

# ULOGA I ODGOVORNOST KLASIFIKACIJSKIH DRUŠTAVA

Dr.sc. Vesna Polić-Ćurčić  
Basler Versicherungs Gesellschaft, Basel

UDK 341.018:347.791.3  
Pregledni znanstveni rad  
Primljeno: siječnja 1996.

*Nakon kratkog pregleda tradicionalne i proširene uloge klasifikacijskih društava u sigurnosti pomorske plovidbe, autorica navodi razloge koji su doveli do toga da relativno velik broj brodova ne odgovara međunarodnim standardima, premda su kontrole brodova sve češće i sveobuhvatnije. Odgovornost za takvo stanje snose vlasnici brodova, države čiju zastavu brodovi viju, ali i klasifikacijska društva. Ona su, svjesna te svoje uloge i odgovornosti, u nekoliko zadnjih godina poduzela značajne mjere na poboljšanju kvalitete vlastitih usluga, pa time i kontrole brodova. Pitanje odgovornosti klasifikacijskih društava raspravlja se u zainteresiranim pomorskim krugovima u okviru Međunarodnog pomorskog odbora. Nekoliko novijih sudskih presuda oslobodilo je klasifikacijska društva odgovornosti za posljedice nemarnosti pri pregledu brodova. Takav stav sudova naišao je međutim i na kritike, što potvrđuje potrebu reguliranja odgovornosti klasifikacijskih društava.*

## 1. UVOD

Klasa (klasifikacija) je stupanj povjerenja koje brodu pridaje određeni klasifikacijski zavod na temelju svojih pravila, a koji ovisi o čvrstoći, upotrebljivosti materijala i konstrukciji broda, odnosno o tehničkoj kvaliteti njegovih uređaja, strojeva i opreme.<sup>1</sup> Krajem prošlog stoljeća ustalio se je sustav pregleda na osnovi kojih klasifikacijska društva određuju brodovima klasu, te kojima brodovi tu klasu s vremenom mogu obnoviti. Nastala je dakle iz potrebe da sudionici plovidbenog pothvata i drugi interesenti u brodarskom poslovanju (brodari, krcatelji, osiguratelji brodova i tereta, davaoci pomorskog kredita) pribave pouzdane stručne podatke o kvaliteti pojedinog broda i o stupnju njegove sigurnosti.

Klasifikacijski zavodi ili društva dugo su vremena uživali gotovo

---

1 I. Grabovac, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split 1991, str. 77.

neograničeno povjerenje ostalih sudionika pomorskog prometa. U njima je bilo koncentrirano ogromno tehničko znanje koje je prvenstveno služilo sigurnosti plovidbe.

Međutim, pitanja sigurnosti plovidbe u zadnjih su nekoliko desetljeća znatno proširena i regulirana i na međunarodnoj razini odgovarajućim međunarodnim konvencijama.<sup>2</sup> Odgovornost za provedbu tih konvencija ima svaka država koja konvenciju ratificira odnosno koja joj pristupi, i to za brodove koji viju njenu zastavu. Ovakvo je reguliranje umnogome umanjilo značenje postupka klasifikacije brodova sa stajališta sigurnosti.<sup>3</sup> Svjedodžbu o klasi u funkciji dokaza o sposobnosti broda za plovidbu zamijenile su isprave o sigurnosti nadležne državne organizacije.<sup>4</sup> Klasa više nije neophodna ni za sklapanje osiguranja broda, nego je i tu mogu zamijeniti isprave o sigurnosti nadležne organizacije.<sup>5</sup>

U mnogim zemljama, obveza države da nadgleda primjenu preuzetih konvencijskih odredaba o sigurnosti brodova i plovidbe zakonom je ili ugovorom prenesena upravo na klasifikacijske zavode. Ti zavodi zato danas djeluju u dva svojstva - prvo u privatnopravnom smislu podjeljuju brodu klasu tokom gradnje i za vrijeme radnog vijeka broda, čime potvrđuju da brod odgovara pravilima društva i da vlasnik može brod osigurati po povoljnijoj premiji, i drugo, oni pružaju i javne usluge kada za pojedne vlade nadgledaju primjenu međunarodnih konvencija, tj. obavljaju potrebne preglede broda i izdaju službene svjedodžbe.

Hrvatski registar brodova tako obavljanjem tehničkog nadzora utvrđuje sposobnost broda za plovidbu u skladu sa svojim tehničkim pravilima. Registar obavlja pregled sposobnosti broda samoinicijativno u slučajevima predviđenim propisima ili njegovim pravilima odnosno na zahtjev inspekcije ili druge zainteresirane osobe.<sup>6</sup> Klasifikacijska su društva svoja tehnička pravila uskladila sa zahtjevima međunarodnih konvencija i nacionalnih propisa o sigurnosti, pa u suvremenoj praksi često nema razlike između isprava o klasi i isprava o sigurnosti.<sup>7</sup>

Unatoč ovoj isprepletenosti u praksi, tradicionalnu ulogu klasifikacijskih društava ipak ne treba sasvim mijesati sa zadacima koje je na njih prenijela

---

2 Između ostalih to su Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, SOLAS (1974, Protokol 1978), Međunarodna konvencija o teretnim linijama (1966, Protokol 1987), Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja mora s brodova, MARPOL (1973, Protokol 1978), Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru (1972).

3 D. Pavić, Pomorsko osiguranje, Knjiga druga, Zagreb 1994, str. 84. Marine Surveying, posebni prilog Lloyd's List, 11.10.1995, str. 9.

4 Ibid.

5 Ibid.

6 Čl. 111 Pomorskog zakonika.

7 Pavić, ibid.

država zastave. Tradicionalni je nadzor klasifikacijskih društava vrlo širok i temeljit, ali je ipak ograničen samo na osnovne dijelove broda - trup, motor i kotao. Ne odnosi se na neke druge dijelove koji su također vitalni za sigurnost posade i putnika, kao npr. oprema za spašavanje ili radio-uređaji. Obučenosť posade za obavljanje povjerenih zadataka, što se u novije vrijeme smatra osnovnim vidom sigurnosti, također ne ulazi u tradicionalno područje nadzora klasifikacijskih društava. Za sva ova pitanja odgovornost leži isključivo na državi zastave broda, koja mora donijeti propise, između ostaloga, i o posadi i njihovim kvalifikacijama, te nadgledati poštivanje tih propisa.

## 2. SADAŠNJE STANJE SIGURNOSTI PLOVIDBE

U praksi su se tako ustalila dva sustava nadzora sigurnosti broda i njegove sposobnosti za plovidbu - tradicionalni nadzor klasifikacijskih društava i nadzor primjene međunarodnih standarda od strane države zastave, koji je također često prenesen na klasifikacijska društva. Umjesto da ovakav dvostruki sustav kontrole udvostruči i kvalitetu primjene sigurnosnih standarda, pokazalo se je da je primjena tih standarda sve lošija.

Razloga za to ima više i oni su i ekonomske i političke naravi. U zadnjim godinama, čak desetljećima, prilike u pomorstvu nisu povoljne za brodare. Od 1970. godine do danas broj brodova se je utrostručio i sada iznosi oko 81.000. Brodova je previše i u prosjeku su sve stariji, vozarine su niske, troškovi visoki, propisa koje treba poštivati sve je više, a njihov nadzor sve slabiji. Pomorci su općenito sve lošije plaćeni, njihove stvarne kvalifikacije ne odgovaraju baš uvijek onome što piše u njihovim papirima, a u razvijenim zemljama kadeta gotovo da više i nema. Statistike pokazuju da brodova koji ne odgovaraju standardima još uvijek ima u neprihvatljivo velikom broju, a velike nesreće raznih tipova brodova s velikim materijalnim štetama i gubicima ljudskih života nisu postale rijetkost. Djelomice i zaslugom medija, ugled brodarstva u svijetu već neko vrijeme nije baš najblistaviji.

Odgovornost za takvo stanje sigurnosti plovidbe dobrim dijelom leži na vlasnicima brodova. Svaki je vlasnik naime odgovoran za to da njegov brod bude sposoban za plovidbu. Ovu svoju odgovornost on ne može prenijeti na nekog drugog. Međutim, pritisnut ekonomskim razlozima, vlasnik koji mora obaviti upis, klasifikaciju i osiguranje kupljenog ili sagrađenog broda, dobro će razmisliti kome će sve to povjeriti. On ima u određenoj mjeri mogućnost izbora i može upisati svoj brod u državi čiji su standardi niži i kontrole slabije. Isto tako, može izabrati klasifikacijsko društvo s kojim su u pogledu rokova i strogosti pregleda mogući fleksibilni dogovori. Za

vlasnika to znači manje troškova za održavanje broda i plaće posade, čime je njegov brod konkurentniji na tržištu. U vrijeme recesije i smanjenih količina tereta u pomorskom prometu, niska razina troškova za neke je brodare i pitanje preživljavanja. No nažalost, kad se štedi na posadi i sigurnosti, mogućnost da dođe do nesreće znatno se povećava.

Brodovi koji zbog lošeg održavanja, nedostatne opreme ili nedovoljnog broja ili stručnosti posade ne udovoljavaju nacionalnim propisima ili međunarodno prihvaćenim standardima predstavljaju opasnost po posadu, sigurnost plovidbe i morski okoliš. Obvezu nadgledanja udovoljavaju li brodovi prihvaćenim standardima prvenstveno ima država čiju zastavu brod vije. Da su sve države zastave ovu svoju obvezu savjesno izvršavale, postotak brodova koji standarde poštuju sigurno bi bio puno viši. Međutim, ima država zastave koje nemaju interesa ili sredstava za ispunjavanje preuzetih međunarodnih obveza.

Zbog ovako nezadovoljavajuće kontrole brodova od strane država zastave, u novije je vrijeme bilo dosta drugih inicijativa za isključivanje ispodstandardnih brodova iz pomorskog prometa - od Konvencije o uvjetima za upis brodova.<sup>8</sup> do Memoranduma o kontroli brodova od strane države luke.<sup>9</sup>

Zbog nepovjerenja u kvalitetu pregleda koje obavljaju države zastave i klasifikacijska društva, brodove sada u različite svrhe pregledavaju i države luke, naručitelji iz brodarskog ugovora, osiguratelji, banke i dr. Za brodske časnike to često znači da moraju izgubiti puno vremena s raznim inspektorima koji se nalaze na brodu, a sve te razne preglede konačno netko i plaća. Za brodare, pa i za ostale stranke pomorskog prometa uključujući korisnike usluga, bilo bi puno jednostavnije i jeftinije kad bi pregleda brodova bilo manje po broju, ali kad bi se njihovim rezultatima moglo pokloniti puno povjerenje.

### **3. NAPORI KLASIFIKACIJSKIH DRUŠTAVA NA POBOLJŠANJU STANJA**

I sama klasifikacijska društva postala su svjesna toga da njihov način pregleda brodova ne jamči u dovoljnoj mjeri sigurnost na moru. Pritisnuta sa raznih strana, odlučila su pojačati međusobnu suradnju i smanjiti prilike brodovima da izbjegnu primjenu standarda.

<sup>8</sup> Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova, 1986, Upporedno pomorsko pravo 1986, br. 109-112, str. 212.

<sup>9</sup> Memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke, Jadranski zavod HAZU, Zagreb 1994.

Jedanaest velikih i većih klasifikacijskih društava udruženo je u IACS - International Association of Classification Societies,<sup>10</sup> sa sjedištem u Londonu. Ta društva dala su klasu više od 40.000 brodova ili više od 90% svjetske tonaže. Više od sto država ovlastilo je neko od ovih društava da za njih obavlja preglede brodova.<sup>11</sup>

Početkom 1993. godine članovi IACS-a iz korijena su promijenili dotadašnju praksu čuvanja podataka o klasificiranim brodovima, tako da su te podatke počeli međusobno razmjenjivati. Svako društvo od kojeg se zatraži klasa za brod koji je trenutno klasificiran kod jednog drugog društva, mora to društvo o tome obavijestiti i od njega pribaviti podatke o posljednjem pregledu i statusu klase. Vlasnik broda mora otkloniti sve eventualne nedostatke na brodu prije nego mu novo društvo dodijeli klasu.<sup>12</sup>

Izrađena je zajednička baza podataka u koju se unose svi brodovi koji dobijaju klasu ili koji se brišu iz klase u jednom od društava članova. Također se unose brodovi koji ne odgovaraju međunarodnim standardima, sa ciljem da se tim brodovima oteža izigravanje propisa putem promjene klase. U prvoj godini primjene te baze podataka uneseno je 1.600 promjena klase ispodstandardnih brodova, od čega je polovica napustila društva učlanjena u IACS i sada nema podatka jesu li i gdje dobila klasu.<sup>13</sup>

Za tankere i brodove za rasuti teret, koji čine 75% svih brodova, polovicom 1993. počeo se primjenjivati posebni Enhanced Survey Programme (ESP). Prema njemu između ostalog, ti brodovi moraju imati podatke o svim prethodnim pregledima i popravcima, koje zainteresiranim stranama moraju dati na uvid.<sup>14</sup>

Članovi IACS-a, u naporima na eliminiranju ispodstandardnih brodova, odlučili su od početka 1994. godine svoje informacije o dobijanju odnosno brisanju klase učiniti dostupnima i osigurateljima, klubovima P&I i Pariškom memorandumu o kontroli države luke.<sup>15</sup> Isto tako, radi poboljšanja vlastite kvalitete rada, IACS je započeo postupak da svi njegovi članovi dobiju certifikat ISO 9001.

---

10 To su American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Society, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Korean Register of Shipping, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Polski Rejestr Statkow, Registro Italiano Navale i Register of Shipping (Russia). Pridruženi članovi su Indijski i Hrvatski registar brodova. Osim ovih, u svijetu postoji još tridesetak manjih klasifikacijskih društava.

11 IACS members bring in new requirements, Lloyd's List, 21.10.1993, str. 8.

12 IACS closes 'class shopping' loophole, Lloyd's List, 28.6.1993, str. 1.

13 Older ships deserting societies, Lloyd's List, 18.12.1993, str. 1.

14 A price for putting the class in order, Lloyds List, 3.6.1993, str. 5.

15 Ibid.

#### 4. NOVE INICIJATIVE KLASIFIKACIJSKIH DRUŠTAVA

Na poticaj tri klasifikacijska društva - Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping i Det Norske Veritas - IACS je u lipnju 1995. usvojio program od sedam točaka za otklanjanje manjkavosti u postupku klasifikacije brodova:<sup>16</sup>

1. Transfer of Class Agreement (TOCA): Svako će klasifikacijsko društvo dati jednom brodu klasu tek kad se uvjeri da su provedeni svi pregledi, preporuke, popravci i sl, koje je odredilo prethodno klasifikacijsko društvo. Početak primjene: 1. srpnja 1995.

2. Podaci o klasi i o pregledima za potrebe pomorskih vlasti davat će se na uvid vlasnicima brodova, državama zastave i luka i osigurateljima, na njihov zahtjev. Početak primjene: 1. siječnja 1996.

3. Klasa će se automatski suspendirati ako se brod u predviđenim rokovima ne podvrgne pregledu. Početak primjene: 1. siječnja 1996.

4. Inspektori koji ne rade isključivo za klasifikacijsko društvo pozivat će se samo u izuzetnim slučajima. Početak primjene: 1. srpnja 1995.

5. Uvest će se novi postupak nadzora djelatnosti inspektora. Početak primjene: 1. srpnja 1995.

6. Uvest će se novi postupak kvalifikacije i obuke inspektora. Početak primjene: 1. srpnja 1995.

7. Proširit će se suradnja s kontrolom države luke. Početak primjene: 1. srpnja 1995.

Ovih sedam točaka odnose se na kvalitetu brodova, ali i na kvalitetu nadzora koji obavljaju inspektori društava učlanjenih u IACS. Provedbom ovog programa trebali bi se poboljšati standardi devedeset posto brodova u svijetu, koliko ih je klasificirano kod ovih društava. Razlike u kvaliteti nadzora i primjeni standarda među članovima IACS-a time će se bitno smanjiti, ali će se vjerojatno povećati razlike u kvaliteti između njegovih članova i ostalih klasifikacijskih društava.

Ovom je inicijativom IACS pokazao da je svjestan prvotne svrhe klasifikacijskih društava, a to je poboljšanje sigurnosti plovidbe, i svojeg dijela odgovornosti za postojanje brodova koji ne odgovaraju međunarodnim standardima.<sup>17</sup> IACS će također bilježiti uspješnost svojih članova prema utvrđenim nedostatcima na pojedinim vrstama brodova. Ovakve statistike vode i države luke, ali se u njih ne unosi podatak je li nedostatak na brodu u vezi s klasom ili nije.<sup>18</sup>

---

16 New confidence, class confidence, Fairplay, 17.8.1995, str. 30-38.

17 Ibid, str. 34.

18 Lloyd's Casualty Week, 28.7.1995.

Izvorna inicijativa tri klasifikacijska društva sadržavala je i osmu točku, a to je definiranje granica odgovornosti klase i proširenje nadzora društava na subjektivne aspekte kao što su standardi iskorištavanja broda (operational standards), metode upravljanja brodom (management methods) i ljudski faktor. Upravo ova osma točka pokazuje potrebu za promjenom osnovne uloge klasifikacijskih društava. Do sada, mandat ograničen na hardware“, tj. trup i stroj, bio je opravdanje društvima za nemogućnost ocjene ukupne sigurnosti broda. Za mnoge - javnost, osiguratelje, vlasnike, države zastave i države luke, političare - takva ograničena uloga klase više nije prihvatljiva i oni očekuju da klasifikacijska društva postanu pravi i neovisni arbitar sigurnosti plovidbe.<sup>19</sup> Međutim, inspekcije softwarea“, tj. upravljanja brodom i njegovog iskorištavanja i ocjena postupaka posade puno su teži zadaci sa puno većom mogućnosti subjektivnih i neujednačenih procjena, što nikako nije dobro. Ovakvo proširenje djelatnosti klasifikacijskih društava nije bilo prihvatljivo za sve članove IACS-a. Neka od tih društava spremna su prihvatiti i kontrolu ovih dodatnih, subjektivnih elemenata, ali samo na osnovi posebnog, vrlo specificiranog ugovora sa naručiteljem.<sup>20</sup>

## 5. SUDSKI SPOROV I S KLASIFIKACIJSKIM DRUŠTVIMA

Dok su klasifikacijska društva bila oličenje stručnosti i poštenja, nije se moglo zamisliti da ona budu tužena sudu zbog nemara pri obavljanju inspekcija brodova. U posljednje vrijeme bilo je međutim više slučajeva gdje su se ona našla pred sudom u ulozi tuženika zbog posljedica nemarnosti pri obavljanju pregleda brodova.

Posebnu pozornost zaslužuju dvije presude - jedna engleska u slučaju *The Nicholas H*, gdje se radilo o izvanugovornoj odgovornosti klasifikacijskog društva, i jedna američka u slučaju *The Sundancer*, gdje se sud izjašnjavao o odgovornosti društva iz ugovora.

U *The Nicholas H* na brodu se nalazio teret navodno vrijedan 6 milijuna dolara. Čim je brod isplovio iz jedne čileanske luke za Italiju i Sovjetski Savez primijećena je pukotina u trupu i brod je morao na popravak. Vlasnik je pristao na privremeni popravak, ali ne i na definitivni, temeljiti popravak prema preporuci inspektora klasifikacijskog društva NKK. Nakon privremenog popravka inspektor je opet pregledao brod i donio drugi izvještaj, kojim je dozvolio da brod započne planirano putovanje u Italiju, da se tamo opet pregleda i popravi, te preporučio da brod zadrži klasu. Međutim, ubrzo nakon isplavljenja na popravljenom se mjestu opet pojavila pukotina i brod je potonuo. Vlasnik tereta dobio je od brodovlasnika naknadu od 500'000 dolara, u skladu s ograničenjem njegove odgovornosti prema Haškim

---

19 Fairplay, 6.4.1995, str. 4.

20 Fairplay, 17.8.1995, str. 35.

pravilima.

Za ostatak štete vlasnik tereta tužio je klasifikacijsko društvo. U prvom stupnju sudac Hirst presudio je u korist tužitelja.<sup>21</sup> Žalbeni je sud ovu odluku jednoglasno ukinuo i zauzeo protivno stajalište.<sup>22</sup> To je potvrdila i Kuća lordova presudom lorda Steyna, usvojenom većinom glasova (lord Lloyd dao je odvojeno mišljenje).<sup>23</sup> U ovome sporu klasifikacijsko se društvo nije moglo, kao u nekim ranijim sporovima, osloboditi odgovornosti zato jer je pretrpljena šteta bila ekonomska a ne fizička, jer nije postojala dovoljna povezanost između nemarnog ponašanja društva i nastale štete ili jer se nije moglo predvidjeti da bi propuštanje pažnje od strane klasifikacijskog društva moglo teret izložiti riziku takve štete.

Lordovi su u ovom slučaju svoju odluku, da bi nametanje dužne pažnje (*duty of care*) klasifikacijskim društvima bilo nepošteno, nepravedno i nerazumno (unfair, unjust and unreasonable) u odnosu na brodovlasnike koji u krajnjoj liniji moraju snositi troškove, utemeljili na drugim elementima: Postojanje ugovora o prijevozu robe između brodovlasnika i vlasnika tereta isključuje traženje izvanugovorne naknade od trećih; Nametanje odgovornosti klasifikacijskom društvu poremetilo bi ravnotežu prava i dužnosti brodovlasnika i vlasnika tereta utemeljenu Haškim pravilima; Priroda klasifikacijskog društva NKK je dobrotvorna i neprofitabilna i zato se društvu ne može nametati odgovornost; Dužnost brodovlasnika da vlasniku tereta dade na raspolaganje brod sposoban za plovidbu je neprenosiva i zato je brodovlasnik odgovoran za gubitak tereta; Budući da je odgovornost brodovlasnika u ovom slučaju ograničena na 500.000 dolara, ne bi bilo pošteno nametati klasifikacijskom društvu neograničenu odgovornost.

Na nelogičnost i neutemeljenost ovakvog argumentiranja ukazao je lord Lloyd u svom odvojenom mišljenju.<sup>24</sup> Postojanje ugovora o prijevozu određuje prava i dužnosti između brodovlasnika i vlasnika tereta prema Haškim pravilima. Nema razloga da taj ugovor oslobodi klasifikacijska društva, koja ni u kojem slučaju nisu ugovorne stranke, njihove dužnosti dužne pažnje prema trećim osobama. Osim toga, sudovi su druge dobrotvorne i neprofitabilne

---

21 Lloyd's Law Reports, Part 5 (1992) Vol.2, str. 481. Classification societies owed duty of care, Fairplay 10.12.1992, str. 26. R. Harling, The Liability of Classification Societies to Cargo Owners, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, veljača 1993, str. 1. J.C.Brown, Classification and Tortious Liability, P&I International, svibanj 1993, str. 4.

22 Lloyd's Law Reports, Part 5 (1994) Vol.1, str. 492, presuda od 18. 19. i 20. 1.1994. Classification Societies - Duty of Care, P&I International, rujan 1994, str. 11.

23 Lloyd's Law Reports, Part 4 (1995) Vol.2, str. 299. J.C. Sheppard, Nicholas H - The Lords uphold class society immunity, Fairplay, 2.11.1995, str. 28. Classification society owes no duty of care to cargo-owners, Lloyd's List Insurance Day, 19.7.1995, str. 8. Analiza izvanugovorne odgovornosti klasifikacijskih društava u: P. Cane, Classification societies, cargo owners and the basis of tort liability, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, studeni 1995, str. 433.

24 Prema J.C. Sheppard, op.cit.



organizacije, kao npr. bolnice ili spašavatelje, znali smatrati odgovornima za nemarnost. Zbog toga nema razloga da klasifikacijska društva ove odgovornosti budu oslobođena. Nadalje, inspektor klasifikacijskog društva obavio je izvanredni pregled broda zbog uočene pukotine, a ne uobičajeni redovni pregled. U trenutku pregleda na brodu se nalazio teret i cijeli je zajednički pothvat bio u opasnosti. Inspektoru je to bilo poznato, pa je pogotovo zbog toga njegovo davanje dozvole da brod isplovi bilo nemarno. Lord Lloyd ostao je nažalost usamljen u ovoj argumentaciji.

Vlasnik broda *Sundancer* bio je angažirao klasifikacijsko društvo ABS da, nakon promjene namjene broda, obavi pregled i brodu izda potrebne isprave. Vlasniku je to trebalo iz dva razloga - za potrebe osiguranja broda i kao dokaz da brod udovoljava zakonskim uvjetima da bude upisan u bahamski upisnik. Ubrzo nakon dobijanja potrebnih isprava i isplovljenja, Sundancer je potonuo. Vlasnik je tužio klasifikacijsko društvo zbog nemarnosti pri pregledu broda i štete koju mu je ono nanijelo povredom ugovora.

Budući da su bahamske vlasti imenovale ABS da za njih provodi preglede brodova i izdaje potrebne isprave, američki je Court of Appeals zauzeo stajalište da to klasifikacijsko društvo uživa zakonsku zaštitu (statutory immunity) u pogledu isprava koje je izdalo u dobroj vjeri. (Takvu zaštitu međutim ne uživa u pogledu isprava za potrebe osiguranja.) Sud je svoju odluku da društvo nije odgovorno za propust pri utvrđivanju nedostataka broda utemeljio na sljedećem:<sup>25</sup> Tužitelj nije dokazao da mu je šteta prouzročena izdavanjem svjedodžbe o klasi; Vlasnik broda ne smije se osloniti na svjedodžbu o klasi kao jamstvo da je brod ispravno sagrađen; Nesrazmjer između iznosa plaćenog društvu za pregled (85.000 dolara) i naknade štete koju traži brodovlasnik (264 milijuna dolara) dokazuje da društvo nije imalo namjeru preuzeti rizik gubitka broda (jer pod takvim uvjetima klasifikacijska društva ne mogu poslovati); Vlasnik broda u prvom je redu odgovoran za sposobnost broda za plovidbu i on tu svoju odgovornost ni na koga ne može prenijeti; Zahtjev vlasnika broda za naknadu štete treba razlikovati od zahtjeva trećih koji su pretrpjeli štetu zbog oslanjanja na svjedodžbu o klasi; Uloga svjedodžbe o klasi je samo omogućavanje vlasniku da brod osigura po premijama za klasificirane brodove. Žalbeni sud tako je oslobodio klasifikacijsko društvo odgovornosti za potonuće broda, a Vrhovni je sud odbio žalbu na tu odluku.<sup>26</sup>

Precedent iz spora Nicholas H primijenio je i jedan američki sud u slučaju *Star of Alexandria*. Taj je brod potonuo 1989. godine uz američku obalu, a uzrokom nesreće ustanovljena je nemarnost vlasnika i posade, nepropisan ukrcaj tereta i loše vrijeme. Naručitelj iz brodarskog ugovora

<sup>25</sup> Lloyd's Law Reports, Part 2 (1994) Vol.1, str. 182. P.F. Cane, The liability of classification societies, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1994, str. 363.

<sup>26</sup> Komentar ovih dviju odluka u Cane, op.cit.

uspio je svojom tužbom protiv brodovlasnika. Međutim, vlasnikov osiguratelj odbio je nadoknaditi štetu, jer brod nije udovoljavao minimalnim zahtjevima države zastave u pogledu posade. Kako vlasnik nije imao druge imovine, naručitelj se nije mogao namiriti. Preostalo mu je jedino da pokuša tužbom protiv klasifikacijskog društva Bureau Veritas zbog nemarnosti u obavljanju pregleda na osnovi kojeg je bila određena teretna linija (crta opterećenja) i izdana svjedodžba o sigurnosti opreme. Brod je potonuo mjesec dana iza obavljenog pregleda. U toj je tužbi naručitelj naveo da je gubitak broda posljedica lošeg stanja trupa, što je pregledom trebalo biti ustanovljeno. Američki je sud primijenio britansko pravo kao pravo države broda prema kojemu, na osnovi precedenta Nicholas H, klasifikacijsko društvo ne odgovara za dužnu pažnju vlasnicima tereta kao trećim osobama, i oslobodio Bureau Veritas odgovornosti za gubitak broda. Sud je citirao i američko pravo prema presudi Sundancer i opet zauzeo stajalište da uloga klasifikacijskog društva nije jamčenje sigurnosti, nego samo omogućivanje brodovlasniku da plaća povoljniju premiju za klasificirani brod.<sup>27</sup>

## **6. REGULIRANJE ODGOVORNOSTI KLASIFIKACIJSKIH DRUŠTAVA**

Premda su u svim do sada donesenim presudama klasifikacijska društva bila oslobođena odgovornosti za propuste pri obavljanju pregleda, ne može se sa sigurnošću isključiti mogućnost da u sve većem broju tužba protiv tih društava sud u nekom slučaju presudi i protiv društva. Zbog toga je početkom devedesetih započeo rad na reguliranju i ograničenju njihove odgovornosti. Rad se odvijao u okviru posebne Zajedničke radne skupine koju je osnovao Međunarodni pomorski odbor (CMI), a čiji su članovi bili i predstavnici IACS-a, Međunarodne skupine klubova P&I (IGP&I), Međunarodne unije pomorskog osiguranja (IUMI), Međunarodne pomorske komore (ICS), Međunarodne trgovačke komore (ICC), Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i drugih organizacija i udruženja.

Već na samom početku rada Radna je skupina zaključila da ne bi bilo uputno odgovornost klasifikacijskih društava ograničiti međunarodnom konvencijom, jer je vrijeme za donošenje i stupanje na snagu takvih konvencija neprihvatljivo dugo.<sup>28</sup> Puno je prihvatljivije odgovornost društava ograničiti posebnim ugovornim klauzulama, i to između društava i brodovlasnika kad se radi o klasifikaciji brodova, te između društava i vlada, kad se radi o pregledima brodova za potrebe određene države i

<sup>27</sup> Who's responsible? Courts absolve class yet again, Fairplay, 2.11.1995, str. 3. BV cleared in liability suit, Fairplay, 2.11.1995, str. 9.

<sup>28</sup> F.J. Wiswall, Jr, Report and panel discussion concerning the Joint working group on a study of issues re Classification Societies, Yearbook of the Comité Maritime International, 1994, str. 228.

izdavanju isprava koje potvrđuju da brod udovoljava nacionalnim i međunarodnim propisima.

Radna je skupina smatrala da odgovornost društava za obavljanje zakonskih pregleda i izdavanje svjedodžba za potrebe država svakako treba ograničiti, jer u većini država (za razliku od npr. Bahama prema gore spomenutoj presudi) društva ne uživaju to ograničenje na osnovi zakonskih odredaba.<sup>29</sup> Odgovornost društava, odnosno ograničenje te odgovornosti, za preglede koje društva obavljaju u ime vlada, trebali bi biti jednaki odgovornosti i njezinom ograničenju koji vrijede za ostane vladine službenike koji obavljaju takve preglede.<sup>30</sup> U pogledu odgovornosti za klasifikaciju brodova društva su još više izložena riziku sudskih sporova, nego kod obavljanja zakonskih pregleda.<sup>31</sup> Radna je skupina razmatrala načelno pitanje duguju li društva dužnu pažnju trećim osobama, kao npr. putnicima na brodu kojem su dala klasu, i zaključila da obveza dužne pažnje prema trećima može proizaći samo iz zakonskih pregleda brodova, a ne iz pregleda zbog davanja klase.<sup>32</sup> Prema tome, nijedno društvo neće snositi odgovornost prema trećim osobama zbog klasifikacije broda, ako je brodovlasnik, ne obavijestivši o tome društvo, propustio ispuniti svoje dužnosti prema nacionalnim ili međunarodnim propisima, kad je taj propust prouzročio štetu.<sup>33</sup>

Na osnovi ovakvih razmišljanja, konačni prijedlog CMI-ove Radne skupine polazi od toga da bi klasifikacijska društva i njihovi inspektori trebali imati istu odgovornost i zaštitu kao državna pomorska uprava kad obavlja poslove koje joj je povjerila vlada.<sup>34</sup> Ta se odgovornost društava dakle mora regulirati u okviru svake države za koju društva obavljaju zakonske preglede, a na nju se treba pozvati u ugovoru između društva i vlade.

U pogledu klase, Radna skupina naglašava da popunjavanje broda posadom i upravljanje brodom ostaje dužnost vlasnika broda. Odgovornost klasifikacijskog društva prema brodovlasniku proizlazi iz klasifikacijskog ugovora, koji je sadržan u Pravilima društva. Nacrt Radne skupine predlaže sljedeće klauzule toga ugovora:<sup>35</sup>

- Klasifikacijska društva odgovarat će za svoje čine i propuste samo ako su propustila upotrijebiti razumnu pažnju.

- Društva će odgovarati samo za izravnu štetu, ali ne i za daljnju štetu, kao npr. gubitak zarade ili nemogućnost upotrebe broda.

29 Ibid, str. 230.

30 Ibid, str. 232.

31 Ibid, str. 229.

32 Ibid, str. 231.

33 Ibid.

34 Move to reduce legal risk to class societies, Lloyd's List, 7.8.1995.

35 Ibid.

- Ako odgovornost društva postoji, ona je ograničena na iznos plaćen društvu za pregled, umnožen brojem x, koji se dogovori. Ako se iz jedne nesreće postavi više zahtjeva, iznos koji je plaćen umnožit će se brojem y. Vrijednosti x i y u nacrtu nisu utvrđene, ali su ili bile spominjane kao 5 ili 10. Također je bilo spominjano ukupno ograničenje odgovornosti od 100.000 dolara.

- Jedino brodovlasnik može uz plaćanje posebne naknade ugovoriti više ograničenje odgovornost društva.

- Društvo svoju odgovornost neće moći ograničiti na opisani način ako je šteta prouzročena činom ili propustom uprave društva, učinjenim s namjerom da se šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će se takva šteta vjerojatno prouzročiti.

- Namještenici ili zastupnici društva također će moći ograničiti svoju odgovornost, s opisanim izuzetkom namjere ili bezobziranosti.

Radna skupina izradila je i Kodeks ponašanja klasifikacijskih društava. Svi prijedlozi te Skupine bit će razaslani nacionalnim udruženjima na razmatranje, tako da mogu biti konačno usvojeni na Skupštini CMI-ja 1996. godine.

## 7. ZAKLJUČAK

Klasifikacijska su društva u svom dugogodišnjem djelovanju prešla put od važnog i neupitnog čimbenika sigurnosti plovidbe do dubokog "džepa" iz kojeg oštećeni mogu tražiti naknadu za štetu, koju ne mogu dobiti od drugih odgovornih osoba. Od organizacije dakle u čiju se stručnost i pouzdanost nije uopće sumnjalo, do "Pedra" koji je kriv za sve.

Za takvu su promjenu položaja klasifikacijska društva djelomice sama kriva. Povodeći se za komercijalnim interesima, većina ih je snižavala kriterije i išla svojim naručiteljima na ruku, kako bi zadržala što veći dio tržišta. Zbog sve većeg broja brodova koji ne odgovaraju standardima i nepovjerenja u nadzor koji provode klasifikacijska društva, kontrole brodova počela su provoditi i razna druga tijela, što je pak rezultiralo inflacijom pregleda brodova, povećanim troškovima i gubitkom vremena. Pojedini oštećenici iz nesreća ili potonuća brodova koji su klasu imali, ali je svojim stanjem očito nisu bili zaslužili, zatražili su, za sada bez uspjeha, sudsku naknadu od klasifikacijskih društava koja su nemarno obavljala preglede brodova. Raspoloženje i očekivanja pritom su otišla do krajnosti - na jednoj su strani oni koji smatraju da klasifikacijska društva moraju snositi značajnu odgovornost za posao koji obavljaju,<sup>36</sup> a na drugoj oni koji su mišljenja da

<sup>36</sup> L. Lindfält, A future for classification societies, Yearbook of the Comité Maritime International, 1994, str. 253, na str. 255.

ta društva ne smiju preuzeti skoro nikakvu odgovornost, jer bi to bitno narušilo sadašnju ravnotežu odgovornosti za naknadu u slučaju pomorskih nesreća.<sup>37</sup>

Rješenje naravno treba tražiti u kompromisu između ovih dvaju stajališta. Prvi su potez povukla sama klasifikacijska društva usvajanjem svih spomenutih mjera za poboljšanje kvalitete svojih usluga. Time su dala do znanja da su svjesna važnosti svoje uloge u održavanju sigurnosti plovidbe i svoje odgovornosti za njezino kvalitetno obavljanje.

Pravo imaju sudovi kada ponavljaju osnovno načelo pomorskog prava, da je brodovlasnik odgovoran za to da njegov brod bude siguran i sposoban za plovidbu. Tu odgovornost on ne može ni na koga prenijeti, pa ni na klasifikacijsko društvo čija je dužnost samo utvrditi odgovara li brod tehničkim pravilima društva odnosno međunarodnim konvencijama. Problem međutim nastaje upravo u trenutku kad se ustanovi da je društvo potvrdilo da brod odgovara standardima, ali da je pregled broda kojim je to potvrđeno obavljen nemarno, jer je brod imao nedostataka zbog kojih standardima nije odgovarao i koji su doveli do nesreće i do zahtjeva za naknadu štete. U takvoj situaciji ne bi bilo pošteno brodovlasnika osloboditi njegove neprenosive odgovornosti, ali ne bi bilo nimalo bolje u potpunosti osloboditi klasifikacijsko društvo odgovornosti za nepažnju pri obavljanju pregleda.

Rješenje koje je predložila CMI-ova Radna skupina najbolje je srednje rješenje koje se u ovakvoj situaciji moglo naći. Ono nameće društvima obvezu upotrebe dužne pažnje pri pregledima brodova radi davanja ili održavanja klase. Nameće im i odgovornost za te preglede, kao i za one koje obavljaju za potrebe država. No ta odgovornost nije neograničena i ne bi smjela društvima predstavljati preveliki financijski teret, koji bi doveo u pitanje opstanak klasifikacijskih društava i njihove djelatnosti.

Preostaje nam zaključiti kako su se stvorile pretpostavke da se stanje u sigurnosti plovidbe u bližoj budućnosti popravi. Stupanj nezadovoljstva stanjem prije nekoliko godina bio je očito dovoljno visok da pokrene istovremene procese na nekoliko strana. Najveće su promjene u toku kod onih o kojima sigurnost na moru ponajviše ovisi, a to su klasifikacijska društva. Vrlo je vjerojatno da će društva udružena u IACS uspjeti sa svojim programom kontrole vlastite kvalitete i međusobne razmjene podataka, što će pričiniti velike teškoće i troškove vlasnicima ispodstandardnih brodova. Vjerujemo da će upravo ove mjere, za razliku od nekih drugih koje su u posljednje vrijeme također bile provođene bez većeg učinka, stvarno dovesti do smanjenja broja brodova koji predstavljaju opasnost po posadu, sigurnost plovidbe i morski okoliš. Nadalje, usvajanje dobro koncipiranih odredaba o ograničenju odgovornosti klasifikacijskih društava unosi jasnoću u odnose

---

37 Ph. Boisson, op.cit., str. 252.

između društava i korisnika njihovih usluga i povećava pravnu i financijsku sigurnost obiju strana. To može s vremenom smanjiti broj sudskih postupaka protiv klasifikacijskih društava ili bar otkloniti opasnost da društva budu osuđena na plaćanje tako visokih naknada štete oštećenicima, da njihov vlastiti opstanak dođe u pitanje.

Dosljednim provođenjem navedenih mjera klasifikacijska će društva s vremenom obnoviti povjerenje koje su nekada uživala. U njihovom je vlastitom interesu, ali i u interesu širokog kruga izravnih i neizravnih korisnika podataka o brodovima, da društva dobro obavljaju svoju zadaću. Time će nestati potreba za nekim od pregleda brodova koje sada obavljaju razne druge organizacije. Cilj bi trebao biti takvo poboljšanje kvalitete rada klasifikacijskih društava, da se ona opet nametnu kao najpouzdanije i najjeftinije organizacije koje obavljaju kvalitetne i nepristrane preglede brodova.

## *Summary*

### *THE ROLE AND LIABILITY OF CLASSIFICATION SOCIETIES*

*After a short overview of the traditional and enlarged role of classification societies in respect to navigation safety, the author comments on the reasons why a considerable number of ships does not comply with international standards, despite the fact that ships are becoming ever more thoroughly and frequently inspected. Not only shipowners and flag States, but also classification societies themselves are responsible for this situation. In the last few years classification societies have undertaken significant measures to enhance the quality of their services thus raising the quality of ship inspections as well. The question of the societies' liability is being discussed within the Comité Maritime International. In some recent court decisions classification societies have not been held liable for the consequences of negligent ship controls. These decisions, however, have been criticized, which confirms the need of regulating the liability of classification societies.*