

# USVOJEN PRIJEDLOG POVEĆANJA IZNOSA OPĆEG (GLOBALNOG) OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAZBINE

Doc. dr. sc. MARIJA POSPIŠIL MILER\*

UDK 347.795.3 : 347.447.546

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 12.10.2012.

Prihvaćeno za tisak: 21.11.2012.

*Izmjene Protokola iz 1996. godine (LLMC 1996) Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (LLMC 1976) usvojene su 19. travnja 2012. na 99. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom u Londonu. Tim izmjenama iznos općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine povećan je za 51% u odnosu na iznose iz čl. 3. LLMC 1996 koji se odnose na čl. 6.1(a) i 6.1(b), LLMC 1976, dok iznosi iz čl. 7. Konvencije nisu mijenjani. Povećani iznosi primjenjivat će se od 8. lipnja 2015. godine.*

*U radu se analiziraju razlozi koji su doveli do povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti kao i opravdanost ovog povećanja iznosa ograničenja odgovornosti ako se uzme u obzir da je samo u 1,34% slučajeva šteta prelazila sadašnji iznos ograničenja odgovornosti utvrđen u LLMC 1996. Analiziraju se pravne i ekonomske posljedice ovog povećanja iznosa općeg ograničenja odgovornosti te njegov neposredan utjecaj na druge međunarodne konvencije vezane na iznose općeg ograničenja odgovornosti kao što su Bunker konvencija iz 2001. i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine. Upozorava se, međutim, da tendencija koja vodi prema previsokim iznosima ograničenja odgovornosti može izazvati smanjenje interesa država za ratifikacijom LLMC 1996 što će se negativno odraziti na unifikaciju prava u odnosu na ovo pitanje. U radu se stoga razmatraju rješenja koja bi omogućila pravednu naknadu oštećenima i ostvarenje svrhe instituta ograničenja odgovornosti, a ne bi ugrozila unifikacijska nastojanja.*

**Ključne riječi:** *opće ograničenje odgovornosti; Protokol iz 1996. godine Konvenciji o ograničenju odgovornosti iz 1976.; postupak prešutnog prihvata; pomorske tražbine; obvezno osiguranje od odgovornosti.*

## 1. UVOD

Sustav ograničene odgovornosti u pomorskom pravu već stoljećima omogućuje brodovlasnicima da ograniče svoju odgovornost za štete prouzročene njihovim brodovima kako putem općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti u okviru kojeg brodovlasnik odgovara do propisane opće gornje granice za sve štete iz jednog štetnog događaja prouzročene iskorištavanjem broda, neovisno o tome radi li se o izvanugovornoj ili ugovornoj odgovornosti, tako i putem posebnog ograničenja odgovornosti koje se odnosi samo na ugovornu odgovornost prijevoznika iz ugovora o prijevozu

---

\* Dr. sc. Marija Pospišil Miler, docentica na Katedri za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: mpmiler@pravri.hr

stvari, putnika i prtljage i u nekim posebnim oblicima izvanugovorne odgovornosti kao npr. kod odgovornosti za onečišćenje uljima, opasnim i štetnim tvarima itd.

Nastanak koncepta ograničene odgovornosti vezuje se uz poticanje investiranja u pomorsku industriju i poticanje pomorskih poduhvata, a time i poticanje međunarodne trgovine, omogućujući državama napredak njihovih gospodarstava i njihov utjecaj širom svijeta. Nastao je u vrijeme kad je bavljenje pomorskim prijevozom bilo izuzetno riskantna djelatnost s nerijetkim gubicima brodova i tereta, a smatralo se da rizike pomorskih putovanja ne trebaju snositi samo brodovlasnici, nego da oni trebaju biti podijeljeni s onima koji imaju koristi od pomorskih poduhvata, krcateljima i vlasnicima robe kao i samim potrošačima te robe.

Od uvođenja sustava općeg ograničenja odgovornosti krajem 17. stoljeća, povijesno možemo pratiti razvoj općeg ograničenja odgovornosti kroz tri sustava općeg ograničenja odgovornosti. To su: sustav abandona ili francuski sustav,<sup>1</sup> sustav egzekucije ili njemački sustav<sup>2</sup> te engleski sustav ili ograničenje odgovornosti prema tonaži broda.<sup>3</sup>

Različito reguliranje prava na opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika različitim nacionalnim propisima izazvalo je već vrlo rano i potrebu za ujednačenjem prava po tom pitanju na međunarodnoj razini pa su po pitanju općeg ograničenja odgovornosti donesene tri međunarodne konvencije.<sup>4</sup>

Posebna ograničenja odgovornosti pomorskog prijevoznika za ugovorne obveze također su regulirana na međunarodnoj razini nizom međunarodnih konvencija kojima se nastojalo ujednačiti pravo na ograničenje odgovornosti prijevoznika kod prijevoza tereta<sup>5</sup> i kod prijevoza putnika i njihove prtljage morem.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Opće ograničenje odgovornosti prema sustavu abandona uvedeno je Poznatom francuskom Ordonnance de la marine marchande iz 1681. godine, a zatim preuzeto u francuski Code de commerce iz 1807. godine.

<sup>2</sup> Sustav općeg ograničenja odgovornosti uveden njemačkim Trgovačkim zakonikom iz 1897. godine, ukinut u Njemačkoj 1972. godine i više se ne primjenjuje.

<sup>3</sup> Engleski sustav općeg ograničenja odgovornosti uvodi engleski Merchant Shipping Act iz 1854. i danas je važeći sustav ograničenja odgovornosti prihvaćen i u najnovijim međunarodnim instrumentima kojima se regulira pitanje općeg ograničenja odgovornosti.

<sup>4</sup> Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924. godine; Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine s Protokolom iz 1979.; te Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (u daljnjem tekstu LLMC 1976) s Protokolom iz 1996. godine (dalje LLMC 1996).

<sup>5</sup> Ograničenje odgovornosti prijevoznika kod prijevoza tereta reguliraju sljedeće međunarodne konvencije i protokoli: Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (poznata kao Haaška pravila) s Protokolom iz 1968. godine (poznatim kao Haaško-Visbyjska pravila); Konvencija UN-a o prijevozu robe morem iz 1978. godine (poznata kao Hamburška pravila); te najnovija Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, iz 2009. godine (poznata kao Rotterdamska pravila).

<sup>6</sup> Prijevoz putnika i prtljage i ograničenje ugovorne odgovornosti prijevoznika kod tih prijevoza regulirano je sljedećim međunarodnim konvencijama: Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine; Međunarodna konvencija za izjednačenje

Treba istaknuti da osim sustava općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti i posebnih sustava ograničenja ugovorne odgovornosti, danas postoje i tzv. "specijalni" sustavi ograničenja odgovornosti kojima se utvrđuju posebne granice izvanugovorne odgovornosti koja se odnosi na nuklearne štete, onečišćenje mora uljima i drugim štetnim i opasnim tvarima itd., a koji su izuzeti iz primjene pravila o općem (globalnom) ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine i koji su regulirani posebnim međunarodnim konvencijama.<sup>7</sup>

Iako postoje mišljenja da ovi tradicionalni razlozi koji opravdavaju koncept ograničene odgovornosti danas gube na značenju, činjenica je da pomorski prijevoz ostaje i danas izuzetno važan ne samo za gospodarski napredak pojedinih država, nego i globalni prosperitet i dobrobit općenito. To je teško i zamisliti bez međunarodne trgovine, a statistike govore da se preko 90% robe u međunarodnoj trgovini preveze upravo pomorskim putem.<sup>8</sup> Zbog toga je povećan i javni interes za pomorstvo što je vidljivo i po broju nabrojanih međunarodnih konvencija koje reguliraju odgovornost i ograničenje odgovornosti brodovlasnika i prijevoznika, a tradicionalni razlozi u prilog prava na ograničenje odgovornosti nedavno su potvrđeni i mišljenjem Pravobraniteljice Europskog suda pravde u predmetu C-188/07 Mesquer (2009) ECR I-4501 povodom slučaja "Erica" u kojem se, među ostalim, raspravljalo i o opravdanosti prava na ograničenje odgovornosti brodovlasnika za onečišćenje mora uljima prema CLC konvenciji.<sup>9</sup>

---

nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. godine; Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine s Protokolima iz 1976. godine i 1990. godine; te Protokol, odnosno nova Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine.

<sup>7</sup> Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova iz 1962. godine; Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem uljem iz 1969. godine kako je izmijenjena Protokolom iz 1992. godine (CLC konvencija); Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. godine (HNS konvencija 1996) i HNS Protokol iz 2010. godine; Međunarodna Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (Bunker konvencija); te Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtine iz 2007. godine (WRC 2007).

<sup>8</sup> IMO World Maritime day 2005: International Shipping – Carrier of the World Trade: [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/IMO\\_Brochures/Documents/International%20Shipping%20-%20Carrier%20of%20world%20trade.pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/IMO_Brochures/Documents/International%20Shipping%20-%20Carrier%20of%20world%20trade.pdf) – posjećena 4. 10. 2012.

<sup>9</sup> Vidi: Case C-188/07 Commune de Mesquer v. Total France SA and Total International Ltd., Opinion of Advocate General J. Kokott, of 13 March 2008 u kojem je pravobraniteljica istaknula da je opravdano da javnost, koja ima koristi od prijevoza nafte kojim se osigurava opskrba željenim izvorom energije, sudjeluje proporcionalno i u snošenju dijela odgovornosti za uzroke nesreća i neke od rizika. ("The general public benefits from these transportation operations because they ensure the supply of a desired energy source. Without demand for oil products there would be no transportation. It is thus justified to apportion to the general public a causal contribution for oil accidents and some of the risk."), InfoCuria-Case-Law of the Court of the Justice, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30db6ffe8069e06e40ee9b12e4fe43dfcf7f.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuKbNb0?text=&docid=70499&pageIn dex=0&doclang=en&mode=1st&dir=&occ=first&part=1&cid=541161> – posjećena 12. 10. 2012.

Međutim, osim ovih tradicionalnih razloga, jedan od novijih i nezaobilaznih razloga kojim se opravdava koncept ograničene odgovornosti brodovlasnika je osigurljivost odgovornosti brodovlasnika jer sustav ograničene odgovornosti omogućuje osigurateljima odgovornosti da pravilno ocijene rizike vezane uz pomorski poduhvat i adekvatno ih osiguraju uz razumnu cijenu. Potreba vezivanja ograničenja odgovornosti brodovlasnika s osigurljivošću te odgovornosti prepoznata je i potvrđena na Diplomatskoj konferenciji 1976. godine kada je donesena Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Konferencija je bila suglasna da je nužno naći ravnotežu između naknade oštećeniku i potrebe ograničenja odgovornosti brodovlasnika u iznosu koji je moguće osigurati uz razumnu premiju. Rezultat ovog kompromisa odrazio se u odredbama LLMC 1976 koja utvrđuje puno više iznose ograničenja odgovornosti od ranijih, ali smanjuje mogućnost gubitka prava na ograničenje odgovornosti. Prema LLMC 1976 brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti samo ako se dokaže da je šteta nastala njegovom osobnom kvalificiranom krivnjom,<sup>10</sup> a teret dokaza za gubitak prava na ograničenje odgovornosti je na oštećeniku.

Potreba vezivanja ograničenja odgovornosti brodovlasnika uz osiguranje te odgovornosti ponovno je potvrđena 20 godina kasnije prilikom donošenja Protokola iz 1996. godine Konvenciji iz 1976. godine<sup>11</sup> i to posebno u odredbi kojom se utvrđuje mogućnost povećanja iznosa ograničenja odgovornosti u "postupku prešutnog prihvata."<sup>12</sup> Naime, željelo se spriječiti zloupotrebu ovog postupka pa su u odredbi koja utvrđuje mogućnost povećanja iznosa ograničenja odgovornosti u postupku prešutnog prihvata postavljeni precizni uvjeti koji se moraju poštivati kod utvrđivanja povećanja iznosa ograničenja odgovornosti u tom postupku. Tako je u čl. 8.(5) LLMC 1996 utvrđeno da će se u obzir uzeti iskustvo s nezgodama, posebice iznos štete koja potječe od njih, promjene u novčanim vrijednostima te učinak predložene izmjene na troškove osiguranja.<sup>13</sup> Prepoznato je da bi ukidanje mogućnosti općeg ograničenja odgovornosti prouzročilo dramatično smanjenje kapaciteta tržišta osiguranja što bi za posljedicu imalo nestabilnost osigurateljnog pokrića, a to bi bilo na štetu potencijalnih oštećenika. Tako bi, umjesto veće zaštite oštećenika, ukidanje

---

<sup>10</sup> Članak 4 LLMC 1976; O tumačenju pojma "*recklessly and with knowledge that such loss would probably result*" za koji LLMC 1976 veže gubitak prava na ograničenje vidi: Ivo, Grabovac, Prilog suvremenom tumačenju pojma "*bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati*" – u povodu slučaja u sudskoj praksi, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 49, (3)2012., str. 443-448.

<sup>11</sup> Autorica je kao opunomoćena predstavica RH osobno sudjelovala u radu Diplomatske konferencije na kojoj je usvojen LLMC Protokol iz 1996. godine.

<sup>12</sup> "*Tacit acceptance procedure*", postupak prihvaćanja izmjena konvencija bez sazivanja diplomatskih konferencija i bez potrebe ratifikacije, čime se značajno skraćuje vrijeme potrebno za stupanje na snagu.

<sup>13</sup> Article 8.5 LLMC 1996: "When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance."

općeg ograničenja odgovornosti prouzročilo smanjenje tržišta osiguranja i time izazvalo povećanje troška za krajnje korisnike.

Tržište osiguranja pokazalo je da su i svjedodžbe o obveznom osiguranju koje zahtijevaju nove međunarodne konvencije donesene u okviru IMO-a koje utvrđuju objektivnu odgovornost uz vrlo visoke iznose ograničenja odgovornosti, smanjenu mogućnost obrane osiguratelja i mogućnost izravne tužbe prema osigurateljima, značajno utjecale na smanjenje tržišta osiguranja jer ih osiguratelji smatraju garancijama za pretpostavljenu moguću odgovornost. Ova izravna veza između visine odgovornosti i osigurljivosti te odgovornosti uočena je i prihvaćena nakon usvajanja Atenske konvencije iz 2002. godine u vrijeme diskusije o njezinoj implementaciji. Tada je utvrđeno da tržište osiguranja ne može pružiti pokriće odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica terorističkog akta u iznosima utvrđenim Konvencijom pa je Konvencija izmijenjena 2006. godine usvajanjem IMO Rezerve i Smjernica kako bi se uskladila visina ograničenja odgovornosti prijevoznika sa mogućnostima tržišta osiguranja.<sup>14</sup>

U nastojanju da se Atenska konvencija iz 2002. što prije primijeni u okviru EU, donesena je Uredba 2009/392 EC o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nesreće<sup>15</sup> temeljem koje će se odredbe Atenske konvencije i IMO Rezerva i Smjernice početi primjenjivati u državama članicama EU od 31. 12. 2012. iako se na tržištu osiguranja ratnog rizika, niti tri mjeseca prije početka primjene Uredbe, još uvijek nije našlo rješenje za pokriće odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koji su posljedica terorističkog akta.<sup>16</sup>

Tijekom diskusije u povodu usvajanja EU Direktive o osiguranju odgovornosti vlasnika broda za pomorske tražbine 2009/20 EC<sup>17</sup>, prihvatilo se također da je za

<sup>14</sup> Temeljem Atenske konvencije iz 2002. godine prijevoznik je odgovoran za smrt i tjelesne ozljede putnika i kada je pomorska nezgoda posljedica terorističkog akta. Štete prema putnicima u pokriću su P&I osiguranja, ali samo za pomorske rizike, a ne i za ratne rizike (uključujući terorizam). Na tržištu osiguranja ratnih rizika nije se moglo naći pokriće do iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika prema Konvenciji što je bio razlog za donošenje IMO Rezerve i Smjernica kojima se iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika iz Atenske konvencije, 2002., nastojao uskladiti s tržištem osiguranja ratnog rizika. Ukupni iznos odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika koji su posljedica ratnih rizika ograničen je na 340 milijuna SDR po brodu po događaju. Međutim, unatoč smanjenju ukupnog iznosa ograničenja odgovornosti, Atenska konvencija iz 2002. još uvijek nije stupila na snagu. Vidi: Marija, Pospišil Miler; Marija, Pospišil, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012. godine, *Naše more, Znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 59., No. 3-4, Listopad 2012.

<sup>15</sup> Regulation (EC) 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, (2009) OJ L 131.

<sup>16</sup> Vidi: UK Pandi Circular 11/12 Entry into force of the regulation (EC) No. 392/2009 of 24. 9. 2012., <http://www.ukpandi.com> ; Također: North of England, Clubs Circular of 24. 9. 2012., <http://www.nepia.com/publications/clubcirculares/general/1290> - posjećena 4. 10. 2012.

<sup>17</sup> Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, (2009) OJ L 131.

oštećeničke bolje ako postoji adekvatno osiguranje odgovornosti za štete, makar i u ograničenom iznosu, nego neograničena odgovornost bez mogućnosti osiguranja. Direktivom je utvrđena obveza da svi brodovi preko 300 BRT koji viju zastavu država članica EU, ali i oni koji uplovljavaju u njihove luke, moraju imati osiguranje ili drugo financijsko pokriće. Iznos osiguranja Direktiva vezuje za iznos ograničenja odgovornosti prema LLMC 1996.<sup>18</sup>

I neke od spomenutih međunarodnih konvencija kao što su Bunker konvencija iz 2001. godine i Konvencija o uklanjanju podrtine iz 2007. godine vezuju iznos osiguranja koji se zahtijeva tim Konvencijama s iznosom općeg ograničenja odgovornosti prema LLMC 1996.

U ovom radu neće se analizirati sami instituti ograničenja odgovornosti, osim koliko je to potrebno za svrhu ovog rada, jer su oni već detaljno analizirani kako u stranoj tako i domaćoj pravnoj literaturi,<sup>19</sup> nego će se analizirati uzroci koji su doveli do povećanja iznosa ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996, opravdanost tog povećanja te posljedice i utjecaj tog povećanja na druge međunarodne konvencije koje se izravno pozivaju na LLMC 1996.

## 2. NEPOSREDAN POVOD ZA IZMJENU LLMC 1996

Neposredan povod za izmjenu LLMC 1996 bila je nezgoda broda *Pacific Adventurer* koja se dogodila 11. ožujka 2009. godine uz istočnu obalu Australije za vrijeme olujnog nevremena koje je prouzročio "Cyclone Hamish". Tom prilikom je 31 kontejner pao u more pri čemu su probijena dva tanka goriva. Došlo je do izlivanja u more oko 270 tona teškog goriva. Posljedica ovog izlivanja goriva bilo je onečišćenje oko 56 km jugoistočne obale Queenslanda koja je od vrlo velikog ekološkog i ekonomsko-sociološkog značaja ne samo za Queensland nego za cijelu Australiju. Operacije čišćenja obale trajale su dva mjeseca s preko 2.500 ljudi koji su ručno uklanjali onečišćeni pijesak. Australijske vlasti su početno procijenile troškove čišćenja na iznos od preko Aus\$ 30 milijuna (US\$ 25 milijuna).

Australija je stranka Bunker konvencije iz 2001. godine koja je za Australiju stupila na snagu 16. lipnja 2009. godine, a stranka je i LLMC 1996 od stupanja na

<sup>18</sup> Prilikom donošenja Direktive 2009/20/EC bilo je prijedloga da se međunarodno prihvaćeni standard prema kojem brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je postupao namjerno ili bezobzirno znajući da će do štete vjerojatno doći (intentionally or recklessly and with knowledge that the damage would probably result), zamijeni novim, nižim standardom "serious negligence". Od ovog prijedloga se odustalo, a zajedničkom izjavom od 9. 10. 2008. godine države članice EU suglasile su se obvezati LLMC Protokolom iz 1996. godine. Direktiva 2009/20/EC trebala je biti implementirana u državama članicama EU najkasnije do 1. siječnja 2012. od kada bi se u svim državama članicama trebao primijeniti i LLMC 1996.

<sup>19</sup> Vidi npr.: Patrick, Griggs; Richard, Williams; Jeremy, Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Fourth edition, LLP, London – Singapore, 2005.; Ivo, Grabovac, *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Književni krug, Split, 2001.; Jasenko, Marin, *Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi*, PPP, 50(2011), 165, str. 91-115.

snagu 13. svibnja 2004. godine.<sup>20</sup> Stoga, bez obzira što Bunker konvencija u vrijeme događaja još nije bila na snazi za Australiju,<sup>21</sup> u pogledu ograničenja odgovornosti vlasnika broda trebalo je primijeniti iznose utvrđene u LLMC 1996. Nezadovoljna tom činjenicom s obzirom da su procijenjeni troškovi čišćenja bili viši od iznosa na koji je vlasnik imao pravo ograničiti svoju odgovornost, Australija je već 31. srpnja 2009. godine podnijela Pravnom odboru IMO-a prijedlog<sup>22</sup> da u plan rada za idući dvogodišnji period (2010.-2011.) uvrsti i raspravu o povećanju iznosa ograničenja odgovornosti iz čl. 6.1(b) LLMC 1996 te ukoliko utvrdi potrebnim, usvoji izmjene LLMC 1996 u postupku prešutnog prihvata u skladu s čl. 8. tog Protokola koji predviđa mogućnost povećanja ograničenja odgovornosti do maksimalno 6% za svaku godinu računajući od donošenja LLMC 1996.

Svoj prijedlog Australija opravdava upravo slučajem izlijevanja goriva sa broda *Pacific Adventurer* u kojem procijenjeni trošak čišćenja premašuje iznos od Aus\$ 14,5 milijuna na koji vlasnik broda ima pravo ograničiti svoju odgovornost temeljem LLMC 1996 kao i ranijim slučajem koji se dogodio u Akashi Strait, Japan 5. ožujka 2008. godine kada je nakon sudara tri broda došlo do potonuća jednog od brodova i značajnog onečišćenja, a procijenjena šteta također prelazi iznose ograničenja odgovornosti prema LLMC 1996.

Od svog prijedloga Australija nije odustala niti nakon što je brodovlasnik dobrovoljno prihvatio platiti Aus\$ 25 milijuna, čak 10,5 milijuna više od iznosa ograničenja odgovornosti prema LLMC 1996, a nije odustala niti nakon konačnog izvješća australskih vlasti o uzrocima nezgode<sup>23</sup> prema kojem se za nezgodu ne može kriviti samo brod, nego djelomično i australske vlasti koje nisu detektirale, iako su trebale, da metoda pakiranja robe u kontejnerima nije bila u skladu s međunarodnim propisima o pakiranju opasnih tereta, a što je moglo doprinijeti nezgodi. I u izvješću nezavisnog tima (IAT), o uzrocima nezgode i intervenciji australskih vlasti u postupku čišćenja,<sup>24</sup> iako u načelu pozitivnom, dano je niz preporuka za poboljšanja kod slič-

---

<sup>20</sup> Vidi: IMO Status of Multilateral Conventions and Instruments ... na dan 30. rujna 2012., <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf> - posjećena 04. 10. 2012.

<sup>21</sup> Začuduje da Australija nije bila stranka Bunker konvencije od njenog stupanja na snagu na međunarodnoj razini usprkos činjenici da je upravo Australija bila inicijator donošenja te konvencije podnošenjem zahtjeva na 36. zasjedanju Odbora za zaštitu pomorskog okoliša IMO-a 1994. godine. Vidi: MEPC 36/21/6.

<sup>22</sup> IMO LEG 96/12/1.

<sup>23</sup> U svom konačnom izvješću Australian Transport Safety Bureau (ATSB), utvrdio je da je uz jako ne vrijeme i slabo održavana sredstva za vezivanje kontejnera, nezgodi doprinijelo i nepravilno slaganje sadržaja u kontejneru koji je trebao biti složen u skladu s međunarodnim pravilima o opasnom teretu (International Maritime Dangerous Goods Code), a što su propustile detektirati australske nadležne vlasti (Australian Maritime Safety Authority). Vidi: ATSB Transport Safety Report, No. 263, MO-2009-002, Final, Pacific Adventurer, 11 March 2009., str. 47 i 48.

<sup>24</sup> The Response to the Pacific Adventurer Incident – Report by the Incident Analysis Team – Febru-

nih intervencija koje ukazuju da su razmjeri onečišćenja mogli biti puno manji da se na vrijeme utvrdila količina goriva koja je istekla u more, a što je zajedno s boljom organizacijom čišćenja, moglo utjecati na smanjenje troškova čišćenja.

Drugi razlog za povećanje iznosa ograničenja odgovornosti Australija opravdava time da je od donošenja LLMC 1996 protekao značajan vremenski period pa da su stoga iznosi ograničenja odgovornosti postali nedovoljni, a nakon što se prihvati pokretanje postupka za izmjenu Protokola, s obzirom na propisane rokove, izmjene i tako ne mogu stupiti na snagu prije 2015. godine, a to znači 19 godina nakon donošenja Protokola iz 1996.

Na 96. Zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom 5.-9. listopada 2009. prijedlog Australije je prihvaćen i razmatranje povećanja iznosa ograničenja odgovornosti izvršeno je u plan rada Pravnog odbora IMO-a unatoč iznesenim statističkim podacima *International Group of P&I Clubs* koji su pokazali da je u periodu od 2000.-2009. godine samo u 8 od ukupno 595 incidenata u tom vremenskom periodu, što znači u svega 1,34% slučajeva, iznos štete prouzročen izlivanjem goriva bio veći od iznosa ograničenja odgovornosti utvrđenoga prema LLMC 1996.<sup>25</sup>

Primarni uvjet za pokretanje postupka izmjene iznosa ograničenja odgovornosti u postupku prešutnog prihvata je podnošenje prijedloga od strane onog broja država koji čini najmanje polovicu ukupnog broja država stranaka Protokola. U vrijeme podnošenja prijedloga bilo je ukupno 38 država stranaka LLMC 1996. Australija je pribavila podršku 19 država<sup>26</sup> pa je zajednički prijedlog svih 20 država stranaka i formalno podnesen IMO-u 10. studenog 2010., radi njegovog dostavljanja ostalim državama strankama.<sup>27</sup> Kako je zajednički prijedlog podnesen neposredno prije 97. zasjedanja Pravnog odbora, a prijedlog se mora dostaviti svim državama strankama Protokola pismenim putem najmanje 6 mjeseci prije zasjedanja Pravnog odbora na kojem će se odlučivati o prijedlogu, odlučeno je da će formalna rasprava o ovom prijedlogu biti izvršena u dnevni red 99. zasjedanja početkom 2012. godine.

---

ary 2010., [http://www.amsa.gov.au/marine\\_environment\\_protection/National\\_plan/Incident\\_and\\_Excercise\\_Reports/documents/Final\\_Strategic\\_Report.pdf](http://www.amsa.gov.au/marine_environment_protection/National_plan/Incident_and_Excercise_Reports/documents/Final_Strategic_Report.pdf) - posjećena 04.10.2012.

<sup>25</sup> *International Group of P&I Clubs*, međunarodna grupa P&I klubova u koju je udruženo 13 P&I klubova koji pružaju pokriće odgovornosti za 95% ukupne svjetske flote, upravo je temeljem zahtjeva Japana s 94. zasjedanja Pravnog odbora IMO-a prikupila podatke o štetama prouzročenim izlivanjem goriva u more za period od 2000.-2009. godine. Utvrđeno je da je samo u 8 slučajeva šteta prelazila iznos ograničenja odgovornosti prema LLMC 1996 ili bi prešla taj iznos da je država u čijim vodama se incident dogodio bila stranka LLMC 1996. To čini 1,34% od ukupno 595 slučajeva u tom razdoblju, a samo su 4 države u kojima se incident dogodio, bile stranke LLMC 1996, dok u ostala 4 incidenta to nije bio slučaj. Vidi dokument: IMO LEG 96/6.

<sup>26</sup> Države koje su podržale prijedlog Australije su: Belgija, Kanada, Hrvatska, Finska, Francuska, Njemačka, Mađarska, Jamajka, Latvija, Liberija, Litva, Luxemburg, Malezija, Maršalski otoci, Norveška, Samoa, Švedska, Sirija i UK.

<sup>27</sup> Vidi: IMO Circular Letter No. 3186 od 6. prosinca 2010. godine.



Međutim, za raspravu na 97. zasjedanju Pravnog odbora podnesen je niz dokumenata među kojima je 4 dokumenta podnijela Australija, te po jedan dokument podnijeli su *International Group of P&I Clubs* i CMI.<sup>28</sup>

Australija je predložila<sup>29</sup> povećanje iznosa iz čl. 6.(1)(b), koji se odnosi na materijalne štete koje uključuju štete za onečišćenje mora gorivom, do maksimalno mogućeg iznosa putem postupka prešutnog prihvata, a to je po 6% godišnje računajući od 1. listopada 1996. što iznosi ukupno 127,5% na sada važeće iznose. Temeljem izraženog mišljenja CMI-a da će radi očuvanja omjera iznosa u fondu ograničenja odgovornosti 2:1 između iznosa za tjelesne štete i iznosa za materijalne štete, trebati povećati i iznose iz čl. 6.(1)(a), a možda i iznose iz čl. 7.(1) u odnosu na štete prema putnicima, Australija je predložila razmjerno povećanje iznosa ograničenja odgovornosti i za te štete.

U drugom dokumentu<sup>30</sup> Australija posebno obrazlaže historijat šteta, a u trećem<sup>31</sup> daje "indikativne" informacije o promjenama u novčanim vrijednostima uslijed inflacije prema različitim indeksima od 145,97%, 173,34% te 174,34%, iako se to kasnije pokazalo netočnim pa je Australija u dokumentu za slijedeće 98. zasjedanje IMO-a<sup>32</sup> te podatke ispravila navodeći da su promjene novčanih vrijednosti u postocima bile 45,97%, 73,34% i 74%. Australija ističe da povećanje iznosa ograničenja odgovornosti neće odmah imati izravnog učinka na trošak osiguranja pozivajući se na izjavu P&I klubova danu prilikom izmjene iznosa ograničenja odgovornosti kod donošenja CLC konvencije iz 1992. godine kada je rečeno da troškovi osiguranja ovise o štetama pa povećanje iznosa ograničenja odgovornosti neće imati odmah izravni utjecaj na te troškove.<sup>33</sup>

*International Group of P&I Clubs* podnio je dodatne statističke podatke<sup>34</sup> te ističe da treba uzeti u obzir da je od ukupno 595 incidenata samo u 7 slučajeva u kojima su štete prešle iznos ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996 (umjesto ranije navedenih 8) jer je u međuvremenu u jednom od tih slučajeva iznos štete revidiran i iznosi

<sup>28</sup> *Committee Maritime International* – Međunarodni pomorski odbor osnovan u Antwerpenu 1897. godine s ciljem ujednačenja međunarodnog pomorskog prava koji je odigrao značajnu ulogu u pripremi i donošenju znatnog broja pomorskih konvencija. Članovi CMI-a su nacionalna udruženja za pomorsko pravo. Rad CMI-a odvija se na međunarodnim konferencijama koje se održavaju u pravilu svake četiri godine. Ima status konzultativnog člana IMO-a te svojim mišljenjima i ekspertizama i dalje ima veliki utjecaj kod usvajanja pojedinih međunarodnih instrumenata. Hrvatsko društvo za pomorsko pravo također je član CMI-a.

<sup>29</sup> IMO LEG/97/8/1.

<sup>30</sup> IMO LEG 97/8/2.

<sup>31</sup> IMO LEG 97/8/3.

<sup>32</sup> IMO LEG 98/7.

<sup>33</sup> IMO LEG 82/12 Paragraph 113: "with respect to the third factor as to effects on insurance costs, such costs depended on claims' experience, and consequently the proposed increase would not affect insurance costs for the time being."

<sup>34</sup> IMO LEG 97/8/5.

manje od iznosa ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996. To znači da je i postotak slučajeva u odnosu na ukupni broj smanjen i sada iznosi 1,18%. Ujedno su, na temelju zahtjeva Australije, utvrđeni podaci i o ostalim štetama osim onih koje se odnose na onečišćenje gorivom, a koje podliježu ograničenju odgovornosti. Utvrđeno je da su u periodu od 13. svibnja 2004. godine tj. od stupanja na snagu LLMC 1996, samo u tri slučaja te štete prelazile iznos ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996.

CMI je također podnio dokument za raspravu<sup>35</sup> kojim daje opću informaciju o konceptu ograničenja odgovornosti koji, iako napadan, prihvaćen je ne samo u konvencijama o općem ograničenju odgovornosti, nego i konvencijama koje utvrđuju sustave odgovornosti koji se odnose na onečišćenje uljima koja se prevozi kao teret, gorivom, opasnim i štetnim tvarima te na uklanjanje podrtine. Naglašava se da je nužna posljedica univerzalne prihvaćenosti ovog koncepta, da će biti slučajeva u kojima iznosi ograničenja neće biti dovoljni za pokriće svih šteta u cijelosti. Međutim, da nema takvih pojedinačnih slučajeva gdje iznos ograničenja nije dovoljan, moglo bi se zaključiti da su iznosi ograničenja odgovornosti postavljeni previsoko i da nema ograničenja odgovornosti. Stoga 1,34% slučajeva u kojima je prema statističkim podacima *International Group* šteta prešla iznos ograničenja odgovornosti pokazuje da ograničenje odgovornosti funkcionira kako treba. CMI je također upozorio na sadašnji omjer iznosa ograničenja odgovornosti za namirenje tjelesnih i materijalnih šteta od 2:1 naglašavajući potrebu povećanja iznosa ograničenja odgovornosti i za tjelesne štete iz čl. 6.(1)(a) kako bi se zadržao isti omjer, a da treba razmotriti da li treba povećati i iznose ograničenja za štete prema putnicima iz čl. 7.(1).

Iako zajednički formalni prijedlog još nije bio podnesen, na 97. zasjedanju Pravnog odbora je ipak održana neobvezujuća, preliminarna rasprava, koja se temeljila na do tada podnesenim dokumentima, a u raspravi je otvoreno nekoliko načelnih pitanja.

### **3. PRAVNI OKVIR POVEĆANJA IZNOSA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE GORIVOM**

U čl. 6. Bunker konvencije<sup>36</sup> utvrđeno je da će vlasnik i njegov osiguratelj moći ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama bilo kojeg nacionalnog ili međunarodnog sustava ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje, kao što je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine kako je izmijenjena.

---

<sup>35</sup> IMO LEG 97/8/4.

<sup>36</sup> International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker konvencija iz 2001) donesena je u Londonu 21. ožujka 2001., a stupila je na snagu 21. studenoga 2008. godine, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf> - posjećena 04. 10. 2012.

To znači da iznos ograničenja odgovornosti prema Bunker konvenciji nije unaprijed određen, nego će u svakom konkretnom slučaju ovisiti o pravu koje se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo. Stoga, u odnosu na visinu ograničenja odgovornosti za onečišćenje gorivom može doći do primjene bilo kojeg međunarodnog ili nacionalnog sustava ograničenja odgovornosti koji je u primjeni u državi stranci Bunker konvencije na čijem se području dogodilo onečišćenje.<sup>37</sup> Da bi se ipak što šire ujednačio iznos ograničenja odgovornosti, istovremeno s usvajanjem Bunker konvencije, usvojena je i Rezolucija o ograničenju odgovornosti<sup>38</sup> kojom se potiču države koje to još nisu učinile da ratificiraju LLMC 1996.

Upisani vlasnik broda preko 1.000 BRT-a dužan je zaključiti ugovor o osiguranju ili ishoditi drugo financijsko jamstvo radi pokrića odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenim prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja odgovornosti, ali ni u kom slučaju neće prijeći svotu obračunatu u skladu s LLMC 1976 kako je izmijenjena.<sup>39</sup>

Ovim odredbama željelo se ujednačiti iznos ograničenja odgovornosti za štete od onečišćenja iz Bunker konvencije prema najnovijim međunarodnim instrumentima koji utvrđuju najviše iznose ograničenja odgovornosti i za ubuduće, jer će svako povećanje iznosa općeg ograničenja odgovornosti iz tih instrumenata, svojim stupanjem na snagu, biti automatski primjenjivo kako za ograničenje odgovornosti, tako i za iznos obveznog osiguranja prema Bunker konvenciji.

Ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne štete osoba (osim za putnike) prema LLMC 1996 čl. 6.(1)(a) iznosi:

Za brodove do uključivo 2.000 tona	2 milijuna SDR <sup>40</sup>
Za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona	800 SDR
Za svaku tonu od 30.000 do 70.000 tona	600 SDR
Za svaku tonu koja nadilazi 70.000 tona	400 SDR

<sup>37</sup> Ovakav način utvrđivanja iznosa ograničenja odgovornosti ne može se smatrati dobrim primjerom unifikacije prava na što je već ukazano i u domaćoj i stranoj literaturi. Vidi: Patrick, Griggs, *International Convention on Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage*, 2001, News from Intergovernmental and International Organizations, News from IMO, [http://www.committeemaritime.org/news/pdfiles/101\\_01.pdf](http://www.committeemaritime.org/news/pdfiles/101_01.pdf) - posjećena 05. 10. 2012.; Aleksandar, Bravar, *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom*, Zagreb, 2007.; Marija, Pospišil, *Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom*, 2001., *Zbornik PFZ*, 58, (5)2008, str. 1201-1231.

<sup>38</sup> IMO LEG/CONF. 12/18.

<sup>39</sup> Čl. 7.(1) Bunker konvencije iz 2001.

<sup>40</sup> SDR (Special Drawing Rights) ili posebno pravo vučenja (PPV) je obračunska jedinica koju utvrđuje Međunarodni monetarni fond prema "korpi valuta" koja se u početku sastojala od 16 valuta, a od 1981. godine od 5 valuta koje utvrđuje MMF svakih 5 godina kao i njihove omjere koji se uzimaju prilikom izračuna vrijednosti. Danas se sastoji od 4 valute (USD, EUR, GBP, JPY), a aktualna vrijednost na dan 5. 10. 2012. iznosila je 1SDR = USD 1.47638, odnosno 1USD = 0.647565 SDR-a.

Ograničenje odgovornosti za materijalne štete prema LLMC 1996 iz čl 6.(1)(b) iznosi:

Za brodove do uključivo 2.000 tona	1 milijun SDR
Za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona	400 SDR
Za svaku tonu od 30.001 do 70.000 tona	300 SDR
Za svaku tonu koja nadilazi 70.000 tona	200 SDR

Ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prema čl. 7.(1) LLMC 1996 iznosi: 175.000 SDR pomnoženo s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti, po svakom pojedinom događaju.

Iako se prijedlogom Australije traži povećanje iznosa ograničenja odgovornosti iz čl. 6.(1)(b) LLMC 1996 i to za maksimalnih 6% godišnje izračunato na složenoj osnovi koliko omogućuje postupak prešutnog prihvata, taj prijedlog iniciran je samo radi povećanja iznosa ograničenja odgovornosti za onečišćenje gorivom. U raspravi je, međutim, istaknuto da će se povećanjem iznosa ograničenja odgovornosti u čl. 6.(1)(b) automatski povećati iznosi ograničenja odgovornosti i za druge materijalne štete osim onečišćenja gorivom što nije bio cilj prijedloga. Utvrđeno je da će, stoga biti potrebno odlučiti o dva pitanja: iznosima povećanja ograničenja odgovornosti, ali i na koje štete će se takvo povećanje primijeniti.

S tim u vezi postavljeno je i pitanje je li nužno zadržati omjer 2:1 između fonda tjelesnih šteta i fonda materijalnih šteta te povlači li povećanje iznosa za materijalne štete automatski i povećanje iznosa prema putnicima iz čl 7.(1) LLMC 1996. O ovom pitanju CMI se obvezao izvršiti detaljnu analizu i izvijestiti Pravni odbor.

Neke delegacije su bile otvorene za raspravu o povećanju iznosa ograničenja odgovornosti, dok su neke, iako podnositeljice zajedničkog prijedloga, smatrale da im je za raspravu o iznosima potrebno više detalja o štetama, a neke druge su s obzirom na predočene statističke podatke prema kojima je u samo 1,34% slučajeva onečišćenja šteta prelazila iznos ograničenja iz LLMC 1996, izrazile sumnju u opravdanost bilo kakvog povećanja iznosa ograničenja pozivajući se i na mišljenje CMI-a da ograničenje odgovornosti upravo znači da štete u nekim slučajevima neće biti namirene u cijelosti i da, prema tome, tako mali broj slučajeva u kojima su štete prešle iznos ograničenja odgovornosti ne opravdava automatsko povišenje granica odgovornosti.

Jedan dio delegacija izrazio je bojazan da bi značajno povećanje iznosa ograničenja odgovornosti moglo djelovati odbijajuće za države koje su namjeravale postati strankama LLMC 1996. Uspoređujući broj država stranaka pojedinih međunarodnih instrumenata koji reguliraju pitanje općeg ograničenja odgovornosti može se uočiti da je značajan broj država još uvijek stranka ranijih međunarodnih konvencija<sup>41</sup> pa bi

<sup>41</sup> Konvencija iz 1924. još uvijek ima 8 država stranaka, Konvencija iz 1957. ima još uvijek 35 država stranaka, vidi: CMI Yearbook 2010, str. 645 i 652.; LLMC 1976 još uvijek ima 53 države članice, dok LLMC 1996 prema podacima IMO-a na dan 30. rujna 2012. ima samo 45 država stranaka. Vidi: Summary of

u cilju ujednačavanja iznosa ograničenja odgovornosti bilo poželjno da što veći broj država postane strankom LLMC 1996.

Iznesena su i druga pravna rješenja za povišenje granica odgovornosti samo za štete od onečišćenja.<sup>42</sup> Jedno od rješenja bilo bi donošenje Protokola Bunker konvenciji kojim bi se utvrdilo osnivanje fonda za štete zbog onečišćenja gorivom. Međutim, takvo rješenje nije privuklo dovoljan interes zbog činjenice da je Bunker konvencija, koja nije utvrdila određeni iznos ograničenja odgovornosti, nego je ostavila mogućnost primjene nacionalnog ili međunarodnog sustava ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi u kojoj se incident dogodio, u relativno kratkom periodu postigla čak 66 država stranaka koje predstavljaju čak 90% ukupne svjetske tonaže brodovlja.<sup>43</sup> Kako je odredbama ove Konvencije utvrđeno obvezno osiguranje za štete od onečišćenja i izdavanje svjedodžbi kojima se dokazuje da takvo osiguranje postoji, znači da 90% ukupne svjetske tonaže na koju se primjenjuju odredbe ove Konvencije ima traženo osiguranje odgovornosti što je svakako uspjeh ove Konvencije. Novi Protokol toj konvenciji bio bi stoga korak unatrag za unifikaciju imajući u vidu dugotrajnost postupka usuglašavanja i stupanja na snagu svakog novog međunarodnog instrumenta.

Niti drugo rješenje<sup>44</sup> na tragu osnivanja zasebnog fonda za štete od onečišćenja brodskim gorivom u okviru fonda općeg ograničenja odgovornosti koje bi se trebalo ostvariti novim Protokolom LLMC konvenciji iz 1976., nije privuklo dovoljan interes iz razloga dugotrajnosti postupka usvajanja novog Protokola i njegovog stupanja na snagu, ali i uz dodatni razlog da bi takvo rješenje moglo otvoriti raspravu o izdvajanju i drugih šteta iz okvira fonda općeg ograničenja odgovornosti u posebni fond, što bi onda moglo imati negativne posljedice na ukupni sustav općeg ograničenja odgovornosti.

Svoje opredjeljenje za povećanje iznosa ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996 postupkom prešutnog prihvata države su pokazale već time što se značajan broj

---

the Conventions, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> - posjećena 4. 10. 2012.

<sup>42</sup> Npr. Delegacija Japana je istakla da su upravo radi izdvojenog raspravljanja o štetama koje su posljedica onečišćenja brodskim gorivom na 94. Zasedanju Pravnog odbora zatraženi statistički podaci koje su dali P&I klubovi.

<sup>43</sup> U vrijeme donošenja Bunker konvencije upravo je odredba o stupanju na snagu bila jedna od najspornijih pa je za njezino stupanje određen visoki broj ratifikacija (18) i dodatni uvjet, da od toga broja barem 5 država ima najmanje 1 milijun jedinica mješovite tonaže. Ove uvjete Bunker konvencija je postigla u relativno kratkom roku pa je stupila na snagu 21. studenoga 2008., od kada je na snazi i za RH koja je potvrdila Bunker konvenciju Zakonom o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (NN-MU 9/2006.).

<sup>44</sup> Republika Koreja je predložila da se, osnivanjem zasebnog fonda u okviru LLMC za štete zbog onečišćenja pogonskim gorivom, osigura da takve štete ne konkuriraju u istom fondu s ostalim štetama.

država stranaka LLMC 1996 opredijelio podržati prijedlog Australije podnošenjem Pravnom odboru IMO-a zajedničkog formalnog prijedloga. Međutim, kako predloženo povećanje ima utjecaja i na druge štete osim šteta od onečišćenja, istaknuta je izuzetna važnost uzimanja u obzir svih uvjeta i kriterija iz čl. 8. LLMC 1996, radi čega su potrebni detaljni podaci o svakom od njih.

#### **4. UVJETI ZA IZMJENU GRANICA ODGOVORNOSTI U POSTUPKU PREŠUTNOG PRIHVATA PREMA LLMC 1996**

Uvjeti iz čl. 8. LLMC 1996 koji moraju biti ispunjeni da bi se usvojilo povećanje iznosa općeg ograničenja odgovornosti u postupku prešutnog prihvata su sljedeći:

- iskustvo s nezgodama, posebice iznos štete koja potječe od njih,
- promjene u novčanim vrijednostima, te
- učinak predložene izmjene granica odgovornosti na troškove osiguranja.

##### **4.1. Iskustvo s nezgodama i iznosi šteta koje potječu od njih**

Statistički podaci P&I klubova koje su oni utvrdili na zahtjev Australije u već spomenutom dokumentu IMO LEG 97/8/5, pokazuju da je u periodu od 2000.-2009. u samo 7 nezgoda koje se odnose na onečišćenje gorivom, visina štete prelazila granice odgovornosti prema LLMC 1996, bez obzira je li bio u primjeni ili ne, a to su sljedeći slučajevi:

- *M/v Maersk Holyhead*, 6. 11. 2005.  
Venezuela (nije stranka LLMC 1996)  
šteta US\$ 32,5 milijuna                      – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 11.235.840
- *M/v Vicuna*, 15. 11. 2004.  
Brazil (nije stranka LLMC 1996)  
šteta US\$ 31,5 milijuna                      – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 7.378.688
- *M/v Don Pedro*, 11. 7. 2007.  
Španjolska  
šteta US\$ 16,5 milijuna                      – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 6,903.107
- *M/v Sea Diamond*, 5. 4. 2007.  
Grčka (nije bila stranka LLMC u vrijeme nezgode)  
šteta US\$ 37.313.239                      – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 13.921.33
- *M/v Gold Leader*, 5. 3. 2008.  
Japan  
šteta US\$ 50-60 milijuna                      – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 1.642.516

- *M/v Server*, 12. 1. 2007.  
Norveška (norveški zakon-ograničenje US\$ 37.710.235)  
šteta US\$ 35.309.997 – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 12.333.351
- *M/v Ku San*, 15. 7. 2006.  
Japan (nije bio stranka u vrijeme nezgode)  
šteta US\$ 2.790.680 – ograničenje prema LLMC 1996 : US\$ 1.553.610

Prema statističkim podacima iz istog dokumenta, u periodu od svibnja 2004. do listopada 2010. bilo je samo 3 nezgode (osim već navedenih slučajeva onečišćenja gorivom) u kojima su ostale štete prelazile granice odgovornosti iz LLMC 1996, a to su:

- *Baltic Claire*, 23. 12. 2005.  
šteta el. kablovima US\$ 7 milijuna – ograničenje prema LLMC 1996 :  
US\$ 3,4 milijuna
- *MSC Napoli*, 18. 1. 2007.  
šteta na teretu – package limit GBP 47 milijuna – ograničenje prema LLMC 1996 :  
US\$ 14, 7 milijuna
- *Young Lady*, 29. 4. 2006.  
šteta na cjevovodu (visina još nije utvrđena) – ograničenje prema LLMC 1996 :  
GBP 15.270.138

Unatoč malom broju nezgoda u kojima su štete prelazile granice odgovornosti iz LLMC 1996 iz čega proizlazi da nikakvo povećanje iznosa ograničenja ne bi bilo opravdano, Australija je smatrala da su iznosi u tim pojedinim nezgodama u kojima su štete prelazile granice odgovornosti iz LLMC, toliko visoki da se te granice odgovornosti više ne može smatrati adekvatnim. Za istaknuti je da se niti jedna nezgoda u kojoj su iznosi šteta prelazili granice iz LLMC 1996, ne odnosi na tjelesne štete niti štete putnika.

Uoči 99. zasjedanja Pravnog odbora IMO-a, a temeljem zahtjeva s prethodnog zasjedanja, *International Group* je dopunio statističke podatke o nezgodama s onima koje su se dogodile nakon 2009. pa do 2012. godine.<sup>45</sup> U tom periodu dogodile su se još tri nezgode koje se odnose na onečišćenje gorivom u kojima iznos štete prelazi granice odgovornosti iz LLMC 1996, a to su:

- *M/v Bohai Challende*, 31. 1. 2011.  
šteta US\$ 8.574.612 – ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 5.600.000
- *M/v Full City*, 31. 7. 2009.  
šteta US\$ 46.410.451 – (norveški zakon, ograničenje : US\$ 35.071.101)  
– ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 10.014.067
- *M/v Pacific Adventurer*, 11. 3. 2009.  
šteta (ukupna još nije utvrđena) – ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 18.900.000

---

<sup>45</sup> IMO LEG 99/4/6.

U istom razdoblju dogodile su se i 4 nezgode (osim navedenih zbog onečišćenja gorivom), koje se odnose na ostale (materijalne) štete i prelaze granice prema LLMC 1996, a to su:

- M/v *Crane Gaia*, 23. 6. 2011.  
šteta US\$ 5.480.880 – ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 3.786.270
- M/v *Ioannis NK*, 23.7. 2009.  
šteta US\$ 12.571.920 – ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 9.206.804
- M/v *Lisco Gloria*, 8. 10. 2010.  
šteta još nije utvrđena – ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 12.793.914
- M/v *Shen Neng 1*, 3. 4. 2010.  
šteta nije još utvrđena – ograničenje po LLMC 1996 : US\$ 2 milijuna

Iz navedenih statističkih podataka proizlazi da je u periodu od 2000. do 2012. godine bilo ukupno 10 nezgoda sa štetama onečišćenja gorivom u kojima su iznosi prelazili granice odgovornosti prema LLMC 1996, a da je u periodu od 2004. do 2012. godine bilo ukupno 7 nezgoda koje se odnose na ostale štete koje su prelazile te granice odgovornosti.

#### **4.2.Promjene u novčanim vrijednostima**

Australija se zalagala za maksimalno moguće povećanje iznosa ograničenja odgovornosti koje je dozvoljeno prema članku 8.(6)(b) LLMC 1996 od 6% godišnje izračunato na složenoj osnovi,<sup>46</sup> što bi prema indicijama Australije, do 2010. godine iznosilo ukupno 127,5%. Australija je potrebu za tako visokim povećanjem obrazlagala u dokumentu IMO LEG 97/8/5 statističkim podacima o različitim postocima promjena u monetarnim vrijednostima koji su prelazili tih 127,5% koliko bi bilo dozvoljeno povećanje po LLMC 1996, iako je te podatke kasnije ispravila,<sup>47</sup> pa je kao dodatni argument upotrijebila usporedbu povećanja iznosa granica odgovornosti između pojedinih konvencija o općem ograničenju odgovornosti,<sup>48</sup> iako ti podaci nisu jedan od kriterija predviđenih u čl. 8.(5) LLMC 1996.

Kad se govori o promjenama u novčanim vrijednostima kao jednom od kriterija iz čl. 8.(5) LLMC 1996 koji treba uzeti u obzir prilikom odlučivanja o povećanju

<sup>46</sup> Article 8.(6)(b) LLMC 1996: “No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.”

<sup>47</sup> Vidi: IMO LEG 98/7 Annex 1.

<sup>48</sup> Usporedba povećanja iznosa ograničenja odgovornosti između Konvencije iz 1957. i Konvencije iz 1976. prema navodima iz dokumenta IMO LEG 98/7 pokazuju npr. za brod od 2.000 BRT-a povećanje od 213,13% kad je u pitanju ograničenje za materijalne štete, a 162,02% kad je u pitanju ograničenje za tjelesne štete. Povećanje iznosa ograničenja odgovornosti za materijalne štete između LLMC 1976 i LLMC 1996 iznosilo je oko 140% uz minimalna odstupanja obzirom na tonažu broda.



iznosa ograničenja odgovornosti, treba istaknuti da u odredbama LLMC 1996 nije izričito utvrđeno koji indeksi će biti relevantni za obračun tih promjena.

Postoji velik broj indeksa koji mjere inflaciju: nacionalni, regionalni i međunarodni. Oni mogu imati različite kriterije o mjerenju inflacije. Različite tehnike i metode izračuna pojedinih indeksa također dovode do različitih rezultata. Posebno ako se kombiniraju nacionalne i međunarodne stope kako je to u izračunu Australije. Kako različiti indeksi mogu imati različit rezultat s obzirom na kriterije koje uzimaju u obzir, jedno od vrlo važnih pitanja je i odrediti na kojim indeksima će se temeljiti odluka o promjenama u novčanim vrijednostima.

S tim u svezi može se izvršiti uvid u rješenja drugih konvencija u tom pogledu. Montrealska konvencija iz 1999. godine o zračnom prijevozu u svom čl. 24. utvrđuje način izračuna povećanja iznosa ograničenja.<sup>49</sup> Utvrđuje se da će se svakih 5 godina ponovno ispitati različiti iznosi ograničenja izraženi u SDR s obzirom na faktor inflacije. Da bi se utvrdio inflacijski faktor uzet će se srednja godišnja stopa povećanja ili smanjenja indeksa cijena (CPI) država čije su valute mjerodavne za izračun SDR. Utvrđeno je da će se iznosi ograničenja povećavati temeljem promjena u novčanim vrijednostima ukoliko inflacijski faktor prelazi 10% u vrijeme ispitivanja.<sup>50</sup> Primjena istih principa i indeksa i u LLMC-u moglo bi se pravdati time što se također radi o međunarodnoj konvenciji, odnosi se također na međunarodni prijevoz, zasniva se na međunarodno prihvaćenom postupku za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti, a veliki broj država koje su stranke Montrealske konvencije stranke su i LLMC.

Ukoliko formula iz Montrealske konvencije ne bi bila prihvatljiva Pravnom odboru IMO-a, monetarne promjene bi se mogle odrediti temeljem nekog međunarodnog indeksa npr. onog utvrđenog od strane OECD,<sup>51</sup> umjesto primjene nacionalnih indeksa koji se zasnivaju na podacima te države i njezinih okolnosti.

Velik broj država smatrao je da je jedan od najprikladnijih načina utvrđivanja promjena u novčanim vrijednostima utvrđenje stope inflacije za države stranke LLMC 1996. Takav princip bio bi u skladu i s principom Montrealske konvencije.

Iako preliminarno i neformalno, na 98. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a također se raspravljalo o izmjeni LLMC 1996. U vezi s promjenama u novčanim vrijednostima, delegacija Japana je iznijela podatke koji su pokazali da je u državama strankama LLMC 1996 u periodu od 1996.-2010. trend povećanja inflacijske stope bio znatno niži od 6% za većinu godina tog perioda pa ukoliko bi se primijenio maksimum povećanja iz čl. 8.(6)(b) LLMC 1996, to bi povećanje bilo više od inflacijske

---

<sup>49</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999. stupila na snagu 4. 11. 2003., a za RH 23. 3. 2008., (Objava stupanja na snagu NN-MU 1/2008).

<sup>50</sup> Zadnja izmjena Montrealske konvencije na tim principima izvršena je 2009. godine za 13,1%, a izmjena je stupila na snagu za sve države stranke 30. prosinca 2009.

<sup>51</sup> Organization for Economic and Development (OECD) – Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj.

stope za isti period. Stajalište Japana podržao je i ICS<sup>52</sup> istaknuvši da u pogledu promjena u novčanim vrijednostima, relevantne mogu biti samo promjene u državama LLMC 1996 i samo one trebaju biti uzete u obzir pri utvrđivanju povećanja iznosa ograničenja odgovornosti LLMC 1996.

Neke države<sup>53</sup> su i dalje tražile maksimalno moguće povećanje, ali velik broj država stranaka LLMC 1996 je smatrao da nema dovoljno razloga za podržati tako veliko povećanje, ili da nema dovoljno informacija da bi se mogle opredijeliti te su zahtijevale dodatne podatke o svim elementima, promjenama u novčanim vrijednostima i stopama inflacije, troškovima osiguranja i dodatne podatke o nezgodama i štetama radi rasprave na 99. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a na kojem bi se trebala donijeti konačna odluka. Istaknuto je da 13 od 52 države stranke LLMC 1976 nije prihvatilo LLMC 1996, što se može tumačiti već sada previsokim iznosima LLMC 1996 ili postupkom prešutnog prihvata koji omogućuje lakše i brže povećanje iznosa ograničenja radi čega je nužno poštivati utvrđene kriterije za provođenje tog postupka. Istaknuto je i da vrlo visoke granice odgovornosti mogu poništiti samu svrhu postojanja tog instituta.

Neposredno prije 99. zasjedanja Pravnog odbora IMO-a dostavljen je niz dokumenata u kojima se raspravlja pitanje promjena u novčanim vrijednostima.<sup>54</sup> Australija je ustrajala u dokazivanju opravdanosti povećanja iznosa ograničenja odgovornosti u maksimalnom iznosu od 6% godišnje izračunato na složenoj osnovi s tim da zbog produženja vremenskog perioda do 2012. godine, obračun ukupnog postotka povisuje na 147%. Ponavljajući ranije argumente dodaje nove izračune inflacijskih stopa te produžuje period obračuna do 2015.

Japan je uvodno istaknuo svoje stavove u pogledu tri kriterija koje treba uzeti u obzir kod odlučivanja o povećanju iznosa ograničenja odgovornosti. Smatra da broj nezgoda u kojima su štete prešle iznos ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996 ne daje temelj za bilo kakvo povećanje ograničenja odgovornosti, a da su troškovi osiguranja neutralan kriterij koji je relevantan samo da bi se izbjeglo ekstremno povišenje granica odgovornosti koje tržište osiguranja ne može razumno prihvatiti. Stoga je bilo koje povećanje iznosa ograničenja odgovornosti ovisno samo o promjenama u novčanim vrijednostima. Detaljnom usporedbom promjena u novčanim vrijednostima po različitim metodama i različitim indeksima, Japan zaključuje svoju analizu ustvrdivši da promjene u novčanim vrijednostima u državama strankama LLMC 1996 za period od 1996. do 2010. godine ni u kom slučaju ne prelaze ukupno 45% te da stoga ni povišenje granica odgovornosti ne treba biti veće od 45% na sada važeće iznose.

---

<sup>52</sup> International Chamber of Shipping (ICS) – Međunarodna pomorska komora.

<sup>53</sup> Australija, Norveška i Kanada.

<sup>54</sup> Australija je dostavila 3 dokumenta, IMO LEG 99/4/3, 99/4/4, 99/4/5, Japan 1, IMO LEG 99/4/1, te ICS i International Group 1 zajednički dokument, IMO LEG 99/4/7.

### 4.3. Učinak predložene izmjene granica odgovornosti na trošak osiguranja

Učinak koji bi povišenje granica odgovornosti u LLMC 1996 moglo imati na trošak osiguranja nije moguće kvantitativno izraziti. Razlog tome je, kako je objašnjeno od strane *International Group*,<sup>55</sup> što se stope osiguranja utvrđuju na temelju čitavog niza varijabli kao npr.: visina i učestalost šteta u svakoj pojedinoj godini, tipovi šteta, trošak i kapacitet reosiguranja koji često ovisi i o drugim čimbenicima izvan pomorskih rizika kao što su potresi poplave, oluje itd. Osim toga, doprinos, odnosno premija koju plaća brodovlasnik kao član nekog P&I kluba za osiguranje odgovornosti, pokriva niz različitih rizika s obzirom na upotrebu i operacije broda i ne odnosi se specifično na pojedini rizik u pokriću, nego na ukupnost svih pokrivenih rizika. Iako nije moguće kvantificirati neposredno povećanje u troškovima osiguranja kao posljedice povišenja granica odgovornosti, u slučaju velike nezgode koja podliježe povećanim iznosima ograničenja odgovornosti, neizbježno će brzo nakon toga dovesti i do povećanja premija osiguranja.

To objašnjava i izjavu predstavnika P&I klubova iz dokumenta IMO LEG 82/12 (stavak 113.) na koju se pozvala Australija, u kojoj je prilikom rasprave o povišenju granica odgovornosti u CLC konvenciji 1992. rečeno da povišenje ograničenja odgovornosti neće imati neposredan učinak na troškove osiguranja (*“with respect to the third factor as to effect on insurance costs, such costs depended on claims’ experience, and consequently the proposed increases would not affect insurance costs for the time being”*). Upravo riječi *“for the time being”* označavaju mogućnost da se troškovi osiguranja mogu promijeniti odmah nakon jedne ili dvije značajne nezgode, posebno ako se dogode brzo jedna za drugom, a na njih se odnose povećani iznosi ograničenja odgovornosti. U istom smislu treba tumačiti i izjavu predstavnika P&I klubova danu na 96. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a<sup>56</sup> na kojem je rečeno da se ne može određeno utvrditi koji potencijalni učinak može imati povećanje iznosa ograničenja odgovornosti na premije osiguranja jer na iznos premija utječe široki spektar čimbenika, od iskustva šteta do kapaciteta tržišta osiguranja.

Stoga, činjenica da se učinak povišenja granica odgovornosti na trošak osiguranja ne može sa sigurnošću unaprijed odrediti ne znači da povišenje granica odgovornosti nema nikakav učinak na troškove osiguranja, nego baš naprotiv. Ono može imati učinak na cjelokupno tržište osiguranja već nakon samo jedne značajnije nezgode.

---

<sup>55</sup> IMO LEG 98/14, stavak 7.7.

<sup>56</sup> IMO LEG 96/13, stavak 12(a).2.

## 5. ŠTETE NA KOJE TREBA PRIMIJENITI POVEĆANJE IZNOSA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Početni prijedlog Australije išao je za povećanjem iznosa ograničenja odgovornosti samo za štete iz čl. 6.(1)(b) koji se odnosi na materijalne štete, ali je kasnije proširen i na štete iz čl. 6.(1)(a) tjelesne štete i to s obzirom na obrazloženje CMI-a iz dokumenta IMO LEG 97/8/4 da su povijesno iznosi ograničenja za tjelesne i materijalne štete favorizirali tjelesne štete pa da stoga treba odlučiti hoće li se održati dosadašnji pristup u korist tjelesnih šteta u kojem slučaju bi trebalo proporcionalno povisiti i granice odgovornosti iz čl. 6.(1)(a).

Povijesno gledajući, prednost tjelesnim štetama u odnosu na materijalne štete kod ograničenja odgovornosti po prvi put daje engleski Merchant Shipping Act iz 1862. godine<sup>57</sup> kada utvrđuje da vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost na 8 GBP po toni ako se radi samo o materijalnim štetama, a ukoliko su uključene i tjelesne štete ograničenje će biti 15 GBP po toni.

Treba istaknuti, međutim, da prva Međunarodna konvencija koja regulira pitanje ograničenja odgovornosti vlasnika broda iz 1924. godine utvrđuje visinu ograničenja odgovornosti vlasnika broda vrijednošću broda, pripadaka i vozarine za sve štete prema trećima bez obzira radi li se o materijalnim ili tjelesnim štetama. Iako je Konvencija stupila na snagu,<sup>58</sup> nije postigla visok stupanj prihvaćenosti pa je 1957. godine donesena nova konvencija koja regulira pitanje ograničenja odgovornosti.

Konvencija iz 1957. godine<sup>59</sup> utvrđuje ograničenje odgovornosti po tonaži broda i to na iznos od 1.000 franaka po toni za materijalne štete, a 3.100 franaka za tjelesne štete. Ukoliko se radi o nezgodi u kojoj je došlo i do materijalnih i tjelesnih šteta, 2.100 franaka po toni se izdvaja u fond za namirenje tjelesnih šteta, a 1.000 franaka u fond za namirenje materijalnih šteta. Ukoliko tjelesne štete nisu u cijelosti namirene iz fonda tjelesnih šteta, oštećeni imaju pravo za nenamireni dio sudjelovati u namirenju iz fonda materijalnih šteta u razmjernom dijelu. Time je na međunarodnoj razini po prvi put, u svezi s ograničenjem odgovornosti, dana prednost tražbinama tjelesnih šteta u odnosu na materijalne štete. Utvrđeni omjer je 3:1, iako u slučaju oba tipa šteta u istom događaju, taj omjer iznosi 2:1.

I LLMC 1976 daje prednost tjelesnim štetama pa je ograničenje odgovornosti utvrđeno za tjelesne štete za brodove do 500 tona u iznosu od 333.000 SDR, a za materijalne štete za brodove iste veličine u iznosu od 167.000 SDR. Za nenamireni

---

<sup>57</sup> Vidi: IMO LEG 98/7/1.

<sup>58</sup> Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924. godine, donesena 25. 8. 1924., stupila na snagu 2. 6. 1931. Ipak, ne smatra se uspješnom jer ju je ratificiralo samo 15 država od kojih je 7 država u međuvremenu otkazalo ovu Konvenciju. Vidi: CMI Yearbook 2010. str. 645.

<sup>59</sup> Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine donesena 10. 10. 1957., stupila na snagu 31. 5. 1968., koju je ratificirala čak 51 država, ali ju je u međuvremenu određeni broj država otkazao pa danas ima 35 država stranaka. Vidi CMI Yearbook 2010. str. 652.

iznos tjelesnih šteta, oštećeni također imaju pravo sudjelovati u namirenju iz fonda materijalnih šteta i namiruju se razmjerno. Za brodove preko 500 tona utvrđeni su iznosi ograničenja po toni i ovisno o tome radi li se o tjelesnim ili materijalnim štetama. Isti princip nastavlja se i u LLMC 1996.

Koncept kojim se na međunarodnoj razini kod ograničenja odgovornosti prednost daje tjelesnim štetama ustanovljen Konvencijom iz 1957. godine zadržan je bez posebne rasprave i kod donošenja LLMC 1976, a nije preispitivan niti kod donošenja LLMC 1996.<sup>60</sup> Iz navedenog se može zaključiti da i kod sada predloženog povećanja iznosa ograničenja treba dati prednost tjelesnim štetama u odnosu na materijalne štete, ali s obzirom na značajno promijenjene okolnosti u kojima su razmjeri materijalnih šteta, posebno kod onečišćenja,<sup>61</sup> značajno viši, može se postaviti pitanje opravdanosti zadržavanja istog omjera.

U odnosu na pitanje je li u slučaju povišenja granica općeg ograničenja odgovornosti za materijalne i tjelesne štete iz čl. 6.(1)(b) i 6.(1)(a) LLMC 1996, nužno povisiti i granice općeg ograničenja odgovornosti i za štete prema putnicima iz čl. 7., treba poći od činjenice da se ograničenje odgovornosti za štete prema putnicima izračunava prema drugom kriteriju, a ne tonaži broda, tj. prema broju putnika koji je brod ovlašten prevoziti. Stoga, nikakvo povećanje u postotku na ograničenje odgovornosti po tonaži iz čl. 6., ne daje razumno obrazloženje za povećanje ograničenja iz čl. 7. koje se obračunava prema broju putnika.

## 6. POVEĆANJE IZNOSA OPĆEG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Na 99. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a usvojena je Rezolucija<sup>62</sup> kojom se prihvaća izmjena LLMC 1996 u odnosu na povećanje iznosa općeg ograničenja odgovornosti iz čl. 3. LLMC 1996 i to u iznosima kako je navedeno u Dodatku toj Rezoluciji:

Čl. 3. Protokola iz 1996. izmijenjen je kako slijedi:

U odnosu na štete za smrt i tjelesne ozljede,

Iznosi od:

- |                                     |                |                                      |
|-------------------------------------|----------------|--------------------------------------|
| – “2 milijuna obračunskih jedinica” | mijenjaju se u | “3.02 milijuna obračunskih jedinica” |
| – “800 obračunskih jedinica”        | mijenjaju se u | “1.208 obračunskih jedinica”         |
| – “600 obračunskih jedinica”        | mijenjaju se u | “906 obračunskih jedinica”           |
| – “400 obračunskih jedinica”        | mijenjaju se u | “604 obračunske jedinice”            |

<sup>60</sup> Vidi: IMO LEG 98/7/1.

<sup>61</sup> Iz već citiranih statističkih podataka očito je da su granice odgovornosti probijene samo kod materijalnih šteta, posebice u značajnim iznosima kod šteta od onečišćenja gorivom, dok niti u jednoj nezgodi nije došlo do probijanja granica odgovornosti u odnosu na tjelesne štete.

<sup>62</sup> Resolution LEG.5(99) adopted 19 April 2012 – Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1996 to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Vidi: IMO LEG 99/WP.1 Annex 2.

U odnosu na ostale štete:

Iznosi od:

- “1 milijun obračunskih jedinica” mijenjaju se u “1.51 milijun obračunskih jedinica”
- “400 obračunskih jedinica” mijenjaju se u “604 obračunskih jedinica”
- “300 obračunskih jedinica” mijenjaju se u “453 obračunske jedinice”
- “200 obračunskih jedinica” mijenjaju se u “302 obračunske jedinice”

Pravni odbor je usvojio povećanje iznosa ograničenja odgovornosti za tjelesne i materijalne štete iz čl. 6.(1)(a) i 6.(1)(b) za 51% u odnosu na sadašnje iznose prema LLMC 1996, zadržavajući tako omjer od 2:1 u korist tjelesnih šteta, a iznosi za štete prema putnicima iz čl. 7.(1) nisu mijenjani.

Prilikom odlučivanja Pravni odbor je uzeo u obzir tri uvjeta iz čl. 8.(5) LLMC 1996. Uzeta je u obzir analiza Japana da je glavni kriterij koji treba u ovom slučaju uzeti u obzir promjena u novčanim vrijednostima jer iskustvo nezgoda ne opravdava nikakvo povećanje, a učinak izmjena na troškove osiguranja se ne može predvidjeti. Pravni odbor je prihvatio zaključak Japana podržan od ICS-a i *International Group* te većeg broja država<sup>63</sup> da je u periodu od 1996.-2010. bilo promjena u novčanim vrijednostima od oko 45% i da sadašnje iznose treba povećati za ne više od 45%. Međutim, s obzirom na protek vremena trebalo je dodati period do travnja 2012. kada je odluka donesena, što je rezultiralo povećanjem od 51%.

Argumenti za ovaj prijedlog su bili: da iskustvo nezgoda pokazuje da su iznosi ograničenja generalno bili dostatni, i u odnosu na štete od onečišćenja od kojih je samo mali broj prelazio granice odgovornosti prema LLMC 1996; povećanje iznosa ograničenja odgovornosti će se primjenjivati i na druge vrste šteta za koje nikakvo povećanje nije opravdano pa štete od onečišćenja ne treba prenaplašavati; iako se učinak povišenja granica odgovornosti na trošak osiguranja ne može unaprijed kvantificirati, osiguranje će biti dostupno samo ako je ograničenje odgovornosti razumno. Prema tome granice odgovornosti treba utvrditi tako da se ne ugrožava sam koncept koji je ključan za temeljni princip podjele odgovornosti i rizika između svih interesa. Kod ograničene odgovornosti neminovno je da štete neće biti u cijelosti namirene u svim slučajevima, jer u suprotnom, odgovornost bi bila neograničena.

Australija i manji broj država<sup>64</sup> zastupali su maksimalno povećanje iznosa ograničenja od 147% argumentirajući: da se ne treba fokusirati na broj nezgoda nego na iznose šteta, te da ograničenje mora ići u korak s troškovima jer u suprotnom obalne države mogu biti u iskušenju povećati iznose ograničenja izvan LLMC; s obzirom da će ove izmjene stupiti na snagu tek 2015. godine nove izmjene moguće su tek 2020.

<sup>63</sup> Države koje su podržale prijedlog Japana su: UK, Cipar, Panama, Belgija, Španjolska, Grčka, Indija, Malta, Poljska, Liberija i Cook Islands.

<sup>64</sup> Države koje su podržale prijedlog Australije su: Kanada, Francuska, Njemačka, Norveška, Turska i Novi Zeland (koji još nije ni ratificirao LLMC 1996).

godine stupajući na snagu tek 2023. godine; da u skladu s "polluter pays" principom trošak onečišćenja treba platiti onečišćavač bez podjele rizika pa stoga ograničenje odgovornosti mora biti postavljeno tako da oštećeni i obalne države prime adekvatnu naknadu za štete od onečišćenja gorivom. Nakon prihvaćanja povećanja iznosa ograničenja odgovornosti za 51%, Australija je dala izjavu da je nezadovoljna ishodom jer se nije postiglo povećanje koje bi bilo dovoljno za namirenje svih šteta od onečišćenja gorivom. Stoga je za vjerovati da će Australija predlagati izmjenu LLMC ili Bunker konvencije, a novim zakonom Australija je od prosinca 2011. postrožila kazne za onečišćenje u svojim teritorijalnim vodama.<sup>65</sup>

Treba istaknuti da je određen broj država i dalje isticao da nema nikakve potrebe za bilo kakvim povećanjem iznosa ograničenja jer ono može obeshrabriti države da pristupe LLMC 1996.

## 7. ZAKLJUČAK

Povećanje iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za 51% na sadašnje iznose iz LLMC 1996 stupit će na snagu u skladu s postupkom prešutnog prihvata protekom 36 mjeseci od notifikacije rezolucije o prihvaćanju povećanja državama strankama LLMC 1996 tj. 8. lipnja 2015. godine, osim ukoliko u roku od 18 mjeseci jedna četvrtina država stranaka LLMC 1996 ne obavijesti Generalnog tajnika da ne prihvaća izmjene, u kojem slučaju će se smatrati da su izmjene odbijene i neće imati učinka. Međutim, sudeći po podršci većine delegacija za ove izmjene i obzirom na činjenicu da su nezadovoljne bile države koje su tražile još značajnije povećanje iznosa ograničenja, one sigurno neće odbiti usvojeno povećanje, pa ne treba sumnjati da će izmjene stupiti na snagu u lipnju 2015.

Izmjene LLMC 1996 imaju izravan utjecaj na nekoliko međunarodnih i regionalnih instrumenata. Treba istaknuti one najvažnije.

Prije svega, to je Bunker konvencija iz 2001. godine koja svojim odredbama izričito veže ograničenje odgovornosti i iznos obveznog osiguranja prema toj Konvenciji na LLMC kako je izmijenjena, a to automatski uključuje i ove najnovije izmjene LLMC 1996. Bunker konvencija, osim što ima značajan broj država stranaka, postigla je primjenu na visoki postotak tonaže (90% ukupne svjetske tonaže brodova), što znači da svi ti brodovi moraju imati i traženo osigurateljno pokriće. Unatoč činjenici da sama Konvencija navodi da će se u svakom konkretnom slučaju na ograničenje odgovornosti primijeniti bilo koji nacionalni ili međunarodni sustav ograničenja odgovornosti prema pravu koje se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo, povećanje iznosa ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996 imat

---

<sup>65</sup> The Maritime Legislation Amendment Act, 2011 stupio na snagu 6. prosinca 2011., mijenja dva dosadašnja Zakona: Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act, 1983, i Navigation Act 1912. Za napomenuti je da su dosadašnje kazne za onečišćenje podignute sa 500 obračunskih jedinica na 20.000 jedinica što iznosi Aus\$ 2.2 milijuna (USD 2.3 milijuna).

će odmah neposredan utjecaj na visinu osigurateljnog pokrivača, a time i na premije osiguranja. To stoga što se unaprijed ne može znati gdje će se nezgoda dogoditi, a time ni koje pravo će se primijeniti pa će osiguratelji odgovornosti već kod procjene rizika morati uzeti u obzir da se šteta može dogoditi u državi s najvišim iznosima ograničenja odgovornosti.

Broj država stranaka LLMC 1996 znatno je manji od broja država stranaka Bunker konvencije što ne ide u prilog ujednačenja prava. Stoga ne čudi da IMO, ali i EU potiču države stranke na ratifikaciju LLMC 1996. Najnovije izmjene LLMC 1996, za koje mnoge države nisu vidjele veliku potrebu obzirom na dosadašnja iskustva nezgoda, bile su rezultat političkog kompromisa, a manje stvarne potrebe. Stoga je teško vjerovati da će doprinijeti povećanju broja stranaka LLMC 1996, bez obzira što se povećanje čini umjerenim.

Druga konvencija na koju će povećanje iznosa ograničenja odgovornosti imati izravan utjecaj je Konvencija o uklanjanju podrtine iz 2007. godine.<sup>66</sup> Poznato je da ta konvencija također visinu obveznog osiguranja za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine vezuje na granice odgovornosti iz LLMC 1996. U pogledu ograničenja odgovornosti WRC 2007 ne utvrđuje pravo upisanog vlasnika da ograniči odgovornost, nego utvrđuje da ništa u toj Konvenciji ne sprječava upisanog vlasnika da ograniči svoju odgovornost prema bilo kojem međunarodnom ili nacionalnom sustavu ograničenja odgovornosti koji se ima primijeniti<sup>67</sup> kao npr. LLMC 1976 kako je izmijenjena. Međutim, treba imati na umu da LLMC 1976 sadrži odredbu prema kojoj stranke Konvencije mogu izjaviti Rezervu prema članku 18. LLMC 1976 kojom mogu isključiti njezinu primjenu na zahtjeve koji se odnose na uklanjanje podrtine. Tome treba dodati da niz država nije stranka niti jedne konvencije o ograničenju odgovornosti te da nacionalnim pravom mogu utvrditi i neograničenu odgovornost. To znači da u tim slučajevima vlasnik broda neće moći ograničiti svoju odgovornost za troškove lociranja, obilježavanja i uklanjanja podrtine, ali će morati imati obvezno osiguranje po najvišim standardima LLMC kako je izmijenjena što uključuje i najnovije izmjene. Kako WRC 2007 još nije stupila na snagu, ovo povećanje iznosa ograničenja odgovornosti sigurno ne ide u prilog njezinog prihvaćanja od većeg broja država.

Treba također spomenuti EU Direktivu 2009/20/EC u odnosu na osiguranje vlasnika broda za pomorske tražbine. Direktiva utvrđuje obvezu vlasnika broda da se osigura od odgovornosti za štetu prema trećim osobama kao što je primjerice osi-

---

<sup>66</sup> Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (WRC 2007), donesena 18. 5. 2007., još nije stupila na snagu, ratificiralo je 5 država, IMO Status of Multilateral Conventions and Instruments na dan 30. 09. 2012., str. 486, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf> - posjećena 04. 10. 2012.; O WRC 2007 vidi: Vesna, Skorupan Wolff; Ranka, Petrinović, *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina*, PPP 47(2008), 162., str. 109-134.

<sup>67</sup> Čl. 10. st. 2. WRC 2007.



guranje koje pružaju P&I klubovi u okviru *International Group*, te obvezu broda od 300 BRT i više da ima dokaz o zaključenom takvom osiguranju do iznosa utvrđenog prema LLMC 1976 kako je izmijenjena LLMC Protokolom 1996 za svaki događaj. Ova Direktiva trebala je biti primijenjena od 1. siječnja 2012., iako sve države članice EU još uvijek nisu stranke LLMC 1996.<sup>68</sup> I tu je teško vjerovati da će novo povećanje iznosa ograničenja odgovornosti iz LLMC 1996 biti poticaj državama da ratificiraju LLMC 1996.

Republika Hrvatska je stranka LLMC 1996, a bila je i jedna od 19 država koje su podržale prijedlog Australije. Povećanje iznosa ograničenja odgovornosti će za Hrvatsku kao obalnu državu imati pozitivan učinak, posebno obzirom da je RH stranka Bunker konvencije te da uskoro postaje članicom EU. Međutim, ovo povećanje iznosa ograničenja odgovornosti svakako će otežati ekonomsku situaciju hrvatskom brodarstvu koje je već i tako pritisnuto financijskom krizom.

Može se zaključiti da sve izmjene koje idu za neopravdano visokim granicama odgovornosti, iako su poduzete u dobroj namjeri (zaštite oštećenih), nemaju uvijek najbolji rezultat i čak mogu biti na štetu oštećenih ako države ne prihvate takve međunarodne instrumente pa oni nikada ne stupe na snagu, ili stupe na snagu samo za uzak krug država u kojima će se primjenjivati. I pri ovim izmjenama ne mogu se ponovno ne prisjetiti riječi predsjedavajućeg Diplomatske konferencije iz 1974. u Ateni, izrečenih na CMI konferenciji u Singapuru 2001. godine u svezi rasprave o donošenju novog Protokola iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974.,<sup>69</sup> *“da bi možda bilo mudrije promovirati daljnju implementaciju postojećeg sustava odgovornosti, nego izmišljati ili kopirati novi uz rizik sve veće neujednačenosti pomorskog prava”*.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Čak 7 država članica EU još uvijek nije stranka LLMC 1996.

<sup>69</sup> Vidi: Walter, Muller, *Passengers Carried by Sea. Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air –Law?*, CMI Yearbook, 2000, Singapore I, str. 668., gdje zaključuje: *“It would possible be wiser to promote further implementation of the existing liability system than to invent or copy a new one at risk of further disunifying maritime law”*.

<sup>70</sup> Prijevod MPM.

## LITERATURA

1. Aleksandar, Bravar, *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom*, Zagreb, 2007.
2. Ivo, Grabovac, *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Književni krug, Split, 2001.
3. Ivo, Grabovac, Prilog suvremenom tumačenju pojma "bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati" – u povodu slučaja u sudskoj praksi, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 49, (3)2012.
4. Jasenko, Marin, Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi, *PPP* 50(2011).
5. Marija, Pospišil Miler; Marija, Pospišil, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012. godine, *Naše more, Znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 59., No. 3-4, Listopad 2012.
6. Marija, Pospišil, Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., *Zbornik PFZ*, 58, (5)2008.
7. Patrick, Griggs, International Convention on Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage, 2001, News from Intergovernmental and International Organizations, News from IMO, [http://www.committeemaritime.org/news/pdfiles/101\\_01.pdf](http://www.committeemaritime.org/news/pdfiles/101_01.pdf)
8. Patrick, Griggs; Richard, Williams; Jeremy, Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Fourth edition, LLP, London – Singapore, 2005.
9. Vesna, Skorupan Wolff; Ranka, Petrinović, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *PPP* 47(2008), 162.
10. Walter, Muller, Passengers Carried by Sea. Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air –Law?, *CMI Yearbook*, 2000, Singapore I.

### Međunarodne konvencije i druga dokumentacija:

1. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine s Protokolima iz 1976. godine i 1990. godine.
2. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine.
3. Australian Transport Safety Bureau (ATSB), Transport Safety Report, No. 263, MO-2009-002, Final, Pacific Adventurer.
4. Code de commerce iz 1807. godine.
5. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.
6. Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, (2009) OJ L 131.
7. HNS Protokol iz 2010. godine.
8. IMO Circular Letter No. 3186, 6. 12. 2010.
9. IMO LEG 82/12.
10. IMO LEG 96/12/1.
11. IMO LEG 96/13.
12. IMO LEG 96/6.

13. IMO LEG 97/8/2.
14. IMO LEG 97/8/3.
15. IMO LEG 97/8/4.
16. IMO LEG 97/8/5.
17. IMO LEG 98/14.
18. IMO LEG 98/7 Annex 1.
19. IMO LEG 98/7.
20. IMO LEG 98/7/1.
21. IMO LEG 99/4/1.
22. IMO LEG 99/4/3.
23. IMO LEG 99/4/4.
24. IMO LEG 99/4/5.
25. IMO LEG 99/4/6.
26. IMO LEG 99/4/7.
27. IMO LEG 99/WP.1 Annex 2.
28. IMO LEG/97/8/1.
29. IMO LEG/CONF. 12/18.
30. IMO MEPC 36/21/6.
31. Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova iz 1962. godine.
32. Konvencija UN-a o prijevozu robe morem iz 1978. godine (Hamburška pravila).
33. Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, iz 2009. godine (Rotterdamska pravila).
34. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem uljem iz 1969. godine kako je izmijenjena Protokolom iz 1992. godine (CLC 1992).
35. Međunarodna Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (Bunker konvencija).
36. Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. godine (HNS 1996).
37. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine s Protokolom iz 1979.
38. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (LLMC 1976).
39. Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtine iz 2007. godine (WRC 2007).
40. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924. godine.
41. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine.
42. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. godine.
43. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (Haaška pravila).

44. Merchant Shipping Act iz 1854.
45. Navigation Act, 1912.
46. North of England, Clubs Circular of 24. 9. 2012.
47. Njemački trgovački zakonik iz 1897. godine.
48. Opinion of Advocate General J. Kokott, of 13 March 2008, Case C-188/07 Mesquer (2009) ECR I-4501, Commune de Mesquer v. Total France SA and Total International Ltd.
49. Ordonnance de la marine marchande iz 1681. godine.
50. Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act, 1983.
51. Protokol iz 1968. godine (Haaško-Visbyjska pravila).
52. Protokol iz 1996. godine (LLMC 1996).
53. Regulation (EC) 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, (2009) OJ L 131.
54. Report by the Incident Analysis Team (IAT), The Response to the Pacific Adventurer Incident, February 2010.
55. Resolution LEG.5(99) adopted 19 April 2012 – Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1996 to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.
56. The Maritime Legislation Amendment Act, 2011.
57. UK Pandi Circular 11/12 Entry into force of the regulation (EC) No. 392/2009 of 24. 9. 2012.
58. Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (NN-MU 9/2006.).

#### **Web stranice:**

1. [http://www.committeemaritime.org/news/pdfiles/101\\_01.pdf](http://www.committeemaritime.org/news/pdfiles/101_01.pdf)
2. <http://www.ukpandi.com>
3. <http://www.nepia.com/publications/clubcirculares/general/1290>
4. [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRole-andImportanceofInternationalShipping/IMO\\_Brochures/Documents/Internatioinal%20Shipping%20-%20Carrier%20of%20world%20trade.pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRole-andImportanceofInternationalShipping/IMO_Brochures/Documents/Internatioinal%20Shipping%20-%20Carrier%20of%20world%20trade.pdf)
5. [http://www.amsa.gov.au/marine\\_environment\\_protection/National\\_plan/Incident\\_and\\_Excercise\\_Reports/documents/Final\\_Strategic\\_Report.pdf](http://www.amsa.gov.au/marine_environment_protection/National_plan/Incident_and_Excercise_Reports/documents/Final_Strategic_Report.pdf)
6. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf>
7. <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30db6ffe8069e06e40ee9b12e4fe43fdcf7f.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuKbNb0?text=&docid=70499&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=541161>

**Summary:**

**INCREASED LIABILITY LIMITS FOR MARITIME CLAIMS ADOPTED**

*An Amendment of the 1996 LLMC Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 was adopted at the ninety-ninth session of the IMO Legal Committee held in London 16 - 19 April 2012, increasing the global limits of liability related to Article 6(1)(a) and 6(1)(b) of 1976 LLMC by 51 % on the present limits set out in Article 3 of the 1996 LLMC Protocol. Limits set out in Article 7 of LLMC 1976 have remained unchanged. In accordance with the Article 8(8) of the 1996 LLMC Protocol, these amendments shall enter into force on 8 June 2015.*

*The paper analyses the reasons that have led to the increase of the limits of liability and to the justification of such an increase, taking into account that in only 1.34 % of incidents damages have exceeded current limits of liability established by the 1996 Protocol. It analyses the legal and economic consequences of the increase of the limits of liability and its immediate impact on other international conventions relying on the global limitation of liability, such as the 2001 Bunker Convention and the 2007 Convention on the Removal of Wrecks. It warns, however, that the tendency leading to excessive limits of liability may cause a loss of interest of states to ratify the 1996 Protocol and thus have a negative impact on the unification of law in relation to this matter. Therefore, this paper discusses some of the possible solutions that would provide fair compensation for victims, but would not jeopardise the unification efforts and the purpose of the limitation of liability.*

**Keywords:** *global limitation of liability; 1996 Protocol to the 1976 Convention on Limitation of Liability; tacit acceptance procedure; maritime claims; compulsory insurance.*

