naime, u našem dosadašnjem pravu, s obzirom na postojanje društvene svojine bio je uveden i poseban institut nosioca prava raspolaganja brodom, koji je zapravo bio sinonim za vlasnika broda kada se radilo o privatnoj svojini. Danas je to institut koji će, svakako, vezano uz nove uslove tržišnog privredjivanja i privatizaciju društvene svojine postepeno isticzavati iz upotrebe.

Prema tome iz ukupnosti pravnih propisa ZPUP proizilazi da je u našem pravu nosilac sveukupne, pa i vanugovorne odgovornosti, pomorski broдар, ali da je to takodje i vlasnik broда u svim onim slučajevima kada se ova dva subjekta pomorskog prava stiču i istoj ličnosti.

2. O s n o v i o d g o v o r n o s t i p o Z P U P

Analizirajući osnove odgovornosti u našem ZPUP-a, uočavamo da je primijenjen tradicionalni sistem krivice kao osnov odgovornosti za štete u raznim ugovornim odnosima iz iskorištavanja brodova.

Za vanugovorne odnose karakteristična je objektivna odgovornost, s raznim modalitetima pooštrenja. Naime, time se slijedi

trend pooštrenja odgovornosti u savremenom pomorskom pravu, koje uvodi apsolutnu odgovornost za pojedine štete, posebno za one za koje postoji obaveza davanja finansijskog jamstva.

Na ovaj način oba osnova odgovornosti, objektivni i subjektivni, koja su u suštini potpuno suprotna uklapaju se u savremenom sistemu normi kao dvije ravnopravne osnove odgovornosti koje se međusobno nadopunjavaju.

Zakon je vodio računa i o rješenjima međunarodnih instrumenata, s obzirom da se materija pomorskog prava, a posebno odgovornosti broдача ne može regulisati bez oslonca na unifikacijske tendencije.

2.1. Subjektivna odgovornost

Kod ugovornih odnosa Zakon primjenjuje odgovornost na osnovu krivice. Na osnovu Konvencije o teretnici iz 24. godine, broдар odgovara na osnovu pretpostavljene krivice za oštećenje i manjak tereta ili gubitak stvari, kao i za zakašnjenje u predaji stvari. Broдар se može ekskulpirati ako dokaže da je postupio sa razumnom pažnjom, odnosno pažnjom urednog broдача. Pod pažnjom urednog broдача podrazumijeva se profesionalna pažnja, dakle pažnja koja treba da pokaže srednje sposoban stručnjak s obzirom na svoje stručno znanje i potrebnu kvalifikaciju.⁴¹⁾ Broдар se takodje može ekskulpirati, ako dokaže da je šteta u uzročnoj vezi sa posebnim opasnostima.

41) Poblíže Jakaša, Nekoliko pitanja temelja vanugovorne odgovornosti u ZOOO, Naša zakonitost 6/79.

Brodar odgovara na osnovu krivice i kod prevoza putnika i prtljaga i to na osnovu pretpostavljene i dokazane krivice. Na osnovu pretpostavljene krivice odgovara ukoliko su smrt, tjelesna povreda, ili manjak, gubitak ili oštećenje prtljaga nastali zbog brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara ili mana broda. U svim ostalim slučajevima brodar odgovara na osnovu dokazane krivice.

Brodar odgovara na osnovu dokazane krivice i kod ugovora o teglenju ili potiskivanju broda. Takođe, brodar odgovara na osnovu dokazane krivice i kod sudara brodova.

Kod pilotaže brodar odgovara za radnje i propuste pilota, kao za radnje i propuste članova posade broda. Brodar odgovara trećima za štetu koju svojim pilotiranim brodom izazove i to na osnovu dokazane krivice pilota.⁴²⁾

Na osnovu krivice brodar odgovara za smrt ili tjelesnu povredu člana posade broda. Krivica brodara se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, ako su smrt ili tjelesna povreda nastupili neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda.

42) Isto, Talijanski Codice della Navigazione, art.92. i francuski Zakon o brodarskom preduzeću i o pomorskim kupoprodajama iz 1969. art. 18. str. 2.

Brodar, vlasnik broda ili lice koje u trenutku događaja upravlja brodom odgovara na osnovu dokazane krivice za smrt i tjelesne ozljede lica van broda, ako su one nastupile u lukama, na putevima luka, uobičajenim plovnim putevima, na području koje se koristi za sportsku plovidbu i u području udaljenom od obale više od 150 m.

Primjećujemo da brodar uglavnom odgovara na osnovu subjektivne odgovornosti kod šteta nastalih iz ugovornih odnosa. Izuzetak su štete nastale licima u gore navedenim područjima plovidbe i sudar broda.

2.2. Objektivna odgovornost

Brodar za štete nanesene trećima iz vanugovornih odnosa propisanih Zakonom odgovara na osnovu objektivne odgovornosti. Objektivna odgovornost naziva se i kauzalna odgovornost, odgovornost na osnovu uzročnosti, jer se odgovornost štetnika, bez obzira na njegovu krivicu, osniva na njegovom objektivnom djelovanju kao uzroku štetne posljedice⁴³⁾.

Za štete koje prouzrokuje pomorski brod koji prevozi naftu kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem te nafte, odgovara nosilac prava raspolaganja, odnosno vlasnik broda, ako ne dokaže da je do izlivanja ili izbacivanja došlo zbog rata, neprijateljstava, građanskog rata, ustanka ili prirodnog pojavom vanrednog, neizbježnog i neodoljivog znača-

43) Mihajlo Konstantinović - Osnov odgovornosti za prouzrokovanu štetu, Arhiv za pravne i društvene nauke 1976. br. 1-2, str. 142.

ja, radnjom ili propustom organa ili organizacije koje se brinu za bezbjednost plovidbe u obavljanju te funkcije⁴⁴⁾.

Ako vlasnik broda ili nosilac prava raspolaganja brodom dokaže da je štetu skrivilo oštećeno lice, sud će ga osloboditi odgovornosti. Ovdje su prihvaćeni specifični ekskulpacioni razlozi. Direktno se ne spominje viša sila, ali ona rezultira iz - prirodnih pojava vanrednog, neizbježnog i neodoljivog značaja - . Prema tome, ovdje je prihvaćena objektivna odgovornost uz specifične ekskulpacione razloge i višu silu, ali ne svaku, već samo onu limitiranu uslovi-
ma ekskulpacije.

Objektivna odgovornost postoji i kod odgovornosti za smrt i tjelesne povrede lica van broda, ako su nastale u morskom pojasu do 150 m od obale, koje nije kupalište, ni područje u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, niti je luka ili uobičajeni plovni put.

Brodar, vlasnik broda ili lice koje u trenutku događaja upravlja brodom, može se ekskulpirati ako dokaže postojanje više sile ili krivicu oštećenog.

2.3. Pooštrena odgovornost u skladu sa ZPUP

Za razliku od prednjih slučajeva naš Zakon u čl. 23. navodi: "Brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim, odnosno pristanišnim uređajima

44) Konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od
zagadjenja naftom iz 1969.

i postrojenjima i drugim objektima u luci odnosno pristaništu ili na moru odnosno unutrašnjim vodama. Brod ne odgovara za štetu iz stava 1. ovog člana jedino u mjeri u kojoj je šteta uzrokovana krivicom organizacije koja iskorištava luku, odnosno pristanište ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja"

Isti princip primjenjuje se i ako brod nanese štetu plutaćim objektima, kao balisažnim oznakama, plutačama, podvodnim kabelima i cjevovodima (čl. 837).

Takodje, ovaj princip se odnosi i na štete koje urokuje brod izlivanjem ili izbacivanjem stvari opasnih i štetnih za okolinu, kao što su ulja, otpadna tečna goriva i njihove smjese, otpadne vode, druge otpadne stvari i slični predmeti (čl. 838).

Razmatrajući odredbe citiranih članova, vidljivo je da se radi o tzv. apsolutnoj odgovornosti, koja je stroža od objektivne odgovornosti, s obzirom da je za postojanje ovakve odgovornosti dovoljna sama činjenica nastanka štete. Opravdanje za postojanje ovakve odgovornosti je prije svega postojanje odredjenih dobara koja zahtijevaju veću pravnu zaštitu. Stoga ovakvom većom pravnom zaštitom, a u vezi sa citiranim članovima, u našem Zakonu štite se pomorske zajednice kao cjeline, imajući u vidu posebno javni karakter luka, operativnih obala, lukobrana, lučkih postrojenja i sl.

Slična rješenja sadržana su i u talijanskom, francuskom, engleskom i norveškom pravu.⁴⁵⁾

U Zakonu je posebno normirana vanugovorna odgovornost broda za smrt i tjelesne povrede kupaca i drugih lica na moru (čl. 835 st. 2. tačke 1. i 4.). U ovom slučaju postoji solidarna odgovornost nosioca prava raspolaganja brodom, odnosno vlasnika broda, broдача i lica koje u momentu događaja upravlja brodom. Postoje dvije situacije i to kada je smrt ili tjelesna povreda prouzrokovana na području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, a smrt, odnosno povreda nastupi baš za vrijeme obavljanja zabranjenog načina ili zabranjenim sredstvom plovidbe, i druga situacija kada smrt ili tjelesna povreda nastupi u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba. U prvom slučaju brod je odgovoran samim tim što je šteta nastala i ne može se nikako ekskulpirati, dok se u drugom slučaju može ekskulpirati ako dokaže da je sam oštećenik prouzrokovao smrt, odnosno tjelesnu povredu i to namjerno ili grubom nepažnjom.

Interesi zaštite od nuklearnih šteta, čije posljedice mogu da budu nesagledivih razmjera, navele su međunarodnu zajednicu, da kroz Konvenciju o odgovornosti preduzetnika nuklearnih brodova, čija rješenja je prihvatio i naš Zakon (čl. 850-855) propiše aposlutnu odgovornost i za ove štete. Preduzetnik nuklearnog broda odgovara za nuklearnu štetu, a može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta pro-

45) Codice della Navigazione str. 965, isto Giorgio Righetti str. 600 o.c. Charley E. Giles, Shipping Law, str. 275, Handbook of P&I Insurance, Sjur Braekhus and Alex Rein,

uzrokovana neposredno ratom, neprijateljstvom, gradjanskim ratom ili ustankom, ili ako dokaže da je štetu namjerno izazvao oštećeni.

Primjećujemo da u svim navedenim slučajevima brod odgovara i za višu silu.

3. Primjena načela odgovornosti za opasne stvari u pomorskom pravu

3.1. Odgovornost za "opasne stvari" saglasno ZOO

Naš zakonodavac je odredbom čl. 154. st. 2. ZOO propisao: "Za štetu od stvari ili djelatnosti, od kojih potiče povećana opasnost štete za okolinu, odgovara se bez obzira na krivicu", princip uzročnosti za štete koje nastanu od opasnih stvari. Pod opasnim stvarima smatraju se "pokretne i nepokretne stvari koje same po sebi ili po svom položaju ili načinu upotrebe predstavljaju povećanu opasnost za ljude i imovinu, te moraju biti sa većom pažnjom nadgledane i upotrebljavane"⁴⁶⁾

Medjutim, Zakon nije prihvatio kauzalnu odgovornost kao jedino neoborivo pravilo, već kao oborivu zakonsku presumpciju, jer postoje razlozi koji oslobadjaju od odgovornosti. Naime, u čl. 173. se kaže: "Šteta nastala u vezi sa opasnom stvari, odnosno opasnom djelatnošću, smatra se da potiče od te stvari, odnosno djelatnosti, izuzev ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete". Prema tome oštećenik nije dužan da dokazuje uzročnu vezu između štetne radnje i štete, odnosno opasne stvari, jer se uzročnost pretpostavlja⁴⁷⁾, ali štetnik može da dokaže da šteta nije prouzrokovana opasnom stvari.

46) Dragašević-Đurović, o.c., str. 163.

47) Dragašević-Đurović, o.c., str. 164.

U slučajevima kada se kauzalno odgovorni štetnik može prema čl. 177. Zakona osloboditi od odgovornosti, njegovo dokazivanje se ne odnosi na utvrđivanje kako štetu nije uzrokovala njegova opasna stvar, već na dokazivanje da on, nakon što je izvjesno da je šteta nastala od njegove opasne stvari, usprkos toga nije odgovoran, jer je dokazao "da šteta potiče od nekog uzroka koji se nalazio izvan takve stvari, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, niti izbjeći ili otkloniti", odnosno "da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili trećeg lica, koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti". Prema tome, štetnik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala usljed više sile. Takodje se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala i radnjom oštećenika ili trećeg lica.

3.2. Brod kao opasna stvar u pomorskom pravu

Na osnovu čl. 6. tačke 4. ZPUP brod je "pomorski brod i brod unutrašnje plovidbe, osim ratnog broda", a po tački 6. "pomorski brod je brod trgovačke mornarice osposobljen za plovidbu morem čija jebaždarska dužina 12 m ili veća, a registarski obim 15 BRT ili veći".

U pravu se brod smatra tjelesnom, pokretnom, složenom stvari, iako se na njega, kada se radi o stvarnim pravima na

brodu, zbog velike vrijednosti i pravne specifičnosti primjenjuju neka pravila koja inače vrijede za nepokretne stvari (upisnici brodova, hipoteka).

Brod u izvršavanju svojih zadataka često može da prouzrokuje štetu⁴⁸⁾. U pravnoj teoriji se postavlja pitanje da li je brod opasna stvar, tj. da li predstavlja izvor povećane opasnosti, ili to nije.

Neki autori smatraju da je brod u svakom slučaju opasna stvar i "predstavlja znatnu potencijalnu opasnost za prouzrokovanje raznih vrsta šteta"⁴⁹⁾ i da iz toga proističe odgovornost na osnovu kauzaliteta, tj. objektivna odgovornost, kao za sve druge "opasne stvari". Naime, objektivna odgovornost, smatraju, uspostavljena je zbog toga što brod predstavlja "opasnu stvar" i izaziva povećanu opasnost⁵⁰⁾. Međutim, i usprkos toga brodari preduzimaju plovidbene zadatke, ali moraju biti svjesni rizika šteta koje brod može da izazove, pa zbog toga za štete odgovaraju i bez krivice. Zbog toga misle da bi kao ekskulpacioni razlog trebalo da stoji samo krivica trećih lica ili samog oštećenog, a ne i viša sila. Ovo zbog toga što i viša sila kod opasne stvari može da proizvede teške posljedice, za koje ipak treba neko da odgovara, a u ovom slučaju brodar, jer se pretpostavlja da je morao biti svjestan i toga.⁵¹⁾

48) Jakaša, o.c., str. 89. "U vezi sa postojanjem broda nastaju najrazličitija prava i obaveze. I mnogi upotrebljavaju formulaciju koja kaže da brod odgovara, odnosno stiče prava. Unatoč tome nijedan zakonodavac do danas nije brodu priznao pravnu sposobnost. Navedeni način zakonskog istraživanja u stvari je samo jedna metafora kojoj je svrha skraćivanje formulacije, jer se riječ brod upotrebljava umjesto svih onih lica koja u vezi sa brodom na osnovu odnosa činjenice stiču prava ili imaju obaveze".

49) Simić, Brod kao opasna stvar, Medjunarodni transport, 11, '61.

50) Ivošević, Enciklopedija imovinskog prava i prava udruženog rada, tom II, str. 926.

51) Poblje Simić, o.c.

Sa ovako strogo uzetim kriterijem ne bi se složili, jer smatramo da u pojedinim slučajevima ipak viša sila treba da bude uzeta kao razlog za ekskulpaciju, osim u slučajevima kada zakon ne predviđa višu silu, jer se radi o specifičnim slučajevima kod kojih je odgovornost pooštrena, kao u slučaju člana 23. i sl.

Nasuprot ovom stajalištu, drugi autori smatraju da brod ne pretstavlja povećanu opasnost za okolinu, a da se kauzalitet postavlja zbog zaštite objekata na kojima brod kao takav može da izazove štetu. Smatraju da ne bi trebalo brod svrstavati pod stroži režim odgovornosti. Naime, polaze od toga da more i kopno nije jedno te isto i da se ne smije gledati na brod kao na automobil koji se kreće cestom na kojoj ima i pješaka, za koje je on svakako opasna stvar.⁵²⁾

Medjutim, ne bi se složili sa ovim stajalištem, s obzirom da u moru mogu da budu i plivači. Smatramo da brodski pogon ipak predstavlja izvor povećane opasnosti, ali svakako zavisno od vanjskih okolnosti, tj. ambijenta i od slučaja do slučaja. Svakako da isti izvor opasnosti ne mogu predstavljati brodovi na klasičan pogon ili nuklearni brodovi, veliki super tankeri i sl. Medjutim, po našem mišljenju, posebno danas kada je zemlja i more ekološki ugroženo, brod, pa i klasični predstavlja "opasnu stvar," kako za okolinu, tako i za ljude i to posredno i neposredno. Posredno, ako se radi o zagadjivanju, a neposredno, ako se nadju u moru.

52) Kačić, Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, str. 72 i 72.

Isto, Ivošević, Enciklopedija imovinskog prava, str. 126. "Naša pomorska teorija stoji na stanovište da se brod ne može smatrati opasnom stvari."

Posebnu opasnost, svakako, predstavljaju brodovi na nuklearni pogon, pa ćemo ih zbog toga kratko prikazati.

3.3. Nuklearne štete

Ugradjivanje nuklearnih reaktora u brodske pogone uslovalo je nastanak novih pravnih instituta kojima bi se regulisali ti novi odnosi. U okviru uslova za iskorišćavanje trgovačkih brodova na nuklearni pogon od posebnog je značaja jedinstveno regulisanje odgovornosti za nuklearnu štetu, koju mogu prouzrokovati brodovi na nuklearni pogon, a koje mogu biti katastrofalne, iako do danas nije evidentirano da je nastala neka takva šteta.

Na medjunarodnom planu prvi je CMI 1958. godine postavio pitanje normiranja odgovornosti za nuklearnu štetu u pomorstvu. Na XXIV Konferenciji, održanoj na Rijeci 1959. donijet je Nacrt medjunarodne konvencije o odgovornosti preduzetnika nuklearnog broda.⁵³⁾ Nacrt je razmatran u Beču 1960. i u Parizu 1961. da bi se 1962. donijela Konvencija. Ova Konvencija, koja donosi mnogo značajnih pojmova pravne i tehničke prirode⁵⁴⁾, poslužila je kao uzor našem zakonodavcu i

53) Brajković, Riječka konferencija CMI, PE sv.6. str. 626,627.

54) Na medjunarodnom planu donijeti su sljedeći akti kojima se regulišu pojmovi nuklearnog prava: Konvencija o odgovornosti preduzetnika nuklearnog broda, Brisel 1962., Konvencija o gradjanskoj odgovornosti za nuklearne štete, Beč 1963., Konvencija o gradjanskoj odgovornosti prilikom prevoza nuklearnih materija morem, Brisel 1971.

iz nje su preuzeta mnoga rješenja. Prema odredbi čl. 6. tačka 19. ZPUP "nuklearni brod je pomorski brod opremljen nuklearnim postrojenjem", a prema čl. 850. tačka 1. "preduzetnik nuklearnog broda je lice koje je država ovlastila da iskorištava nuklearni brod ili država koja sama iskorištava nuklearni brod".

Ova formulacija slična je onoj iz Konvencije. Dakle, definisan je nuklearni brod, i to kao brod u najširem smislu riječi, jer se ne pravi razlika u odnosu na tipove brodova.

U svijetu prvi put Konvencijom iz 1962. a kod nas Zakonom, pored od ranije poznatih pojmova kojima se definisao status subjekta u pomorskopравnim odnosima, brodovlasnika i brodarka, odnosno nosioca prava raspolaganja brodom, uvodi se i novi pojam preduzetnika (operator). Iako je novi pojam, funkcija mu je ista, jer se radi o licu koje ima dozvolu za iskorištavanje nuklearnog broda i on je nosilac nuklearnog rizika.

Odredbama glave VI. ZPUP (čl. 850-866) preuzete su odredbe Konvencije o odgovornosti preduzetnika nuklearnog broda iz 1962. Na taj način preuzeta je i definicija pojma nuklearne štete.⁵⁵⁾

55) Čl. 1. tačka 1. Konvencije "nuklearna šteta znači gubitak života ili svaku tjelesnu povredu čovjeka koja nastaje ili proizilazi iz radioaktivnih svojstava, ili sticanja radioaktivnih s otrovima, eksplozivnim ili drugim pogibelnim svojstvima nuklearnih goriva ili radioaktivnih proizvoda ili otpadaka, svaki drugi gubitak, oštećenje ili trošak koji su nastali ili uslijedili biće samo onda i u onoj mjeri uključeni ukoliko tako određuje nacionalno pravo.

Prema odredbi čl. 850. st. 1. tačka 2 "nuklearna šteta je šteta koja uzrokuje gubitak života, ili svaku tjelesnu povredu čovjeka, odnosno gubitak ili oštećenje stvari koji nastanu iz radioaktivnih svojstava s otrovnim, eksplozivnim ili drugim pogibelnim svojstvima nuklearnog goriva ili radioaktivnih proizvoda ili otpadaka". Prema ovoj definiciji nuklearne štete obuhvataju samo one štete koje su po svojoj prirodi izazvane i nastale od stvarnih, neposrednih dejstava opasnosti od jonizirajućih zračenja radioaktivnih materija. To su tipične nuklearne štete, a najčešće se mogu odraziti kao mikrobiološke i mikrofizičke, kojoj vrsti šteta pripadaju i one koje mogu biti prouzrokovane mehaničkim dejstvom eksplozije, vatre, ali samo ako su prouzrokovane sa nuklearnim gorivom, radioaktivnim otpacima ili proizvodima. Odredbama Konvencije ne daje se pojam indirektne štete, već je to prepušteno nacionalnim regulativama. Po našem Zakonu indirektnom štetom se smatra "svaki događaj ili niz događaja koji imaju isto porijeklo koje je uzrokovalo nuklearnu štetu". (čl. 850 tačka 3).

Prema Konvencijskim odredbama za nuklearnu štetu odgovara preduzetnik nuklearnog broda po principu kauzaliteta. Tu odredbu preuzeo je i naš Zakon članom 851. kojim je kanalisao odgovornost na preduzetnika. Može se osloboditi odgovornosti zbog tzv. "ratne ekskulpacije", što znači ako dokaže da je šteta nastala zbog rata, neprijateljstava, građanskog rata ili ustanka. Opšti razlozi oslobodjenja od odgovornosti za štetu na osnovu kauzaliteta, kao što su

viša sila, radnja oštećenog ili trećih lica koje imaju karakter više sile ne dolaze do primjene u slučaju nuklearne štete.⁵⁶⁾

Preduzetnik se može osloboditi odgovornosti, ako dokaže da je oštećenik namjerno prouzrokovao nuklearnu štetu i to u cijelosti ili djelimično. Ovakav stav našeg Zakona proističe iz principa pravičnosti, jer se u pravu niko ne može koristiti svojom krivicom. Iz ovoga je vidljivo da se, kako je to već prije u ovom radu rečeno, radi o pooštrenoј kauzalnoj odgovornosti ili tzv. apsolutnoj odgovornosti preduzetnika nuklearnog broda.



56) ZPUP sa komentarom, čl. 854.

4. Izuzeci od primjene načela kauzaliteta (objektivne odgovornosti) u domenu vanugovorne odgovornosti u pomorskom pravu

4.1. Slučajevi vanugovorne odgovornosti na osnovu krivice
(Odgovornost za sudar brodova)

Naš Zakon ne daje definiciju sudara, međutim, u literaturi se ističe da je sudar "sraz dva ili više brodova, kod kojega je prouzrokovana šteta makar jednom brodu u sudaru, stvarima ili licima na brodu".⁵⁷⁾ Iz ovoga se vidi da se radi "o odnosu broda prema drugom brodu iz kojega nastaje šteta i obaveza njene naknade".⁵⁸⁾ Međutim, pošto se radi o takvom odnosu, sudar ne spada u okvir ove teme.

Kod sudara brodar odgovara na osnovu dokazane krivice. Krivica se utvrđuje prema prosječnoj brižljivosti i prosječnom oprezu po kojem mora postupiti savjestan pomorac. Sudar koji nastane isključivom krivicom jednog broda, izaziva jednostranu odgovornost brodara tog broda za naknadu štete iz tog sudara (čl. 755 ZPUP). Međutim, može da postoji i višestрана odgovornost za sudar, ako je šteta prouzrokovana krivicom dvaju ili više brodova. Odnos krivice u višestranom sudaru brodova izražava se u zavisnosti od stepena krivice u procentima. Ukoliko odnos krivice nije moguće ustanoviti, odgovornost brodara dijeli se na jednake djelove.

57) Kačić, o.c., str. 24.

58) Miodrag Trajković, Pomorsko pravo, str. 199. "sudar je nasilni dodir dva ili više brodova ..."

Kod sudara brodova postoji i solidarna odgovornost za naknadu štete i to za potraživanja za štete nastale zbog povrede tjelesnog integriteta ili smrti (čl. 759 i 760), te štete koje nastanu trećim licima (vlasnici robe, lica koja ovlašćeno raspolažu teretom na brodu i sl.)⁵⁹⁾, kao i u slučaju kada se odgovornost za sudar svakog broda ne može tačno utvrditi.

4.2. Principi naknade namjerno i razumno prouzrokovanih šteta radi zajedničkog spasa (generalna havarija)

Zbog specifičnih rizika u pomorskoj plovidbi, brod se u toku svog plovidbenog poduhvata može naći u situaciji u kojoj je zapovjednik primoran žrtvovati neki teret, neke brodske djelove ili druge stvari, ili je pak prisiljen učiniti neke vanredne troškove radi zajedničkog spasa u korist svih sudionika tog plovidbenog poduhvata.

Na osnovu načela pravičnosti, šteta koja je nastala kao posljedica tog zapovjednikovog čina, ne smije pasti samo na teret onog lica čiji je teret žrtvovan radi zajedničkog spasa ostalih tereta i broda, a da bi brod sa ostalim teretom mogao sretno završiti putovanje, ne smije sam snositi štetu koju je pretrpio. Zbog toga svi učesnici u tom plovidbenom poduhvatu stvaraju jednu interesnu zajednicu i moraju snositi štetu srazmjerno. U raznim zakonskim odredbama u kojima je definisana pomorska havarija,

59) Pobliže Trajković, o.c., str. 204.

a i u pravnoj literaturi se navodi da je pomorska havarija šteta. Za pojam havarije nije važno kakav je uzrok nastupanja štete. Ona se može pojaviti kao gubitak, oštećenje broda ili tereta ili u obliku troškova učinjenih za spas broda ili tereta. Ti troškovi moraju biti vanredni, što znači da se troškovi koji redovno prate svaku plovidbu ne mogu smatrati havarijom. Takodje, i redovni gubitak ili oštećenja koja redovno prate brod na njegovom putovanju ne smatraju se havarijom. Shodno tome, izraz havarija upotrebljava se samo za štete i gubitke, oštećenja ili vanredne troškove.

Iako šteta predstavlja osnovni preduslov pomorske havarije, da bi se smatrala takvom treba da ispunjava odredjene uslove i to:

- šteta mora nastupiti na moru,
- šteta mora nastupiti unutar odredjenog perioda, tj. između ukrcavanja i odlaska i povratka i iskrcavanja tereta⁶⁰⁾

Premda je brod prije putovanja već osposobljen za plovidbu⁶¹⁾ i teret pravilno ukrcan, smješten i složen na brod, u toku plovidbe može nastati neka specifična situacija, kada je zapovjednik broda prisiljen žrtvovati neke predmete sa broda ili preduzeti druge mjere i troškove u korist svih učesnika pomorskog poduhvata, koje omogućavaju

60) Mogan Julije, Mjesečnik 1925, Pravila Y/A iz 24

61) ZPUP čl. 458 "Brodar pomorskog broda je dužan pravovremeno, do početka putovanja pažnjom urednog brodara osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, opuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako ga je primio na prijevoz.

zajednički spas. Štete i troškovi koji su nastali kao posljedica tog čina spadaju u generalnu havariju. Iz toga slijedi da pod pojmom generalne havarije podrazumijevaju sve štete i troškovi koji su učinjeni namjerno i razumno radi zajedničkog spasa broda i tereta od zajedničke pomorske opasnosti. Generalna havarija obuhvata i sve one troškove koji su učinjeni kao posljedica šteta koje se smatraju generalnom havarijom.

4.3. Primjena principa građanskog prava na vanugovornu odgovornost u pomorskom pravu

Principi građanskog prava, odnosno bolje rečeno, Zakon o obligacionim odnosima, primjenjuje se na sve one vanugovorne odnose za koje ne postoji poseban propis u pomorskom pravu, i to kao supsidijarni pravni izvor. Po čl.154.st.1.ZOO: "Ko drugome uzrokuje štetu, dužan je da je nadoknadi, ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice". Odgovara se dakle, na osnovu pretpostavljene krivice.

Po čl.413. ZOO ukoliko u nekoj djeljivoj obavezi nastaloj ugovorom u privredi ima više dužnika, oni odgovaraju povjeriocu solidarno. Taj princip solidarnosti prihvata i ZPUP u čl. 835. st. 1. gdje se kaže: "Za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih lica u moru uzrokuje brod odgovara nosilac prava raspolaganja brodom odnosno vlasnik broda i brodar..." Medjutim, ovaj princip nije univerzalno izveden, pa otuda i značaj supsidijarne primjene navedenih propisa ZOO i kod vanugovorne odgovornosti u pomorskom pravu.

5. O d n o s u g o v o r n e i v a n u g o v o r n e o d g o v o r n o s t i u p o m o r s k o m p r a v u

U pomorskom pravu brodar može da bude odgovoran za naknadu prouzrokovane štete, na osnovu ugovora, za štete nastale iz vanugovornih odnosa i iz drugih pravnih stanja (ex variis causarum figuris).

Institut odgovornosti brodara je centralni institut pomorskog prava. Odgovornost za stvari koje se prevoze morem bila je predmet prvih poznatih pravnih normi iz oblasti pomorskog prava (npr. Hamurabijev zakonik).⁶²⁾ Kasnije se taj institut sve više razvijao kako su štete postajale sve raznovrsnije, a on sve više dobijao na značaju. Ipak, najvažnija je podjela brodareve odgovornosti na ugovornu i vanugovornu.

U pomorskom poduhvatu brodareva odgovornost zasniva se na ugovoru o prevozu. Kod preuzimanja tereta na prevoz jedna od osnovnih obaveza je odgovornost za čuvanje tereta (custodia ex recepto).⁶³⁾ S druge strane brodar je odgovoran i prema primaocu, na osnovu obaveza koje proističu iz teretnice (ex scriptura).⁶⁴⁾

Postoji i odgovornost van ugovora, ukoliko dodje do povred nekog zaštićenog dobra ili interesa.

U osnovi ugovorna odgovornost brodara postoji kada preuzima obavezu prevoza robe, putnika ili prtljage. Po osnovu ovoga

62) Kačić, o.c., str. 11.

63) Antonijević, Odgovornost transportnih preduzeća za ugovoru o prevozu robe, Bgd, 1958., str. 66; 169.

64) Jakaša, o.c., str. 251.

brodar kako je naprijed rečeno, može da odgovara ex recepto i ex scriptura, ako je izdao teretnicu. Štete za koje brodar odgovara u odnosu na teret mogu biti štete zbog gubitka, manjka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji tereta i dalje štete.

Brodar kod prevoza putnika i njegove prtljage može da bude odgovoran za fizički integritet putnika, zakašnjenje, gubitak ili manjak prtljage. Po čl. 681 ZOO: "Prevoznik je dužan prevoz lica izvršiti sigurno, onim prevoznim sredstvom koje je određeno u ugovoru o prevozu i uz one uslove udobnosti i higijene, koji se prema vrsti prevoznog sredstva i udaljenosti smatraju nužnim". Medjutim, iz ove zakonske formulacije proizilazila bi samo ugovorna odgovornost prema putniku, ali brodar može da bude pozvan i na vanugovornu odgovornost, ako nekom svojom nedozvoljenom radnjom dovede do povrede putnikovog integriteta.

Štete koje mogu nastati iz vanugovornih odnosa su različite a možemo ih svesti na štete koje brod nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim postrojenjima i uređjima, te drugim objektima u luci ili na moru, kao i licima i stvarima van broda i okolini. U ovakve štete spadale bi još i štete od sudara brodova, generalna havarija i nuklearne štete.

U načelu treba prihvatiti da i kod šteta koje su rezultat povrede ugovora, ako poslijedice štetne radnje pogadjaju treća lica, ova imaju pravo direktne tužbe prema brodaru na bazi činjenice pretrpljene štete, dakle iz vanugovornog odnosa.

6. O g r a n i č e n j e o d g o v o r n o s t i b r o d a r a u p o m o r s k o m p r a v u

6.1. Razlozi za primjenu ograničene odgovornosti u pomorskom pravu

Istorijsko-ekonomskim razlozima shvatljivo je da se razvoj odgovornosti u pomorskom pravu prvenstveno ticao odgovornosti za prekomorski prevoz stvari, ali i interesa da se brodarska aktivnost održi i pomorska imovina sačuva. U mnoštvu raznih razloga postanka i razvoja pojedinih instituta pomorskog prava, iz ekonomskog osnova zaštite i održanja pomorsko-plovidbene aktivnosti, nastao je institut tzv. globalne odgovornosti kao specifičnost pomorskog prava. Problem ograničenja odgovornosti brodara, odnosno vlasnika morskih brodova, osnovni je i opšti princip koji važi za regulisanje problema odgovornosti u pomorskom pravu uopšte, dakle, ugovorne i vanugovorne odgovornosti brodarka.⁶⁵⁾

Naime, u pomorstvu se prije takodje odgovaralo neograničeno za obaveze. Ali, kako je dolazilo do ulaganja sve većeg kapitala u pomorsku privredu, postavilo se pitanje ekonomske opravdanosti takvog stanovišta. Brodovlasnici su bili na kopnu i nisu ni znali koje sve obaveze za njih stvara zapovjednik, a nisu na njih mogli ni uticati. Zbog toga je postojala opasnost da u slučaju velikih obaveza ostanu bez ikakve imovine. Danas je ovaj institut proširen zbog

65) Ivošević, Odgovornost pomorskog brodarka, Beograd, 1974. str. 12.

mogućnosti nastanka velikih šteta, koje se mogu bar donekle nadoknaditi putem osiguranja, ako se zna do kojih maksimalnih granica ta odgovornost doseže.⁶⁶⁾

U pomorskom pravu, brodar je za nastalu štetu odgovoran lično i neograničeno. Razvojem pomorstva i ulaganjem velikog kapitala u rizične pomorske poduhvate, zbog nastalih šteta brodari su plaćali visoke nadoknade i sebe dovodili do ekonomske propasti, a naknada se protezala na cijelu njihovu imovinu. Zbog zaštite brodarka i opstanka pomorskog preduzetništva trebalo je zaštititi ostalu brodarkovu imovinu, a naknadu svesti na vrijednost imovine unižete u pomorski poduhvat. Drugim riječima, naknadu štete je trebalo ograničiti na vrijednost broda, kao proizvodnog sredstva preko kojeg brodar stiče ekonomsku korist i vrijednost vozarine iz tog poduhvata.⁶⁷⁾

Ograničenje odgovornosti pominje se veoma rano, a pojam je nastao u Italiji i to u vrijeme propasti Zapadnog rimskog carstva i Krstaških ratova, a odatle se proširio na Španiju i Francusku. Prvi pisani dokazi o postojanju ovog instituta potiču iz XI vijeka. U XIV vijeku u Consolatus maris sadržane su izričite odredbe o ograničenju odgovornosti brodarka.⁶⁸⁾ Prva potpuniya regulacija instituta utvrđena je francuskom Ordonnance de la marine marchande iz 1681.⁶⁹⁾

66) Jakaša, o.c., str. 122.

67) Brajković, Ograničena odgovornost brodovlasnika, PE sv. V str. 634.

68) Marsden, British Shipping Law, Collision at Sea, str. 130, J.J. Donovan The Origins and Development of Limitation of Liability, Tulane Law Review, Louisiana, 1979, str. 1001.

69) Arthur M. Boal, Efforts to Achieve International Uniformity of Laws relating to the Shipowners Liability, Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 1, 1979, str. 1-12.

6.2. Uslovi za primjenu instituta ograničenja odgovornosti brodara

Cilj uvođenja u zakonodavstvo propisa o ograničenju odgovornosti brodara je da pribavi određeno oslobodjenje i zaštitu brodovlasnika (brodara) u vezi sa gubitkom ili štetom pričinjenom drugoj imovini njegovim brodom, kada su takav gubitak ili štetu prouzrokovani bez njegove stvarne krivice i znanja, odnosno bez krivice ... brodarske kompanije.

Ovakav pristup problemu, posebno u anglo-saksonskoj legislativi i sudskoj praksi izgradio je pojmove "actual fault and privity" i "alter ego" brodovlasnika, odnosno brodarskih kompanija, kako bi se razgraničila njihova puna odgovornost od prava da se koriste zakonskim ograničenjima.

6.2.1. Actual fault and privity koncept

U Ujedinjenom Kraljevstvu oslobodjenje od odgovornosti uspostavljeno je Merchant Shipping Act-om 1894.(MSA) koji je kasnije dopunjavao. U sadašnjoj dopunjenoj formi, on daje brodovlasniku pravo da ograniči odgovornost svojim poglavljem 503, dopunom iz 1958. Relevantne odredbe propisuju da "vlasnici broda britanskog ili stranog neće biti odgovorni za štete preko sljedećih iznosa (iznosi izostavljeni) ako se svi ili neki od sljedećih slučajeva dogode bez njihove stvarne krivice ili znanja, dakle: kada su bilo koji gubitak ili šteta prouzrokovani bilo kojoj imovini ili pravima radnjom ili propustom bilo kojeg lica na brodu, ili van broda u plovidbi ili upravljanju brodom ili bilo kojom drugom rad-

njom ili propustom bilo kojeg lica na brodu"

Ovi iznosi koji se baziraju na tonaži broda regulišu se s vremena na vrijeme, međunarodnim konvencijama, a u UK dopunama Zakona iz 1894.

Brodovlasnik, ako želi da uspije u postupku ograničenja, mora dokazati da je takav gubitak ili šteta prouzrokovana njegovim brodom, nastala bez njegove krivice ili propusta u saznanju (fault or privity).

Prije mnogo godina je utvrđeno da riječi stvarna krivica ili znanje - actual fault or privity - znače nešto što čini njegovu krivicu i što ga čini odgovornim, njega lično, za razliku od izvedene krivice ili saznanja - constructive fault or privity - kao što su krivica ili znanje njegovih službenika ili agenata. Medjutim, riječi stvarna krivica-actual fault - nisu samo vezane za pozitivno djelovanje, već je brodovlasnik kriv i ako je propustio nešto što je trebao da učini. Dakle, on je podjednako kriv i za djelovanje i za nedjelovanje.

Da bi sebi uspio da obezbijedi ograničenje, mora da dokaže da on nije lično kriv za činjenje odnosno propust tj. nečinjenje. Nije neophodno da pokaže znanje, ali ako je imao saznanje, a nije ga upotrebio, njegov propust da ga upotrebi može se smatrati krivicom, što znači da postoji stvarna krivica i u tom slučaju on je lišen prava ograničenja odgovornosti.

Medjutim, postoje i drugi podjednako važni momenti kod ovog problema, medju kojima nije nevažan onaj sa kojim se suočava kompanija sa ograničenom odgovornošću, s obzirom da brodovlasnik u sklopu značenja tog posebnog poglavlja MSA mora da bude lice ili lica koje vode glavne poslove kompanije, a kao posljedica toga i upravljajuća volja kompanije vidjena je kroz ulogu lica koja može da bude nazvano i agent, ali koje predstavlja mozak kompanije. To znači stvarni ego, centralnu ličnost; drugim riječima alter ego. Misli se na lice koje nije samo službenik kompanije, agent za koga kompanija odgovara već na lice čije se radnje smatraju radnjama same kompanije. Ovo pitanje predstavlja problem za brodovlasnika u slučaju pokretanja postupka za ograničenje odgovornosti, pa ćemo ga posebno proučiti kao koncept alter ego.

Da bi brodovlasnik mogao ograničiti svoju odgovornost krivica mora biti takva da se ne može pripisati direktnoj greški brodovlasnika ili greški za koju on snosi odgovornost, jer je znao ili morao znati za istu.

MSA iz 1894. donijet je u prvom redu da brodovlasnicima pruži odgovarajuću zaštitu kroz ograničenje odgovornosti u slučaju sudara brodova, imajući u vidu veliku štetu koju krivi brod može da snosi. MSA iz 1900. proširio je ograničenje na bilo koji gubitak ili štetu prouzrokovanu imovini ili pravima bilo koje vrste na zemlji ili na vodi. MSA iz 1921. proširio je pravo na ograničenje i na zakupca barže, koji je ugovorom preuzeo potpunu kontrolu i me-

nagement i sledstveno tome postao odgovoran za navigaciju, opremanje i obezbjedjuje posade na istoj. Prema tome izmjenama iz 1921. ograničenje odgovornosti prošireno je i na zakupca.

U slučaju kada je u pitanju kompanija sa ograničenom odgovornošću, praksa je da se utvrdi koga treba smatrati za alter ego kompanije.

Naglasili smo da riječi actual fault or privity sadrže u sebi nešto lično vezano uz brodovlasnika. Da bi se mogao pozvati na ograničenje odgovornosti on mora dokazati da nije ništa učinio, odnosno propustio da učini što bi mu se moglo pripisati u krivicu. Osnov za ovakvo gledište daje presuda u slučaju broda Edward Dawson iz 1915, koja je inače nastala u vezi sa pokušajem vlasnika broda da isključi svoju odgovornost za požar po poglavlju 502 MSA. Sud je zauzeo stanovište da je do požara došlo zbog slabog stanja kotlova, što je značilo da je brod nesposoban za plovidbu, te da je greška odgovornog službenika kompanije što nedostatak nije otklonio, jer je on znao i morao znati za takvo stanje. Zbog toga brodovlasnik nije mogao da isključi svoju odgovornost za požar. Ovaj slučaj je postao vodeći slučaj za prosuđivanje, odnosno za odlučivanje po poglavlju 503 da bi brodovlasnik imao pravo da ograniči svoju odgovornost u vezi sa štetama koje njegov brod prouzrokuje imovini kako na moru tako i na kopnu.^{69-a)}

Sljedeći vodeći slučaj vezan je sudar brodova u slučaju

69-a) ASTLE, Limitation of Liability, str. 2.

"Lady Gwendolin", broda koji je plovio punom brzinom u uslovima guste magle, što je opredijelilo vlasnike broda da priznaju da su krivi za sudar, ali su istovremeno na sudu deklarirali ograničenje odgovornosti. Sud nije prihvatio zahtjev za ograničenje, jer je smatrao da sudar nije nastao bez stvarne krivice i svijesti vlasnika broda, a iz razloga što je vlasnik propustio da da instrukcije zapovjedniku broda da sigurnost stavi iznad obaveze pridržavanja reda vožnje, ili ako je dao takve instrukcije, da je propustio da se lično uvjeri da se te instrukcije i sprovedu, što je propustio da da instrukcije zapovjedniku da ne plovi pretjeranom brzinom u magli, ili što je propustio da kontroliše da li zapovjednik postupa po tim instrukcijama, da je propustio da se uvjeri da li su zapovjednik ili I oficir palube bili na pravi način obučeni za upotrebu radara, uključujući činjenicu da im upotreba radara ne daje pravo da plove punom brzinom u magli. I na kraju što je propustio da instruirati zapovjednika u odnosu na potrebu I oficira palube da bude na mostu kada se upotrebljava radar.⁷⁰⁾

6.2.2. "Alter Ego" koncept

Izraz "alter ego" prvi put je upotrebljen za određivanje stepena odgovornosti prema odredbama Merchant Shipping Acta 1894. godine. U klasičnom slučaju Lennard' Company Ltd. v. Asiatic Petroleum Company Ltd.^{70-a)} Radilo se u stvar

70) LLoyd's Law Reports, 1964-2-99 i Court of Appeal - 1965 - I - 335.

70-a) ASTLE, o.c. str. 2.

o pokušaju izbjegavanja kompletne odgovornosti saglasno sekciji 502. MSA, a ne o ograničenju odgovornosti prema sekciji 503. Oni se nisu mogli pozvati na ograničenje odgovornosti prema sekciji 503, jer prethodno nisu bili u stanju da dokažu da je gubitak tereta nastao bez njihovog propusta ili krivice u smislu značenja zakona. Brod u pitanju bio je Edward Dawson, koji je kada se slučaj dogodio bio pod time charter-om kod Anglosaxon petrolejske kompanije koja je prema ugovoru ukrkala teret benzina u Novosibirsku u Rusiji radi prevoza do Roterdama. Za vrijeme putovanja, a prije nego što je ušao u Engleski kanal, dvije centralne peći bile su napunjene solju, tako da su postale neupotreb- ljive. I dvije cijevi u kotlu su eksplodirale. Ubrzo posli- je prolaska pored Dovera brod je zahvatilo jako nevrijeme. Kada je bio pred Holandskom obalom, morao je da zavlači i postavi pramac na smjer oluje da bi spriječio da bude bačen na zavjetrinski dio obale, ali brod se nasukao zbog nedovo- ljne snage stroja. Brod je bio nesposoban da se odsuče i bio je izložen jakom udaranju, što je prouzrokovalo da se benzin izlije iz tankova i da prodre u ložište kotla, što je izazvalo požar pa je teret bio izgubljen zbog vatre. Stanovište suda bilo je da je brod bio nesposoban za plo- vidbu (unseaworthy). Menadjer brodarske kompanije bila je jedna druga kompanija sa ograničenom odgovornošću John M. Lennard & Sons Ltd. Lennard je bio odgovorni direk- tor kompanije koji je kao takav registrovan, i on je bio aktivna osoba u upravljanju brodom za račun vlasnika broda. Zaključak suda je bio da je on znao ili morao znati za loše stanje cijevi u kotlovima, ali da nije

dao specijalna uputstva zapovjedniku ili upravitelju stroja, u odnosu na potrebu njihove pojačane pažnje i da nije preduzeo korake da ne dozvoli brodu da isplovi sa kotlovi-
ma koji su ga činili nesposobnim za plovidbu.

Vlasnici broda pozvali su se na sekciju 502 MSA koji daje oslobađanje za vlasnika broda za gubitak tereta pro-
uzrokovano požarom, pod uslovom da je do toga došlo bez stvarne krivice ili propusta samih vlasnika. Sud je našao da u takvom slučaju greška ili propust nisu greška ili propust nekoga ko nije samo službenik ili agent kompanije, već nekoga za koga je kompanija odgovorna, jer se njegove radnje izjednačavaju sa radnjama same kompanije. Kuća Lor-
dova u konačnom rješenju ovog spora utvrdila je da nije dovoljno da je propust službenika kako bi se oslobodio vlasnik. To takodje, mora biti propust koji se ne može pripisati vlasniku direktno ili njegovoj krivici. Presu-
đeno je da su vlasnici propustili da pruže dokaz da se gubitak dogodio bez njihove greške ili propusta (actual fault or privity).

Zakon ne upotrebljava izraz "alter ego", već kaže vlasni-
ci. Sekcija 503 na način kako je kasnije dopunjena odre-
đuje da "vlasnici broda ... neće biti, kada je ... bez njihove stvarne greške ili propusta ... bilo koji gubitak ili šteta prouzrokovana bilo kojoj imovini ... putem činjenja ili propusta bilo koje osobe (na brodu ili ne) u navigaciji ili upravljanju brodom ... biti odgovorni za štete preko slijedećih iznosa ...".

Imajući u vidu da se ovi djelovi zakona odnose na ograničenje odgovornosti brodovlasnika za štete pričinjene brodom, u prvom redu vode računa o zaštiti vlasnika protiv propusta njihovih službenika ili agenata, i da će ograničenje odgovornosti saglasno MSA-u biti dozvoljeno pod uslovom da su gubitak ili šteta prouzrokovani bez stvarnog propusta ili krivice brodovlasnika. Propust ili krivica moraju da budu propust ili krivica nekoga ko nije samo službenik ili agent, već nekoga za koga kompanija odgovara jer su radnje takve osobe jednake kao radnje same kompanije. Sada je opšte prihvaćeno da nije dovoljno da je propust samo službenika da bi se ekskulpirao vlasnik. Propust mora da bude takve prirode da se ne može pripisati niti vlasniku niti bilo kome ko se sa vlasnikom izjednačava.

- Štete imovini na kopnu -

Priroda obaveza brodovlasnika da dokaže nedostatak propusta ili krivice

Sekcija 1 MSA 1900 (odgovornost brodovlasnika i drugih) određuje da ograničenje odgovornosti brodovlasnika bilo kog broda kako je dato u sekciji 503 MSA iz 1894. u odnosu na gubitak ili štete pričinjene brodovima, stvarima i drugim predmetima, proširiće se i primjeniti na sve slučajeve kada (bez brodareve stvarne greške ili propusta) bilo koji gubitak ili šteta su prouzrokovani imovini ili pravima bilo koje vrste, bilo na kopnu ili na vodi, bilo pokretnim ili nepokretnim stvarima zbog nepravilne naviga-

cije ili upravljanja brodom. Prije nego što se uzme u razmatranje efekat sekcije 1 Zakona iz 1900. čini se da će biti od pomoći da se sagledaju odredbe sekcije 503 MSA iz 1894. i to podsekcije koja sadrži: "Brodovlasnici engleski ili strani, neće, kada svi od nabrojenih događaja nastanu, bez njihove greške ili propusta, što znači u slučajevima a) kada je bilo koji gubitak života ili povrede počinjen bilo kojoj osobi koja se prevozi brodom; b) kada je bilo koja šteta ili gubitak pričinjen stvarima, robi, ili drugim predmetima bilo koje vrste koji se nalaze na brodu; c) kada je bilo koji gubitak života ili povreda pričinjena bilo kojoj osobi koja se prevozi bilo kojim drugim brodom; d) kada su bilo koji gubitak ili šteta prouzrokovani drugim brodovima ili bilo kojim stvarima, robi ili drugim predmetima na tim drugim brodovima zbog nepravilne navigacije broda, neće biti odgovoran preko slijedećih iznosa ...

70-b)

U ovom slučaju poznatom kao Athelvictor slučaj, brodovlasnici su se pozvali na potpuno ograničenje odgovornosti, zato što se petrolej izlio sa broda, ventili su bili otvoreni, što je dovelo do eksplozije broda u luci, 68 ljudi je poginulo. Brodovlasnik ima na svom brodu u ovakvom slučaju pravo na ograničenje bez obzira da li je rezultat pogrešne navigacije ili ne, a na tuđem brodu samo ako se radi o pogrešnoj navigaciji. Brodovlasnici su prihvatili da se radi o krivici njihove posade, ali su se pozvali na ograničenje odgovornosti. Protivnici su osporili ovakvo

stanovište iz razloga da događaj nije nastao kao rezultat grešaka u navigaciji ili upravljanju brodom, već kao rezultat greške u upravljanju teretom. Dalje je prigovoreno da ako je šteta pričinjena nemarnim upravljanjem broda ni jedan zakon ne daje ovlašćenje brodovlasniku da ograniči svoju odgovornost u odnosu na gubitak ljudskih života.

Sud je došao do zaključka da se nemarni propust broskog osoblja da zatvori ventil, nije pretvorio u nepravilnu navigaciju broda i da zato brodovlasnici nisu ovlašćeni da ograniče svoju odgovornost u odnosu na zahtjeve za gubitak života ili za pretrpljene povrede.

Sud u presudjivanju značenja koje treba da se da riječima "nepravilno upravljanje brodom" u postupku ograničenja ovlašćen je da zanemari to uže tumačenje koje se daje ovim riječima u onim sporovima koji nastaju po ugovorima koji se baziraju na teretnici, i da tim riječima da njihovo redovno i prirodno značenje, "nepravilno upravljanje brodom" da uključi i nepravilno upravljanje brodskim uzgrednostima (gdje su kao ovdje one predviđene da koriste brodu ili teretu) i da pokriju propuste broskog osoblja u ovom konkretnom slučaju, i zbog toga se stalo na stanovište da brodovlasnici mogu da se koriste ograničenjem odgovornosti u odnosu na štetu pričinjenu drugim brodovima i imovini na kopnu.

Drugi slučaj je Anonity (LLR-1961-1-203 Ct Appeal 1961-2-117).

U ovom slučaju brod je bio usidren uz naftnu platformu i varnice iz brodske kuhinjske peći, koja je bila pogašena, prouzrokovale su požar na platformi i njeno potpuno uništenje. Pozivajući se na Athelvictor spor brodovlasnici su priznali odgovornost, ali su zahtijevali ograničenje odgovornosti. Prvostepeni sud je prihvatio navode da se u ovom slučaju sa stanovišta pogrešne upotrebe brodske opreme od strane broorskog osoblja, stiče pravo na ograničenje odgovornosti, međutim, primjenom pravila usvojenih u slučaju Asiatic Petroleum Company v. Lennard's Carryng Company stao je na stanovište, da je brodovlasnik morao da dâ striktne instrukcije da peć mora biti ugašena kada se brod nalazi uz naftnu instalaciju, pa je našao da je brodovlasnik izvršio propust u tom pravcu, te da je odgovoran i da nema pravo na ograničenje odgovornosti. U žalbi podnijetoj drugostepenom sudu brodovlasnici su istakli da su otprilike 12 mjeseci prije događaja bili dali uputstva svojim zapovjednicima, posebno zahtijevajući da se pridržavaju svih pravila za izbjegavanje požara kada se brodovi nalaze u zoni naftnih instalacija. Drugostepeni sud je našao da davanje jednog takvog obavještenja ne opravdava brodovlasnika za propust stvarnog nadzora u konkretnom slučaju. Da je učinak jedne takve opšte okružnice bio nedovoljan, dokazuje činjenica da je to obavještenje bilo pronađeno medju brodskim spisima, a da nikome nije bila posebno predočeno.

LLR iz 1982. br. 2 sveska 2 str. 74. slučaj Smjeli

U ovom slučaju sud je prihvatio pravo brodovlasnika da ograniči odgovornost zbog krivice zapovjednika, isto tako stao je na stanovište, ako bi se radilo o isključivoj krivici zapovjednika, da bi brodovlasnik imao pravo da ograniči odgovornost na vrijednost tegljača. Krivica za tegljenicu se posebno ispituje, bez obzira na to što je vlasništvo iste kompanije, i od toga zavisi konačna odgovornost. Šteta u pitanju je bila šteta koju je pričinila tegljenica koja se nasukala na engleski dio obale u Doverskom kanalu. Tegljenica se smatra brodom. Sud je priznao ograničenu odgovornost i dosudio da plate prema tonaži tegljača i teglenice i pronašao da je kriv i tegljač i teglenica.

6.3. Pojedini sistemi ograničenja odgovornosti brodara

Uslovljen posebnim okolnostima razvoja rizika plovidbenog preduzetništva srednjeg vijeka, u pomorskom pravu postoji specifičan institut ograničene tzv. globalne odgovornosti plovidbenog preduzetnika do određene granice. Taj institut zadržao se i u eri industrijske privrede u okviru različitih pravnih koncepcija kroz tri sistema ograničenja odgovornosti i to:

- mediteranskog sistema ili sistema abandona,
- njemačkog sistema ili sistema egzekucije i engleskog sistema, ili
- sistema ograničenja lične odgovornosti do određene visine prema vrijednosti broda.⁷¹⁾

⁷¹⁾ Ivošević, o.c, str. 188.i sl.

6.3.1. Mediterranski sistem

Mediterranski sistem ili tzv. sistem abandona, koncipiran u uslovima društveno-ekonomskog poretka kapitalističke preduzetnosti, svojine i neograničene odgovornosti, a primjerno izražen u francuskom Code de Commerce, pošao je od načela brodovlasnika i njegove odgovornosti, ali je morajući se prilagoditi posebnim uslovima i potrebama pomorskog preduzetništva, uveo tzv. pravo abandona, tj. mogućnost da brodovlasnik za obaveze koje nastanu radom zapovjednika broda ili posade, može ograničiti svoju odgovornost prepuštajući, abandonirajući, vjerovnicima brod s njegovim materijalnim i obligacionim pripadnostima.

To je, dakle, samo formalno sistem neograničene lične odgovornosti, jer brodovlasnik za obaveze koje nastaju iz djela zapovjednika broda i ostalih članova posade, a tiču se broda i plovidbenog poduhvata u konkretnom putovanju, može ograničiti svoju odgovornost na tzv. pomorsku imovinu. Do ograničenja odgovornosti dolazi izjavom brodovlasnika da prepušta brod i vozarinu povjeriocima.

6.3.2. Nordijski ili njemački sistem

Nordijski sistem ili sistem egzekucije je takav sistem kod kojeg je već u zakonu određeno da povjerioci iz pomorskog poduhvata mogu provoditi izvršenje samo na pomorskoj imovini. To je sistem realne odgovornosti broдача, koji se može primijeniti samo za potraživanja nastala iz poslovanja kon-

kretnim brodom. Odgovornost je ograničena na pomorsku imovinu (seevermögen) i to za pravne poslove zapovjednika, koje on zaključi u okviru svojih zakonskih ovlaštenja, za ugovorne obaveze koje zaključi i sam brodar, a čije izvršenje ide u djelokrug poslova zapovjednika, te za obaveze nastale uslijed protupravnih ili nedopuštenih djela članova posade. Po ovom sistemu, potraživanja za koja postoji zakonsko ograničenje su privilegovana. Pomorska imovina jamči za pomorske obaveze i kada se ne nalazi u posjedu brodovlasnika.

6.3.3. Engleski sistem

Engleski sistem je sistem ograničenja odgovornosti do unprijed označenog iznosa, prema registarskoj zapremini broda i do visine vozarine. To je zapravo, za razliku od prva dva sistema kao realne odgovornosti, sistem ograničene lične odgovornosti brodara do određene visine prema vrijednosti broda. Ekonomska osnovica za određivanje granice odgovornosti nije putovanje, kao kod prethodno spomenutih sistema, već događaj iz kojega je nastala obaveza.

Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako je lično sudjelovao u stvaranju obaveze.

6.4. Medjunarodna kodifikacija

Ubrzani proces ekonomske integracije svijeta započet u prošlom vijeku neminovno se odrazio i na pomorski prevoz. Dolazi do ubrzanog razvoja medjunarodne regulativne unifikacije

pomorskog prava već krajem XIX, a posebno početkom XX vijeka. Ako uporedjujemo pojedina područja plovidbe, zanimljivo je istaknuti da prevoz u unutrašnjoj plovidbi, iako spada u najstarije grane prevoza, nije bio toliko interesantan za međunarodnu regulativnu unifikaciju, jer nije donesen ni jedan unifikacioni nacrt⁷²⁾.

Radi izjednačavanja normi na ovom planu u odnosima međunarodne plovidbe, u Bruxellesu (25, VIII) 1924. zaključena je međunarodna Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika. Po toj Konvenciji odgovornost brodovlasnika ograničena je na vrijednost pomorske imovine. Tu imovinu sačinjavaju brod, vozarina i druga potraživanja (uzgrednosti) broda na konkretnom putovanju. Ova Konvencija zasnivala se na kombinaciji abandona, njemačkog i engleskog sistema. Konvencija nije postigla željeni uspjeh, pa je (10.X) 1957. u Bruxellesu zaključena nova Konvencija, koja je prihvatila u osnovi engleski sistem odgovornosti odredjenom svotom po registarskoj toni.

Po Konvenciji iz 1957. odgovornost može biti ograničena za potraživanje radi naknade štete:

1. zbog gubitka života ili tjelesnih ozljeda lica preuzetih na prevoz;

72) Postoje tri sistema regulisanja prava unutrašnje plovidbe, i to: prvi kod kojeg postoje posebne norme unutrašnje plovidbe, drugi kod kojeg ne postoje posebne norme unutrašnje plovidbe i treći kod kojeg je unutrašnja plovidba uglavnom regulisana normama pomorskog prava, ali postoji i cijeli niz propisa posebno za unutrašnju plovidbu, tzv. mješoviti sistem. Poblježi vidi Brajković, Transportno pravo, str. 82.

2. zbog gubitka života ili tjelesnih ozljeda lica ili gubitka ili oštećenja stvari izvan broda, prouzrokovanih djelom ili propustom ili greškom lica na brodu ili izvan broda, ako se to tiče nautičkog upravljanja brodom ili krcanja, prevoza ili iskrcavanja putnika ili tereta;
3. zbog oštećenja pričinjenog lučkim napravama i uređajima;
4. kod odgovornosti za uklanjanje olupina ili podizanje broda

Pravo na ograničenje odgovornosti imaju pored brodovlasnika, brodarka, odnosno pomorsko plovidbenog preduzetnika i druga lica kojima se brodovlasnik služi u odredjenom plovidbenom poduhvatu. Konvencija predviđa formiranje posebnog (tzv. limitacionog) fonda ograničene odgovornosti. Sve tražbine iz jednog događaja koje se odnose na brodovlasnika, odnosno lica kojima se on u svom poslovanju služi, namiruju se iz istog fonda ograničene odgovornosti. Fond služi samo za namirenje onih tražbina u pogledu kojih je brodovlasnik ovlašten ograničiti svoju odgovornost.

Obaveze i potraživanja za koja se brodar može pozivati na ograničenje odgovornosti, moraju proisteći iz događaja koji nastaju u plovidbenom poduhvatu u vezi sa iskorištavanjem broda.

Brodovlasnik, odnosno drugo odgovorno lice ne može ograničiti svoju odgovornost, ako je događaj iz kojega je tražbina nastala prouzrokovana ličnom krivicom. Međutim, moći će ograničiti odgovornost ako se radi o krivici zapovjednika

ili drugih lica kojima se brodovlasnik služi u obavljanju svojih poslova.

Za utvrđjivanje visine odgovornosti koristili su se i koriste se razni elementi utvrđjivanja krajnje granice odgovornosti. U prošlosti se, kao krajnja granica, uzimala vrijednost broda i vozarine. Kasnije su uzete jedinice brodskih veličina odnosno kapaciteta (bruto registarska tonaža, neto registarska tonaža). Ove mjerne jedinice su množene sa odredjenom obračunskom jedinicom i na taj način se dobija gornja granica odgovornosti.

Granica odgovornosti brodara izražena u medjunarodnim konvencijama obračunskim jedinicama (u početku engleskom zlatnom funtom) služi kao mjerilo za izračunavanje maksimalnog iznosa naknade u pojedinim nacionalnim valutama. Poslije uslijed odvajanja od zlatne podloge i nestabilnosti vrijednosti nacionalnih valuta i nemogućnosti da neka postane jedinica medjunarodnog obračunavanja utvrđenih obaveza, uzete su kao mjerilo specijalne obračunske jedinice definisane zlatne čistoće. Konvencija iz 1957. uzela je kao obračunsku jedinicu Poincare franak (jedinica zlata 65,5 mg, 900/1000 čistoće; 12 Poincare franaka iznosi približno 1 US dolar). Poincare franak prihvatila je i Briselska Medjunarodna konvencija o gradjanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagadjivanjem uljem iz 1969 (29.XI), te Konvencija o osnivanju fonda za naknadu takve štete, Brisel 1971 (18.XII).

Prema Konvenciji od 1957. limitacijski fond je podijeljen u dva dijela: jedan zasebno za materijalne, a jedan samo za tjelesne štete. Visina odgovornosti računa se po registarskoj toni broda (u Poincare francima).

Prema Konvenciji fond za tjelesne štete iznosi 3100 franaka, a onaj za materijalne 2100, s tim da suma na koju brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost za tražbine iz materijalnih šteta iznosi 1000 franaka po toni broda, a 2100 franaka za tražbine iz tjelesnih šteta. Međutim, fond tjelesnih šteta služi isključivo za naknadu ovih šteta, a ako njegova suma nije dovoljna, neisplaćeni ostatak tražbine naplaćuje se zajedno s tražbinama za materijalne štete iz iznosa koji je namijenjen naknadi tražbina za materijalne štete.

U teoriji se postavlja pitanje opravdanosti daljeg postojanja instituta ograničene odgovornosti brodovlasnika. I pored argumenata koji se navode protiv takvog preimućstva odgovornosti, u pomorsko-plovidbenom preduzetništvu u odnosu na druge djelatnosti, ne može se osporiti da su i u naše vrijeme pomorski rizici, kao i oni u vazduhoplovnom saobraćaju osjetljiviji od rizika u drugim granama proizvodnje i industrijske radinosti i da bi njegovo ukidanje stvorilo reperkusije složenijeg poslovanja i skupljeg osiguranja.

Institut ne iščezava, štoviše nastavlja da bude na dnevnom redu međunarodnog razmatranja i daljeg normiranja.

Kao jedan od najvažnijih u aspektu međunarodnog unificiranja pomorskog prava, problem ograničene odgovornosti broda-
ra dobio je razvojem daljih potreba pomorskog preduzetništ-
tva i izmjene monetarnog sistema međunarodnih obračunava-
nja, novi međunarodni instrument pomorskog prava, Konven-
ciju o ograničenju za pomorske tražbine, London 1976 (19.
XI). Ova se Konvencija u osnovnoj koncepciji razlikuje od
prije spomenutih po tome što proširuje njenu beneficiju na
sva lica koja su izložena odgovornosti za opasnost i rizi-
ke mora. Povišene su granice odgovornosti. Obračunska jedi-
nica tzv. zlatna klauzula, Poincare franak zamjenjen je
posebnim pravima vučenja (SDR), vrijednostima kako su de-
finisane u Međunarodnom monetarnom fondu (1 SDR je od pri-
like 15 Poincare franaka).⁷³⁾

Jugoslaviju obavezuju Briselske konvencije od 1957, 1969. i
1971. godine.

Radi podsticanja razvoja unutrašnje plovidbe, zakonodavstva
zemalja rajnske skupine sadrže s međusobnim manjim razli-
kama institut globalnog ograničenja odgovornosti i unutraš-
nje plovidbe. U svrhu međunarodnog izjednačavanja donese-
na je u Ženevi 1973. Konvencija o ograničenju odgovornosti
vlasnika brodova unutrašnje plovidbe. Po ovoj Konvenciji
u osnovi vrijedi načelo ograničenja kao i u pomorskoj plo-
vidbi, s tim što je u odnosu s međunarodnim izvorima za

73) V. Filipović, Opšte ograničenje odgovornosti u plovidbe-
nom pravu u djelu Carić, Saobraćajno pravo,
BGD, 1979. str. 144-145.

pomorsku plovidbu sistematskija i složenija u računanju vrijednosti broda. Ova Konvencija je izrazila svoje ograničenje u zlatnim tzv. Germinal Francima (jedinica količine zlata 10/31 grama čistoće 0,9000) vrijedeći otprilike 1:5 Poincare franak.

6.5. Ograničenje odgovornosti brodara u jugoslovenskom pomorskom pravu

Ograničena odgovornost brodara za obaveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda normirana je u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi po uzoru i načelima Konvencije iz 1957. (čl. 378 i sl.). Štete za koje se može ograničiti odgovornost iste su kao i u toj Konvenciji.

Iznosi globalnog ograničenja odgovornosti određeni su u dinarima. U cilju preračunavanja i približavanja jedinici Medjunarodne konvencije iznosi su mijenjani. Prvi su Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1982. ("Sl. list SFRJ" broj 1/82), a drugi put na osnovu ovlašćenja, članom 1036 tačka 4. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Odlukom SIV-a 1983. ("Sl. list SFRJ" broj 9/83), a treći put takodje odlukom SIV-a 1986 ("Sl. list SFRJ" broj 29/86) i četvrti put 1988 ("Sl. list SFRJ" broj 48/88), takodjer Odlukom SIV-a.

Uzimajući sada važeće iznose, prema čl. 380. Zakona brodar pomorskog broda može ograničiti svoju odgovornost na:

1. 100000 po toni tonaže odnosnog broda, ako je jednim događajem nastalo samo potraživanje iz materijalnih šteta,
2. 300000 po toni tonaže odnosnog broda, ako je jednim događajem nastalo samo potraživanje iz tjelesnih šteta,
3. 300000 po toni tonaže odnosnog broda, ako su iz jednog događaja nastala potraživanja iz tjelesnih šteta i potraživanja iz materijalnih šteta. Od tog iznosa, iznos od 200000 po toni namijenjen je isključivo namirenju potraživanja iz tjelesnih šteta, a iznos od 100000 dinara po toni, isključivo za namirenje potraživanja iz materijalnih šteta.

Osnivanje fonda ograničene odgovornosti je osnovna pretpostavka za ograničenje odgovornosti. Njime se postiže sigurnost u naplati tražbina i zaštita ostale brodareve imovine od zahvata povjerilaca.

Fond služi isključivo za namirenje potraživanja za koje je osnovan. Medjutim, osnivanje fonda ne znači ujedno i priznavanje povjeriočevih potraživanja, za koja je fond osnovan. S obzirom da povjerioci mogu namiriti svoja potraživanja samo iz tog fonda, svi se namiruju srazmjerno, a ni jedan nema prvenstvo u naplati. Osnivanjem fonda ograničene odgovornosti brodar izbjegava zaustavljanje broda privremenom sudskom odlukom.

Prema odredbi čl. 385. st. 1. fond ograničene odgovornosti primjenjuje se na ukupnu svotu potraživanja tjelesnih i materijalnih šteta nastalih iz jednog štetnog događaja. Pojam događaja nije zakonski definisan, što znači da je to prepušteno sudskoj praksi. Kada potraživanja nastaju iz više događaja, odgovornost broдача ograničava se za svaki događaj posebno, a sredstva fondova ne mogu se medjusobno prelijevati. Broдар sam određuje za koje će događaje osnovati fond ograničene odgovornosti. Za događaj za koji nije osnovao fond odgovaraće neograničeno.

Fond se osniva kod stvarno nadležnog opštinskog suda prema mjestu upisa broда za brodove naše pripadnosti, a strane prema području zaustavljanja ili mjestu osnivanja fonda (čl. 397). Kad sud odobri osnivanje fonda, poziva broдача, predlagača osnivanja, da stavi na raspolaganje sudu sredstva odobrena za osnivanje fonda i dokaz o unapred deponovanim sredstvima za vođenje postupka. Obično se sredstva fonda ne sastoje od gotovog novca, već od bankovnog ili osiguravačkog jamstva. Sud ostavlja predlagaču rok od petnaest dana da podnese dokaz o tome. Ukoliko predlagač ne postupi tako, sud donosi rješenje kojim ukida rješenje o osnivanju fonda. Rješenje o osnivanju fonda objavljuje se u "Službenom listu SFRJ" i dostavlja svim povjericima odnosnog događaja. Čl. 402. Zakona propisuje sadržaj rješenja. Ispitivanje prijavljenih potraživanja obavlja se na

ročištu za ispitivanje potraživanja. Stranke na ročištu su predlagač i povjerioci. Na ročištu se utvrđuje postojanje, visina i pravna priroda potraživanja, te utvrđuje osnov za ograničenje odgovornosti predlagača. Sva potraživanja se mogu prijaviti do završetka ročišta za diobu fonda. Povjerioci prijavljuju svoja potraživanja, bez obzira na mjesto njihovog sjedišta. Predlagač je dužan da do prvog ročišta za diobu fonda podnese zahtjev za izdvajanje srazmjernog dijela sredstava za namirenje potraživanja u inostranstvu. Izdvojena sredstva čuvaju se odredjeno vrijeme (do 10 godina) u posebnom sudskom depozitu, ali sud može odlučiti da se sredstva i prije isteka tog roka vrate u opšti depozit fonda, ako utvrdi da su prestali razlozi za njihovo izdvajanje. Poslije završetka ročišta za ispitivanje potraživanja sud donosi rješenje kojim utvrđuje koja se potraživanja priznaju i u kojoj visini. Nakon toga sud pristupa diobi fonda. Pri tome vodi računa da se moraju srazmjerno podmiriti svi povjerioci čija su potraživanja utvrđena i priznata, a koja se odnose na događaj za koji je fond osnovan. Visina fonda koji se osniva zavisi od toga da li se radi samo o materijalnim ili samo o tjelesnim štetama ili i o jednim i o drugim. Ukoliko se radi o jednim i drugim štetama, formiraju se dva dijela fonda tako da $\frac{1}{3}$ fonda otpada na materijalne štete, a $\frac{2}{3}$ fonda za tjelesne štete. Ukoliko su oba dijela fonda dovoljna za namirenje potraživanja koja se iz

njih namiruju, nema poteškoća. Ako sredstva fonda za tjelesne štete nisu dovoljna za namirenje tih šteta, ostatak se može namiriti iz dijela fonda za materijalne štete, ali ako nema dovoljno sredstava za namirenje materijalnih šteta, sredstva iz fonda za namirenje tjelesnih šteta ne mogu poslužiti za namirenje materijalnih šteta.

Postupak ograničenja brodarove odgovornosti (čl. 397-423 Zakona) može se uzeti kao specifičan oblik povlaštenog stečaja u pomorskom preduzetništvu. U uporedjenju sa stečajem i ovdje se radi o imovinskoj masi namijenjenoj namirenju odredjenog kruga potraživanja putem generalnog izvršenja. Razlika od stečaja je u tome što dužnik nije insolventan i što povjerioci namiruju svoja potraživanja i razlučna prava privilegovanih kreditora, kao i u tome što povjerioci mogu doći do namirenja svojih potraživanja iz ove odredjene imovinske mase. Nepodmireni višak povjeriočevih potraživanja u ovom postupku se gasi:

Svota ograničene odgovornosti broдача ne može biti manja od svote predviđene za brod od 100 tona (čl. 382). Naš Zakonodavac je ovaj minimum odredio na osnovu odgovarajućeg ovlaštenja u Protokolu uz Konvenciju iz 1957.

Postupak ograničenja odgovornosti broдача je vanparnični postupak kojeg sprovodi sudija pojedinac stvarno nadležnog suda. Uredjivanje stvarne nadležnosti sudova spada u zakonodavnu kompetenciju republika, odnosno pokrajina. Po crnogorskom Zakonu o redovnim sudovima (čl. 38.t.4.)

nadležan je opštinski sud. Jednaka je nadležnost i po zakonima ostalih republika. Opravdano je mišljenje teorije da bi, iako se radi o vanparničnom postupku, trebalo propisati nadležnost okružnih privrednih sudova koji su nadležni za vođenje pomorskih sporova i bolje upoznati s problematikom.

6.6. Ograničenje odgovornosti u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima

U pojedinim zemljama, zavisno od njihovih posebnih uslova, na različite načine je normiran sistem ograničenja odgovornosti, pa ćemo se, iako sasvim sumarno, osvrnuti na nekoliko sistema vodećih pomorskih zemalja.

I t a l i j a

Talijanski Codice della navigazione iz 1942. sadrži posebne odredbe o ograničenju odgovornosti broдача u članovima 275-277. Članom 274. utvrđena je odgovornost broдача za djela posade i obaveze preuzete od strane zapovjednika broда, ukoliko se odnose na brod i putovanja, ali ne ako ih je preuzeo radi pomoći i spasavanja niti za druge obaveze koje zakon nameće zapovjedniku⁷⁴⁾. Odredbom člana 275 "Broдар može svoju odgovornost ograničiti, za obaveze nastale u vezi i sa potrebama putovanja i za obaveze nastale zbog činjenica i djela preduzetih za vrijeme istog putovanja, osim onih koja proizilaze iz vlastitog dolusa ili culpe late, do visine vrijednosti broда i drugih prihoda tog putovanja".

⁷⁴⁾ Giorgio Righeti, Codice della navigazione e relativi ..

Članom 276. ograničenje je utvrđeno na vrijednost broda i vozarine u času kada se traži ograničenje, ali ne i poslije završenog putovanja, uvijek da iznos ne bude niži od $1/5$ ni veći od $2/5$ vrijednosti broda na početku putovanja. Medjutim, ovakav sistem ograničenja skoro nikad nije primjenjen u praksi, pa zbog toga i ne postoje neka praktična iskustva u vezi sa tim. U praksi talijanskih sudova prihvaćen je, naime, tarifni sistem iz Konvencije iz '57, odnosno '76. godine.⁷⁵⁾

Interesantno je da Italija nije potpisala ni jednu ni drugu konvenciju.

V e l i k a B r i t a n i j a

Ograničenje odgovornosti brodara je normirano u engleskom pravu sa ciljem da brodar bude zaštićen od odgovornosti za štete pričinjene drugoj imovini njegovim brodom. Da bi mogao da se poziva na ograničenje šteta mora da nastane bez krivice ili znanja brodara (actual fault or privity). Ograničenje odgovornosti uvedeno je u englesko pravo Merchant Shipping Act-om iz 1894., a kasnije je dopunjeno dopunama. Dopunom iz 1958. i to poglavljem 503. kaže se: "Vlasnici broda britanskog ili stranog, neće kada su svi ili neki događaji dogode bez njihove krivice ili znanja, (actual fault or privity) kada su bilo koji gubitak ili šteta prouzrokovani bilo kojoj imovini ili pravima povrijeđeni radnjom, ili propustom bilo kojeg lica (na brodu

⁷⁵⁾ M. Grigoli, Diritto della navigazione, str. 198.

ili van broda) u plovidbi ili upravljanju brodom, ili bilo kojom drugom radnjom ili propustom, biti odgovoran za štetu preko slijedećih iznosa (izostavljeni iznosi)⁷⁶⁾ Brodovlasnik, da bi se mogao koristiti ovim ograničenjem, mora dokazati da do štete nije došlo usljed njegove krivice ili propusta u saznanju (fault or privity). Izraz "actual fault or privity" odnosi se lično na njegovu krivicu ili njegovo saznanje. Kada se govori o krivici ili saznanju odnosno propustima lica kojima se on u svom poslovanju služi, radi se o izvedenoj krivici ili saznanju "constructive fault or privity"⁷⁷⁾

76) W.E. Astle, Limitation of Liability, str. 11.

77) Actual fault or privity - vodeća presuda engleske sudske prakse

Edward Dawson - u presudi se ističe da je neosporna intencija zakonskog prava na ograničenje odgovornosti da oslobodi brodovlasnika posljedica nemarnog djelovanja njegovih službenika u navigaciji ili upravljanju brodom. To nesumnjivo proističe iz činjenice da po redovnom toku stvari vlasnik broda ili član upravnog odbora kompanije nije dnevno prisutan na brodu u navigaciji ili njegovom vodjenju, jer su te obaveze generalno govoreći u rukama njegovih potčinjenih. Loyd's Law Reports March 8, 1915. Poblje Admiralty in a Nutshell, Frank L. Maraist str. 140 - 142.

7. Z a š t i t a v a n u g o v o r n i h (d e l i k t n i h) p o t r a Ź i v a n j a

U o p š t e n o

I pored činjenice postojanja stroge brodareve (brodovlasnikove) odgovornosti za vanugovorne (deliktne) štete koje nanese trećima, oštećeni nijesu uvijek i sasvim sigurni da će i dobiti obeštećenje koje im se duguje.

Brod isplovljenjem postaje dosta teško dostupan oštećenom, a tužba prema vlasniku broda iz više razloga može da bude nesigurna.

Otuda potreba da se oštećenom pruži određena sigurnost za naplatu njegovog potraživanja. Ta sigurnost postiže se putem materijalnopravnog instituta pomorskih privilegija i procesnopravnog instituta zaustavljanja broda.

Uslov za zaustavljanje je postojanje privilegovanog prava, s tim što prema pravu zemalja common law-a procesnopravno tužba se može upraviti i prema brodu direktno (actio in rem). Jugoslovensko pravo spada u ona prava koja ne dozvoljavaju tužbu upravljenu prema stvarima, pa je uvijek potrebno tužiti vlasnika, odnosno brodara broda. Zapljena broda moguća je samo na osnovu valjanog izvršnog naslova, a zaustavljanje, ako se potraživanje učini vjerovatnim.

7.1. Privilegovana potraživanja

' U o p š t e n o

Privilegiji na brodu su specifična stvarna prava koja, za razliku od ostalih stvarnih prava na brodu nastaju bez upisa u upisnik brodova, na osnovu Zakonom predviđenih činjenica i imaju prvenstvo pred svim drugim pravima. To su založna prava i kao takva spadaju u akcesorna prava koja prate glavno potraživanje. Naime, u pomorstvu se često stvaraju obaveze vezane za poslovanje broda i plovidbu kao takvu. Te obaveze nastaju iz ugovornog ili vanugovornog odnosa. Pomorski zakoni obezbjeđuju prvenstvo naplate tim tražbinama, kako bi im se omogućio što efikasniji način namirenja.⁷⁸⁾

Privilegije su nastale iz ekonomskih razloga, kako bi se odredjenim potraživanjima navedenim u Zakonu pružila garancija povjeriocima da će se moći namiriti prodajom broda. Da bi neko potraživanje spadalo u privilegovano more biti vezano uz brod, plovidbu ili uz neku štetu koju je brod napravio.

- Karakteristike privilegovanih potraživanja -

Potrebno je naglasiti pet osnovnih karakteristika privilegovanih potraživanja i to:

78) Jakaša, Udžbenik, str. 106.

- nastaju samom činjenicom stvaranja određenog potraživanja,
- ne upisuju se u upisnik brodova,
- namiruju se prije svih ostalih potraživanja, koja se osnivaju na imovinskom pravu,
- namiruju se prema redosljedu utvrdjenom zakonom,
- vremenski su ograničene, što odudara od njihove stvarno-pravne prirode,

7.1.1. Privilegovana potraživanja u uporednom pravu

7.1.1.a) Pravna rješenja zemalja COMMON LAW

Englesko pravo poznaje institut "Maritime lien" koji odgovara privilegovanim potraživanjima kontinentalnog prava. Ova potraživanja imaju uvijek pravo prvenstva u naplati. Ona nastaju na osnovu pravne norme koja je utvrdjena od strane admiralskog suda (High Court of Admiralty) i na osnovu zakona. U vrijeme kada su nastale ove privilegije Admiralski sud je mogao vršiti jurisdikciju zahvatom stvari (in rem)⁷⁹⁾

Pomorske privilegije su nastale sa ciljem da se prednost naplate dâ odredjenim potraživanjima ex delicto u odnosu na one ex contractu naplatom iz pomorske stvari, koja može da bude brod i teret.

79) Pallua o.c., str. 86. Hopkins, Business and Law for the Shipmasters str. 59.

U engleskom pravu pomorske privilegije definišu se kao:

- privilegovana potraživanja koja se u redu prvenstva nalaze pred svim ostalim potraživanjima,
- koje su vezane za određenu pomorsku stvar,
- koje obezbjeđuju naknadu za pružene usluge brodu ili za štete prouzrokovane od strane broda,
- ostvaruju se tužbom in rem (što znači tužbom protiv stvari)⁸⁰⁾.

Potraživanja koja su obezbijedjena pomorskim privilegijama su:

- a) potraživanje za štete prouzrokovane brodom imovini i licima,
- b) potraživanja pomoraca za plate i troškove podnijete od strane zapovjednika broda u interesu broda, a na osnovu zakonskih ovlašćenja,
- c) potraživanja za nagrade za spasavanje,
- d) pomorski zajam.⁸¹⁾

Pomorske privilegije prostiru se na brod, vozarinu i teret.

Pomorske privilegije prestaju protekom određenog vremena i to:

80) Radović, o.c., str. 66.

81) Radović, o.c., str. 66, Hopkins, o.c. str. 61.

- privilegije nastale za potraživanje nastalo zbog šteta prouzrokovanih brodom imovini i licima i potraživanja spasilaca broda, prestaju protekom roka od dvije godine od dana kada je šteta nastala, odnosno kada je izvršeno spasavanje,
- privilegije za potraživanja pomoraca za plate prestaju u roku od šest mjeseci od dana dospelosti.

Privilegije za pomorski zajam ne prestaju protekom vremena, već prate brod, pa ni promjena vlasništva broda ne utiče na njihovo trajanje.⁸²⁾

Pomorske privilegije prema američkom pravu predstavljaju imovinski interes na pokretnoj stvari, koji nastaje zbog povrede pomorske obaveze.⁸³⁾

Nastaju na osnovu ugovornih obaveza i vanugovorne odgovornosti. Kao i u engleskom pravu ostvaruju se u postupku in rem pred admiralskim sudom. S obzirom da se radi o stvarnom pravu imaju dejstvo erga omnes.

Pomorske privilegije postoje kod:

- tražbina mornara za plate,
- tražbina iz dobrovoljnog ili ugovornog spasavanja,
- deliktnih tražbina za štete iz sudara i za tjelesne povrede,

82) Radović, o.c., str. 70.

83) Radović, o.c., str. 71.

- doprinosa u zajedničku havariju koji pogadja brod,
- upisanog mortgage (hipoteka),
- tražbina za nužne popravke,
- tražbina iz tegljenja, pilotaže, slaganja ili lučkih usluga,
- šteta iz povrede brodarskih ugovora (charter parties),
- obaveza iz pomorskog zajma⁸⁴⁾.

Pomorska privilegija ne može postojati bez postojanja pomorskog potraživanja. Naime, nema pomorske privilegije bez događaja u vezi sa brodom, vozarinom i teretom ili bez pomorskog ugovora ili pomorske vanugovorne odgovornosti ili pomorskih poduhvata, kao što je spasavanje.⁸⁵⁾

Danas su u SAD pomorske privilegije samo dijelom regulisane zakonskim propisima, a uglavnom precedentnim pravom.⁸⁶⁾ Tako su precedentnim pravom regulisane privilegije za plate posade, nagrade za spasavanje, zajedničke havarije i sl.

84) Pallua, o.c., str. 87-88.

85) Radović, o.c., str. 72.

86) Pallua, o.c., str. 87.

(pod Precedentnim pravom podrazumijeva se pravo koje se osniva na slučajima i sudskoj praksi).

7.1.1.b) Pravna rješenja kontinentalnih zemalja

Prema francuskom trgovačkom zakonu postojalo je 11 razreda privilegovanih potraživanja. Većina njih se odnosila na ugovorna potraživanja, osim onih za sudske i izvršne troškove i lučke i slične naknade.

Slična situacija je bila i u ostalim mediteranskim zemljama.

Prema njemačkom trgovačkom zakonu, privilegovanim potraživanjima su bila obuhvaćena ne samo ugovorna potraživanja kao ona iz pomorskog zajma i poslova zapovjednika, već i vanugovorna, a sva su se mogla ograničiti.⁸⁷⁾

7.1.2. Medjunarodno pravno regulisanje privilegovanih potraživanja

Na medjunarodnom planu donesene su dvije medjunarodne konvencije koje se odnose na stvarna prava na brodu i to: Medjunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, Brisel 1926; i Medjunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, Brisel, 1967.

87) Pallua, o.c., str. 90.

- 7.1.2.a) Medjunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926.

Konvencija je predvidjela dva razreda privilegija, ali je detaljno regulisala samo prvi razred, dok je drugim razredom dozvoljeno državama ugovornicama da internim propisima predvide pojedina privilegovana potraživanja.

Postoji razlika izmedju potraživanja prvog i drugog reda po tome što privilegije prvog reda imaju prednost u naplati pred hipotekama dok privilegije drugog reda to nemaju.

U čl. 2. Konvencije privilegije prvog reda, prema redu prvenstva u naplati svrstane su u pet razreda i to:

- I razred: sudski troškovi i izdaci podnijeti u zajedničkom interesu povjerilaca u cilju da se brod sačuva ili obezbijedi njegova prodaja i podjela utroška od prodaje; lučki ili ostali javni troškovi iste prirode; troškovi pilotaže, troškovi čuvanja i održavanja od vremena ulaska broda u posljednju luku;
- II razred: potraživanja koja nastaju na osnovu ugovora o zaposlenju zapovjednika broda, posade i drugih lica na brodu;
- III razred: nagrada za spasavanje i doprinos broda u zajedničkoj havariji;
- IV razred: naknade štete zbog sudara ili druge plovid-

bene nezgode, a takodje i za štete prouzrokovane lučkim objektima, dokovima i plovnim putevima, naknade šteta zbog tjelesnih povreda putnika i članova posade; naknade zbog gubitka ili oštećenja tereta ili prtljaga;

V razred: potraživanja iz ugovora koje je zaključio ili za radnje preduzete od strane zapovjednika broda koji je postupao u okviru svog zakonskog ovlašćenja izvan sjedišta zavičajne luke broda, ako su takvi ugovori ili radnje potrebne zbog toga da se brod sačuva ili nastavi putovanje, bez obzira da li je zapovjednik broda istovremeno vlasnik broda i bez obzira da li se radi o njegovom potraživanju ili potraživanju snabdjevača, popravljача, zajmodavca ili drugih ugovornih povjerilaca⁸⁸⁾.

Ukoliko se prodajom broda ne mogu naplatiti svi povjerioci, Konvencija utvrđuje red prvenstva i to tako da privilegovana potraživanja nastala u toku kasnijeg putovanja imaju prednost u naplati pred onima prethodnog putovanja. Postoji samo jedan izuzetak od ovog pravila, a tiče se potraživanja iz ugovora o radu, kojim je obuhvaćeno više putovanja. Ova potraživanja imaju isti red prvenstva sa potraživanjima iz posljednjeg putovanja.

Ukoliko se potraživanja iz jednog razreda ne mogu namiri-

88) Radović, o.c., str. 51.

ti iz prodajne cijene broda, namiruju se srazmjerno visini pojedinih potraživanja u okviru tog razreda.

Medjutim, i kod ovog pravila postoji izuzetak, naime, potraživanja trećeg razreda koja se odnose na nagradu za spasavanje i doprinos broda u zajedničkoj havariji iz V razreda, koje se odnose na potraživanja iz ugovora, koje je zaključio zapovjednik broda, koji je postupao u okviru svog zakonskog ovlašćenja, koja su kasnije nastala. imaju prvenstvo u odnosu na potraživanja koja su nastala ranije⁸⁹⁾.

Pomorske privilegije se odnose na brod, vozarinu, putovanja za vrijeme kojeg je nastalo potraživanje i na uzgrednosti broda i vozarine stečene od početka putovanja.⁹⁰⁾

Privilegije na brodu prestaju prestankom privilegovanih potraživanja, protekom roka od godine dana, osim za privilegije V razreda, koje prestaju protekom roka od 6. mjeseci.

89) Radović, o.c., str. 52.

90) Radović, o.c., str. 52

"Pod uzgrednostima broda i vozarine podrazumijevaju se:

- naknada koja pripada brodovlasniku za materijalnu štetu koju je pretrpio brod i koja nije popravljena ili za gubitak vozarine,
- doprinosi zajedničke havarije koji pripadaju brodovlasniku, a koji se odnose na materijalnu štetu koju je pretrpio brod i koja nije popravljena ili na gubitak vozarine,
- nagrada koja pripada brodovlasniku zapruženu pomoć i usluge spasavanja u bilo koje vrijeme prije završetka putovanja, s tim što se naknada umanjuje za sve iznose dodijeljene zapovjedniku i drugim licima u službi broda".

- 7.1.2.b) Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o
o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1967.

Nova konvencija je pojednostavila sistem pomorskih privilegija. Konvencija privilegovana potraživanja vezuje za obaveze iz neposredne plovidbene djelatnosti, a izostavlja komercijalne obaveze iz IV razreda Konvencije iz '26.g.

- I razred: potraživanja za plate i druga potraživanja zapovjednika i posade broda na osnovu ugovora o zaposlednju (izostala su potraživanja drugih lica);
- II razred: potraživanja za lučke naknade i naknade za plovidbu kanalima i troškove pilotaže;
- III razred: potraživanja protiv brodovlasnika za prouzrokovanu smrt ili tjelesnu povredu na kopnu ili na vodi, a koja su nastala u neposrednoj vezi sa iskorišćavanjem broda;
- IV razred: potraživanja nastala na osnovu vanugovorne odgovornosti brodovlasnika za prouzrokovanu materijalnu štetu na stvarima na kopnu i vodi, a koja su nastala u neposrednoj vezi sa iskorišćavanjem broda;
- V razred: potraživanje za spasavanje, uklanjanje podrtina i doprinos u zajedničkim havarijama.

Iz ovoga se vidi da potraživanja koja su nastala na osnovu ugovora kojeg je zaključio zapovjednik broda za potrebe nas-

tavljanja putovanja i potraživanja na osnovu odgovornosti zbog gubitka i oštećenja tereta ili prtljaga više ne spadaju u privilegovana potraživanja. Konvencijom je data mogućnost državama da svojim nacionalnim propisima osnuju i druge privilegije. Medjutim, ukoliko države tako postuppe, tako osnovane privilegije ne mogu po redu naplate doći prije hipoteke. Ako dodje do prinudne prodaje broda, najprije će se platiti troškovi prinudnog zaustavljanja i raspodjele iznosa prodaje, a zatim ostala privilegovana potraživanja. Medjutim, ukoliko iznos dobijen prodajom broda nije dovoljan za namirenje svih povjerilaca privilegovanih potraživanja, onda se red prvenstva određuje prema razredima osim potraživanja iz V razreda koja se odnose na nagradu za spasavanje, doprinos u zajedničku havariju i naknade za uklanjanja podrtine, ako su ova potraživanja nastala prije ostalih. Unutar samog V razreda redosljed se utvrđuje prema vremenu nastanka na način da pravo prvenstva imaju potraživanja koja su kasnije nastala.

Novom Konvencijom suženo je i polje prostiranja privilegovanih potraživanja. Naime, sada se ona odnose samo na brod.

Privilegovana potraživanja prestaju u roku od godinu dana od dana nastanka potraživanja, ako brod do tog roka nije zaustavljen radi prinudne prodaje.

Rok neće teći za vrijeme za koje je povjerilac pravno spriječen da zaustavi brod.⁹¹⁾

91) Radović, o.c., str. 54.

7.1.3. Privilegovana potraživanja po Zakonu o pomorskoj
i unutrašnjoj plovidbi.

Naš Zakon je prihvatio rješenja Konvencije iz 1926. godine s tim što je ova potraživanja nazvao "zakonsko založno pravo".

Na osnovu člana 216. zakonska založna prava na pomorskom brodu postoje za:

- 1) sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih povjerilaca i postupka izvršenja ili osiguranja, radi toga da se sačuva brod ili da se provede prodaja, te troškove čuvanja i nadzora od ulaska broda u posljednju luku; lučke naknade i naknade za usluge službe bezbjednosti plovidbe, troškove pilotaže, potraživanja iz osnove doprinosa za socijalno osiguranje, potraživanja nadležnog organa za naredjeno i izvršeno vadjenje ili uklanjanje podrtine;
- 2) potraživanja zapovjednika i ostalih članova posade iz radnog odnosa na brodu;
- 3) potraživanja po osnovu nagrade za spašavanje na moru, te doprinosa broda u zajedničku havariju;
- 4) potraživanja po osnovu naknade štete zbog sudara brodova ili drugih nezgoda plovidbe, te naknade štete

napravama luka, dokova i plovnih puteva, potraživanja po osnovu naknade štete zbog tjelesnih ozljeda putnika i članova posade, potraživanja po osnovu naknade štete zbog gubitka ili oštećenja tereta i prtljaga;

- 5) potraživanja iz ugovora ili poslova što ih je zapovjednik, izvan sjedišta brodara, na osnovu svoga zakonskog ovlašćenja, sklopio odnosno obavio za stvarne potrebe da se brod očuva ili da se nastavi putovanje, bez obzira na to je li zapovjednik istovremeno i vlasnik, odnosno brodar i ima li potraživanja on sam ili nabavljač, popravljач, zajmodavac ili koji drugi ugovaratelj.

Zakonsko založno pravo na brodu u korist glavnice postoji i za kamate.

Izuzetnost ovog instituta u jugoslovenskom pravu ogleda se u tome što za sticanje ovog prava nije potreban upis u upisnik brodova, a stiče se nastankom privilegovanog potraživanja nezavisno od toga da li povjerilac drži ili ne drži brod.

7.1.4. Privilegovana potraživanja koja se odnose na
vanugovorne štete

Pojedina privilegovana potraživanja odnose se na vanugovorne štete. To su potraživanja koja se odnose na doprinos broda u generalnoj havariji iz trećeg reda i potraživanja po osnovu naknade štete kod sudara brodova ili drugih nezgoda plovidbe, te naknade štete napravama luka, dokova i plovnihi puteva iz IV reda.

Prethodno smo naglasili da je naš Zakon prihvatio načela Konvencije iz 1926. godine i razvrstao privilegovana potraživanja po ugledu na nju. Takodje smo prethodno rekli da je Konvencija iz 1967. godine smanjila broj privilegovanihi potraživanja. Medjutim, smanjen je broj samo onih potraživanja koja nastaju iz ugovornog odnosa. Naprotiv, broj privilegovanihi potraživanja koja nastaju iz vanugovornog odnosa je povećan. Tako su ova potraživanja razvrstana u tri razreda i to: III, IV i V. Potraživanja iz IV razreda Konvencije iz '26. a u našem Zakonu (čl. 216. st. 1.tč.4.), koja se odnose na naknadu štete zbog tjelesnih ozleda putnika i članova posade, dakle, samo lica koja su sa brodarom u ugovornom odnosu, Konvencijom iz 1967. su proširena na sva lica koja pretrpe tjelesnu ozljedu ili su usmrćena, na kopnu ili na vodi, a u neposrednoj vezi sa iskorišćavanjem broda.

Prema tome, vidi se da više nije bitno da li se radi o ugovornom odnosu, tj. samo licima koja su sa brodarom zaključila neki ugovor, o radu ili prevozu, već je bitno da se povreda desila u neposrednoj vezi sa iskorišćavanjem broda bilo kom licu.

Mislimo da bi u tom smislu i naš zakonodavac trebao da postupi i da u eventualnim budućim izmjenama Zakona prihvati načela Konvencije iz 1967. godine u tom dijelu.

Ova potraživanja se prostiru na brod, uzgrednosti broda i civilne plodove. Medjutim, prostiru se samo na one uzgrednosti broda i civilne plodove koji su nastali od početka putovanja u toku kojega je nastalo potraživanje opterećenno privilegijom, odnosno samo na one koji su nastali nakon nastanka navedenih potraživanja.

Rok za ova privilegovana potraživanja počinje teći od dana kada se desila plovidbena nezgoda, a iznosi godinu dana.

7.2. Sudsko (prinudno) založno pravo

Sudsko založno pravo je sredstvo kojim se postiže odredjena sigurnost povjerioca da će njegov zahtjev za namirenje biti efikasno ostvaren, odnosno to je sredstvo obezbjedjenja izvršenja koje pruža povjeriocu zaštitu do potpunog namirenja njegovog potraživanja.

Ova mjera sprovodi se radi namirenja novčanih potraživanja.

Kada se sudsko založno pravo osniva popisom broda predlog se podnosi sudu na čijem se području nalazi brod u vrijeme podnošenja predloga.

Sud donosi rješenje o upisu sudskog založnog prava i po službenoj dužnosti određuje da se ono zabilježi u upisnik brodova.⁹³⁾ U upisnik brodova se upisuje i izvršnost potraživanja.

Sudskim založnim pravom ostvaruje se zaštita povjerilaca, jer se onemogućava dužniku da spriječi namirenje povjeriočevih potraživanja prodajom broda. Naime, izvršenje na brodu se može sprovesti i prema trećem licu koje naknadno stekne brod. (čl. 886).

Prvenstveno pravo namirenja iz sudske prodaje broda pripada povjeriocu koji je lučkoj kapetaniji prvi podnio predlog za upis sudskog založnog prava, ali uvijek u odnosu koji se utvrđuje s obzirom na prava ostalih povjerilaca, bez obzira da li su i oni tražili sudsku prodaju broda (čl. 888).

Naime, povjerilac sudskog založnog prava dolazi nakon povjerilaca zakonskih založnih prava, tj. privilegovanih potraživanja i povjerilaca ugovornih založnih prava, tj. hipotekarnih povjerilaca, koji su stekli prava prije podnošenja zahtjeva za osnivanje sudskog založnog prava.⁹⁴⁾

93) Radović, o.c., str. 77.

94) Radović, o.c., str. 78.

Sudsko založno pravo kao akcesorno pravo gasi se prestankom glavne obaveze, tj. isplatom novčanog potraživanja, odnosno brisanjem založnog prava iz upisnika brodova.

7.3. Postupak za obezbedjenje privilegovanih potraživanja

7.3.1. Zaustavljanje broda

Postupak privremene mjere zaustavljanja broda ima vrlo značajnu ulogu za pomorsko poslovanje. Naime, da bi se pomorsko poslovanje odvijalo potrebno je da postoji mjera privremenog zaustavljanja broda. Tom mjerom ostvaruje se obezbjedjenje potraživanja i u praksi se vrlo često sprovodi.

S obzirom da je brod vrlo mobilan do zaustavljanja može doći u raznim državama, pa je zbog toga ova mjera regulisana i na međunarodnom planu Konvencijom iz 1952.godine.⁹⁵⁾

7.3.1.a) Zaustavljanje broda po Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi

Naš Zakon normirao je privremenu mjeru zaustavljanja broda članom 979. u kojem se kaže da sud u toku parničnog, izvršnog ili upravnog postupka može dopustiti privremenu mjeru zaustavljanja broda na predlog stranke -

95) Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o postupku zaustavljanja brodova

povjerioca radi obezbjedjenja njegovih novčanih potraživanja. Predlagač treba da učini vjerovatnim postojanje opasnosti da će dužnik - vlasnik broda osujetiti ostvarivanje potraživanja, ukoliko sud ne izrekne privremenu mjeru zaustavljanja.

Privremena mjera zaustavljanja broda sastoji se u zabrani odlaska broda iz luke, a može se izreći samo za pomorske tražbine. To su potraživanja koja potiču iz eksploatacije broda ili su učinjena u korist broda i to:

- štete prouzrokovane sudarom broda na kome se provodi izvršenje,
- smrti ili tjelesne povrede prouzrokovane brodom na kome se provodi izvršenje ili koje su nastale zbog iskorištavanja tog broda,
- spašavanje i pružanje pomoći,
- ugovora o iskorišćavanju broda koji je predmet izvršenja,
- zajedničke havarije,
- pilotaže,
- opskrbe broda koji je predmet izvršenja radi njegovog izdržavanja ili iskorišćavanja,
- gradnje, popravke, opreme ili dokovanja broda koji je predmet izvršenja,

- prava posade broda na platu,
- izdataka koje učini zapovjednik, krcatelj, naručilac, ili agent za račun broda, odnosno vlasnika broda, bro-
dara, a u vezi sa brodom. (član 981).

Privremena mjera zaustavljanja broda prema članu 982. Zakona može se izreći svakom brodu na kojemu u cjelo-
sti postoji pravo raspolaganja brodom, odnosno vlasniš-
tvo ličnih dužnika, koji je opterećen privilegijom ili
hipotekom, za tražbine za koje postoji jedno od navede-
nih prava. Za ova potraživanja može se zaustaviti samo
onaj brod na koji se zahtjev odnosi. Takodje, može se
zaustaviti brod ako je protivnik predlagača zakupac
broda ili naručilac koji prema pravu koje se primjenju-
je u ugovornom odnosu između njega i vlasnika broda
ili brodara sam odgovara trećim licima.⁹⁶⁾

Sud može osloboditi brod zaustavljanja ukoli-
ko budu data obezbjedjenja ili druge imovinske vrijedno-
sti u visini svote potraživanja zbog kojega se traži
zaustavljanje broda. Obezbjedjenje, odnosno druge imo-
vinske vrijednosti moraju biti stavljene na raspolaga-
nje povjeriocu, odnosno prenijete na njega.

Kada se radi o potraživanjima za koja dužnik može ogra-
ničiti svoju odgovornost, data svota mora biti u visini
ograničene odgovornosti.

96) Jakaša, o.c., str. 440.

Jednom oslobođeni brod na bazi datih obezbjedjenja ne može odlukom drugog suda biti ponovno zaustavljen dok postoji položena svota obezbjedjenja u korist povjerioca.

Ova odredba člana 983. odnosi se ne samo na isti brod već i na svaki drugi brod istog vlasnika ako se predlog odnosi na isto potraživanje.

Sud neće dopustiti zaustavljanje, odnosno ukinuće već dopušteno zaustavljanje, ako dužnik uspije da dokaže da je u nekoj drugoj državi već dao obezbjedjenje ili drugu imovinsku vrijednost za isto potraživanje i istog povjerioca ukoliko ta svota odgovara svoti odnosno ograničenju našeg prava i da postoji pravo reciprociteta u državi gdje je takvo obezbjedjenje dato sa istim obezbjedjenjima datim na području Jugoslavije.

Sve troškove oko zaustavljanja broda i troškove posade dok je brod zaustavljen snosi vlasnik broda, odnosno brodar. Sud može narediti predlagaču privremenu mjeru da predujmi svotu potrebnu za uzdržavanje posade. Takodje Predlagač privremene mjere snosi troškove čuvanja broda.

7.3.1.b) Zaustavljanje broda po Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o postupku zaustavljanja brodova iz 1952.

Konvencija u članu 1. kaže da je zaustavljanje zadržavanje broda. Svrha zaustavljanja, odnosno zadržavanja broda je obezbjedjenje potraživanja. Brod se može zaustaviti samo na osnovu sudskog ovlašćenja i to dok se nalazi u luci, a ne ako je već isplovio. Brod se može zaustaviti samo radi obezbjedjenja pomorskih potraživanja. Postupak zaustavljanja se sprovodi u skladu sa pravom države ugovornice na čijem području je zaustavljanje izvršeno ili zatraženo.

Zaustavljanje se može tražiti za brod u odnosu na kojega postoji potraživanje ili neki drugi brod istog vlasnika u trenutku nastanka potraživanja i podnošenja predloga za zaustavljanje.

Kada je za pomorsku tražbinu za koju se traži zaustavljanje odgovorno lice koje nije vlasnik broda već brodar (owner pro tempore), odnosno zakupac, zaustavljanje se može tražiti samo za brod na kojeg se odnosi potraživanje.

Interesantno je da brod, ili brodovi istog vlasnika mogu biti dva puta već zaustavljeni za isto potraživanje⁹⁷⁾

97) Čl. 3. st. 3. Konvencije

Naime, predlagač može da dokaže da je nastao neki novi valjani razlog "good cause" za ponovno zaustavljanje, a svota koja je bila data kao obezbjedjenje je vraćena.

Konvencija je stupila na snagu 1956. godine a naša država je ratifikovala 1967. ("Sl.list SFRJ" br.12/67).

7.4. Izvršenje na brodovima

Izvršenje na brodovima provodi se radi prinudnog ostvarivanja utvrdjenih pravnih zahtjeva posredstvom državnih organa, u pravilu sudova. U našem pravu izvršenje na brodu se sprovodi prema propisima koje sadrži osmi dio Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Propisi Zakona primjenjuju se radi namirenja novčanih potraživanja na pomorskim brodovima i brodovima unutrašnje plovidbe.⁹⁸⁾

Jedino sredstvo potpunog namirenja novčanih potraživanja je prinudna prodaja broda, a nenovčanih potraživanja prinudna predaja broda.

7.4.1. Prodaja broda (ZPUP čl. 876 - 961)

Postupak za prodaju broda sprovodi se na predlog povjerioca. Predlog se upućuje Lučkoj kapetaniji kod koje je brod upisan u upisnik brodova, ako je brod upisan u naš upis-

98) U smislu člana 6. tačka 4. "Brod je pomorski brod i brod unutrašnje plovidbe, osim ratnog broda", a u smislu tačke 6. "pomorski brod je brod trgovačke mornarice osposobljen za plovidbu morem čija je baždarska dužina 12 m. ili veća, registarski obim 15 BRT ili veći".

nik. Lučka kapetanija predlog dostavlja mjesno nadležnom opštinskom sudu, tj. sudu u području lučke kapetanije.

Predlog mora da sadrži detaljne oznake povjerioca, dužnika, ime i oznaku broda, vrstu broda, luku upisa i državnu pripadnost broda, upisnik u koji je brod upisan, mjesto gdje se brod nalazi, visinu potraživanja za koje se traži prodaja, naznaku isprave na osnovu koje se traži izvršenje i popis poznatih založnih prava.

Uz ovaj predlog treba da se priloži izvršna isprava, kojom se dokazuje postojanje ugovornih založnih prava poznatih zakonskih založnih prava i sl. Takodje, treba priložiti i izvod iz upisnika da se vidi da je dužnik vlasnik, odnosno nosilac prava raspolaganja brodom.

Ukoliko brod nije upisan u naš upisnik brodova, treba priložiti ispravu kojom se dokazuje da je brod čija se prodaja traži u posjedu dužnika.

Ako se izvršenje prodajom broda traži za strani brod, koji je u vrijeme podnošenja predloga za prodaju već zaustavljen, uz predlog za izvršenje prilaže se i ovjereni prepis i prevod isprave kojom se po pravu zemlje državne pripadnosti broda dokazuje svojina i državna pripadnost broda.

Ukoliko strani brod nije zaustavljen, povjerilac mora da učini vjerovatnim da je brod vlasništvo dužnika.

U svakom slučaju, bilo da se radi o brodu naše ili strane državne pripadnosti, povjerilac mora pružiti dokaz da se radi o brodu u svojini dužnika, odnosno mora bar učiniti tu činjenicu vjerovatnom.

U obratnom slučaju sud će obustaviti postupak.

O podnesenom predlogu sud odlučuje rješenjem. Rješenje dostavlja strankama, kao i licima koja na brodu imaju neko ugovorno, ili zakonsko založno pravo, ili pravo preče kupovine. Lice koje ima pravo preče kupovine se obaveštava da u postupku prodaje neće moći koristiti to svoje pravo.

Sud po službenoj dužnosti odredjuje da se rješenje o prodaji broda zabilježi u upisnik brodova. Ako brod nije upisan u upisnik brodova, obavlja se popis broda.

Pravna posljedica zabilježbe, odnosno popisa broda sastoji se u tome da se prodaja radi namirenja povjerioca može sprovesti protiv svakog lica koje kasnije stekne pravo spolaganja, odnosno pravo vlasništva na brodu, koji je predmet prodaje. Takodje Povjerilac u čiju je korist zabilježba, odnosno popis broda učinjen, ima prvenstvo pogledu namirenja svog izvršnog potraživanja prema svakom drugom licu koje kasnije stekne neko založno pravo na brodu ili ostvari pravo na namirenje.

Za red prvenstva bitan je momenat kada je predlog stigao sudu.

Povjerioci koji imaju založno pravo na brodu, imaju pravo da se, prema redu prvenstva koji im inače pripada, namire iz svote dobivene prodajom, iako sami nisu tražili prodaju broda.

Izvršni sud, odnosno sud nadležan za sprovođenje izvršenja, dužan je čim primi rješenje o izvršenju prodaje broda odrediti zaustavljanje broda. Radi sprovođenja zaustavljanja broda dužan je pozvati lučku kapetaniju da inspektor bezbjednosti plovidbe oduzme brodu upisni list, popis posade i isprave o sposobnosti broda za plovidbu. Nadalje je dužan, ako je potrebno, odrediti čuvanje broda, obaviti popis broda i njegovih pripadaka, sastaviti popis posade i putnika koji ostaju na brodu, kao i popisati sav teret.

Nakon pravosnažnosti rješenja o izvršenju prodajom broda izvršni sud utvrđuje vrijednost broda i njegovih pripadaka. Vrijednost broda utvrđuje se u visini njegove tržišne cijene na dan prodaje.

Kod utvrđivanja vrijednosti broda, posebno je važno navesti koju vrijednost ima brod ako su na snazi založna prava i stvarno-pravni tereti, a koju vrijednost ima bez tih prava i tereta i posebne vrijednosti založnih prava i tereta.

Sud je dužan da obavijesti stranke o ročištu za popis i

utvrđjivanje vrijednosti broda. Stranka koja je nezadovoljna utvrđenom vrijednosti broda ima pravo da izjavi žalbu. Pravo na žalbu imaju i sva druga lica koja imaju pravo da se namire iz prodajne cijene broda.

Lice koje ima prvenstvo kod namirenja iz prodajne cijene broda, ispred povjerioca koji je tražio prodaju broda, može tražiti da se izvršenje obustavi, ako utvrđena vrijednost broda ne pokriva svotu njegovog potraživanja.

Povjerilac je dužan da podnese nacrt uslova prodaje broda. Ako to ne uradi u utvrđenom roku smatra se da je pristao na uslove prodaje iz Zakona.

Ukoliko postavi svoje uslove prodaje, koji odudaraju od zakonskih, sud će odrediti ročište radi utvrđivanja uslova prodaje.

Na ročište se pozivaju stranke i sva druga zainteresovana lica, u čiju korist postoji neko založno pravo.

Na osnovu rezultata raspravljanja sud utvrđuje uslove prodaje. Uslovi prodaje moraju sadržavati podatke o povjeriocu, dužniku, brodu, naznaku založnih prava i stvarno-pravnih tereta, utvrđenu vrijednost broda, naznaku najniže prihvatljive ponude, odredbe o visini jemstva koje treba da daju ponudjači, odredbe o načinu isplate kupovnine, uslove uz koje će se brod predati kupcu i sl.

Javna prodaja objavljuje se putem oglasa koji treba da sadrži sve elemente važne za samu prodaju. Oglas, sud dostavlja strankama i svim trećim licima koja na brodu, koji je predmet izvršenja, imaju neko založno pravo, ili stvarnopravni teret.

Takodje, sud poziva povjerioce da se najkasnije pet dana prije zakazane prodaje broda izjasne da li hoće da im potraživanje bude isplaćeno u gotovom novcu ili pristaju da kupac preuzme dug. Ako se o tome ne izjasne, pretpostavlja se da traže isplatu u gotovom novcu. Oglas o prodaji objavljuje se u službenom listu (saveznom i republičkom). Ako se prodaja vrši na našem brodu, ročište za prodaju bilježi se u upisnik brodova.

Na javnoj prodaji mogu učestvovati samo lica koja polože jemčevinu. Ako sud ne odredi drugačije, jemčevina iznosi deseti dio utvrđene vrijednosti broda koji je predmet izvršenja. Jemčevina najboljeg ponudjača se zadržava do podmirenja svih obaveza oko postupka prodaje, a ostalim licima se vraća. Najboljem ponudjaču se dosudjuje brod.

Kupac preuzima brod slobodan od svih založnih prava i stvarnopravnih tereta. Inače, kupac je dužan uplatiti cjelokupnu kupovnu cijenu u roku od 15 dana, odnosno udovoljiti svim uslovima prodaje, nakon čega se upisuje u upisnik brodova.

Kada kupovna cijena bude isplaćena i rješenje o dosudi

broda pravosnažno, sud odredjuje ročište za razdiobu kupovne cijene. Na ročište poziva stranke i lica koja imaju neko založno pravo, stvarnopravni teret ili pravo preče kupovine. Na ročištu se raspravlja o potraživanjima i o redu njihovog namirenja.

Diobenu masu čine kupovna cijena, jemčevina, plodovi i prihodi dobiveni od broda i prihodi od putovanja, koje je obavljeno za vrijeme postupka prodaje, ako ga je bilo.

Iz diobene mase povjerioci se namiruju prema slijedećem redu prvenstva:

- zakonski založni povjerioci,
- ugovorni založni povjerioci,
- ostali povjerioci.

Svi troškovi nastali u toku postupka prodaje broda namiruju se prije potraživanja založnih povjerioca.

Ukoliko diobena masa nije dovoljna za namirenje povjerilaca istog isplatnog reda, namiruju se srazmjerno prema cijeloj svoti tih potraživanja.

7.4.2. Predaja broda (čl. 962 - 965 ZPUP)

Predaja broda je mjera koja se sprovodi radi namirenja nenovčanih potraživanja.

Povjerilac koji traži da se sprovede postupak prinudne predaje broda mora sudu da podnese dokaz da je dužnik vlasnik broda, odnosno nosilac prava raspolaganja brodom, čije iz-

vršenje se traži. Predlog za predaju broda mora da sadrži sve podatke o povjeriocu, sve podatke o dužniku, podatke o brodu, čija se predaja traži, upisnik brodova u koji je upisan, mjesto gdje se brod nalazi, isprave na osnovu kojih se traži izvršenje, popis poznatih založnih povjerilaca, vrstu i količinu tereta i broj članova posade.

Sud rješenja o predaji broda, koji je upisan u naš upisnik brodova, dostavlja lučkoj kapetaniji, koja vodi upisnik u koji je upisan brod čija se predaja traži. Lučka kapetanija, po službenoj dužnosti, treba da zabilježi rješenje u upisnik.

Kao i kod prinudne prodaje broda i ovdje važi pravilo da se za brod koji nije upisan u naš upisnik provodi popis broda.

Ukoliko se na brodu, čija se predaja traži, nalazi teret brigu o teretu vodi zapovjednik ili lice koje sud postavi za čuvara.

Medjutim, na zahtjev ovlašćenih lica (lice koje je ovlašćeno da raspolaže teretom, dužnika ili zapovjednika broda) teret može biti iskrcan i smješten u javno skladište ili na drugo prikladno mjesto. Lice ovlašćeno da raspolaže teretom, moći će njime slobodno da raspolaže po odobrenju suda, a uz saglasnost brodara, zapovjednika broda ili drugog zastupnika brodara.

Putnici će sa svojom prtljagom, takodje, biti iskrcani sa broda. Medjutim, oni mogu na predlog dužnika ostati na bro

du, ako se tome ne protivi povjerilac ili čuvar broda, i ako dužnik predujmi troškove održavanja broda.

Izvršenje radi predaje broda koji se nalazi kod dužnika sprovodi se tako da službeno lice oduzima brod od dužnika i predaje ga povjeriocu uz potvrdu. Na ovaj način sprovodi se predaja broda i kada se brod nalazi kod trećeg lica, ako ono pristaje da preda brod službenom licu. Pod službenim licem u smislu odredaba Zakona, misli se na ovlašćenog radnika suda za poslove izvršenja. U slučaju da treće lice ne pristane da preda brod službenom licu, povjerilac može da predloži sudu da na njega prenese potraživanja dužnika prema trećem licu na predaju broda.

Nakon izvršene predaje broda, sud o prodaji obavještava povjerioce ugovornih i zakonskih založnih prava, kao i one povjerioce o kojima postoje podaci u spisima izvršnog postupka.

U slučaju da se izvršenje predajom broda sprovodi na brodu strane državne pripadnosti, neće se sprovesti zabilježba, već će sud obavijestiti o predloženoj mjeri izvršenja predajom broda strani organ u kojem se vodi upisnik u koji je brod upisan.

III D I O

POSEBNI SLUČAJEVI VANUGOVORNE ODGOVORNOSTI BRODARA

U o p š t e n o

U dosadašnjim izlaganjima zadržali smo se na osnovnim elementima i definiciji vanugovorne odgovornosti, te njenim specifičnim razlikama u odnosu na ugovornu odgovornost. S obzirom da u svakom pojedinom slučaju vanugovorna odgovornost brodara proizilazi iz neke konkretne nedozvoljene radnje koja ima za posljedicu nastanak specifične štete, zadržat ćemo se na pojedinim posebnim slučajevima vanugovorne odgovornosti brodara kao što su:

- odgovornost za smrt i tjelesne ozljede lica,
- odgovornost za oštećenje objekata i postrojenja plovidbe,
- odgovornost za štete zbog zagadjivanja izbacivanjem ili izlivanjem nafte, i
- odgovornost za štete zbog zagadjivanja izlivanjem ulja, koje se prevozi kao teret.

Pored toga zadržaćemo se, zbog aktuelnosti teme, na specijalnom regulisanju brodareve odgovornosti za slijepog putnika.

1. O d g o v o r n o s t z a s m r t i t j e l e s n e o z l j e d e l i c a

U o p š t e n o

Industrijski lučki rad, mehanizacija brodarstva, a u posljednje vrijeme i razvoj turizma, posebno nautičkog turizma i uopšte pomorskih sportova s učestalim povredama i životnim opasnostima otvarali su posebnu problematiku vanugovorne odgovornosti za fizički integritet čovjeka u moru.

Naš je zakonodavac kao prvi u sistemu temeljnih izvora pomorskog prava, u posebnoj glavi o vanugovornoj odgovornosti brodara donio propise o odgovornosti za fizički integritet kupaca i drugih lica u moru (čl. 835 i sl.)⁹⁹⁾ O odgovornosti za štete drugim licima van broda i na brodu vrijede opšta načela imovinskog prava, što znači da je osnov odgovornosti načelo pretpostavljene krivice (čl. 154 st. 1 ZOO).

Fizički integritet je specifično pravno dobro, zaštićeno kao pravo čovjekove ličnosti. Pravo na zaštitu fizičkog integriteta je jedno od osnovnih ustavnih načela, u nas, ali i uopšte u svijetu.¹⁰⁰⁾

Sa medicinskog stanovišta fizički integritet predstavlja kompleksno jedinstvo biosomatskih, fizioloških i psihičkih elemenata i funkcija čovjeka, čijim se narušavanjem pogoršava somatsko fiziološka ili psihička sfera nekog lica. Kada naruša-

99) Jakaša, o.c., 371. i sl.

100) Ustav SFRJ čl. 175. i 176.

vanje fizičkog integriteta nastupa uslijed vanjskih faktora, dolazi do tjelesne povrede kojoj se daje smisao fizičke povrede¹⁰¹⁾ Narušavanje fizičkog integriteta smatra se bilo kao povreda somatskofiziološkog ili psihičkog stanja čovjeka, koja mijenja stanje koje je postojalo prije nastanka povrede. Pod narušavanjem fizičkog integriteta podrazumijeva se i smrt kao uništenje same fizičke egzistencije čovjeka.

Razmatrajući vanugovornu odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede lica uopšte, treba prije svega, razlikovati one povrede fizičkog integriteta lica koje proizilaze iz osnovna rada (tj. povrede fizičkog integriteta članova posade i lučkih radnika) od povreda fizičkog integriteta putnika, koji su sa broдаром u ugovornom odnosu, te konačno povrede lica na brodu i van broda koja sa broдаром nisu u nijednom od prednja dva odnosa.

Što se tiče broдареве odgovornosti za štete nastale zbog tjelesne povrede, ili smrti člana posade, odnosno lučkih radnika, broдар odgovara ako je tjelesna ozljeda ili smrt nastala njegovom krivicom ili krivicom lica za koje broдар odgovara. Pri tome broдар odgovara na osnovu dokazane krivice. Medjutim, ako su smrt ili tjelesna povrede članova posade, odnosno lučkih radnika nastupili neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije i požara ili mana broda, tada broдар odgovara po načelu pretpostavljene krivice. To znači da će broдар odgovarati ako ne dokaže suprotno, tj. da nije kriv.

101) Milovanović - Bogićević, Sudska medicina, str. 1, 176.

Ista načela važe i za brodarevu odgovornost za povredu fizičkog integriteta putnika, tim prije što brodolom, sudar, nasukavanje, eksplozija, požar ili mane broda predstavljaju tipične pomorske rizike sa mogućim katastrofalnim posljedicama, pa je i logično da se u ovim slučajevima brodareva krivica pretpostavlja sve dok se ne dokaže da su on i lica za koja odgovara upotrebili dužnu pažnju da se šteta izbjegne, ili, pak, da uzrok štete ne proizilazi iz krivice.

Konačno, do povrede fizičkog integriteta često dolazi kod lica koja nisu niti putnici, niti u radnom odnosu sa brodom, a što je i predmet našeg izlaganja.

1.1. Povrede u moru

Problem povrede fizičkog integriteta naročito je aktuelan u vrijeme i na mjestima na kojima se veliki broj kupaca i veliki broj čamaca i različitih sportskih jedrila nadju na istom morskom prostoru. Zakon nije propisao jedan jedinstven osnov odgovornosti nego je normirao odgovornost prema prirodi i zoni pojedinih morskih područja.

Na području javnih kupališta važi načelo odgovornosti po uzročnosti bez mogućnosti ekskulpacije, pa ni višom silom. Jedina ekskulpacija može biti kvalifikovana krivica (namjera ili gruba nepažnja) oštećenika.

U morskom pojasu do 150 m od obale važi, takodje, načelo kauzaliteta, ali za razliku od područja kupališta, razlozi ekskulpacije mogu biti viša sila ili krivica usmrćenog od-

nosno povrijedjenog lica. Zakon daje mogućnost republikama da suze ili prošire ovoj pojas, međutim, one to do danas nisu uradile¹⁰²⁾.

U lukama, na prilazima luka, na uobičajenim plovničkim putevima, na području koje se isključivo koristi za sportsku i sličnu plovidbu (veslačke i jedriličarske regate, skijanje na moru) i na udaljenosti većoj od 150 m od obale, dakle na području normalne plovidbe, važi načelo subjektivne odgovornosti na osnovu dokazane krivice.

Zakon propisuje i posebnu kauzalnu odgovornost, ne dajući ni jedan razlog eksculpacije, za smrt i tjelesnu povredu na području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (prekoračenje brzine, glisiranje, skijanje).

Za smrt i tjelesne povrede koje prouzrokuju brod, odgovara solidarno brodar, brodovlasnik, odnosno nosilac prava raspolaganja brodom i lice koje je u času događaja upravljalo brodom (čl. 835 t.l.).

Za odgovornost je dovoljno da je šteta nastala u području u kojem je zabranjena plovidba, odnosno koje je proglašeno za kupalište, pri čemu zakonska odredba naglašava što je proglašeno kupalištem. Samim tim nameće se zaključak da zakonska definicija ne obuhvata tzv. "divlje plaže".

Ovo nam se čini sasvim logično iz razloga što odredjivanjem kupališta slijedi da je zabranjena plovidba u tom području zbog potencijalne mogućnosti nanošenja štete licima u moru.

102) Uredba o održavanju reda u lukama i na ostalim djelovima obalnog mora i unutrašnjim plovničkim putevima (član 52.) "Sl. list SRCG, broj 26/88.

Područje proglašeno za kupalište je ono koje je kao kupalište proglašeno sredstvima javnih komunikacija, ili na drugi prikladan način. Samim tim ne postoji potreba za zabranu plovidbe oko "divljih plaža", jer one i nisu kupalište u prednjem smislu.

Po Zakonu o morskome dobru¹⁰³⁾ kupalištem se smatra morsko dobro namijenjeno za kupanje koje može biti prirodno ili uređeno. Prirodno kupalište je neogradjeni vodeni i sa vodom neposredno povezani kopneni prostor koji je pristupačan svakome i slobodno se može koristiti za kupanje. Uređeno kupalište je ogradjeni vodeni i sa vodom neposredno povezani kopneni prostor s potrebnim uređajima, koji je pod jednakim uslovima pristupačan svakome. Skupština opštine svojom odlukom određuje kupališta. Prema tome po zakonu kupalištem bi se smatralo samo ono koje je Skupština opštine takvim proglasila, bez obzira da li je uređeno ili ne.

Brodovi i čamci prilikom plovidbe obalnim morem ne smiju se približavati obali na udaljenosti manjoj od:

- 300 m brodovi koji obavljaju javni promet,
- 200 m brodovi za sport i zabavu,
- 250 m jahte i čamci koji glisiraju,
- 50 m motorni čamci i jedrilice,
- 200 m ostali čamci, osim čamaca na vesla¹⁰⁴⁾

103) "Sl. list SRCG" broj 9/88, Zakon o morskome dobru, čl.27.

104) Capar, Pom. upravno pravo, str.223; Naredba o ustanovljavanju zabranjenih zona u jugoslovenskim unutrašnjim morskim vodama "Sl.list SFRJ" br.39/8

Kod odgovornosti za ove vrste šteta u ovim zonama prednost je data kupcima, pa je zbog toga Zakonom i propisana brodareva objektivna odgovornost za povredu fizičkog integriteta ovih lica.¹⁰⁵⁾

Brod odgovara uvijek kada je šteta nastala, bilo da je plovio zonom zabranjenom za plovidbu ili u području kupališta. U prvom slučaju, krivica podrazumijeva samu plovidbu u području u kojem je ona zabranjena, a u drugom slučaju brod preuzima rizik samim ulaskom u kupališno područje.

Sumirajući naprijed navedeno o pojedinim slučajevima vanugovorne odgovornosti brodar, treba naglasiti da kod ovih šteta iz vanugovornog odnosa brodar, vlasnik broda, odnosno nosilac prava raspolaganja brodom mogu ograničiti svoju odgovornost opštim granicama odgovornosti brodar iz ZPUP. (čl. 379-396). Naravno, da brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta prouzrokovana njegovom krivicom ili krivicom lica za koje odgovara. Za obim odgovornosti i visinu naknade štete primjenjuju se propisi ZOOO.¹⁰⁶⁾

105) Pojam obuhvata brodar, brodovlasnika, nosioca prava raspolaganja i lica koje upravlja brodom.

106) Čl. 193 - 197 Zakona o obligacionim odnosima.

2. O d g o v o r n o s t b r o d a r a z b o g o š t e ć e n j a s t v a r i

U o p š t e n o

S tehničkim napretkom plovidbe i brodogradnje, u eri industrijske proizvodnje preovladjujućom primjenom mehanizacije i mašinskih postrojenja u brodarstvu, nastali su u opštem okviru pojma vanugovornih šteta i posebni oblici tipičnih šteta pomorske plovidbe, štete usljed oštećenja stvari van broda, koje načelno povlače objektivnu odgovornost.

Specifične vanugovorne štete o kojima se ovdje radi su štete objektima i uređajima plovidbe. Odgovornost za te štete je u našem ZPUP normirana u članu 837.

2.1. Odgovornost brodara za oštećenje objekata i postrojenja plovidbe

Članom 837, a u vezi sa članom 23. ZPUP regulisana je vanugovorna odgovornost brodara za štete nastale oštećenjem stvari, odnosno objekata, za koje odgovara brodar broda koji je štetu prouzrokovao . To su operativne obale, lukobrani, lučki uređaji i postrojenja kao i drugi objekti u luci ili na moru, plutajući objekti (balisažne oznake, plutače na vez), te podvodni kablovi, cjevovodi "i sl." kako kaže Zakon, što znači da se odnosi na druge stvari eiusdem generis. (čl. 837)¹⁰⁷⁾

107) Eiusdem generis znači i druge stvari iste ili slične vrste koje pravo smatra kao takve.

Operativna obala je dio luke opremljen za izvodjenje ukrcajno iskrcajnih operacija. Lukobran je nasip od kamena, betonskih blokova ili stubova koji brane luku od valova. Obično je sa unutrašnje strane izgradjen i uredjen, tako da uz njega mogu pristajati brodovi da bi ukrkali ili iskrkali teret.¹⁰⁸⁾

Lučki uredjaji i postrojenja su sredstva koja stoje na raspolaganju brodu, robi i putnicima za ukrcaj i iskrcaj pod najpovoljnijim uslovima i koja treba da zadovolje potrebe broda dok boravi u luci. Plutajućim objektima na moru smatraju se i naprave stalno uz obalu privezane ili usidrene, ako neposredno trebaju plovidbi (odmarališta, restorani, radionice, skladišta, spremišta, hangari i sl). Balisažne oznake obilježavaju plovne puteve, prirodne ili druge opasnosti za plovidbu. Plutače za vez su, kako sama riječ kaže, plutajući objekti za koje se mogu vezati brodovi i čamci.

Najčešće štete su udari broda u obalu. Pod udarom se smatra materijalno-pravni dodir broda sa jednim fiksnim pomorskim ili kopnenim objektom.¹⁰⁹⁾ Pod fiksnim pomorskim objektom podrazumijevaju se takvi objekti koji su fiksirani i u koje, dakle, plovni objekti ne mogu spadati, pa ni usidreni brod ni drugi.

108) PE sv. 7. str. 211.

109) PE sv. 7. str. 653.

Za štete gore navedenim objektima odgovara brod po načelu apsolutne odgovornosti.

Za ove vrste šteta brodar neće odgovarati ako je šteta proizrokovana krivicom organizacije koja koristi ove objekte. Ekskulpacija može biti samo ako je za štetu dijelom ili u cjelini kriv oštećeni, tj. radna organizacija koja iskorištava luku, ili kada lučki uredjaji odnosno druga postrojenja nisu bila u stanju da izdrže normalne operacije svoje namjene, a štetu ni dužnom profesionalnom pažnjom nije bilo moguće izbjeći.

Pod odgovornošću broda - prema čl. 23. u vezi s čl. 837. ZPUP "razumijeva se odgovornost nosioca prava raspolaganja brodom, odnosno vlasnika broda i brodara". Ovu odredbu treba u smislu čl. 176. ZOO tumačiti kao solidarnu odgovornost spomenutih lica.

Zapovjednik broda, odnosno drugi član posade će odgovarati ako je za štetu kriv. Posebno pitanje može se postaviti s pilotažom.

Pilotaža je davanje stručnih savjeta zapovjedniku broda od strane stručnih lica - pilota u pogledu vođenja broda radi sigurne plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima¹¹⁰⁾. Pilotaža može biti obavezna i dobrovoljna. Pilotaža se najčešće razlikuje po tome da li je obavezna ili dobrovoljna. Obaveznu pilotažu prepisuju nadležni organi vlasti u područjima posebnih uslova plovidbe i u djelovima mora koji su naročito opasni za plovidbu. Prema odred-

110) Odredbe o pilotaži sadrži ZPUP, Zakon o pomorskoj pilotaži SRCG br. 8/73.

bi čl. 38. st. 2. ZPUP "Brodar broda koji se koristi uslugama pilotaže odgovara za radnje i propuste pilota jednako, kao i za radnje i propuste članova posade svog broda", jer prema stavu 1. istog člana "Pilotaža broda ne oslobadja zapovjednika broda dužnosti da upravlja plovidbom i manevrisanjem brodom te odgovornosti koje iz toga nastaju".

Zbog toga brodar odgovara trećim licima za štete koje nanese brod i u slučaju obavezne pilotaže. Posebnim odredbama (čl. 39. ZPUP) regulisana je odgovornost pilota odnosno društveno pravnog lica koje obavlja obaveznu pilotažu, za naknadu štete koju je pilot prouzrokovao brodaru koji se koristi njegovim uslugama. Prema tome, za naknadu štete koju je brodaru prouzrokovao pilot u toku pilotiranja broda, odgovara društveno-pravno lice kod kojega je pilot bio u radnom odnosu u vrijeme kada je šteta prouzrokovana, ako se dokaže da je nastala krivicom pilota. Odgovornost se može ograničiti do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljanu uslugu pilotaže pomnožene sa faktorom 300.

U predmetu oštećenja stvari iz vanugovornog odnosa brodara treba istaći odredbu čl. 30. ZPUP, uzetu iz Konvencije o otvorenom moru (Ženeva 1958) prema kojoj "Zabranjeno je prekinuti ili oštetiti podvodni telekomunikacioni kabel, podvodni kabel visokog napona, ili podvodni cjevovod u moru". Takvi slučajevi štete nisu rijetki. S tim u vezi interesantan je slučaj broda "Virpazar" brodara Prekookeanske plovidbe iz Bara, koji je 1982. godine prekinuo pod-

vodni kabel dug 4 km položen po dnu Bosfora. Kabel je pripadao vojnim institucijama. Šteta je iznosila 530000 US dolara. Šteta je nastala na način što je sidro zapelo o kabel i oštetilo ga prilikom podizanja. Naime, brodu se desio kvar na mašinama a zbog jakih struja prijetila je opasnost da se brod nasuče u plićak. Zbog toga je trebalo baciti sidro, dok se mašine poprave. Na karti je na tom mjestu bilo zabranjeno sidrenje i ucrtan kabel. Brodar je priznao odgovornost i ograničio je po turskim propisima.

3. Odgovornost broдача za štete z bog zagađivanja izbacivanjem ili izlivanjem nafte (hidrokarbura)

Uopšteno

Brodovi u svojim pogonima i opremi koriste različite materije: ulja, benzin, sirovu naftu i sl. Ova sredstva nakon određene upotrebe djelimično mijenjaju hemijski sastav, postaju istrošena i ne služe namjeni, pa ih se brod mora osloboditi. Ako se to radi na sidrištima ili prilazima velikih luka, u lučkim bazenima i u unutrašnjim morskim vodama, što dovodi do zagađivanja mora i obale i ugrožavanja organskog života, ribarstva, turizma i sl. onda se pojavljuje problem brodareve odgovornosti.

Odnosi koji usljed tih šteta nastaju predstavljaju predmet posebnih razmatranja i specifične reglementacije. Medjunarodne, u težnji jednoobrazne norme, a nacionalne, u domenu suvereniteta pojedinih država.

No, pored zagađivanja koja dolazi od otpadnih materija pogona s brodova, veliki su nacionalni i medjunarodni problemi nastali u vezi s izlivanjem ulja i sličnih materija koje se prevoze kao teret. Sveobuhvatna problematika zagađivanja uopšte i posebno mora kao neizbježna briga medjunarodne zajednice zaokuplja već niz godina, a naročito poslije drugog svjetskog rata rad UN koje su donijele niz medjunarodnih instrumenata - sve brojnijih i razradjenijih s tehnološkim i brodogradjevnim razvojem. Pojam zagađivanja mora definisan

je u radovima UN kao direktno ili indirektno unošenje od strane ljudi, stvari ili energije u pomorske prostore, koje rezultira takvim škodljivim učincima, kao što su štete za biološka bogatstva, opasnost za čovjekovo zdravlje, smetnje za pomorsku djelatnost, uključujući ribolov, pogoršanje upotrebnih vrijednosti mora i smanjenje privlačnosti morskih prostora. Kod nesreća koje se dogode velikim tankerima velika količina nafte odjednom se izlije u more, proširi po morskoj površini i u vrlo kratko vrijeme zagadi more i obalu i nanese velike štete.

Prema nekim podacima smatra se da se svake godina izlije u more više od 6 miliona tona ulja, od čega veći dio dospijeva u more izbacivanjem, što znači namjernim radnjama. Zbog svega navedenog moralo se regulisati pitanje izbacivanja štetnih stvari sa broda na način da se time ne dovede do zagadjivanja mora i okoline. Da bi se to postiglo kako na međunarodnom planu, tako i u nacionalnim okvirima, preduzete su mjere u preventivnom smislu, ugradjivanjem na brodove posebnih spremnika koji mogu akumulirati te materije, a u lukama uredjaja koji mogu primiti te otpadne materije po dolasku broda u luku. Isto tako brodovi imaju posebne separatore za otpadne materije, koji ih separiraju i nakon toga izbacuju u posebnim zonama na otvorenom moru.

3.1. Odgovornost za štete zbog zagađivanja izbacivanjem otpadne nafte i drugih štetnih materija

Na međunarodnom planu problemi zagađivanja mora razmatrani su i uređivani brojnim međunarodnim konvencijama o spriječavanju zagađivanja mora sa brodova, među kojima je najrazradjenija Konvencija o sprečavanju zagađivanja mora sa brodova usvojena 1973. godine u Londonu¹¹¹⁾. Medjutim, već 1969. godine Rezolucijom A 175-VI, koju je ratifikovala i Jugoslavija 1974. godine propisan je sadržaj goriva i maziva u kaljuži i balastu, koja se izbacuju izvan broda u more (Prema Rezoluciji sadržaj goriva i maziva mora biti manji od 100 na milion djelova mješavine). Međunarodna konvencija o spriječavanju zagađivanja mora sa brodova u prilogu I Pravila 16. tačka 6 i 7 detaljnije određuje količinu goriva i maziva koja se smije ispustiti iz kaljuža i balasta sa broda u more, propisujući da separatori moraju osigurati sadržaj goriva i maziva u kaljužama i balastu manji od 100 djelova na milion djelova mješavine. To se postiže separisanjem i filtriranjem u posebnim uređajima.

Kod nas je Jugoregistar izdao pravila o sprečavanju zagađivanja mora uljem u avgustu 1978. godine, a koja su stupila na snagu 1.V 1979. godine sa primjenom tri mjeseca nakon objavljivanja. Ova pravila odnose se na sve brodove

111) Dana 20.I 1978. g. stupio je na snagu amandman A-175 (VI) koji je propisao da do 20.I 1979.g. svi brodovi moraju imati uređaje za odvajanje (separisanje) i filtriranje goriva, maziva i vode.

od 500 BRT i više, na tankere veće od 150 BRT i na brodove koji jesu tankeri, a imaju prostor za prevoz goriva i maziva ukupnog kapaciteta 200 i više kubnih metara, s tim što se u ovim odredbama udovoljava zahtjevima međunarodnih normi, koje se odnose na obezbjedjenje zaštite mora od zagađivanja sa brodova.

U cilju sprječavanja zagađivanja mora i okoline, nužno je bilo dati definiciju opasnih i štetnih materija. Prema čl.2.st. 1.tč. 2. Međunarodne konvencije o sprječavanju zagađivanja mora sa brodova 1973. štetna materija znači svaku materiju koja, ako je ispuštena u more, može prouzrokovati opasnost po ljudsko zdravlje, naškoditi živim bićima mora, te drugim blagodatima mora ili ometati druge zakonite upotrebe mora i uključuje svaku materiju koja podliježe kontroli konvencije. Prema odredbi pravila tri drugog priloga Konvencije, izvršena je kategorizacija štetnih tečnih materija u trupu u četiri kategorije¹¹²⁾.

Četvrtim pravilom data je definicija drugih tečnih materija, koje ne spadaju u date četiri kategorije štetnih materija po ---

112) Kategorija A - štetne tečne materije koje će predstavljati ako se ispuštaju u more kod čišćenja i debalansiranja tankova, znatan rizik za bogatstvo mora ili za zdravlje ljudi, ili će prouzrokovati ozbiljne štete blagodatima ili drugim priznatim koristima mora i stoga će opravdati primjenu striktnih mjera protiv zagađivanja.

Kategorija B - štetne tečne materije koje će predstavljati ako se ispuštaju u more uslijed čišćenja i debalansiranja tankova, rizik za bogatstvo mora ili zdravlje ljudi, ili će prouzrokovati štete blagodatima ili drugim priznatim koristima mora i toga opravdati primjenu posebnih mjera protiv zagađivanja.

Kategorija C - štetne tečne materije koje će predstavljati, ako se ispuštaju u more uslijed operacija čišćenja i debalansiranja tankova, manji rizik za bogatstvo mora ili zdravlje ljudi ili će prouzrokovati manju štetu blagodatima ili drugim priznatim koristima mora, i stoga će iziskivati posebne uslove rukovanja.

Kategorija D - štetne tečne materije koje će predstavljati ako se ispuštaju u more zbog čišćenja i debalansiranja tankova, uočljiv rizik za bogatstvo mora, ili zdravlje ljudi, ili će prouzrokovati minimalnu štetu blagodatima ili drugim priznatim koristima mora i stoga će iziskivati izvjesnu opreznost pri rukovanju.

Pravilu 4.¹¹³⁾ Pored ovakvog odredjivanja štetnih materija, bilo je nužno kategorisati i odrediti red veličina drugih materija kojih se brod mora osloboditi, a koje dijelom spadaju u štetne materije. U tom cilju donijet je niz priloga i pravila uz konvenciju iz 1973.¹¹⁴⁾

S obzirom da je morsko prostranstvo ogromno, bez obzira na kategorizaciju štetnih i opasnih materija, izlijevanje ili izbacivanje u more istih sa brodova ne izaziva uvijek iste posljedice. Zavisno od područja mora, negdje su te posljedice veće, negdje manje. Zbog toga su odredbama Pravila 10. o metodama za spriječavanje zagadjivanja uljem sa brodova, propisane posebne mjere za zaštitu od zagadjivanja u posebnim područjima koja se smatraju naročito ugroženim. Prema tački 7. Pravila I koje čini drugi prilog Pravila za kontrolu zagadjivanja štetnim tečnim materijama, kaže se da posebno područje znači područje mora gdje se zbog priznatih tehničkih razloga, u odnosu na njegovo okeanografsko i ekološko stanje i s obzirom na prevozni promet, zahtijeva prihvatanje posebnih metoda za spriječavanje zagadjivanja mora štetnim tečnim materijama.

113) Prema Pravilu 4. u druge tečne materije uvrštene su one koje spadaju izvan datih kategorija A, B, C i D i za koje se za sada smatra da ne predstavljaju nikakvu štetu za zdravlje ljudi, bogatstvo mora, kada se ispuštaju u more iz tankova u svrhu čišćenja i debalastiranja.

114) Prilozi I i II Konvencije stupili su na snagu, a prilozi III, IV i V nisu još dobili potreban broj ratifikacija. Prilog I sadrži Pravilo o spriječavanju zagadjivanja uljem, Prilog II Pravilo za kontrolu zagadjivanja štetnim materijama koje se prevoze u tankovima, Prilog III Pravilo o spriječavanju zagadjivanja fekalijama, Prilog V Pravilo o spriječavanju zagadjivanja otpacima sa brodova.

Pored odredjivanja posebnih područja i zaliva u cilju spriječavanja zagadjivanja, pravilo 9. čini razliku u tome da li se brod nalazi na udaljenosti većoj od 12 milja od najbliže obale i onda kada nastavlja put. Radi spriječavanja zagadjivanja mora na međunarodnom planu je donešeno mnogo pravila sa priložima i dokumentacijom koja se odnosi na zagadjivanje uljima. Zagadjivanje drugim štetnim materijama regulisano je sa 13 pravila i 5 dodataka. Zagadjivanje štetnim materijama koje se prevoze morem u paketima, kontejnerima, tankovima i cestovnim ili željezničkim tank-vagonima sa 6 pravila i 1 prilogom. Zagadjivanje ispuštanjem fekalija sa brodova regulisano je sa 7 pravila. (Posebno je protokolom regulisana intervencija na otvorenom moru u slučajevima zagadjivanja materija koje nisu ulja 1983.god.). Posebno je Rezolucijom br. 5. regulisano namjerno zagadjivanje mora i slučajno rasipanje. Rezolucijom 13. regulisani su postupci i uređaji za ispuštanje škodljivih tečnih materija u more. Rezolucijom 14. regulisane su preporuke i procjenjivanje opasnosti od škodljivih tečnih materija. Rezolucijom 15. regulisane su preporuke u vezi sa prevozom škodljivih materija u trupu i spriječavanje zagadjivanja komprimiranim plinovima koji se prevoze u trupu. U Rezoluciji 17. je preporuka o spriječavanju zagadjivanja škodljivim čvrstima materijama koje se prevoze u trupu.

3.2. Stanje u jugoslovenskom pravu

Zaštita mora od zagađivanja kod nas je uređjena saveznim i republičkim propisima. Cilj ovog normiranja je sprečavanje unošenja štetnih stvari u more u mjeri u kojoj one mogu da ograniče ili onemoguće upotrebu morske vode.¹¹⁵⁾

Medjutim, zaštita morskog dobra je uređjena samo republičkim propisima.¹¹⁶⁾

Po dosadašnjem Zakonu o morskom dobru korisnik luke otvorene za međunarodni saobraćaj dužan je luku opremiti odgovarajućim uređjajima za prihvatanje otpadnih ulja i otpadaka sa brodova, a korisnik luke otvorene samo za domaći saobraćaj, dužan je da obezbijedi minimum ovih uslova, tj. da ima najnužniju opremu i uređjaje za prihvrat. U vezi sa ovim brodovi su dužni prazniti spremišta otpadnih ulja samo na mjestima u luci, ili izvan nje, gdje postoje uređjaji za prihvrat.

Brodovi upisani u naše upisnike brodova, veći od 500 BRT, odnosno tankeri veći od 100 tona, koji upotrebljavaju mineralna ulja za pogon, grijanje kotlova ili prevoze takva ulja, moraju biti opremljeni napravama i uređjajima kojima se sprječava isticanje tih ulja. Takodje, moraju biti snabdjeveni i sredstvima za prečišćavanje voda zagađenih mineralnim uljima na dozvoljenu sadržinu nečistoće, prije nego što ona budu ispuštena u more.

115) Capar, o.c., str. 230

116) Zakon o morskom dobru "Sl.list SRCG" broj 14/92.

Preduzeće koje koristi naprave i postrojenja za prihvatanje, smještaj i preradu mineralnih i drugih ulja, dužno je da prilikom iskrcavanja ili prekrcaavanja takvih ulja preduzme mjere za spriječavanje isticanja tih materija u more, odnosno ako isteknu, na propisani način spriječiti njihovo širenje u moru.

Takodje su propisani redovni pregledi naftovoda i spojnice brodova svaka tri mjeseca.

Korisnik luke, u kojoj se vrši ukrcaj ili iskrcaj opasnih materija, dužan je uz saglasnost lučke kapetanije odrediti mjesto gdje će se manipulirati sa opasnim materijama i obezbijediti zaštitne mjere.

Lučka kapetanija može odložiti ili zabraniti ulazak u luku broda koji vozi opasne materije, a ne ispunjava sve propisane mjere bezbjednosti.

Ukoliko dodje do zagađivanja obalnog mora, zapovjednici brodova, članovi posade broda i vođa čamaca, koji primijete da je more zagađeno dužni su o tome obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju ili nadležni opštinski organ uprave. Lučka kapetanija je ovlašćena da zabrani izlazak iz luke brodu koji je prouzrokovao zagađivanje dok brod ne položi osiguranje, odnosno drugo finansijsko jamstvo iz kojega se može nadoknaditi šteta prouzrokovana zagađivanjem.

Inače, lučka kapetanija i drugi nadležni organi su dužni da preduzmu sve odgovarajuće mjere da se što prije odstrane sve štetne stvari iz mora. Svi troškovi padaju na teret broda koji je izvršio zagađivanje.

Prema novom Zakonu o morskom dobru zapovjednik, odnosno članovi posade broda i vođitelji čamaca koji primijete da je morsko dobro zaagadjeno dužni su o tome obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju.

Novi Zakon je zadržao odredbu iz dosadašnjeg Zakona po kojoj je lučka kapetanija dužna da preduzme odgovarajuće mjere, u saradnji sa nadležnim organima da se odstrane štetne stvari iz mora na teret izvršioca zagadjivanja ili šire.

Medjutim, kao ni dosadašnji Zakon ni novi ne kaže ništa o tome, na čiji teret padaju troškovi čišćenjaorskog dobra ako je izvršilac zagadjjenja nepoznat.

Po nekim predlozima troškove bi trebalo da snose sva lica koja svoje djelatnosti vrše na morskom dobru i koriste ga. Misli se da bi trebalo osnovati fond na nivou opštine na čijoj teritoriji je došlo do zagadjivanja ili šire.

Inače, novi Zakon sadrži 6 članova koji se odnosi na zaštituorskog dobra.

Smatramo da je to nedovoljno. Nelogično je da u današnjim uslovima, kada se svuda u svijetu morskom dobru pruža velika zaštita i uvode se stroži propisi, naš zakonodavac ovom problemu posvećuje nedovoljnu pažnju.

3.3. Regulisanje odgovornosti

Odredbom člana 837-839 ZPUP regulisan je osnov i visina odgovornosti, kako za oštećenje stvari tako i za zagađivanje okoline. Odredbom člana 838. u vezi sa članom 23. propisano je da u pogledu odgovornosti za štete koje uzrokuje "izlijevanjem ili izbacivanjem stvari opasnih i štetnih za okolinu (ulja, otpadnih tečnih goriva i njihovih smjesa, otpadnih voda, drugih otpadnih stvari i drugih sličnih predmeta)" brod odgovara po principu apsolutne odgovornosti. Moći će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je do štete došlo usljed krivice organizacije ili stanja objekta. Prema tome viša sila ne oslobadja odgovornosti. Odredbe člana 23. odnose se ne samo na osnov odgovornosti već i na definiciju pojma odgovornog lica, jer u stavu 3. stoji "pod odgovornošću broda iz stava 1. ovog člana podrazumijeva se odgovornost nosioca prava raspolaganja brodom, odnosno vlasnika broda i brodara"

Odgovorno lice može limitirati odgovornost primjenom odredaba o ograničenju odgovornosti brodara, kako je izloženo na str. 78 - 82.

Prema tome izuzimajući štete koje mogu nastati u obliku zagađivanja od pomorskih brodova izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret, a za koje vrijede posebne odredbe (čl. 84o), na štete koje nastaju zbog zagađjenja izlijevanjem ili izbacivanjem iz broda opasnih i štetnih materija na okolinu, ulja, otpadnih tečnih goriva i njihovih smjesa,

otpadnih voda i drugih otpadnih materija i sličnih stvari, ima se primjeniti isti osnov odgovornosti kao i kod oštećenja luka i uređaja za plovidbu. Prema tome i za ove štete brodar odgovara bez obzira na svoju krivicu, objektivno na osnovu principa kauzaliteta. Znači da se brodar može osloboditi odgovornosti samo u slučajevima iz člana 23, a to su krivica organizacije koja iskorištava zagađeni objekt. Kod ove vrste šteta ni viša sila nije ekskulpacioni razlog.¹¹⁷⁾

117) ZPUP sa komentarom grupe autora i komentar uz član 838.

4. O d g o v o r n o s t z a z a g a d j i v a n j e
 o d p o m o r s k o g b r o d a i z l i j e v a -
 n j e m u l j a k o j e s e p r e v o z i
 k a o t e r e t

Poseban oblik šteta iz vanugovornog odnosa nastaje zbog zagadjivanja mora uljem koje se prevozi kao teret. Iako brodovi ~~nijesu~~, kako se to često mislilo, najveći zagadjivači mora ipak njihov je udio odgovornosti za zagadjivanje od najvećeg svjetskog interesa, imajući u vidu opasnost sve razvijenije tankerske plovidbe. Kod nesreća koje se dogode velikim tankerima velika količina nafte odjednom se izlije u more, proširi po morskoj površini i u vrlo kratko vrijeme zagadi i more i obalu i nanese velike štete.

Danas se u svijetu smatra da se u more godišnje izlije oko 0,1% svjetske proizvodnje nafte i njenih derivata, tj. oko 2.000.000 metričkih tona. Od toga na tankere otpada kod normalnog rukovanja oko 30.000 metričkih tona ili 1,4% godišnje proizvodnje, a nekontrolisano oko 500.000 metričkih tona, ili 24% godišnje proizvodnje. Svi ostali brodovi kod normalnog rukovanja izliju u more još oko 500.000 ili 24%, a slučajnim prolijevanjem daljnjih oko 100.000 metričkih tona ili 4,8%¹¹⁸⁾.

Kada se radi o zagadjivanju mora uljem i drugim materijama

118) Dorčić, Zaštita mora od zagadjivanja uljem,
 Konferencija o zaštiti Jadrana, Rijeka, 1974.

treba razlikovati da li je šteta prouzrokovana izbacivanjem koje podrazumijeva prolijevanje otpadnih ulja i materijala štetnih za okolinu, ili izlijevanjem ili izbacivanjem ulja koje se prevozi kao teret. Zakon prema tome posebno normira odgovornost za izbacivanje ili izlijevanje materijala opasnih i štetnih za okolinu (čl. 828. Zakona), a posebno odgovornost za izbacivanje ili izlijevanje ulja koje se prevozi kao teret (čl. 840. i sl.). U prvom slučaju prouzrokovalac štete je brod koji izlije ili izbací otpadni materijal: ulje, otpadna tečna goriva, otpadne vode ili druge otpadne materije. U drugom slučaju štetu prouzrokuju brodovi koji prevoze ulje kao teret (tankeri).

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi je prihvatio načela Konvencije o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja naftom iz 1969.¹¹⁹⁾ tako da je prihvaćeno načelo odgovornosti na osnovu kauzaliteta, sa specifičnim ekskulpacijama.

Kod šteta nastalih izbacivanjem ili izlijevanjem materijala opasnih i štetnih za okolinu, takodje je prihvaćeno načelo odgovornosti na osnovu kauzaliteta.

Brodovlasnik, odnosno nosilac prava raspolaganja brodom se može ekskulpirati samo ako je nastala šteta posljedica rata i sličnih događaja, ako potiče od doloznog djela trećeg i ako je u cjelini posljedica nemarnosti ili drugog protupravnog čina neke vlade ili oblasti nadležne za održavanje

119) Vukas, Pregled osnovnih pravila Medjunarodnog javnog prava, Konf. 74.

svjetala ili drugih navigacionih pomagala (čl. 84o.).

Pomorski brod kojim se prevozi ulje kao teret ovu vrstu šteta može izazvati namjerno ili izbacivanjem i nenamjerno ili izlijevanjem. Sa stanovišta zakona namjerni i nenamjerni čin se izjednačava. Da bi se smatralo da je nastala ova vrsta štete, moraju biti ispunjene određene pretpostavke, koje čine njena bitna obilježja i to:

1. šteta mora nastati zbog izlijevanja ili izbacivanja ulja,
2. mora se izliti ili izbaciti samo ulje^{12o)}
3. izliveno ili izbačeno ulje mora se prevoziti kao teret.

Pod teretom se podrazumijevaju sve stvari koje su ukrcane na brod radi prevoza, u ovom slučaju ulje. Dakle, misli se samo na ulje ukrcano na brod radi prevoza, a ne i na ulje koje je, takodje, ukrcano na brod ali kao pogonsko gorivo, mazivo i sl. Ulje mora biti u rasutom stanju, međjutim, može se smatrati da se ulje prevozi u rasutom stanju i kada se prevozi u posebnim posudama radi prevoza cisternama ili željezničkim tank-vagonima. U smislu stava 1. čl. 84o. ZPUP za štetu je odgovoran nosilac prava raspolaganja brodom, odnosno vlasnik broda. To znači da to lice ne mora biti i brodar. Ukoliko se šteta dogodi uslijed izlijevanja ili izbacivanja ulja sa dva ili više brodova, a nije moguće utvrditi iz kojeg je broda koji dio štete prouzrokovan, nosioci prava raspolaganja ili vlasnici brodova odgovaraju solidarno (čl. 841. st. 1. ZPUP). Svaki od nosilaca prava ra-

12o) Prema odredi čl. 6. tačka 39. izraz ulje označava sva postojeća ulja, a posebno sirovu naftu, teško dizel ulje, maziva i kitovo ulje. Prema Pravilu I Priloga I Pravila o spriječavanju zagađivanja uljem uz Medjunarodnu konvenciju o spriječavanju zagađivanja mora s brodova 1973. ulje znači petrolej u bilo kakvom obliku.

spolaganja odnosno vlasnika brodova može ograničiti svoju odgovornost prema odredbama člana 842. ZPUP. Oštećeni prema st. 3. čl. 840. nemaju pravo da podnose tužbu protiv članova posade broda i drugih lica koja rade u ime brodarra. Međutim, nosilac prava raspolaganja odnosno vlasnik broda može povesti regresni postupak protiv lica koje je tu štetu skrivilo. Gramatičko tumačenje spomenute odredbe o odgovornosti posade može biti tako da trećim licima odgovara štetnik ako je kriv. A po drugom tumačenju ova lica ako su kriva odgovorna su samo u regresnom postupku prema vlasniku odnosno nosiocu prava raspolaganja brodom,¹²¹⁾ što je prihvatljivije, jer kad ne bi postojalo regresno pravo, sva bi šteta padala isključivo na korisnika odnosno vlasnika broda. Brodar može ugovorom sa vlasnikom tj. korisnikom broda preuzeti eventualnu odgovornost za štetu, međutim, to je interni sporazum koji se ne tiče trećih lica, pa je oštećenik ovlašten zahtijevati naknadu štete od nosioca prava raspolaganja, odnosno vlasnika broda.

Štetnik odgovara po principu kauzaliteta, tj. bez obzira na krivicu, a može se osloboditi odgovornosti, ako dokaže da je:

1. izlivanje ili izbacivanje prouzrokovano ratom, neprijateljstvom, gradjanskim ratom ili ustankom,
2. prirodnim pojavama izvanrednog, neizbježnog i neodoljivog značaja ili isključivo radnjom ili propustom trećeg u namjeri da se prouzrokuje šteta:

121) Jakaša, o.c., str. 374.

3. isključivo radnjom ili propustom organa ili organizacije koji se brinu za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije.

Navedeni događaji moraju biti neposredni uzročnici izlivanja ili izbacivanja ulja. Prirodni događaji moraju biti takvog intenziteta, da se njihovo dejstvo, odnosno prouzrokovanje izlivanja ili izbacivanja nije moglo nikakvom mjerom i pažnjom savladati i time spriječiti nastanak štete. Viša sila ima svoj pravi smisao, događaj na koji se ne može uticati. Dalji razlog oslobodjenja štetnika od obaveze naknade štete je ako je šteta nastala isključivo radnjom ili propustom trećeg u namjeri da se šteta prouzrokuje. To znači da neće biti oslobodjenja odgovornosti ako je bilo neke krivice nosioca prava raspolaganja odnosno brodovlasnika ili lica za koja odgovaraju. Radnju izlivanja ili izbacivanja mora prouzrokovati treće lice, za koje da bi se pozvalo na odgovornost treba dokazati da je tu radnju preduzelo u namjeri da se šteta izazove. Nosilac prava raspolaganja odnosno vlasnik ili brodar neće biti odgovorni za ove štete, ako se dokaže da su one nastale isključivo radnjom ili propustom organa ili ustanove koje se brinu za sigurnost plovidbe u vršenju te funkcije. U ovom slučaju zakonodavac je, uvijek po uzoru na citiranu Konvenciju, mislio na propuste organa nadležnih za regulisanje i praćenje bezbjednosti plovidbe,¹²²⁾ ali neće biti odgovornosti ni onda, ako je uzrok izlivanja ili iz-

122) Kod nas npr. Plovput i lučke kapetanije

bacivanja prouzrokovao izvršenjem naredbe nekih drugih organa vlasti.

Prema odredbi čl. 840. st. 2. ZPUP, nosilac prava raspolaganja odnosno brodovlasnik se može u cjelosti ili djelimično osloboditi odgovornosti, ako dokaže da je štetu u cjelosti ili djelimično skrivilo oštećeno lice. Iz smisla ove odredbe proizilazi da nije dovoljan razlog za oslobodjenje odgovornosti štetnika ako se dokaže da je izlijevanje ili izbacivanje izazvao oštećeni, već je nužno dokazati da je on i kriv za to izlijevanje ili izbacivanje.

Svi brodovi koji prevoze kao teret više od 2000 tona ulja moraju imati potvrdu o osiguranju ili drugom finansijskom jemstvu, kao npr. bankovnom ili potvrdu izdatu od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete, o imovinskoj odgovornosti za pokriće štete zagadjivanjem uljem, do limita odgovornosti prema odredbama Zakona o fondu ograničene odgovornosti za ove štete (čl. 842, 846 ZPP). Brodovima jugoslovenske pripadnosti potvrdu izdaje organ u republici nadležan za poslove pomorstva, a stranim brodovima njihovi nadležni organi (čl. 21. i 81. ZPUP). Obrazac ove potvrde propisan je prema prilogu u spomenutoj Konvenciji, članom 27. Pravilnika o sadržini, obrascima i načinima vođenja brodskih isprava i knjiga brodova trgovačke mornarice SFRJ. Tako i strani brod, bilo državni, bilo privatni, koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret, ne može ni uploviti ni isploviti, ni ukrcavati niti iskrcavati teret u lukama SFRJ, ako nema propisano jemstvo.

Isti propis postoji i u pravu Velike Britanije i USA. Sva-
ki tanker od 150 ili više brt mora imati knjigu o uljima.
U knjizi o uljima unosi se svako izbacivanje ili izlije-
vanje ulja.¹²³⁾

U SAD je od aprila 1971. na snazi Water Quality Improvement
ACT. Tim Zakonom je uvedena obaveza brodara da osigura od-
govarajući oblik garancije iz koje bi se mogla namiriti
njegova obaveza za štete nastale zagađivanjem uslijed iz-
bacivanja ili izlijevanja ulja (discharge, spillage,
emmission, leakage). Federalna pomorska komisija (FMC -
Federal Maritime Commision) je kao nadležni pomorsko-uprav-
ni organ propisala poseban oblik i proceduru za izdavanje
pomenute garancije. U Velikoj Britaniji takodjer svi bro-
dovi koji prevoze preko 2000 tona ulja kao teret u rasutom
stanju moraju imati tu garanciju izdatu od strane nadležnih
vlasti. Grupa Londonskih klupskih osiguratelja je izradila
formular garancije sličan onome FMC, kako bi isti bio pri-
hvatljiv i u SAD.¹²⁴⁾

Osiguranje ili jemstvo mora sezati do limita ograniče-
ne odgovornosti za ove štete i mora biti bezuslovno i neopo-
zivo (čl. 846. st. 2. ZPUP). "Valjanost osiguranja ili dru-
gog finansijskog jemstva ne može prestati prije proteka
roka od tri mjeseca, računajući od dana kad je organu u re-
publici nadležnom za pomorstvo javljeno da će osiguranje
ili drugo finansijsko jamstvo izgubiti valjanost ako se, is-
tovremeno, njeno osiguranje ili finansijsko jamstvo ne za-

123) Handy book for ship owners and mastres, str. 237.

124) Pomenute garancije i naš ZPUP i druga zakonodavstva
su preuzela iz Konvencije o građanskoj odgovornosti
za štete od zagađjenja uljem iz 1969.

mijeni drugim" (čl. 846. st. 3), "Tužba za naknadu štete uzrokovane zagađivanjem može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je pružila finansijsko jamstvo prema čl. 846 ovog zakona" (čl. 847 st. 1.)

4.1. Medjunarodne kodifikacije

Posljedice izlijevanja ili izbacivanja ulja u more javljaju se kao pojava zagađivanja mora i morske okoline, koje nanose štete raznim privrednim granama obalnih država, a naročito turizmu, ribarstvu i brodarstvu.

Naučno je utvrđeno da glavne štete od zagađivanja mora izazivaju:

1. poremećaj prirodnog smjera migracije ribljih jata i štete na površinskoj fauni,
2. ugibanje ptica,
3. štete ribljoj industriji i ugibanje školjkaša,
4. prljanje oplata brodova i čamaca,
5. onečišćavanje zaliva,
6. onesposobljavanje obala i plaža za boravak, kupanje i rekreaciju.

Radi spriječavanja zagađivanja mora uljem sa brodova, već su davno mnoge države pristupile donošenju internih propisa, vjerujući da će uvođenjem određenih pravnih i tehničkih mjera uspjeti spriječiti takve štete. Među prvima je Velika Britanija još 1912. donijela propise protiv zagađivanja teritorijalnog mora. U tome su je slijedile mnoge druge zemlje.

Medjutim, rano se uvidjelo da obalne države svojim jednostranim mjerama zabrane neće mnogo uspjeti, zbog toga što se ulje sa brodova izbacuje daleko od obale na otvorenom moru, a ne u teritorijalnim vodama, gdje obalna država može kazniti i zabraniti takva djela. Pošto na otvorenom moru nijedna država ne može donositi propise koji bi obavezivali treće države, taj problem se nije mogao riješiti u nacionalnim okvirima, već samo međunarodnim sporazumima. Zbog toga je došlo do sklapanja Međunarodne konvencije za spriječavanje zagađivanja mora uljem u Londonu 1954. godine koja je stupila na snagu 26.VII 1958. Ova Konvencija je uspostavila zone zaštite u otvorenom moru protiv zagađivanja. Za Jadransko more širina zaštitne zone je 30, odnosno 50 milja od obale. Ta Londonska konvencija i prateća nacionalna zakonodavstva pokrivaju samo kazneno pravni sektor zakonodavnog rada na problemu suzbijanja zagađivanja, pa se zbog toga nametnulo pitanje što je sa građanskopravnom odgovornošću i naknadom štete u slučajevima kada se zagađivanjem počini šteta obalnom području, lukama, lučkim uređajima, plažama, morskom biološkom bogatstvu, turizmu, ribarstvu i sl.

Kod građanskopravne odgovornosti treba razlikovati dvije vrste šteta, kao posljedicu zagađivanja morske okoline:

1. štete koje su nanesene morskoj površini, morskom biološkom bogatstvu, plažama, obalama kao morskom javnom dobru,
2. štete nanesene lukama, lukobranima, lučkim uređajima, operativnoj obali, brodovima, čamcima i sl. kao imovini u privatnoj svojini i korištenju.

Ako je do izbacivanja ili izlivanja ulja došlo u teritorijalnim vodama ili u spoljnjem morskom pojasu, nije sporno pitanje jurisdikcije, kontrole i državne nadležnosti za podizanje tužbe za naknadu tako pričinjene štete jer nadležnost pripada obalnoj državi. Međutim, za područje otvorenog mora mora postojati poseban međunarodni sporazum ili međunarodna konvencija, po kojoj bi obalna država imala pravo jurisdikcije i kontrole nad brodovima strane zastave. Po Londonskoj konvenciji ostao je klasičan princip jurisdikcije i kontrole države zastave. Država u zoni zaštite, koja se nastavlja na njeno teritorijalno more, može da donosi propise za kažnjavanje prekršaja, ali ne može da izriče presude ili sprovede brod prekršitelj nacionalnim vlastima zastave radi kažnjavanja. To je vidljivo iz čl. XI Konvencije: "Ništa se u ovoj Konvenciji ne može tumačiti kao ograničenje prava bilo koje vlade ugovornice da preduzima mjere unutar granica svoje jurisdikcije u svim pitanjima na koja se ova Konvencija odnosi, niti kao proširivanje jurisdikcije bilo koje vlade ugovornice".

Jedino ovlaštenje koje po Konvenciji ima obalna država je da obavijesti vladu države kojoj pripada brod, da je taj brod povrijedio neku odredbu Konvencije, nezavisno o mjestu gdje je povreda izvršena. Obalna država može izvršiti pregled knjige ulja, ali tek kada strani brod uplovi u neku njenu luku.

Dvije velike pomorske nezgode ubrzale su donošenje nekih

medjunarodnih konvencija o spriječavanju zagađivanja mora uljem. Prva nezgoda dogodila se 18. marta 1967. kada se liberijski brod za prevoz tečnog tereta Torray Canyon krivicom zapovjednika nasukao na otvorenom moru, nedaleko od jugozapadne obale Engleske. Brod je prevezio 119.328 tona ulja. Nakon nasukanja, uslijed velikih valova, brod se prepolovio i u more je isteklo 60.000 tona ulja. Učinjeni su veliki naponi da se spriječi zagađivanje mora, podrtina je bombardovana, ulje je mehanički uklanjano i sl. Međutim. Usprkos svim naporima ulje je, nošeno vjetrom i valovima, zagađilo i englesku i francusku obalu i time napravilo velike štete. Ova nezgoda potakla je sazivanje konferencije u Brislu na kojoj su donijete dvije konvencije i to Konvencija o intervenciji obalne države na otvorenom moru u slučaju nezgoda koje dovode ili bi mogle dovesti do zagađivanja ugljikovodicima i Konvenciju o građanskoj odgovornosti za štete od zagađjenja ugljikovodicima iz 1969. Konvencija uspostavlja načelo kauzalne odgovornosti brodovlasnika za namjerno ili nenamjerno izlivanje ugljikovodika. Ekskulpacije su one koje je na osnovu Konvencije prihvatio i naš ZPUP i koje su ranije navedene. Odgovorno lice po Konvenciji je brodovlasnik. Konvencija je, takodje, predvidjela da države ugovornice moraju nametnuti dužnost svojim brodovima koji ulaze u njihove luke da sa sobom nose garancije za obavezno osiguranje odgovornosti. Ratifikacija ove Konvencije je bila moguća samo uz donošenje propisa o kompenzacionom fondu. Konvencija o osnivanju me-

djunarodnog kompenzacionog fonda za naknadu štete od zagađivanja ugljikovodicima iz '71. pruža mehanizam koji je sa strane tereta pružio punu naknadu štete i utvrdio način na koji će se stvarati odgovarajući fondovi. Od 1969. na snazi je Tanker Owners Voluntary Agreement Liability for Oil Pollution - TOVALOP. To je u stvari multilateralni sporazum vlasnika tankera, kojim se međusobno obavezuju da će nadoknaditi državnim vlastima troškove učinjene na spriječavanju ili čišćenju obale od zagađivanja izlivanjem ili izbacivanjem nafte i naftnih derivata. Da bi Tovalop dobio što širu primjenu u praksi, unajmitelji su u ugovore o prevozu nafte počeli unositi Tovalop klauzulu, koja im daje pravo da na trošak brodara sami mogu preduzeti čišćenje obale i priobalnih voda, u okviru obaveza brodara predviđenih u Tovalop-u. Na taj način prisiljeni su brodari da pristupe Tovalop-u. Danas se već prije zaključenja ugovora o najmu traže dokazi da je brod učlanjen u Tovalop.

U praksi danas u svijetu paralelno egzistiraju dva oblika brodareve odgovornosti za zagađivanje nastalo izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret i to: 1. vanugovorna odgovornost u okviru pojedinih nacionalnih propisa, i 2. ugovorna odgovornost za troškove čišćenja u okviru članstva u Tovalop.

Tovalop je kasnije nadopunjen Ugovorom o dodatnoj odgovor-

nosti tankera za zagadjivanje uljem (Contract Regarding An Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution) - CRISTAL koji se primjenjuje od '71. Ovim ugovorom obezbijeđena je obaveza naftne industrije za dodatno kompenziranje, ako bi se iscrpila sva ostala sredstva i mogućnosti naknade od brodara.

4.1.1. Pregled Medjunarodnih konvencija iz ove oblasti

1. Medjunarodna konvencija o spriječavanju zagadjivanja mora uljem 1954. (OIL POL 1954) stupila na snagu 26.VII 1958.
2. Izmjene i dopune iz 1962. stupile na snagu 18. V i 28.VI '62.
3. Izmjene i dopune iz 1969. stupile na snagu 20.I '78.
4. Izmjene i dopune iz 1971. stupile na snagu,
5. Medjunarodna konvencija o spriječavanju zagadjivanja s brodova 1973. (MARPOL 1973), 20.X 1983 stupila na snagu,
6. Protokol 1978. uz Medjunarodnu konvenciju o spriječavanju zagadjivanja s brodova 1973 (MARPOL PROT '78),
7. Medjunarodna konvencija o intervencijama na otvorenom moru u slučajevima udesa koji izazivaju zagadjivanje uljem '69. (INTERVENTION '69) stupila na snagu 6.V '76.
8. Protokol o intervencijama na otvorenom moru u slučajevima udesa koji izazivaju zagadjivanje mora stvarima različitim od ulja, '73. (INTERVENTION PROT '73) nije još stupio na snagu,
9. Medjunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja uljem 1969 (CLC '69) stupila na snagu 19.VI '75.

10. Protokol uz Medjunarodnu konvenciju o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja uljem, 1969 (CLC PROT '69), nije još stupio na snagu,
11. Medjunarodna konvencija o ustanovljavanju medjunarodnog fonda za kompenzaciju šteta od zagadjivanja uljem '71. (FUND '71) stupila na snagu 16.X '78.
12. Protokol uz Medjunarodnu konvenciju o ustanovljavanju medjunarodnog fonda za kompenzaciju šteta od zagadjivanja uljem '71 (FUND PROT '71) nije još stupio na snagu,
13. Konvencija o spriječavanju zagadjivanja mora izbacivanjem otpadaka i drugih stvari '72. (LDC '72) stupila na snagu 30.VIII '75.
14. Medjunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi sa pomorskim prevozom štetnog i opasnog materijala morem.

4.1.2. Kratak pregled pojedinih konvencija

4.1.2.1. Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađivanja sa brodova '54.

Poslije donošenja konvencije o sprečavanju zagađivanja sa brodova IMO je ispitao učestalost zagađivanja mora širom svijeta, proučio postojeće mogućnosti prihvata otpadnih voda u lukama. Kao rezultat ovoga došlo je do sazivanja konferencije 1962. na kojoj je donijeta odluka o proširenju primjene Konvencije i na manje brodove i uspostavljanju širih i novih zona zabrane. Konvencijom se zabranjuje iskrcavanje ulja i uljnih emulzija sa svih brodova, izuzev tankera do 150 BRT i drugih brodova ispod 500 BRT, u specijalnim područjima nazvanim specijalne zone. Zabranjena zona se prostire 50 Nm od obale, ali u nekim područjima se uzima 100 Nm, kao što je slučaj sa Sredozemnim morem, Jadranskim morem, Madagaskarom, australijskom obalom i sl. Potpisnice Konvencije su preuzele obavezu da ubrzaju obezbjeđenje uređaja za prihvatanje otpadnih voda bez nepotrebnog zadržavanja brodova. Konvencija, također, zahtijeva da svi brodovi vode poseban dnevnik u kojem će evidentirati izbacivanje i izlijevanje ulja. Obalna država ima pravo pregledati knjigu ulja dok se brod nalazi u luci. Knjiga mora da bude dostupna kao dokaz u slučaju da dodje do sudskog spora. Obalna država ima pravo obavijestiti državu zastave broda ukoliko brod krši odredbe Konvencije. Država zastave mora pokrenuti postupak protiv broda i broдача ukoliko utvrdi postojanje odgovornosti. O preduzetom postupku mora

obavijestiti IMO i državu koja je obavijestila. Sve države ugovornice moraju obavijestiti IMO o svim izvršenim kaznama. Kazne za izlivanje ili izbacivanje ulja na otvorenom moru ne smiju biti manje od onih koje bi se izrekle da se to desilo u teritorijalnim vodama. Usprkos rezultatima koje je postigla, mjere iz Konvencije nisu bile dovoljno efikasne, tako da je došlo do donošenja dodatka Konvenciji. Dodaci Konvencije iz '69. sastoje se u sljedećem:

1. ukupna količina ulja koju tanker smije da iskrca na putovanju u balastu ograničava se na 1/15000 kapaciteta broda za prevoz tereta,
2. ograničena je brzina ispumpavanja do maksimuma od 60 l. po milji predjenog puta,
3. zabranjuje se ispumpavanje ma kojeg ulja u bilo kojoj količini sa tankera unutar 50 Nm od obale,
4. nova knjiga ulja za praćenje operacija sa uljima, 1971. su donijeta još dva dodatka Konvencije, jedan se odnosi na Great Barrier Reef kojem se priznala zaštita kao jednom dijelu morskog prostora od jedinstvene važnosti. Po drugom dodatku uvedena su ograničenja pojedinačne veličine tankova za teret na velikim tankerima, sa ciljem da se smanji količina isticanja ulja kod sudara ili nasukanja. Maksimalna dopuštena veličina tankova uslovljena je još nekim faktorima kao rasporedom tankova, ugradjivanjem duplog dna, postojanjem čistih balastnih tankova itd.

4.1.2.2. Medjunarodna konvencija o spriječavanju
zagadjivanja s brodova '73.

Konvencija je stupila na snagu 20.X 1983. godine, a mi smo je ratifikovali 1985. godine. Konvencija razmatra sve aspekte zagadjivanja mora, osim onih odlaganjem otpadaka potapanjem i zagadjivanja koja proističu iz korišćenja mineralnih dobara morskog dna. Ona zamjenjuje Konvenciju iz '54. Konvencija ima dva protokola, od kojih se u jednom obradjuje način izvještavanja o udesu, a u drugom razradjuje arbitražni postupak. U pet priloga razradjuju se razni metodi spriječavanja zagadjivanja:

1. uljem,
2. otrovnim tečnostima koje se prevoze kao rasuti teret,
3. škodljivim supstancama koje se prevoze u paketima, tankovima, kontejnerima, drumskim i željezničkim cisternama, itd.
4. otpadnim vodama sa brodova,
5. smećem i otpacima hrane.

Ad 1. U ovom prilogu ponavljaju se svi kriteriji iz Konvencije '54. u vezi sa izbacivanjem ili izlivanjem ulja, s tim što se dopustiva količina od 1/15000 smanjuje na 1/30000 i odnosi se na sve vrste ulja, tj. na rezistentna i nerezistentna ulja. Najznačajnija novina je uvođenje specijalnih zona u kojima je bilo kakvo iskrccavanje ulja zabranjeno, osim nekih tačno navedenih slučajeva. U specijalna područja uključena su

Sredozemno, Crno, Baltičko, Crveno more i Meksički zaliv. Novi tankeri tj. oni koji se grade poslije 1975. sa nosivošću od preko 70000 tona, moraju imati segregacione balastne tankove koji moraju imati dovoljnu veličinu da kada se napune balastom dovedu brod na zadovoljavajući operativni gaz, bez potrebe uzimanja balasta u tankove za teret.

Ad 2. U ovom prilogu detaljno su određeni kriterijumi za spriječavanje zagađivanja otrovnim tečnostima. Uzeo je oko 250 supstanci i priloženo uz Konvenciju. Iskrcaavanje tih tečnosti je dopušteno samo u posebne prihvatne uredjaje.

Ne smiju se ispumpavati unutar 12 km od obale. Veća ograničenja postoje za Baltičko i Crno more.

Ad 3. U ovom prilogu detaljno su data uputstva za krcanje škodljivih materija.

Ad 4.i 5. Nije dopušteno izbacivanje smeća i otpadaka od hrane unutar 4 Nm od najbližeg kopna, osim ako je brod opremljen specijalnim uredjajima u skladu sa Konvencijom.

4.1.2.3. Protokol iz '78. u vezi sa Medjunarodnom konvencijom o spriječavanju zagađivanja sa brodova

Na medjunarodnoj konferenciji o sigurnosti tankera i izbje-
gavanju zagađjenja mora održanoj u februaru '78. prihvaćeno
je više novih mjera koje su sadržane u Protokolu konvencije
iz '73. Glavni uzrok neprihvatanja osnovne Konvencije iz ⁰

'73. je bio tehničke prirode; zbog nemogućnosti udovoljavanja zahtjevima iz dodatka II. Da bi se na neki način prevazišle teškoće koje su stvorene zahtjevima tog priloga, Protokolom se zemlje potpisnice oslobadjaju obaveze iz tog priloga za tri godine od dana stupanja na snagu Protokola.

Protokol omogućava vladama da prihvate dio Konvencije koji im je s obzirom na uslove prihvatljiv odmah, a daje im period od tri godine radi rješavanja tehničkih problema za prihvatanje cijele konvencije. Protokol predviđa i neke nove tehničke normative i to:

1. Novi tankeri za prevoz sirove nafte od 20000 tona nosivosti ili više, moraju imati segregacione balastne tankove. Takodje, takve tankove moraju imati i brodovi za prevoz rafiniranih ulja od 30000 tona nosivosti ili više;
2. Postojeći tankeri za prevoz sirovih ulja od 40000 tona nosivosti ili više moraju imati segregacione balastne tankove, čiste balastne tankove ili uređaje za pranje;
3. Tankeri za prevoz rafiniranih ulja od 40000 tona nosivosti ili više moraju imati segregacione tankove i čiste balastne tankove.

4.2. Usporedni prikaz raznih načina naknade štete prouzrokovane zagađivanjem mora uljima

4.2.1. Po Medjunarodnoj konvenciji o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja mora uljem iz '69.

Konvencija ustanovljava ujednačen medjunarodni sistem po kojem su vlasnici brodova koji prevoze ulja kao teret odgovorni za štete koje prouzrokuju izlivanjem ili izbacivanjem ulja, uključujući i cijenu mjera za suzbijanje i smanjenje takvih šteta. Konvencija je na snazi od '75. godine. Odnosi se na sve brodove koji prevoze ulje kao teret u rasutom stanju. Primjenjuje se za štete nastale od zagađivanja u teritorijalnim vodama države ugovornice, bez obzira gdje je došlo do izlivanja ili izbacivanja ulje, pod uslovom da ga je izvršio brod zastave zemlje ugovornice ili neki drugi brod koji je dolazio u luku obalne države. Brod odgovara za sve štete, kao i za mjere za smanjenje tih šteta.

4.2.2. Po TOVALOP-u

Daje se obezbjeđenje da će vlasnici tankera, uključujući i zakupoprimca golog broda (bareboat charterer), nadoknaditi štete koje su nastale izbacivanjem ili izlivanjem ulja. To je dobrovoljni sporazum izmedju vlasnika tankera, koji se primjenjuje od '69. sa dopunama od '78. ~~Odrebe TOVALOP-a pri-~~ mjenjuju se na sve tankere čiji vlasnici ili zakupoprimci su potpisnici sporazuma. Primjenjuje se za štete nastale zagađivanjem u teritorijalnom moru. Nadoknadjuju se sve šte-

te, uključujući i troškove mjera za sprječavanje nastanka veće štete, kao i svi troškovi koje su pretrpjela bilo koja lica učestvujući u sprječavanju štete ili njenom smanjenju. Odštetni zahtjev se podnosi vlasniku tankera u roku od godinu dana od dana nastanka štete.

4.2.3. Po Medjunarodnoj konvenciji o ustanovljavanju medjunarodnog fonda za kompenzaciju šteta od zagadjivanja uljem

Konvencija obezbjedjuje adekvatnu naknadu strankama koje su pretrpjele štetu od zagadjivanja. Takodje, obezbjedjuje smanjenje obaveze broдача odnosno vlasnika ili korisnika broда za jedan dio njegove odgovornosti po Medjunarodnoj konvenciji o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja uljem. Konvencija je na snazi od '78. Nadoknadjuju se štete nastale teritorijalnim vodama, bez obzira gdje je došlo do izbacivanja ili izlivanja ulja koje je prouzrokovalo štetu. Primjenjuje se na sve brodove zastave zemlje potpisnice Medjunarodne konvencije o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja uljem. Nadoknadjuju se štete koje nisu adekvatno pokrivene Medjunarodnom konvencijom o gradjanskoj odgovornosti, kao npr. kada nema odgovornosti po Konvenciji, kada je vlasnik broда insolventan ili kada šteta prelazi odredjeni iznos po citiranoj konvenciji. Odštetni zahtjev se podnosi Fondu konvencije posredstvom suda zemlje ugovornice u kojoj se dogodila šteta.

4.2.4. Po CRISTAL-u

Ovaj ugovor dopunjava Konvenciju o građanskoj odgovornosti i TOVALOP a primjenjuje se i za slučaj ublažavanja šteta. Smanjuje se obaveza vlasnika tankera po citiranoj Konvenciji, Tovalopu ili drugim nacionalnim zakonima. To je ugovor zaključen između vlasnika tereta, koji je na snazi od '71. sa izmjenama i dopunama od '78. Nadoknadjuju se štete nastale u teritorijalnim vodama i kada se izlivanje ili izbacivanje koje je štetu izazvalo desilo negdje drugo. Nadoknadjuju se štete koje se ne mogu inače naplatiti od vlasnika broda po nekom drugom osnovu. Odštetni zahtjev se podnosi Institutu (Oil Companies Institute For Marine Pollution Compensation Limited). Da bi se podnio zahtjev ulje koje je izazvalo zagađivanje mora biti vlasništvo stranke potpisnice ugovora (CRISTAL), a tanker koji je napravio štetu mora biti učlanjen u TOVALOP. Poseban uslov koji se traži je postojanje okolnosti na osnovu koje se može nametnuti odgovornost vlasniku tankera po Konvenciji o građanskoj odgovornosti.

4.3. Ograničenje odgovornosti brodara za štete nastale zagađivanjem ulja koje se prevozi kao teret

Za štete nastale izlivanjem ili izbacivanjem ulja koje se prevozi kao teret, nosilac prava raspolaganja brodom, odnosno vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost (čl. 842). Ograničenje odgovornosti sprovodi se osniva-

njem fonda ograničene odgovornosti do visine ukupne svote koja se dobija kada se po slučaju i toni broda pomnoži sa iznosom od 40000 dinara, s tim što ukupna svota ne može preći iznos od 4.200.000.000.- dinara¹²⁵⁾ Za jedinicu tone i izmjeru tonaže broda vrijed odredbe koje su propisane kod opšteg ograničenja odgovornosti broдача, tj. registarska tonaža. Medjutim, kod ovog ograničenja za izmjere tonaže, u slučaju da se tonaža ne može utvrditi na način iz opštih odredaba uzima se (prema čl. 844.st. 2.) jedinica nosivosti, tj. 40% nosivosti brodskog prostora namijenjenog za prevoz ulja kao tereta izraženog u long tonama (tona je 1016 kg). Nosilac prava raspolaganja brodom odnosno vlasnik broda ne može se za ove štete koristiti ograničenjem, ako je događaj koji je prouzrokovao štetu nastao njegovom krivicom (čl. 842 st.3). Pod krivicom pravnih lica smatra se krivica fizičkih lica koja za pravno lice izvršavaju poslove koji su u uzročnoj vezi sa nastalim događajem. Pri tome se smatra da je dovoljan svaki stepen krivice. Nosilac prava raspolaganja brodom ili vlasnik broda može iz fonda ograničene odgovornosti nadoknaditi troškove koje je inicijativno preduzeo radi preduzimanja razumnih radnji zbog izbjegavanja ili smanjenja zagadjivanja (čl. 843.).

Postupak ograničenja odgovornosti sprovodi se prema opštim odredbama o postupku ograničenja odgovornosti iz čl. 397-423 ZPUP.

125) Odluka o novčanim iznosima ograničenja brodareve odgovornosti tačka 7. "Sl.list SFRJ broj 29/86."

Po Medjunarodnoj konvenciji o gradjanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagadjivanjem ugljenovodonicima iz 1969. vlasnik broda ima pravo da ograniči svoju odgovornost na 160 dolara po toni i po dogadjaju, s tim što tako dobijena svota ne može preći iznos od 16,8 miliona dolara, pod uslovom da se ne dokaže da je šteta prouzrokovana njegovom ličnom krivicom.

Po TOVALOP brodar, odnosno vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost na iste cifre kao i po citiranoj Konvenciji.

Po Medjunarodnoj konvenciji o ustanovljavanju medjunarodnog fonda za kompenzaciju šteta od zagadjivanja uljem, vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost na 36 miliona dolara, računajući i dio kompenzacije po Konvenciji o gradjanskoj odgovornosti, ukoliko ga ima. Ova svota se može povećati odlukom Skupštine fonda na maksimalni iznos od 72 miliona dolara. Fondom se vrši obeštećenje brodovlasnika za odgovornost po Konvenciji o gradjanskoj odgovornosti za višak odgovornosti veći od 120 dolara po toni i dogadjaju ili 10 miliona dolara, što je povoljnije, ali ne više od 160 dolara po toni ili 16,8 miliona, što je povoljnije.

Po ~~CRISTAL~~ odgovornost je ograničena na 36 miliona dolara zajedno sa svim ostalim sakupljenim kompenzacijama po bilo kojoj drugoj osnovi, ukoliko ih je bilo. Na-

knada može biti povećana do 72 dolara od strane Institucije. Iz Fonda se vrši obeštećenje brodara za odgovornost po Konvenciji o građanskoj odgovornosti za višak odgovornosti veći od 120 dolara po toni ili 10 miliona, što je povoljnije, ali ne više od 16.8 miliona.

5. Specijalno regulisanje brodareve odgovornosti za slijepog putnika

Uopšteno

Slijepi putnik, provuklica, nekad zanimljivo lice maštovite putopisne literature i ne zaokupljajući veći interes društvene, a gotovo nikakav pravničke javnosti, u naše vrijeme ogromnog prekomorskog prometa i težnji migriranja iz nerazvijenih u zemlje boljih životnih uslova, postao je problem veoma složene društvene brige i pravnog razmatranja. To je u današnjem pomorstvu koliko po učestalosti pojave slijepih putnika još i više po ambijentu zbivanja jedno od najtežih pitanja nezaobilazne stvarnosti u pomorskoj plovidbi. A stvarnost je utoliko teža što se često radi o licima neodredjenog ili teško odredivog identiteta, a nekad i porijekla. Pretežno su iz ~~afričkih zemalja~~, a na takve se korake odlučuju zbog gladi i loših uslova života. Neopazivo se uvlače na brod

i skrivaju, a kad su za plovidbe otkriveni postaju velika briga, prvo stoga što se postavlja pitanje njihovog položaja, uslova života i odgovornost za njih na brodu, a drugo stoga što ih nijedna zemlja ne prihvata i - tako nerijetko treba mnogo vremena i plovidbe broda s njima dok se ne riješi njihova sudbina.¹²⁶⁾

Razloge koji danas navode da se tajno ukrcaju na brodove možemo svrstati uglavnom u dvije kategorije:

1. lica koja pokušavaju da putuju ne namjeravajući da plate, jer nemaju sredstava,
2. lica kojima plaćanje prevoza ne znači mnogi, ali hoće da se skrivaju od nečije kontrole ili organa vlasti, a od toga može zavisiti i njihovo ponašanje.

Prvi su obično bezopasni maloljetnici koji idu u nepoznato zadovoljni ako im se pruži nekakav smještaj i hrana na brodu. Drugi su nerijetko neki delikventi koji u luci ukrcaja pokušavaju da umaknu svakoj kontroli ili organima uprave, a u luci iskrcaja da se izgube kako ih zapovjednik broda ne bi predao nadležnim organima. Ova kategorija pretstavlja pored troškova još i opasnost za red i disciplinu na brodu.

~~126) U ovom slučaju, kao i u svim ostalim slučajevima, treba imati na umu da se radi o iznimnim slučajevima, a ne o općem pravilu.~~

5.1. Osnovi odgovornosti broдача za fizički integritet slijepog putnika

Slijepi putnik, (njemački blinder passagier, engleski stowaway, francuski passager clandestin, talijanski passeggero clandestino), je lice koje nije zaključilo ugovor o prevozu putnika s broдаром ili njegovim predstavnikom i koje se bez saglasnosti s broдаром, zapovjednikom broda ili drugim ovlaštenim predstavnikom broдача nalazi i skriva na brodu u namjeri da se preveze njime.¹²⁷⁾ Od slijepog putnika treba razlikovati putnika bez karte.

Slijepi putnik nije putnik u obligaciono pravnom značenju, i prema tome norme odgovornosti koje se tiču ugovora o prijevozu putnika za njega ne važe. Isto tako, specijalno zakonodavstvo poneke zemlje o putnicima emigrantima XIX i XX vijeka, tzv. emigrantsko pravo ne odnosi se na slijepu putnike. U zakonima nekih zemalja (Francuska i Engleska) predviđena je krivična, odnosno prekršajna odgovornost slijepih putnika za takvo djelo, ali to ne spada u okvire ovog rada. Prema tome, ostaje pitanje vanugovornog odnosa koji nastaje prisustvom takvog lica i posebne odgovornosti broдача, odnosno zapovjednika broda za njegov fizički integritet.

Na međunarodnom planu bila je donesena Međunarodna konvencija o slijepim putnicima 1957. godine u Brislu, ali ~~o. s. 1957. godine donesena konvencija nije~~ dobila potreban broj ratifikacija (Jugoslavija je nije potpisala).

127) Gambini, De L'embarquement clandestin de passagers, str. 5.

U našem plovidbenom pravu nema odredaba o slijepom putniku, pa bi se trebali primjenjivati principi obligacionog prava, međutim, po tim principima ispadalo bi da brodar odgovara strože za npr. tjelesni integritet slijepog putnika, nego za integritet putnika i da ne može ograničiti svoju odgovornost. To ne bi imalo nikakve logike, pa se zbog toga analogijom i na slijepog putnika imaju primijeniti propisi plovidbenog prava koji se primjenjuju za tjelesni integritet putnika i brodar može ograničiti svoju odgovornost. Ovo zbog toga što se u svakom slučaju radi o licu koje se nalazi na brodu, bez obzira na svojstvo u kojem se nalazi.

Stojimo na stanovištu da i pored toga što nema propisa o slijepim putnicima, na njih treba primijeniti izvjesna načela plovidbenog prava, posebno iz razloga što se radi o licu koje se nalazi na brodu i dijeli sudbinu pomorskog poduhvata.

S obzirom da brodar nije ni u kakvom ugovornom odnosu sa takvim putnikom, odgovornost brodara u odnosu na njega postoji samo iz vanugovornog odnosa, pa bi po tom osnovu brodar mogao odgovarati eventualno kao da se radi o licu van broda, iako se ono zapravo nalazi na brodu.

5.2. Pojedini slučajevi

Osvrnućemo se na nekoliko slučajeva iz prakse koji ukazuju na žalosne hronike teških događaja u postupanju sa

slijepim putnicima i njihove zle sudbine. Zapovjednik Plintzanopulos na grčkom brodu "Garyfalis", koji je sredinom marta 1984. godine uz pomoć ostalih članova posade bacio u more 11 slijepih putnika Kenijaca i Tanzanijaca (između 14 i 30 godina) 80 milja od Mombase, na udaljenosti od oko 14 km od somalijske obale. Slučajem četvori-
ca su uspjela da se spase, a ostali su tragično završili. Zapovjednik je osuđen na deset godina i deset mjeseci zatvora, a saučesnici na manje vremenske kazne¹²⁸⁾

Poznat je i slučaj Kiparskog broda "Valani" sa kojeg su bačena u more četiri Afrikanca kod kongoanske obale.

Na izraelskom brodu "Moran" pod zapovjedništvom izraelskog državljanina Avner Geleaad, u proljeće 1982. u Dar es Salamu se potajno ukrcao slijepi putnik na brod. Kada je otkriven zapovjednik ga je fizički izmaltretirao, tako da je bio sav krvav, a nakon toga je naredio članovima posade da mu naprave jednu primitivnu skelu i bace ga iskrvavljenog sa pojasom za spasavanje u more. Molio je da ga poštede jer ne zna da pliva. Slučaj nije ubilježen u brodski dnevnik. Brod je nastavio putovanje prema Capetownu, iskrcao teret i nastavio za Haifu, gdje se posada iskrcala. Za ovaj slučaj niko ne bi saznao da brodski mehaničar nije prijavio slučaj vlastima poslije dvije godine od navedenog događaja. Sudski postupak nikad nije ~~sproveden~~, zapovjednik nikad nije bio pozvan na odgovornost.¹²⁹⁾

128) Bruno Profaca, Slijepi putnik, "Vjesnik", 18.X 1986.
129) Oggi Luglio, 1985.

Medjutim, ima svijetlih primjera i sasvim suprotnih postupaka s takvim nevoljnicima. Vrijedno je navesti nekoliko slučajeva naših brodova. Zapovjednici i posade naših brodova humano se ponašaju prema slijepim putnicima, tako da su oni na našim brodovima česti, a bude ih i u velikom broju. Obično oni rade na brodu na manje složenim poslovima čime je ispunjen princip humanosti.

Na brodu "Žirje" Slobodne plovidbe iz Šibenika napustivši luku Asab, pronašli su dva slijepa putnika, Etiopljana. Pokušaj zapovjednika da ih iskrca u Djibutiju, nije uspio, nije ni u Adenu, ni u Somalijskim lukama, ni u Južnoj Africi. Slijepi putnici plovili su brodom sve do Brazila, gdje su ih vlasti prihvatile i ekstradirale u Etiopiju, kad je pristala da ih primi natrag. Takav slučaj je prouzrokovao brodaru troškove od 25000 dolara. P&I je priznao 15000 dolara, a ostalu štetu je snosio naš brodar.

U jesen 1985. u Bizertiu brod "Dubrovnik" Atlantske plovidbe iz Dubrovnika, jedan Tunižanin se ukrcao i krenuo u Francusku, ali je brod došao u brodogradilište na Ugljan. Tunižanina su preuzele naše vlasti, opštinski sudija za prekršaje kaznio ga je sa pet dana zatvora zbog neovlaštenog prelaska granice, i poslije toga je vraćen u Tunis.¹³⁰⁾

Na brodu "Heroj Pajić" Jadranske slobodne plovidbe Split, dan i po poslije odlaska iz luke Mombasa na palubu su izašla dva mlada Kenijca. Brod se je vratio u Mombasu i iskrcao slijepu putnike. Dogadja je prošao uz gubitak od

130) Bruno Profaca, o.c, "Vjesnik" 20. X 1986.

16000 dolara. Međutim, drugi slučaj istog broda nije bio tako jednostavan. U jesen 1985. dva dana po isplovljenju iz luke Tokaridija, na zapadnoj obali Afrike, na palubu su izašla tri mlada Ganca. Brodu nije preostalo drugo nego da ih rasporedi na lakše poslove na palubi i da proslijedi plovidbu do Novog Zelanda. Tu su Ganci pokušali da se izgube, ali ih je policija uhvatila i vratila na brod. Brod je zatim sa slijepim putnicima krenuo u Sydney, pa opet preplovio Indijski okean, ušao u Sredozemno more i došao u naše luke Kopar i Zadar, ali pošto se sticajem okolnosti brod ponovo vraćao u Tokaridiju, tamo su iskrcani i predani vlastima svoje zemlje¹³¹⁾

5.3. Medjunarodni propisi

Učestalost pojave slijepih putnika i složenih odnosa koje stvaraju u svjetskom brodarstvu izazvalo je inicijative da se za njih medjunarodnom saradnjom nadju barem i djelimična rješenja, pa je došlo i do zaključenja posebne medjunarodne konvencije o slijepim putnicima Brisel 1957. Konvencija još nije stupila na snagu, jer nije dobila potreban broj ratifikacija. Već činjenica dosadašnjeg neuspjeha medjunarodnog dogovora o tom pitanju ukazuje na kompleksnost interesa koji se upliću u rješavanje pitanja slijepih putnika kao društvene pojave našeg vremena.

131) Bruno Profaca, o.d, "Vjesnik" 21.X 1986.

Konvencija reguliše: pravo zapovjednika da iskrca slijepog putnika i dužnost države da ga primi; postupak sa slijepim putnikom poslije iskrcaja; i troškove iskrcaja i repatrijacije.

Zapovjednik broda može predati slijepog putnika nadležnoj vlasti prve luke države članice u koju pristane brod, a za koju smatra da će sa slijepim putnikom postupiti u skladu sa konvencijom. Zapovjednik tom prilikom mora dati i potpisanu izjavu sa svim podacima o slijepom putniku koji su njemu poznati, mjesto i geografsku širinu otkrivanja slijepog putnika, luku polaska i kasnije luke u koje je svraćao i oznake dana dolaska i odlaska. Dotična država je dužna da slijepog putnika primi, osim ako je na snazi zabrana ulaska slijepog putnika u tu državu.

Poslije iskrcaja slijepi putnik može biti predan od strane nadležnih vlasti državi čiji je on državljanin, pod uslovom da ga ta država prizna za svog državljanina. Ukoliko ta država odbije da ga primi, ili ako država koja je slijepog putnika preuzela sa broda smatra da on nije državljanin te države, ili iz humanitarnih razloga neće da ga preda, predaće ga državi u kojoj se nalazi luka, gdje se smatra da se slijepi putnik ukrcao na brod. Ukoliko to ne bi bilo moguće, predaće ga luci u kojoj je brod bio prije nego što je slijepi putnik otkriven. Ukoliko, pak, ni to ne bi bilo moguće, predaće ga državi zastave broda na kojem je otkriven slijepi putnik.

Poslije iskrcaja brodar snosi troškove izdržavanja najviše za tri mjeseca i repatrijacije slijepog putnika u njegovu državu, s tim što ima eventualno pravo regresa prema toj državi.

U Konvenciji je došao do izražaja humanitarni motiv u odredbi da zapovjednik broda vodi računa o razlozima koje je slijepi putnik naveo protiv iskrcaavanja u nekoj luci, odnosno repatrijacije u neku državu.

Očito je već iz prikaza samog sadržaja konvencije da ona ne pruža rješenja za osnovna pitanja odgovornosti i da stoga nije mogla sakupiti ratifikacije da bi stupila na snagu.

5.4. Regulisanje u jugoslovenskom pravu

U Jugoslaviji nema posebnih propisa koji bi se odnosili na slijepe putnike, ali, postoje određene opšte norme koje se mogu primijeniti za rješavanje nekih pitanja u vezi sa položajem i postupkom prema slijepim putnicima na brodu. To su u prvom redu norme koje se tiču i zapovjednika broda kao najvažnijeg lica brodske posade, od čijeg pravilnog, stručnog i promišljenog djelovanja zavisi uspješan ishod plovidbe i plovidbenog podhvata. Raznovrstan i složen splet odnosa u koje stupa zapovjednik broda izvršavajući svoje radne zadatke pretpostavlja detaljnu razradu njegovih dužnosti, prava i obaveza. Oni proizilaze iz zakonskih i podzakonskih akata, kao i iz

opštih akata brodarskih preduzeća. Poslove zapovjednika broda možemo uglavnom izvesti iz javnopravnih ovlaštenja i dužnosti sigurnosti plovidbe, te iz zakonskog zastupanja brodara i interesa u privrednom radu broda.

Prema članu 138. ZPUP zapovjednik broda je ovlašten i dužan svim licima na brodu da izdaje naredjenja kojima se obezbjedjuje brod, plovidba i održavanje reda na brodu. Ima pravo da izdaje naredjenja koja se odnose ne samo na sigurnost plovidbe, već i na druge opšte vidove sigurnosti i reda na brodu. U skladu sa navedenim zapovjednik broda ima pravo da ograniči slobodu kretanja svakom licu na brodu koje ugrožava sigurnost broda, članove posade, putnika, drugih lica i stvari. To ograničenje slobode kretanja može za stranog državljanina ili lice bez državljanstva da traje najduže do dolaska broda u prvu luku, a za našeg državljanina najduže do dolaska broda u prvu jugoslovensku luku. Posebna ovlaštenja ima zapovjednik u vezi s krivičnim djelima na brodu, kojima je cilj da se spriječe ili ublaže posljedice krivičnog djela, kao i da se osiguraju i sačuvaju dokazi o izvršenju krivičnog djela. Zapovjednik će po potrebi ograničiti slobodu kretanja izvršiocu krivičnog djela, ispitati će izvršioca, svjedoke, očevice, te utvrditi okolnosti pod kojima se krivično djelo dogodilo. O svemu će sastaviti zapisnik i sačuvati sve predmete koji mogu poslužiti kao dokazna sredstva. Ima dužnost da o izvršenom krivičnom djelu obavijesti konzularno ili diplomatsko predstavništvo luke u koju uplovi, te da sa počiniocem postupi po uputstvu istog. U

granicama zakona i opštih akata brodara zapovjednik organizuje vršenje poslova na brodu. Sudjeluje u radu samoupravnih organa radnih ljudi broda, koji mogu biti važni kad se radi o postupanju sa slijepim putnicima, njihovom smještaju, izdržavanju, mogućnostima rada i odgovornosti za njihov fizički integritet.

Kako u našem pravu nema posebnih propisa o slijepim putnicima, pitanje odgovornosti za njihov tjelesni integritet treba izvesti iz opštih načela prava i nekih posebnih u vezi s granicama odgovornosti brodara. Kao prvo odgovornost može postojati ako je takvo lice otkriveno na brodu živo. Ne može biti odgovornosti za smrt ili povrede koje su prouzrokovane nekim događajem za koji brodar i odgovara, ako nije bilo poznato prisustvo skrivenog slijepog putnika (npr. brod udari u obalu i pri tom udaru slijepi putnik pogine ili bude teže ranjen). Medjutim, kada je slijepi putnik otkriven, nastupa pitanje odgovornosti za povredu njegovog tjelesnog integriteta na osnovu opštih načela prava i vanugovorne odgovornosti. Za povredu tjelesnog integriteta putnika, dakle lica u ugovornom odnosu s brodarom, naš Zakon prihvaćajući načela Atinske konvencije 1974. propisao je odgovornost po načelu dokazane krivice, bilo vlastite bilo lica kojima se brodar u svom poslovanju služi, osim u slučajevima izričito predviđenim zakonom (brodolom, sudar, nasukanje, eksplozija, požar i mana broda) kada odgovara na osnovu pret-

postavljene krivice. Brodar može do limita u zakonu određenog ograničiti svoju odgovornost za tjelesni integritet putnika. Kako slijepi putnik nije putnik u smislu ugovornog odnosa, a zajedničke odredbe Zakona se odnose samo na lica van broda (čl. 835), za povrede tjelesnog integriteta slijepog putnika trebalo bi primijeniti opšta načela građanskog prava na osnovu pretpostavljene krivice i bez limita, što znači strože nego za putnika. Stoga treba prihvatiti rješenje da će i za slijepe putnike vrijediti načela kao i za redovne putnike.

Ako otkriveni slijepi putnik radi na brodu, što se često zbiva, da bi bar donekle platio za put i troškove ishrane, u tom slučaju treba uzeti da će brodar za njegov fizički integritet odgovarati kao i za svog člana posade. Ne bi bilo ni etički ni pravično kada bi brodar za slijepog putnika odgovarao strože ili blaže.

6. Osiguranje vanugovorne odgovornosti

Uopšteno

U opštem značenju i važnosti koje osiguranje danas u svijetu ima, ono u pomorstvu, iz kojeg je i poteklo, ima posebno značajno mjesto. Svrha osiguranja je da rizik snosi veliki broj subjekata, kako bi se lakše nadoknadile štete, koje u pomorstvu mogu da budu jako velike. jer što su rizici veći, to je veći i značaj pomorskog osiguranja. Danas se normalno odvijanje pomorskog preduzetništva ne može zamisliti bez instituta osiguranja.

Putem osiguranja može biti zaštićen svaki na zakonu dopušteni interes. Takav interes u preduzetničkoj djelatnosti na moru može se manifestovati ne samo u obliku zaštite protiv smanjenja vrijednosti imovine ili očekivane dobiti, nego i kao zaštita protiv povećanja pasivne strane, tj. zaštite od odgovornosti ili snošanja troškova. Osiguranjem odgovornosti obavezuje se osiguratelj da će osiguraniku nadoknaditi štetu koju je on morao platiti oštećenome.

Osiguranje odgovornosti ne spada u redovna osiguranja, jer ta osiguranja počivaju na principu da nije dozvoljeno osiguranje za one štete koje su posljedica krivice samog osiguranika. Otuda brodoglasnici i brodari svoju odgovornost ne mogu da osiguraju kod redovnih osiguratelja, već su primorani da ovu vrstu osiguranja provedu putem udruživanja.

Organizacije za takvo uzajamno osiguranje od odgovornosti su Protecting and Indemnity Clubs (P&I) (klubovi za zaštitu i naknadu), koji se bave osiguranjem i vanugovorne odgovornosti brodara, za one štete, koje ne pokrivaju redovna pomorska osiguranja. Posebno Protecting klubovi, između ostaloga, izričito pokrivaju odgovornost brodara za smrt i tjelesne povrede lica van broda i za štete od udara fiksnim objektima.

6.1. Nastanak i razvoj P&I klubova u Engleskoj

P&I osiguranje za zaštitu i naknadu je tradicionalno ime za osiguranje odgovornosti i određene druge štete koje nastaju u vezi sa iskorištavanjem broda. Ova vrsta osiguranja nastala je u Engleskoj i zadržala je svoje englesko ime i u drugim jezicima.

To je posebna vrsta osiguranja koja je nastala sredinom XIX vijeka. Razlozi zbog kojih je ono nastalo su malo nejasni. Neki misle da su direktori osiguravajućih zavoda tražili druge aktivnosti i otkrili da će proširiti svoj posao osiguravajući 1/4 odgovornosti za sudar, koju drugi osiguratelji broda nisu htjeli da osiguraju¹³²⁾ Drugi da je razlog Lord Cambell's Act iz 1846. koji je nametnuo stroža pravila o odgovornosti za smrt i tjelesne povrede. Moguće je da je razlog bio i Merchant Shipping Act iz 1854, koji je po prvi put uveo ograničenje odgovornosti sa tačno ut-

132) 3/4 osiguranja od odgovornosti za sudar su osiguravali osiguravatelji broda.

vrdjenim iznosom po toni. Ma koji da je bio uzrok činjenica je da je prvi P&I klub "Shipowners Mutual Protection Society" osnovan 1855. kao ogranak osiguravajućih organizacija broda (off shoot of a mutual hull club). Ovaj klub još postoji pod imenom Britania Association. Ubrzo su osnovani i drugi klubovi, a svi su nastali iz Mutual Hull Clubs. U to vrijeme ni društva za osiguranje brodova nisu bila mnogo stara. Prvo društvo je bilo osnovano početkom XIX vijeka. Do tog vremena osiguratelji LOYD'S Coffee House i odredjene druge institucije kao The Royal Exchange and The London Insurance su imale monopol nad privatnim osiguranjem brodova na osnovu akta iz 1719. Ovo je bio razlog zbog kojeg su brodovlasnici udružili svoje snage i počeli da se osiguravaju na uzajamnoj osnovi. Medjutim, 1824. ukinut je akt iz 1719. i od tada klubovi za uzajamno osiguranje broda propadaju. Oni nisu bili u mogućnosti da se uhvate u koštac sa Loydom i novim privatnim kompanijama, koje su naglo počele da niču. Većina klubova za osiguranje broda se ugasila i u Engleskoj su postali svjesni da osiguranje broda nije podesno za klubove za uzajamnu zaštituⁱ naknadu. Ali, novi P&I klubovi su bili klubovi uzajamnog osiguranja i na ovom polju pokazali su se kao najprikladniji. Svoju djelatnost započeli su osiguravanjem 1/4 odgovornosti iz sudara kao i odgovornosti za smrt i tjelesne povrede. Ovo pokriće je nazvano osiguranje zaštite. Brodovlasnici u to vrijeme ni-

nja uz utvrđjene doprinose, ali ovo predstavlja zanemarujući dio tržišta. Izvan Engleske značajniji P&I klubovi se mogu naći jedino u Skandinaviji i Japanu. Tzv. London-ska grupa P&I Associations je zajednički pul koji obuhvata vodeće Britanske klubove¹³³⁾.

6.2. Nastanak P&I klubova u Skandinaviji

Razvoj klubova u Norveškoj i Švedskoj je bio paralelan razvoju u Engleskoj, ali različit u nekim vidovima.

Klubovi za osiguranje broda su osnovani oko 1830. Jedan od najstarijih "Skibsassuranceforeningen i Arendal" utemeljen je 1837. U vrijeme jedranjaka Arendal je bio jedan od najvažnijih pomorskih gradova u Skandinaviji. Slični klubovi su se osnovali i u mnogim drugim pomorskim gradovima Skandinavije. 1867. počeo je sa radom "Skibsassuranceforeningen i Christiania". Inicijativa za osnivanje prve Skandinavske P&I asocijacije "Assuranceforeningen Skuld u Oslu, potekla je 1897. od strane generalnog direktora kluba Christiania, gosp. A. Poulssons. Potrebu za osiguranjem odgovornosti brodovlasnici su osjećali i u Norveškoj i normalno da se imitirao engleski model klubova. Skuld je bila posebna asocijacija, ali je saživjela zajedno sa klubom Christiania. Deset godina kasnije 1907. generalni direktor kluba Arendal započeo je formiranje "Assuranceforeningen Gard", koji je bio organizovan na isti način kao i Skuld i bio je namijenjen za osiguranje brodova na jedra.

133) Sten Braekhus and Alan D. ...

U početku klubovi za osiguranje broda imali su glavnu ulogu, ali postepeno njihova uloga stagnira. Medjutim, "Gård" i Arendal su nastavili zajednički rad. 1966. Arendal i Christiania su se ujedinili pod imenom "Skibsassuranceforeningen i Arendal og Christiania" sa glavnom direkcijom u Arendalu.

U Švedskoj klub za uzajamno osiguranje broda "Sveriges Angfartygs Assurans Pörening" iz Geteborga utemeljen je 1872. a 1910. je oformljena posebna vrsta P&I osiguranja. U Švedskoj je odnos izmedju osiguranja broda i P&I osiguranja vrlo blizak.

Dva Norveška kluba i dva Švedska kluba su pridruženi članovi Londonske grupe osiguratelja preko ugovora o reosiguranju. Norveški klubovi imaju medjunarodnu klijentelu. Do skoro Švedski klub je bio upućen na osiguranje švedskih brodova, ali sada je sve veće interesovanje na medjunarodnom planu.

Istorijat Skandinavskih klubova za osiguranje broda je različit od onog u Engleskoj. Oni ne samo da su nadživjeli utrku sa privatnim tržištem, već su nastavili da igraju važnu ulogu, praktički kao vodeći osiguratelji u likvidaciji havarija. Broj norveških klubova se tokom godina smanjio i sada postoje četiri koja osiguravaju prekookeanske brodove.¹³⁴⁾

134) Sjur Braekhus, o.c., str. 78, 79.

6.3. P&I osiguranje u Jugoslaviji

Svoju odgovornost kao i ostale rizike brodari brodova Jugoslovenske trgovačke mornarice osiguravaju kod domaćih zajednica osiguranja imovine i lica, a preko njih reosiguravaju kod engleskih klubova. Pokriće odgovornosti brodara prema trećim licima usmjereno je preko domaćih osiguravajućih organizacija, a odredbama statuta Kluba i Pravilima normiran je materijalno-pravni odnos prema klubu. Posebni uslovi osiguranja nalaze se u potvrdi o osiguranju - Certificate of Entry.

Potvrda o osiguranju predstavlja pristup brodara klubskom osiguranju. Plaćanje doprinosa za pokriće rizika za štete iz odgovornosti brodara vrši se u dva dijela. Prvi dio predstavlja početni doprinos, koji se plaća svake godine u tromjesečnim ili četvoromjesečnim ratama, tzv. Initial call. Odredjuje se u novčanoj svoti prema ukupnoj tonaži broda u zavisnosti od odnosa šteta i doprinosa kroz određeni broj godina, obično četiri.

Pored ovog iznosa brodar plaća i dodatni doprinos - additional call, zato što se ranije određeni početni doprinos za godinu, povećava za određeni procenat, tako da se ostvari pokriće rashoda kluba u toj godini, bez ostvarivanja dobiti. Ukoliko bi se desilo da je pojedinog brodara ili više njih tokom određene godine pogodila jedna ili veći broj šteta koje se ne bi mogle pokriti iz sredstava kluba, onda bi se donijela odluka

da svi brodari plate odredjeni dodatni doprinos - over call kako bi se pokrilo poslovanje te godine. Visina doprinosa brodara za osiguranje odgovornosti kod P&I klubova zavisi i od učešća brodara u šteti, tj. od visine franšize. Obično franšiza pokriva manje štete, međjutim, danas se ona kreće od 5000 - 20000 US\$.

Klubsko osiguranje jugoslovenskih brodara realizuje se preko domaćih zajednica osiguranja imovine i lica, tako da i one snose dio štete do određene visine. Preostali dio rizika preuzima klub. Tako u šteti učestvuje brodar - osiguranik, nacionalna organizacija osiguranja - osiguratelj i klub. Pokriće rizika odgovornosti je neograničeno, izuzev za štete koje se odnose na pokriće rizika odgovornosti za štete od zagađivanja, koje su kako je naprijed rečeno ograničene.

Domaća zajednica osiguranja može da ne preuzme ni jedan dio rizika odgovornosti, već samo da primi proviziju radi pokrića troškova za sprovođenje postupka i evidencije osiguranja domaćeg brodara. Na primjer: Zajednica osiguranja imovine i lica "Lovćen" ne snosi ni jedan dio štete, ni u obliku procenta ni u dijelu franšize, već je sve rizike za odgovornost prenijela na Klub The North of England - Newcastle.

Medjutim, klub i domaća zajednica osiguranja mogu i drukčije urediti svoje medjusobne odnose, npr., domaća zajednica osiguranja snosi odredjeni procenat klubskog dopri

nosa i odgovarajući procenat od štete iznad ugovorene franšize, koja predstavlja učešće brodara u šteti. Dopri-
 nos je cijena osiguranja, a njena visina zavisi od potencijalnosti rizika i visine štete. Ugovor o osiguranju odgovornosti brodara smatra se zaključenim kada klub prihvati ponudu brodara za zaključenje osiguranja koja ide preko domaće zajednice osiguranja. Ugovor o osiguranju sa klubom valjano je zaključen ako ispunjava odredbe statuta kluba, njegovih pravila i nacionalnog prava sjedišta kluba. Brodar koji se osigurao kod kluba, iako preko domaće zajednice osiguranja smatra se, prema pravilima kluba i statuta direktnim osiguranikom odgovornog kluba. U slučaju spora mjerodavan je zakon zemlje kluba, iako polisu o pokriću rizika odgovornosti izdaje domaća zajednica osiguranja. Naime, pored te polise našeg osiguratelja i klub izdaje dokaz o pokriću - Certificate of Entry po kojem se u klub učlanjuju zapravo brodovi, a ne brodar. U tom certifikatu navedeno je ime broda, početak osiguranja i posebni uslovi osiguranja. Klubski statuti i pravila kluba omogućavaju brodaru široko pokriće rizika njegove odgovornosti.

Iz osiguranja se nadoknadjuju i troškovi mjera preduzetih na zahtjev osiguratelja i njegovih predstavnika ili u sporazumu sa njima radi zaštite od neopravdanih

ili pretjeranih zahtjeva trećih lica, te troškovi razumnih mjera.

Obzirom da osiguratelj odgovara koliko i odgovorno lice, ima pravo na eventualno ograničenje odgovornosti. To klubovi praktično rade. I onda kad ne bi bilo predviđenog ograničenja u klubskoj odgovornosti, treba uzeti da bi pravo na ograničenje postojalo do visine zakonske odgovornosti i u slučaju da se brodar nije poslužio svojom mogućnošću ograničenja, zavisno o mjerodavnom pravu. To isto treba imati u vidu pri prosudjivanju koliko je brodar, odnosno brod, oslobođen odgovornosti postojanjem osigurateljevog fonda, kao i načelo da osnivanje fonda ograničene odgovornosti ne znači i priznanje odgovornosti za štete zbog kojih je osnovan.

6.4. Osiguranje odgovornosti brodara po pravilima engleskih klubova

U praksi brodari redovno osiguravaju svoju odgovornost za štete nanesene trećim licima preko P&I klubova, tj. protiv onih rizika koje ne preuzimaju osiguratelji. Klubovi rade na principu uzajamnog osiguranja, ali rade i na osnovu kotizacije, koje se obračunavaju unatrag za svaku godinu, a visina se utvrđuje zavisno od svote koja se morala nadoknaditi u prethodnoj godini.

Sistem uzajamnog osiguranja odgovornosti brodara pruža-

jući neograničenu zaštitu funkcionirše na osnovu načela uzajamnosti članova određene saocijacije, a zatim putem pooliranja tonaže svih vodećih P&I klubova londonske grupacije, koje je danas, još uvijek jedino, u svijetu organizovano tržište za ovu vrstu rizika za međunarodnu klijentelu. Ugovorom o pooliranju rizična zajednica koju predstavlja svaki pojedini P&I klub zadržava u vlastitom riziku prvih 240000 US\$ svakog odštetnog zahtjeva, a iznose preko utvrđjene granice snosi uzajamno grupacija P&I klubova prema jačini, odnosno udjelu svakog pojedinog P&I kluba, ali ponovo do određene granice.

Prema Pravilima jednog od najjačih klubova "The United Kongdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited", a u odnosu na predmet ovog rada, Klub nadoknađuje štete koje proizilaze iz obaveze članova za:

1. odštete ili kompenzacije zbog tjelesne povrede, bolesti ili smrti nekog lica (misli se na lica van broda) i bolničke, ljekarske ili pogrebne izdatke, koji su nastali u vezi sa takvom povredom, bolešću ili smrću.¹³⁵⁾
2. troškove radi skretanja učlanjenog broda i u obimu u kojem takvi troškovi predstavljaju čisti gubitak u odnosu na troškove za gorivo, osiguranje, zarade ... ako nastanu zbog iskrcaja slijepih putnika.¹³⁶⁾

135) Član 1. Pravila

136) Član 7. Pravila

3. izdatke različite od onih pokrivenih čl. 7. Pravila, koje brodovlasnik ima prilikom rasterećenja od svojih obaveza prema slijepim putnicima ili izbjeglicama, ili prilikom preduzimanja neizbježnih mjera zbog njih, ali samo ako je, i u obimu u kojem je brodovlasnik zakonski odgovoran za troškove ...¹³⁷⁾
 4. odštete ili kompenzacije zbog svakog gubitka ili oštećenja bilo kakve pokretne ili nepokretne imovine, kako na kopnu, tako i na vodi. Ovdje je uključena i povreda prava.¹³⁸⁾
 5. odgovornost, gubitke, oštećenja, izdatke i troškove predviđene u paragrafima A-E niže navedenim, kada su i u obimu u kojem su prouzrokovani ili su nastali uslijed izbacivanja ili izlivanja ulja ili bilo koje druge stvari iz nekog učlanjenog broda ili opasnosti da do takvog izbacivanja ili izlivanja dodje:
- A - odgovornost za gubitak, oštećenje ili kontaminaciju,
- B - svaki gubitak, oštećenje ili izdatak koji vlasnik pretrpi, ili za koji je odgovoran kao stranka TOVALOP ili nekog drugog sporazuma kojeg su direktori odobrili, uključujući izdatke i troškove koje vlasnik pretrpi prilikom ispunjavanja obaveza iz takvih sporazuma.

 137) Član 8. i 11. Pravila

138) Član 12. Pravila

- C - troškovi svih razumno preduzetih mjera kako bi se izbjeglo ili umanjilo zagađenje ili uslijed svakog gubitka ili oštećenja, kao i zbog takve odgovornosti za gubitak ili oštećenje imovine prouzrokovano tako preduzetim mjerama,
- D - troškove svih razumno preduzetih mjera kako bi se spriječila neka neposredna opasnost izbacivanja ili izlijevanja ulja s učlanjenog broda ili bilo kakve druge stvari koja može prouzrokovati zagađivanje,
- E - troškove ili odgovornosti koje proizadju iz ponašanja u skladu sa nekim nalogom ili uputstvom koje izda bilo koja vlada ili vlast radi spriječavanja ili smanjenja zagađivanja ili rizika zagađivanja, uvijek pod uslovom da se takvi troškovi ili obaveze nadoknadjuju po polisama za osiguranje broda učlanjenog broda.¹³⁹⁾

Vlasnik broda je osiguran samo u odnosu na one svote koje je platio da bi se oslobodio odgovornosti i da bi namirio gubitke, troškove ili izdatke na koje se odnose Pravila, osim ako direktori kluba drukčije odluče.¹⁴⁰⁾ Najveći iznos koji se nadoknadjuje, u pogledu bilo koje nezgode, može biti ograničen na osnovu granica koje su

139) Pod direktorima se misli na odbor direktora udruženja.

140) Pravila, pokriveni rizici 7 ii

predvidjene Pravilima, ili na osnovu odluke direktora.¹⁴¹⁾

Klub ograničava odgovornost za zagadjivanja uljem: "Odgovornost udruženja za bilo kakav ili za sve zahtjeve u odnosu na zagadjivanje uljem biće ograničena na takvu svotu ili svote i na nju će se primjenjivati oni "Klubski uglavci" i uslovi kako direktori s vremena na vrijeme odrede".¹⁴²⁾

Klupska osiguranja predstavljaju jednu vrstu dopunskog osiguranja, jer ne odgovaraju "za bilo kakve odgovornosti, troškove ili izdatke, koji su nadoknadiivi po bilo kom drugom osiguranju, bez obzira na bilo kakve uglavke sadržane u drugom osiguranju, koji isključuju ili ograničavaju odgovornost na osnovu dvostrukog osiguranja,¹⁴³⁾ što znači da nema obaveze kluba, ukoliko je do štetnih posljedica došlo od rizika, koji su pokriveni i nekim drugim osiguranjem.

U odredbi pod B navedenih Pravila spominje se sporazum TOVALOP, pa u vezi s tim treba objasniti da je donošenje Medjunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagadjivanjem 1969. za primjenu njenih odredbi u pogledu ustanovljavanja fonda kompenzacije šteta, došlo do učlanjivanja brodova u posebne

¹⁴¹⁾ Za 1985. direktori su odredili da u odnosu na zahtjev za zagadjivanje uljem odgovornost udruženja je ograničena na najviši iznos od 3000 miliona dolara US za svaki učlanjeni brod, svaku nezgodu ili slučaj.

¹⁴²⁾ Pravila dodatak A ad A

¹⁴³⁾ Pravila dodatak 5 I dvostruko osiguranje

organizacije, neke vrste klubskog osiguranja, za naknadu šteta koje proizlaze iz specifične odgovornosti za spomenute štete, kao što su npr. TOVALOP, KRISTAL i to u cjelini ili ograničeno u odnosu na konkretnu odgovornost u limitima konvencije, prema različitim pravilima tih organizacija.

Zanimljivo je spomenuti da bi danas u pomorskoj praksi kod iskorištavanja brodova duge plovidbe bilo veći izuzetak naići na brod bez pokrića odgovornosti broдача, nego na brod koji kao imovina nije osiguran protiv redovnih pomorskih rizika. Nadalje je zanimljivo napomenuti da što su brodovi veći, to je osiguranje od odgovornosti pravilo bez iznimke. Nije su rijetki slučajevi da finansijski jaki brodovlasnici koji raspolažu sa značajnom tonažom uopšte ne osiguravaju brodove protiv redovnih pomorskih rizika.

6.5. Osiguranje odgovornosti za štete zagadjivanjem nastale izlijevanjem ili izbacivanjem ulja koje se prevozi kao teret

Ove vrste šteta mogu biti jako velike, pa je moguće da broдар nije u mogućnosti ni uz primjenu bilo kog sistema ograničenja da izmiri potraživanja ni do one granice koju propisuju Konvencije i Protokol, ili, pak, one koja je propisana odredbama čl. 842. ZPUP. Zbog

toga je odredbom i našeg Zakona propisano da brod koji prevozi više od 2000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo. Vlasnik broda odlučuje hoće li obezbijediti osiguranje ili neko drugo pokriće o imovinskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađivanjem naftom. Jedno je pokriće odgovornosti za ovaj rizik putem osiguranja, a drugi način je obezbedjenje jemstva o finansijskoj sposobnosti za plaćanje šteta koje potiču iz ovog osnova. Osiguranje ove odgovornosti danas se vrši preko P&I klubova. Klubovi su pružili brodarima pokriće i za obaveze, koje su brodari preuzeli učlanjenjem u TOVALOP. Pri tome se međjutim traži plaćanje dodatnog doprinosa. Do 1970. godine klubovi su davali puno pokriće u okviru svojih pravila. Od 20. februara 1971. godine u certifikate o pokriću unosi se nova odredba, koja ujedno predstavlja najvažniji regulativ u pomorskom osiguranju uopšte u vezi šteta od zagađivanja. Tekst odredbe glasi:

"Ukoliko bi u toku važenja ovog pokrića stupio na snagu bilo kakav propis u ma kojoj zemlji svijeta, kojim bi se promijenio obim osiguranikove odgovornosti za zagađivanje uljem, Klub pridržava pravo da poveća osiguranikov doprinos ili naplati dodatnu premiju od dana kojeg odredi Klub. Ako bi neka zemlja donijela propis koji bi za osiguranje bio stroži od Medjunarodne kon-

vencije o zagadjivanju koja je prihvaćena u Briselu 1969. Klub pridržava pravo da otkáže pokriće u pogledu odgovornosti za štete zagadjivanja uljem, koja proističe iz takvog propisa. Otkaz stupa na snagu četrnaestog dana, računato od ponoći, dana kada je dat.

U svakom slučaju, obaveza Kluba za štete proizašle iz zakonske odgovornosti za zagadjivanje naftom ograničit će se do iznosa od najviše 14.400.000 dolara ili protuvrijednosti u drugim valutama, po jednom udesu".¹⁴⁴⁾

Navedenom odredbom regulisana su tri vrlo važna pitanja i to:

1. pravo Kluba da naplati dodatni doprinos u slučaju da u nekoj zemlji u toku trajanja pokrića stupi na snagu novi propis kojim se pooštrava odgovornost brodara za zagadjivanje;

144) Prevedeni engleski tekst prema Kružičeviću - Osiguranje odgovornosti za štete nastale izlivanjem nafte sa broda, koja se prevozi kao teret; Društvo pravnika u privredi, Split, 1973. str. 10.

Tekst glasi izvorno:

"In the event of any legislation coming into force anywhere in the world during the currency of this entry which affects the Member's liabilities for oil pollution, the Association shall have the right to increase the Member's rate of contribution or to charge an additional premium to take effect from such date as the Association specifies. Further, should any country pass legislation which is more onerous than the provisions of the International Convention on Oil Pollution agreed at Bruxelles in November 1969, the Association reserves the right to withdraw cover in respect of oil pollution liabilities under such legislation, such withdrawal becoming effective on the expire of fourteen days from midnight on the day on which notice of cancellation was given. In any event the Association's liability for claims arising from legal liabilities for oil pollution shall be limited to 14,4 milion US\$ or the equivalent in other currencies for any one accident arising on or after the 20th February 1970".

2. pravo Kluba da otkaže pokriće u odnosu na odgovornost brodara iz takvog propisa, ako bi bila uspostavljena oštrija odgovornost od one predviđene Briselskom konvencijom iz 1969;
3. klub u svakom slučaju ograničava svoje pokriće na 14.400.000 dolara po jednom događaju.

Ovim je, zapravo, napravljen jedan izuzetak od tradicionalnog načela klubova da članovima pružaju pokriće bez ograničenja visine. Klubovi kao osnovni nosioci osiguranja odgovornosti brodara su obim pruženog pokrića odredili u skladu sa konvencijom. Ukoliko bi pojedini nacionalni zakon predvidio oštriju odgovornost brodarka, on bi barem djelimično ostao nepokriven.

Danas u praksi paralelno postoje dva oblika brodareve odgovornosti za zagađivanje nastalo izlivanjem ili izbacivanjem ulja koje se prevozi kao teret, i to:

1. vanugovorna odgovornost u okviru pojedinih nacionalnih propisa, i
2. ugovorna odgovornost za troškove čišćenja u okviru članstva u TOVALOP (ovaj oblik odgovornosti pokriva klub).

1973. godine je izvršena dopuna 34. tačke 14. Pravila Kluba. Dopuna se sastoji u tome da se među stvarima za čije oštećenje klub pokriva vanugovornu odgovornost brodara uključuju od sada zemljište i voda (Land and

water). Vidi se da se mislilo na štete od zagadjivanja. Drugom dopunom proširuje se pokriće kluba i na ugovorne obaveze brodara za troškove čišćenja zagadjenih stvari, ukoliko one proističu iz brodarevog učlanjenja u neki sporazum, čiji je sadržaj prethodno odobrio klub, i uz plaćanje dodatne premije (očito se misli na članstvo u Tovalop).

Sada dio teksta t. 34 glasi:

- A) Uništenje ili oštećenje bilo koje luke, doka, mola, lukobrana, zemlje, vode ili nepokretne ili pokretne stvari bilo koje vrste;
- B) Bilo kakvog uništenja, oštećenja ili prouzrokovanih troškova za koje je osiguranik odgovoran kao potpisnik bilo kojeg sporazuma koji se odnosi na troškove čišćenja od zagadjenja uzrokovanog izlivanjem ili izbacivanjem ulja sa osiguranog broda, uključujući i kompenzaciju za izdatke koje je sam osiguranik učinio izvršavajući obaveze iz takvog sporazuma.

Uvijek uz uslov:

i/ U vezi sa odredbom B/ ove tačke, da Klub prije nastupa dogadjaja koji je doveo do odgovornosti osiguranika, odobri takav sporazum i da se osiguranik obaveže na plaćanje dodatnog doprinosa ukoliko to Klub traži.

Iz ovog se vidi da se pokrivaju rizici vanugovorne odgovornosti brodara samo u okviru granica koje je postavila Konvencija '69. U SAD je '71. donesen WATER QUALITY IMPROVEMENT ACT, kojim je ustanovljena odgovornost brodara za štete nastale izlijevanjem ili izbacivanjem ulja do iznosa od 100 dolara po toni ili 14 miliona dolara, prema tome što je za brodara povoljnije. Istim Zakonom je uvedena i obaveza brodara da obezbijedi odgovarajući oblik garancije iz koje bi se mogle namiriti njegove obaveze. Poslije toga američki pomorski osiguratelji su pristupili formiranju posebnog Pula, koji bi se bavio osiguranjem rizika zagađivanja i izdavanjem garancija, predviđenih Zakonom. Tako je nastao WQIS (Water Quality Insurance Syndicate). Naziv Pula je kao što se vidi izveden iz samog Zakona. Premija za pokriće u WQIS iznosi 50 dolarskih centi za brodove koji nisu tankeri, odnosno 75 centi za tankere po toni. To predstavlja ogromno finansijsko opterećenje za brodara, a bez kompenzacije u smanjenju premije kod klubova.

7. Z a s t a r a

, U o p š t e n o

Zastara, kao opšti pravni institut po kome protek odredjenog vremena nakon kojeg imalac prava potraživanja gubi svoje pravo, jer protekom vremena neka potraživanja prestaju, a neka prava se gase, ima posebno mjesto i u pomorskom pravu.

7.1. Zastara u vanugovornim pomorsko-pravnim odnosima

U pomorskom pravu za zastaru, a posebno za prekluziju mjerodavna su opšta načela gradjanskopravnog pojma zastare. Medjutim, propisani su posebni zastarni rokovi, ponegdje nametnuti unifikacijskim instrumentima.¹⁴⁵⁾ Najvažnija specifičnost zastare u pomorskom pravu ogleda se u kratkim zastarnim rokovima. Ipak, u skladu sa načelom autonomije volje ugovornih stranaka rokovi zastare mogu se produžiti pismenim sporazumom stranke, zaključnim nakon što je nastao uzrok za podnošenje tužbe. Ovakva mogućnost produženja rokova zastare postoji i u ugovornim i u vanugovornim odnosima. Ovo zbog toga što se niz pomorskopravnih operacija obavlja u relativno kratkom vremenu, a s obzirom da je kasnije sve teže utvrditi činjenično stanje, koje se redovno, vrlo brzo mijenja,

145) Konvencija o prevozu putnika morem iz 1961.

od brodara se ne može očekivati da će dugo čuvati dokaze koji ga oslobadjaju odgovornosti. Treba naglasiti da se u pomorskom pravu za početak zastarnog roka, u pravilu samo traži znanje o počinjenoj šteti, a ne i za brodara koji je za štetu odgovoran.

7.2. Zastara po ZPUP

ZPUP nema odredbi o zastari, već se primjenjuju opšte odredbe Zakona o obligacionim odnosima. Kod zagadjivanja mora naftom sa brodova koji prevoze naftu kao teret odredio je da pravo na naknadu odnosno štete zastarjeva u roku od tri godine od dana kada je šteta nastala, što znači bez obzira je li oštećeni toga dana znao za štetu i štetnika, ali je odredio i prekluzivni rok od šest godina ako se tužba u tom roku ne podnese (čl. 849 ZPUP), s tim da ako je događaj izlivanja ulja nastao u više navrata, prekluzivni rok počinje teći od dana kada je događaj počeo.

Što se tiče zastoja, Zakon određuje da u postupku ograničenja odgovornosti brodara prijava tražbine ima isti efekat kao i podnošenje tužbe u parničnom postupku. To znači da će se u pogledu tražbina koje su osporene u postupku ograničenja zastara obustaviti, do isteka roka za podnošenje tužbe, odnosno do dana kada presuda, kojom se utvrđuje da se povjeriočeva tražbina ne namiruje iz fonda ograničene odgovornosti, postane pravosnažna.

Za tražbine koje se na osnovu rješenja o diobi fonda namiruju iz fonda, zastara počinje ponovo teći od dana kada je rješenje o diobi fonda postalo pravosnažno.¹⁴⁶⁾

Konačno, kod osiguranja Zakon je utvrdio da posebni zastarni rok od pet godina za potraživanja iz ugovora o osiguranju počinje teći od dana od kada osiguranik dobije zahtjev trećeg lica za naknadu štete (čl. 728).

8. S u k o b Z a k o n a i p r i m j e n a p r a v a n a s l u č a j e v e v a n u g o v - o r n e o d g o v o r n o s t i

Obzirom da su odnosi nastali povodom pojedinih slučajeva vanugovorne odgovornosti objektivno unificirani u pojedinim međunarodnim konvencijama, to je u najvećoj mjeri uklonjena mogućnost sukoba zakona iz ove materije koja, inače, obuhvata mnogobrojne odnose sa stranim elementom.

Izraz "odnosi s međunarodnim obilježjem " (elementom) pojavio se prvi put u našem zakonodavstvu u naslovu II glave IX dijela ZPUP i za sada postoji samo u tom Zakonu. Ovo iz razloga što još uvijek ne postoji jedinstveni opšti zakon o međunarodnom privatnom pravu, pa su u drugoj glavi IX dijela ZPUP-a sadržane odredbe međunarodnog privatnog prava koje su mjerodavne za polje njegove

146) Jakaša, o.c., str. 256.

primjene, a koje se prema čl. 994. primjenjuju "na odnose iz pomorske i unutrašnje plovidbe".

Sve odredbe II glave sadržane u članovima 995-1014 (izuzev one iz čl. 995 u kojoj se navodi da se njene odredbe primjenjuju na svaki plovni objekt koji je brod prema jugoslovenskom pravu, kao i na svaki plovni objekt koji je brod prema pravu države čiju državnu pripadnost taj plovni objekat ima, te one iz čl. 1014. u kojoj je regulisana isključiva nadležnost jugoslovenskih sudova) u stvari normiraju izbor mjerodavnog prava za odnose s međunarodnim obilježjem - elementom.

Naš Zakon ne sadrži neku izričitu odredbu o primjeni prava na slučajeve brodareve vanugovorne odgovornosti. Medjutim, obzirom da se u ovakvim slučajevima Zakon ne poziva na primjenu stranog prava, proizilazi da će se na pojedine slučajeve vanugovorne odgovornosti broдача primijeniti odredbe našeg Zakona i to bez obzira na kvalifikaciju lica o kojima se radi. Do ovakvog zaključka može se doći i na osnovu njegovog člana 1012 koji sadrži odredbu o popunjavanju pravnih praznina koja glasi: "Ako u ovom zakonu nema odredaba o pravu mjerodavnom za koji odnos iz ovog dijela zakona, na te se odnose na odgovarajući način primjenjuju odredbe i načela ovog zakona, odredbe i načela drugih saveznih zakona koji uređuju odnose s međunarodnim obilježjem, nače-

la pravnog poretka SFRJ i opšteprihvaćena načela međunarodnog privatnog prava".

Prema tome u svim ovim slučajevima jugoslovensko pravo primjenjuje se upravo na osnovu opšteprihvaćenih načela međunarodnog privatnog prava *lex delicti commissi*.

U vezi primjene prava na pojedine slučajeve vanugovorne odgovornosti brodara posebno je značajna i odredba st.1. čl. 999 ZPUP, u kojoj je regulisano pitanje mjerodavnog prava za ograničenje brodareve odgovornosti, a koja glasi: "Na ograničenje odgovornosti brodara ili drugog fizičkog ili pravnog lica koje je prema ovom zakonu s njim izjednačeno primjenjuje se pravo države čiju državnu pripadnost brod ima". U stavu 2. istog člana dalje se navodi: "Iznimno od odredbe stava 1. ovog člana primjenjuje se ovaj zakon ako su njegove odredbe o ograničenju odgovornosti strože od propisa države čiju državnu pripadnost brod ima".

Prema tome, za ograničenje brodareve odgovornosti primjenjuje se pravo državne pripadnosti broda, a izuzetno odredbe ZPUP, ako su one za brodara strože, iz razloga što je ograničenje brodareve odgovornosti izuzetak na štetu povjerioca.

Z A K L J U Č A K

- ’ U ovom radu pokušali smo sistematizovati i prikazati osnove sistema vanugovorne odgovornosti broдача, te tako ukazati na značaj ove problematike koja pretstavlja jedno od najaktuelnijih pitanja pomorskog prava.

Utvdili smo da je pravni režim vanugovorne odgovornosti broдача, koji se zasniva na načelu kauzaliteta, specifičan u odnosu na njegovu ugovornu odgovornost koja se zasniva na načelu krivice.

Sigurno je da je naglašena specifičnost broдареве vanugovorne odgovornosti samo odraz izvjesnog partikularizma pomorskog prava u odnosu na ostale grane transporta. Ovaj partikularizam nalazi svoje opravdanje u istorijski posebnom razvojnem putu ove grane, a time i instituta vanugovorne odgovornosti u pomorstvu, u međusobnom odnosu snaga koje su uticale na taj razvoj, te objektivnim uslovima obavljanja pomorske plovидbe, gdje povećan broj rizika bitno utiče na pooštreno regulisanje broдареве vanugovorne odgovornosti.

Ipak, čini nam se, da navedeni kriterijum nije dosljedno sproveden. Naime, naglasili smo da, npr. u slučajevima iz čl. 23. ZPUP, broдар odgovara po načelima apsolutne odgovornosti za materijalne štete koje pogon broда prouzrokuje lučkim uređajima i postrojenjima, operativnim obalama, lukobranima i drugim objektima u luci.

Takodje smo napomenuli da ako je smrt ili tjelesna povreda ljudi prouzrokovana u morskom pojasu do 150 m od obale, a nije riječ o kupalištu ili o području gdje je zabranjena plovidba ili su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, a ne radi se o lukama uobičajenim plovnim putevima i sl, tada je brodareva odgovornost takodje kauzalna, ali s tipičnim razlozima za oslobodjenje: viša sila i krivica usmrćene ili povrijedjene osobe.

Mogli bi zaključiti da je pri ovakvom regulisanju brodareve vanugovorne odgovornosti bolje zaštićena imovina od čovjekovog fizičkog integriteta, što je još vidljivije u slučajevima ako je smrt ili tjelesna povreda prouzrokovana u lukama, odnosno pristaništima, na prilazima luka, odnosno pristaništa, na uobičajenim plovnim putevima, na području koje se isključivo koristi za sportsku i sličnu plovidbu, te na području udaljenom više od 150 m od obale, kada brodar za smrt i tjelesnu povredu lica odgovara na osnovu dokazane krivice.

Treba naglasiti da je sve ovo domen nacionalnog prava, bez uticaja eventualnih međunarodnih konvencija kojih nema, te otuda veća sloboda za izbor rješenja.

Možemo se opravdano zapitati da li je zaista oportuno da za povrede fizičkog integriteta brodar odgovara na osnovu kauzaliteta ili čak dokazane krivice, a za šte-

te prouzrokovane lučkim uredjajima i drugim objektima odgovara strože, tj. po načelu apsolutne odgovornosti.

Mišljenja smo da bi de lege ferenda savremenom razvoju pomorskog prava, a posebno našem pravu više odgovaralo univerzalno regulisanje svih slučajeva brodareve vanugovorne odgovornosti na osnovu apsolutne odgovornosti. Ovo tim prije što se rizici modernih plovidbenih sredstava i tehnologije transporta neminovno odražavaju na stvaranje jednoobraznih pravnih normi za sve slučajeve vanugovorne odgovornosti.

S U M M A R Y

The importance and the breadth of the subject treated in this doctoral thesis have conditioned its exposition through the three separate but thematically connected wholes. Part I deals with the historical development of the responsibility for the damage in the Maritime Law; Part II deals with the tort law in the Maritime Law and Part III treats the special cases of the ship owner's tort law.

In spite of the aspiration after the universal survey and the conscience that the ship - owner's liability always comes from some concrete, unlawful action, resulting in a specific damage, the main point of this thesis has been directed to some particular cases of the ship-owner's tort law.

Nevertheless, regarding that life constantly performs new situations and new concrete forms of the ship owner's tort law the desire is that this thesis serves only as the appropriate supplement to the further study and as the thematic whole of this complex and actual matter.

UPOTREBLJENA LITERATURA

- Antonijević, - Odgovornost transportnih preduzeća po ugovoru o prevozu robe, Beograd, 1958.
- Astle, - Limitation of Liability, Fairplay Publication 1985.
- Boal, - Efforts to Achieve International Uniformity of Laws relating to the Shipowners Liability, History of Limitation, Tulane Law Review, Louisiana 1979.
- Brajković, - Etude historique sur le droit maritime prive du littoral Yougoslav, Marsej 1933.
- Pomorsko pravo, Zagreb, 1949.
- Medjunarodno transportno pravo, Zagreb 1957.
- Problem brodara i njegove odgovornosti de iure condendo, Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova, Zagreb 1951.
- Brodar, Pomorska enciklopedija tom I, Zagreb, 1972.
- Riječka konferencija CMI, PE, tom VI, Zagreb, 1983.
- Ograničena odgovornost brodovlasnika, PE tom V, Zagreb 1981.
- Kodifikacija našeg novog plovidbenog prava, Glasnik društva za nauku i umjetnost, Titograd 1975.
- Capar, - Pomorsko upravno pravo, Zagreb, 1987.
- Engels, - Položaj radničke klase u Engleskoj, Beograd, 1961.
- Donovan, - The Origins and Development of Limitation of Liability Tulane Law Review, Louisiana 1979.

- Dorčić, - Zaštita mora od zagađivanja uljem, Konferencija o zaštiti Jadrana, Rijeka, 1974.
- Đurović-Dragašević - Obligaciono pravo sa poslovima prometa, Beograd, 1980.
- Eisner-Horvat, - Rimsko pravo, Zagreb 1948.
- Filipović, - Opšte ograničenje o odgovornosti u plovidbenom pravu, u djelu Carić, Saobraćajno pravo, Beograd, 1979.
- Gambini, - De l'embarquement clandestin de passagers a bord des navires de commerce, Paris 1932.
- Grigoli, - Diritto della navigazione, Torino, 1982.
- Giles, - Shipping Law
- Hamel, - Transportno osiguranje
- Hendy Book for Shippowners and masters
- Hopkins, - Business and Law for Shipmasters, Glasgow 1961.
- Ivošević, - Odgovornost pomorskog broдача, Beograd, 1974.
- Odgovornost broдача, Enciklopedija imovskog prava i prava udruženog rada, tom Beograd, 1978.
- Jakaša, - Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979.
- Saobraćajno pravo, Zagreb, 1969.
- Nekoliko pitanja temelja vanugovorne odgovornosti u ZOOO, Naša zakonitost, 6/79.
- Jakšić, - Obligaciono pravo, Opšti dio, Sarajevo, 1957.
- Jankovec, - Pomorske havarije, Beograd, 1965.
- Kačić, - Naknada štete u slučaju sudara brodova, Zagreb, 1968.
- Kisić, - Ograničenje brođareve odgovornosti po jedinici tereta, Medjunarodni transport, Beograd, 1961.
- Kružićević, - Osiguranje odgovornosti za štete nastale izljevom nafte sa broda koja se prevozi kao teret, Društvo pravnika u privredi, Split 1973.

- Marsden, - British Shipping Law, Collision at Sea
- Maraist, - Admiralty in a Nutshell, St. Paul 1988.
- Mogan, - Pravila V/A iz 24, Mjesečnik 1925.
- Novak, - Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća, Beograd 1962.
- Milovanović-Bogičević, - Sudska medicina, Beograd-Zagreb 1963.
- Pallua, - Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1974.
- Righetti, - Codice della navigazione, Milano 1979.
- Radović, - Hipoteka na brodu, Beograd, 1986.
- Sjur Braekhus and Alex Rein, Handbook of P&I Insurance
- Simić, - Brod kao opasna stvar, Medjunarodni transport, 11/61.
- Špehar, - Odgovornost brodara s osvrtom na Haška pravila, Zagreb, 1939.
- Šuc, - Slijepi putnik, PE tom. VII
- Trajković, - Pomorsko pravo, Beograd 1977.
- Tomašić, - PE tom. VI, Pomorskoosiguranje, Zagreb 1983.
- Pomorsko osiguranje, Kotor
- Triva i dr., - Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s komentarom, Zagreb, 1980.
- Vuković, - Odgovornost za štetu, Zagreb 1951.

PODACI POTREBNI ZA DIGITALIZACIJU DOKTORSKE DISERTACIJE

Ime i prezime autora: Marija Radulović

Godina rođenja: 1949.

E-mail:

Organizaciona jedinica Univerziteta Crne Gore:

Pomorski Fakultet Kotor

Naslov doktorske disertacije:

Vanugovorna odgovornost pomorskog broдача

Prevod naslova na engleski jezik:

Non-contractual liability of the shipping company

Datum odbrane: 01.12.1993. god

Signatura u Univerzitetskoj biblioteci¹: IV 484

Naslov, sažeci, ključne riječi (priložiti dokument sa podacima potrebnim za unos doktorske disertacije u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore):

Izjava o korišćenju (priložiti potpisanu izjavu):

Napomena:

¹ Podatak o signaturi (lokaciji) može ispuniti biblioteka organizacione jedinice/Univerzitetska biblioteka

**PODACI POTREBNI ZA UNOS DOKTORSKE DISERTACIJE U DIGITALNI
ARHIV UNIVERZITETA CRNE GORE**

Prevod naslova disertacije na engleski jezik:

Non-contractual liability of the shipping company

Mentor i članovi komisija (za ocjenu i odbranu):

Prof Dr Borislav Ivošević

Sažetak²:

Sažetak na engleskom (njemačkom ili francuskom) jeziku:

Ključne riječi:

Ključne riječi na engleskom jeziku:

Naučna oblast/uža naučna oblast:

Naučna oblast/uža naučna oblast na engleskom jeziku:

Ostali podaci:

² Ukoliko je predviđeni prostor za polja Sažetak, Sažetak na engleskom jeziku, Ključne riječi i Ključne riječi na engleskom jeziku nedovoljan, priložiti ih u posebnom prilogu.

IZJAVA O KORIŠĆENJU

Ovlašćujem Univerzitetsku biblioteku da u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore unese doktorsku disertaciju pod naslovom

Vanugovorna odgovornost pomorskog broдача

koja je autorski rad moje
majke, Marije Radulović.

Doktorska disertacija, pohranjena u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore, može se koristiti pod uslovima definisanim licencom Kreativne zajednice (Creative Commons), za koju sam se odlučio/la³.

Autorstvo

Autorstvo – bez prerada

Autorstvo – dijeliti pod istim uslovima

Autorstvo – nekomercijalno

Autorstvo – nekomercijalno – bez prerada

Autorstvo – nekomercijalno – dijeliti pod istim uslovima

Potpis autora

za Andrija Radulović

U Perastu, 04.05.2022. god

³ Odabrati (čekanati) jednu od šest ponuđenih licenci (kratak opis licenci dat je na poledini ovog priloga)