

## OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI POMORSKOG VOZARA ZA ŠTETU NA TERETU

Dr. Časlav Pejović

UDK 347.942:347.795.3  
izvorni znanstveni rad  
primljeno(received):  
listopad(October) 1993

*Ograničenje odgovornosti vozara jedan je od specifičnih instituta saobraćajnoga prava koji predstavlja izuzetak od općih načela građanskog prava prema kojima je stranka odgovorna za počinjenu štetu obavezna da je u cijelosti naknadi.*

U pomorskom pravu postoje dva vida ograničenja odgovornosti. Prvi vid je globalno ograničenje odgovornosti koje se odnosi na sve slučajeve odgovornosti vozara, dok se drugi vid odnosi isključivo na odgovornost vozara za štetu na teretu. U ovom članku obrađen je samo drugi vid ograničenja odgovornosti.

Ograničenje odgovornosti vozara za teret regulirano je s nekoliko međunarodnih konvencija: Haškim, Visbyjskim i Hamburškim pravilima. Sve međunarodne konvencije temelje ograničenje odgovornosti na pojmu koleta i jedinice tereta, koji međutim nisu posve jasni i u praksi su često bili predmetom različitih tumačenja. Posebice su veliki problemi u vezi s jedinicom tereta, a s pojavom kontejnera problem određivanja jedinice tereta postao je još kompliciraniji.

Sam iznos ograničenja odgovornosti više je puta mijenjan. Najprije je ovaj iznos bio izražen u funtama sterlinga, zatim u Poincaré francima, a najzad u specijalnim pravima vučenja. Ove izmjene kretale su se u pravcu povećanja iznosa u skladu sa svjetskom inflacijom, te postizanja veće stabilnosti tog iznosa. S druge strane, brojni nacionalni zakoni su iskoristili pravo koje im daju Haška pravila, te su iznos ograničenja izrazili u nacionalnim valutama.

Na kraju su obrađeni slučajevi u kojima se vozar ne može pozivati na ograničenje odgovornosti. To su slučajevi kad je u teretnici deklarirana vrijednost tereta, te kada je šteta izazvana kvalificiranom krivicom vozara.

### UVOD

Prema općim načelima građanskog prava stranka koja je odgovorna za štetu ima obvezu da oštećenom naknadi pretrpjelu štetu u punom iznosu. U pomorskom pravu, međutim, postoji institut ograničenja odgovornosti, koji predstavlja izuzetak od ovog općeg načela. Ograničenje odgovornosti znači da vozar ne odgovara za cjelokupnu štetu koju je skrivio, već samo do određenog unaprijed utvrđenog iznosa. Ideja o ograničenju odgovornosti polazi od pretpostavke da vozar ne treba vlasniku tereta naknaditi štetu u punom iznosu, već je njezin cilj da se pronađe maksimalna granica odgovornosti koja će

biti prihvatljiva i za vozača i za vlasnika tereta. Opravdanje za ograničenje odgovornosti vozača nalazi se u činjenici da su brod i teret izloženi brojnim rizicima za vrijeme plovidbe, te da je vrijednost tereta veoma često velika, tako da mala greška može izazvati štetu, pa bi za vozača moglo biti pogubno ako bi morao naknaditi puni iznos štete. Osim toga, kad vozač prilikom zaključenja ugovora ne bi znao vrijednost tereta, to bi značilo da, u slučaju da nema ograničenja odgovornosti, on ne može znati visinu svoje eventualne odgovornosti. Institut ograničenja odgovornosti mu garantira da će biti odgovoran samo do određenoga iznosa.

U pomorskom pravu postoje dva vida ograničenja odgovornosti. Prvi je globalno ograničenje odgovornosti koje se odnosi na sve oblike odgovornosti vozača, kao što su sudar, zagađivanje, smrt i tjelesne povrede putnika ili članova posade, štete na teretu itd. Globalno ograničenje odgovornosti je namijenjeno prvenstveno zaštititi vlasnika brodova, a ne vozača. Ovaj vid ograničenja odgovornosti temelji se na tonaži broda i reguliran je Konvencijom o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine, te Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine. U zadnje su se vrijeme pojavile neke konvencije koje normiraju ovaj problem izvan granica Konvencije iz 1957. i 1976. Ovamo spadaju konvencije o ograničenju odgovornosti brodarica za nuklearne štete ili štete prouzročene onečišćenjem ugljikovodicima. Drugi vid ograničenja odgovornosti odnosi se isključivo na ograničenje odgovornosti za teret. Ograničenje odgovornosti za teret namijenjeno je prvenstveno koristi vozača koji na osnovi ugovora o prijevozu preuzima obvezu da preveze teret. Ovaj vid ograničenja odgovornosti nije posebno reguliran, već je reguliran u okviru konvencija koje reguliraju prijevoz tereta morem. U ovom članku ograničit ćemo se na drugi vid ograničenja odgovornosti, dakle na ograničenje odgovornosti vozača za teret.

## **PRAVNO REGULIRANJE OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI**

Institut ograničenja odgovornosti proizašao je iz klauzula u teretnici kojom je vozač isključivao svoju odgovornost za određene slučajeve, ili ju je ograničavao do određenog iznosa. Princip ograničenja odgovornosti u pravu najprije je bio prihvaćen u Bernskoj konvenciji o međunarodnom prijevozu robe željeznicom iz 1890. godine. U pomorskom pravu ograničenje odgovornosti vozača uvedeno je donošenjem prve konvencije koja je regulirala prijevoz tereta morem. Briselska konvencija o izjednačavanju nekih pravila u materiji teretnice iz 1924. godine, koju je izradio Međunarodni pomorski odbor (Comité Maritime International - CMI), poznata je kao Haška pravila. Haška pravila u čl.4.t.5. propisuju da "ni vozač ni brod nisu ni u kom slučaju odgovorni za gubitak ili oštećenje, koji su nastali na robu ili u vezi s robom, a preko iznosa od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti..."

Haška pravila su izmijenjena Protokolom iz 1968. godine, koji je poznat kao Visbyjska pravila. Visbyjska pravila donesena su također od strane Međunarodnog pomorskog odbora i zadržala su osnovne principe Haških pravila. Najvažnije izmjene u vezi s ograničenjem odgovornosti prevoznika sadržane su u čl. 2, a odnose se na iznos ograničenja koji je izražen u Poincaré francima, uvođenje alternativnog ograničenja odgovornosti po kilogramu tereta, te reguliranje pojma koleta kod kontejnerskog prijevoza.

Hamburška pravila donesena su 1978. godine u okviru Ujedinjenih nacija. Zapravo je pravi naziv Konvencija Ujedinjenih nacija o prijevozu stvari morem, ali je u završnoj deklaraciji preporučeno da se ova Konvencija naziva Hamburška pravila. Hamburška pravila sadrže krupne izmjene u odnosu na postojeći sistem pravnog reguliranja prijevoza tereta morem, te imaju za cilj povećanje odgovornosti vozara. U odnosu na samo ograničenje odgovornosti vozara, Hamburška pravila (čl.6) su uglavnom preuzela rješenja Visbyjskih pravila, osim što je povećan iznos ograničenja odgovornosti.

## POJAM KOLETA I JEDINICE TERETA

Haška pravila (čl.4.t.5) su ograničila odgovornost vozara na 100 funti po koletu ili jedinici tereta. Ova odredba je imala dvostruki cilj: da ograniči odgovornost vozara i da onemogući unošenje u teretnicu klauzula kojima bi se odgovornost ograničavala ispod iznosa navedenog u Haškim pravilima. Međutim, u praksi je ova odredba bila izvor brojnih problema. Prvi je problem da li kod postupka ograničenja odgovornosti primijeniti koletu ili jedinicu tereta. Drugi problem je što predstavlja jedinica tereta - jedinicu količine tereta ili jedinicu prema kojoj je računata vozarina. Da bismo mogli riješiti prvi problem, najprije treba odrediti pojam koleta i jedinice tereta.

Pojam koleta je jasan i, uglavnom, ne stvara probleme.<sup>1</sup> Pojam koleta se može odrediti kao fizički individualizirana stvar koja predstavlja jedinstvenu samostalnu cjelinu, a koja se može izdvojiti od ostalog tereta koji se prevozi istim brodom. Engleski izraz "package" iz Haških pravila, koji smo mi preveli kao koletu, ukazuje na upakirani teret, barem u izvjesnoj mjeri, s ciljem da se zaštiti za vrijeme transporta. Naravno, vrsta pakiranja ovisi od vrste tereta. Zavisno od vrste, teret se može prevoziti u sanducima, kutijama, bačvama vrećama, balama. Neki tereti se mogu samo djelomično upakirati, kao npr. neke mašine, a neki se uopće ne mogu prevoziti zapakirani, kao npr. nafta, ili fosfati, dok se neki tereti mogu prevoziti upakirani, ali se najčešće ne pakiraju, kao npr. pšenica koja se može pakirati u vreće, ali se obično prevozi kao rasuti teret. Izraz "package" se odnosi na teret koji je barem djelomice upakiran i najčešće se radi o teretu koji je upakiran u ambalažu kao što su vreće, kutije, sanduci ili bačve, ali i ne mora, kao npr. automobili.

Jedinica se tereta primjenjuje kao osnova za računanje iznosa ograničenja kad se radi o teretu koji se ne prevozi kao koletu, tj. kad se radi o teretu čija se količina ne određuje brojanjem komada već mjerenjem težine ili obujma tereta. Ovdje se, međutim, postavlja problem što predstavlja jedinica tereta: jedinicu količine tereta ili jedinicu mjere prema kojoj se vrši obračun vozarine. Ovo je posebno nejasno kod rasutih tereta, budući da jedinica količine tereta kod ove vrste tereta najčešće odgovara osnovici za računanje vozarine (npr. 1000 tona tereta predstavlja 1000 jedinica tereta i po osnovi količine tereta i po osnovi jedinice za računanje vozarine). Haška pravila su vjerojatno imala u vidu jedinicu za računanje vozarine, jer kad bi se radilo o jedinici količine tereta, ona bi se poklapala s koletom, te bi bilo dovoljno koristiti izraz "jedinica tereta", a on bi se u tom slučaju odnosio ne samo na komadni već i na rasuti teret. S druge strane, kad bi se pod jedinicom tereta podrazumijevala jedinica na osnovi koje se obračunava vozarina,

<sup>1</sup> Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Zagreb 1983, II, br.327, Selvig, Unit Limitation of Carrier's Liability, Oslo 1961, str.42.

onda bi se visina ograničenja odgovornosti mogla znatno razlikovati u odnosu na visinu ograničenja koja bi se dobila po osnovi koleta.<sup>2</sup>

Međutim, u nacionalnim pravima postoje različita tumačenja pojma "jedinica tereta", koja pod jedinicom tereta podrazumijevaju ili jedinicu mjere ovisno od vrste tereta ("commodity unit"), ili jedinicu mjere navedene u teretnici (shipping unit"), odnosno jedinicu mjere prema kojoj je obračunata vozarina ("freight unit").<sup>3</sup> Da bi se izbjegle zabune i različita tumačenja ovog pojma, smatramo da ga treba unificirati tako što bi se preciziralo da izraz "jedinica tereta" označava jedinicu mjere za obračun vozarine, ako se radi o teretu koji se ne prevozi kao koletu.

Na osnovi ovako utvrđenog pojma koleta i jedinice tereta, moguće je pokušati dati odgovor na pitanje po kojoj osnovi treba ograničiti odgovornost vozača, da li prema koletu ili prema jedinici tereta. Koletu treba primijeniti kao osnovu za računanje iznosa ograničenja odgovornosti ako se radi o teretu čija se količina mjeri brojanjem, a jedinicu tereta u smislu jedinice za obračun vozarine ako se radi o rasutom teretu. Kad bi teretnica pored broja koleta sadržavala i podatke o težini tereta, podaci o težini imali bi značaj jedino za računanje visine vozarine, dok bi se ograničenje odgovornosti vozača računalo prema broju koleta. Tako npr. ako je u teretnici navedeno da je ukrvano 100 koleta koji ukupno teže 2 tone, ograničenje odgovornosti vozača će se računati po osnovi broja koleta, a ne prema težini.<sup>4</sup>

Kod rasutih se tereta kao jedinica tereta uzima broj jedinica prema kojima se obračunava vozarina, npr. ako se radi o 5 tona pšenice, onda će odgovornost vozača bit ograničena na 5 jedinica. Prilikom obračuna visine ograničenja prvenstveno treba imati u vidu zaštitu interesa vlasnika tereta. Pa ako je u teretnici navedeno da je ukrvan 1 vagon pšenice, kao osnovu za računanje iznosa ograničenja odgovornosti treba uzeti 10 tona.

Visbyjska pravila su unijela značajne izmjene u sustav ograničenja odgovornosti vozača. Pored odgovornosti prema koletu ili jedinici tereta, Visbyjska pravila su uvela ograničenje odgovornosti prema kilogramu tereta, zavisno od toga koji je iznos ograničenja viši. Ovime su Visbyjska pravila uskladila način određivanja ograničenja odgovornosti u pomorskom prijevozu s postojećim sustavima u drugim granama prometa, ali je u pogledu visine iznosa ograničenja odgovornosti zadržan niži iznos od onih koji postoje u drugim granama prometa.

Odredbe Visbyjskih pravila o ograničenju odgovornosti potecijalno pružaju veću zaštitu korisnicima prijevoza, čija će realizacija prvenstveno zavisiti od sadržaja teretnice. U principu, korisnici prijevoza će se pozivati na ograničenje tereta prema

<sup>2</sup> U slučaju *Gulf Italia Co. v. American Export Lines* (1958) A.M.C. 439, traktor koji je bio oštećen težio je 34,6 tona. Prema stavu suda odgovornost vozača bila je ograničena na 34,6 jedinica po osnovi kojih je bila obračunata vozarina, a ne na jedan komad. Međutim, suprotan je bio stav kanadskog suda u slučaju *Falconbridge Nickel v. Chimo Shipping* (1969) 2 L.L.R. 302, gdje je ocijenjeno da su traktor i generator dvije jedinice tereta.

<sup>3</sup> Američki COGSA (čl.4.t.5) pod jedinicom tereta podrazumijeva uobičajenu jedinicu mjere za obračun vozarine ("customary freight unit"). Međutim, primjena ovakvog tumačenja stvara poteškoće kad se vozarina plaća fiksno ("lumpsum"). Prema stavu Vrhovnog suda Kanade u slučaju *Falconbridge Nickel Mines v. Chimo Shipping* (v. fusnotu 2), pojam "unit" znači "shipping unit", a ne "freight unit". Talijanski zakon (čl.423) ne definira pojam jedinice tereta, a sudska je praksa neujednačena. U nekim presudama stav je suda bio da se radi o jedinici mjere za obračun vozarine (Kas. Italije 18.10.1982, Dir.Mar. 1983, str. 534), ali je u nekim presudama zauzet suprotan stav (Okr.Firenze 1.07.1964, Dir.Mar. 1965, str. 149). U francuskom pravu prevladava mišljenje da je navođenje težine u teretnici važno za određivanje vozarine, a ne i za računanje granice odgovornosti (v. Rodière, *Traité de Droit Maritime*, II, No.671 i presuda Okr.Rouen 23.04.1965, DMP 1965, str.751).

<sup>4</sup> Trg.Rouen 23.04.1965, DMP 1965, str.751.

koletu kad se radi o laganim teretima, a na ograničenje odgovornosti prema kilogramu kad se radi o teškim teretima, pa ako jedno koletu teži 334 kg ili više, korisnik prijevoza će imati interes da se ograničenje odgovornosti računa prema kilogramu, a ako je koletu lakše od navedene težine, interes korisnika prijevoza će biti računanje ograničenja odgovornosti prema koletu. Visbyjska su pravila odredbom o ograničenju odgovornosti prema kilogramu pokušala riješiti probleme u vezi s rasutim teretom, ali je zadržan pojam jedinice tereta iz Haških pravila, koji je ostao nedefiniran, pa su nejasnoće ostale.

## KONTEJNER KAO JEDINICA TERETA

Visbyjska pravila su posebnom odredbom regulirala ograničenje odgovornosti vozara kod kontejnerskog prijevoza. Jedan od najtežih pravnih problema što ih nameće kontejnerski prijevoz je da li se jedinicom treba smatrati sam kontejner, ili pak koleta koje kontejner sadrži. U materijalnom smislu kontejner predstavlja jednu vrstu koleta, jer se u kontejner pakira teret, a načinjen je tako da osigura teret protiv oštećenja i gubitka za vrijeme prijevoza. Međutim, kontejner nije koletu ni po svojoj strukturi, jer se u kontejner najčešće pakira teret koji je već upakiran u ambalažu, niti po funkciji, jer je osnovna namjena kontejnera olakšanje i ubrzanje ukrcaja, slaganja i iskrcaja. Koletu se također najčešće koristi samo jednom u cilju zaštite i čuvanja tereta na konkretnom putovanju, dok kontejner predstavlja stalni elemenat u kontejnerskom prijevozu i koristi se za veći broj putovanja, neovisno od konkretnih tereta koji se u njega pakiraju.

Problem koji se javlja u vezi s ograničenjem odgovornosti jest taj da li se kontejner može smatrati jedinicom tereta u pravnom smislu. Visbyjska pravila su ovaj problem relativno dobro riješila. Prema čl.2. t. c) (Tzv. "Container Clause"), ako teretnica ne sadrži navod o tome što kontejner sadrži, jedinicom tereta će se smatrati kontejner, ali ako teretnica sadrži podatke o broju koleta koje kontejner sadrži, svako se koletu ima smatrati jedinicom tereta. Stranke se mogu sporazumjeti da kontejner služi kao jedinica za računanje ograničenja odgovornosti, iako teretnica sadrži broj koleta.<sup>5</sup> S druge strane, ako je u teretnici naveden broj koleta koje sadrži kontejner, iznos ograničenja odgovornosti računat će se po svakom koletu, čak i ako teretnica u rubrici za unošenje broja pakovanja ("number of packages") sadrži broj kontejnera.<sup>6</sup> U slučaju spora sud treba utvrditi jesu li stranke namjeravale da se za svrhu ograničenja odgovornosti primjenjuje kontejner, ili pak koleta u mjestu. Ako je krcatelju poznato da će se teret prevoziti u kontejneru, te se u teretnici navede broj koleta, a vozar prihvati takav opis bez primjedbi, to znači da su se stranke suglasile da broj koleta, a ne kontejner, služi za određivanje ograničenja odgovornosti. U praksi se u vezi s ovim često javljaju problemi i daju različita tumačenja, posebice u pravima koja nisu usvojila odredbu Visbyjskih pravila o kontejnerima.<sup>7</sup>

Dakle, presudan je saržaj teretnice. Ako teretnica sadrži jedino navod "kontejner sadrži televizore", čitav će se kontejner smatrati jedinicom tereta. Međutim, ako teretnica navodi "kontejner sadrži 100 kutija s televizorima", svaka će se kutija smatrati koletom, te će iznos ograničenja odgovornosti prevoznika biti 100 puta veći, pod uvjetom da je

<sup>5</sup> Ap.Rouen 17.12.1987. DMP 1989, str.440.

<sup>6</sup> St.Paul & Marine Insurance Co. v. Sea-Land Service, AMC 1990, str.2239 (S.D.N.Y.1990).

<sup>7</sup> Posebice je bogata američka sudska praksa u kojoj se ističe slučaj Royal Typewriter v. Culmerland, AMC 1973, str.1784. Opširnije, v. Scowcroft, Recent Development Concerning Package Limitation, JMLC 1989, str.409.

vrijednost jednog televizora veća ili barem jednaka visini ograničenja odgovornosti. Ako teretnica navodi da kontejner sadrži 100 kutija, te da svaka kutija sadrži 12 boca vina, kao jedinica tereta neće se smatrati niti kontejner, niti svaka boca vina, već svaka kutija s vinom.

U teoriji postoji mišljenje da ako teretnica sadrži broj koleta u kontejneru, onda se za računanje ograničenja odgovornosti pored broja koleta uzima i kontejner kao posebna jedinica.<sup>8</sup> Drugim riječima, ako je u teretnici navedeno da 1 kontejner sadrži 10 sanduka, onda se za računanje iznosa ograničenja uzima  $10 \text{ (sanduka)} + 1 \text{ (kontejner)} = 11$  jedinica. Ne bismo se složili s ovakvim stavom, jer prema našem mišljenju ne odgovara odredbi sadržanoj u čl.21.c) Visbyjskih pravila. Prema ovoj odredbi ako se radi o prijevozu u kontejneru, a u teretnici je naveden broj koleta koji se nalaze u koletu, taj se broj uzima kao osnova za računanje ograničenja odgovornosti. Izuzimajući ovaj slučaj, sam kontejner bit će smatran jedinicom tereta. Dakle, radi se o alternativnoj, a ne kumulativnoj osnovici računanja. Jedino ako se u kontejneru, pored upakiranog tereta čiji je broj naveden u teretnici, nalazi drugi generalni teret, tek će se tada kontejner računati kao posebna jedinica tereta, uz broj upakiranog tereta naveden u teretnici.

Odredba Visbyjskih pravila, kojom je regulirano ograničenje odgovornosti kod prijevoza tereta kontejnerima, može biti uzrok nejasnih situacija, budući da se isključivo temelji na sadržaju teretnice. Ako krcatelj propusti unijeti u teretnicu broj koleta u kontejneru, zbog previda ili neupućenosti, može biti ugroženo njegovo pravo na naknadu štete. Postoji mišljenje da je oštećenoj strani trebalo priznati pravo izbora povoljnijeg načina računanja ograničenja odgovornosti, osim ako to nije izričito isključeno.<sup>9</sup> Zbog ovakvog rješenja Visbyjskih pravila ne samo krcatelji, već i vozaari moraju biti vrlo oprezni prilikom sastavljanja teretnice.

Ako teretnica sadrži unaprijed odštampanu klauzulu prema kojoj se kontejner ima smatrati jedinicom tereta, ovakvoj se klauzuli ne treba priznati valjanost. To bi u protivnom značilo da se jedinicom tereta smatra kontejner, uprkos činjenici što teretnica sadrži broj koleta. A to opet znači da bi se vozaaru dozvolilo mijenjati odredbe Visbyjskih pravila, koje imaju imperativni karakter. Sloboda ugovaranja stranaka nije apsolutna. Stranke nemaju pravo određivati što je jedinica tereta, već je bitno sudsko tumačenje. Stav će suda biti prvenstveno zasnovan na tekstu konvencije, odnosno zakona donijetog na osnovi konvencije, te sadržaju teretnice, a pritom će biti uzeta u obzir namjera i volja stranaka, osim ako je to suprotno konveciji, odnosno zakonu. Osim toga, priznavane valjanosti toj klauzuli vodilo bi njezinom redovnom unošenju odgovornosti u kontejnerskom prijevozu.

Nije sasvim jasno može li broj upakiranog tereta u kontejneru služiti kao osnova za računanje ograničenja odgovornosti vozaara, ako se vozar primjedbom u teretnici ogradio u pogledu broja upakiranog tereta (npr. "said to contain 100 cartons"). Naime, kada krcatelj predaje na prijevoz zapečaćen kontejner, vozar ne može znati koliki broj koleta kontejner sadrži, jer nije dužan otvarati kontejner. Smatramo da u ovom slučaju krcatelj treba dokazati da je broj kutija naveden u teretnici zaista unijet u kontejner.

Nakraju treba reći da su Visbyjska pravila propustila regulirati pitanje je li vozar ovlašten povećati vozarinu po osnovi "ad valorem" kad je u teretnici naveden broj upakiranog tereta koji sadrži kontejner, budući da se time iznos ograničenja odgovornosti vozaara povećava onoliko puta koliko ima koleta u kontejneru. To bi značilo

<sup>8</sup> Grabovac, *Odgovornost prijevoznika*, Split 1989, str.166. i Rodière o.c.II, br.672 i br. 776.

<sup>9</sup> Ivošević, *Odgovornost pomorskog brodarara*, Beograd 1974, str.208.

široko tumačenje konvencije koja dozvoljava mogućnost povećanja vozarine ako krcatelj deklarira vrijednost tereta koja je veća od zakonskog maksimuma ograničenja odgovornosti, a ne ako se uveća iznos ograničenja odgovornosti. Ovo je pitanje još uvijek sporno i teško rješivo, jer postoje argumenti i za jedan i za drugi stav.<sup>10</sup> U praksi je logično očekivati da će vozaži tražiti veću vozarinu kad je u teretnici naveden broj koleta u kontejneru, jer, iako nije deklarirana vrijednost tereta, navođenjem broja koleta u kontejneru odgovornost vozača se de facto povećava.

## IZNOS OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Prema čl.4.t.5. Haških pravila odgovornost vozača je ograničena na 100 funti sterlinga odnosno odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti. Haška pravila su dala pravo državama ugovornicama da iznos ograničenja odgovornosti odrede u svojoj valuti, bez garancije da ta vrijednost mora odgovarati vrijednosti od 100 funti. Obično se radilo o iznosima koji su u vrijeme donošenja određenog zakona odgovarali vrijednosti od 100 funti, ali je kasnijim padom vrijednosti te valute padao i realni iznos ograničenja odgovornosti, pa postoje velike razlike između zemalja u pogledu realne vrijednosti ograničenja odgovornosti, a posljedica toga je pravna nesigurnost.<sup>11</sup> Pokazalo se da je s aspekta postizanja uniformnosti ovo bio najveći nedostatak Haških pravila.

Haška pravila su u čl.9. predviđela da se novčane jedinice, prema kojima se obračunava ograničenje odgovornosti, uzimaju prema vrijednosti u zlatu. Međutim, nije precizirano o kojoj se finoći zlata radi, niti se iz ove odredbe može zaključiti radi li se o vrijednosti zlata iz 1924. godine kad su Haška pravila donesena, ili kasnije, recimo u trenutku nastanka štete. Iz teksta Haških pravila također nije sasvim jasno da li se radi o 100 funti u zlatu ili o 100 funti nominalne vrijednosti britanske zvanične valute, što također doprinosi nedoumici jer je razlika velika: 100 funti u zlatu vrijedi oko 6000 funti sterlinga.<sup>12</sup> Naime, države su iznose ograničenja uglavnom određivale na osnovi tekućeg pariteta svoje valute prema funti, ne vezujući to za njezinu zlatnu podlogu.

Inflacija je postupno dovodila do pada realne vrijednosti iznosa ograničenja. U cilju povećanje njezine ovako umanjene vrijednosti, godine 1950, u okviru Britanskog udruženja za pomorsko pravo, donijet je tzv. Džentlmenski sporazum kojim je iznos ograničenja povećan na 200 funti. Ovaj je sporazum bio ponuđen vozačima, vlasnicima tereta, osigurateljima i drugim zainteresiranim strankama, ali ne i državama. To znači da nije obvezivao države članice, a iz samog je naziva jasno da se ne radi o ugovoru, te da ne može imati obvezujući karakter za one koji mu ne pristupe.

Visbyjska pravila su unijela značajne novine u pogledu iznosa ograničenja odgovornosti. Ograničenje odgovornosti se prema Visbyjskim pravilima izračunava u

<sup>10</sup> O ovome v. De Gurse, *The Container Clause in article 4 (5) to the 1968 Protocol to the Hague Rules*, JMLC 1970, str.131.

<sup>11</sup> Npr. u S.A.D. taj iznos je 500 dolara, u Japanu 100.000 jena, u Italiji 200.000 lira, u SSSR 250 rubalja, u Francuskoj, Engleskoj i Njemačkoj 666,67 SDR, Čileu 835 SDR itd.

<sup>12</sup> Neki sudovi u Engleskoj i Australiji dali su tumačenje da se radi o 100 funti u zlatu (*The Rosa S*, LLR 1988, 2, str.574 *Brown Boveri v. Baltic Shipping Co*). Istina, ove presude nemaju veći značaj u zemljama koje su odredbe Visbyjskih pravila uvrstile u svoje pravo, niti u zemljama koje su u svojim zakonima iznos ograničenja izrazile u nacionalnoj valuti. Međutim, ove presude mogu biti značajne ako se teretnice pozivaju na engleske "charter party", a izdate su u zemljama koje nisu usvojile Konvenciju o teretnici, niti Visbyjska pravila. U takvim bi slučajevima u teretnicu trebalo unijeti klauzulu koja precizira da se radi o britanskim funtama, a ne o zlatnoj vrijednosti funte.

Poincaré francima, tako da vozar odgovara do iznosa od 10.000 franaka prema koletu ili jedinici tereta, odnosno 30 franaka prema kilogramu tereta. Poincaré franak se naziva po francuskom premijeru Poincaré-u, koji je utvrdio da jedan franak vrijedi 65,5 miligrama zlata finoće 900/1000. Međutim, zbog činjenice da je vrijednost Poincaré vezana za zlato, a da je cijena zlata izražena u U.S.A. dolarima zahvaljujući svjetskoj inflaciji i padu cijena zlata, realni iznos ograničenja odgovornosti je vremenom padao pa je njegova sadašnja vrijednost znatno ispod vrijednosti iz 1968. godine. Također je loša strana Poincaré franka to što se radi o apstraktnoj monetarnoj jedinici koju treba konvertirati u određenu nacionalnu valutu. U vezi s tim postavlja se pitanje koji datum treba uzeti kao osnovu za konverziju: datum presude, datum kad je dospjelo plaćanje, ili datum plaćanja. Zato je 70-tih godina Poincaré franak zamijenjen specijalnom pravima vučenja - SPV (Special Drawing Rights - SDR), u odnosu  $1 \text{ SPV} = 15 \text{ Poincaré franaka}$ .

Specijalna prava vučenja predstavljaju jednu vrstu međunarodnog instrumenta koji se koristi za procjenu komparativne vrijednosti valuta država članica čije valute ulaze u košaru MMP-a na osnovi kojih se utvrđuje njihova vrijednost.<sup>13</sup> Promjene u ovom odnosu moguće su promjenom u vrijednosti nacionalnih valuta na financijskom tržištu. U odnosu na Poincaré franak koji predstavlja fiktivnu vrijednost, SPV ima prednost jer se može izračunavati svakodnevno na osnovi kursnih lista, a u nekim kursnim listama što ih objavljuje finacijska štampa nalazi se i vrijednost specijalnih prava vučenja.

CMI je 1979. donio Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, prema kome je iznos ograničenja odgovornosti vozara izražen u SPV te iznosi 666,67 SPV po koletu ili jedinici tereta, odnosno 2 SPV po kilogramu tereta.

Hamburška pravila su zadržala specijalna prava vučenja za računanje iznosa ograničenja, a jedino su povećala taj iznos. Prema čl.6.t.1. odgovornost prevoznika ograničena je na 835 SPV po koletu ili jedinici tereta, odnosno 2,5 SPV po kilogramu tereta, što u odnosu na Visbyjska pravila predstavlja povećanje za oko 25%. Ovi iznosi ograničenja ipak su niži nego što su mnogi očekivali, a također su znatno niži od onih u drugim granama prometa. U cestovnom prijevozu iznos je ograničenja 8,33 SPV po kilogramu, a u željezničkom i zračnom prijevozu 17 SPV po kilogramu.

Međutim, kako inflacija pogada sve nacionalne valute, ni SPV nije idealno sredstvo za računanje ograničenja odgovornosti, jer i njegova realna vrijednost s vremenom pada. Hamburška pravila (čl.33) zato propisuju postupak za revidiranje iznosa ograničenja odgovornosti u slučaju značajne izmjene njegove realne vrijednosti. Prema st.2. ovog članka za sazivanje konferencije u cilju povećanja iznosa ograničenja potrebno je da to zatraži najmanje jedna trećina država ugovornica, a da bi se donijela odluka o povećanju iznosa ograničenja, potrebno je da za nju glasa većina od dvije trećine država koje sudjeluju. Osim toga je stavkom 5. predviđeno da, nakon stupanja izmjene na snagu, država koja ju je prihvatila ima pravo da, u odnosu s državama koje je nisu prihvatile, primijeni Konvenciju kako je izmijenjena, ako te države nisu u roku od 6 mjeseci izjavile da nisu vezane izmjenom. Smatramo da je ovako zamišljen mehanizam neefikasan, već je umjesto toga trebalo usvojiti mehanizam koji ne bi zahtijevao ovako kompliciranu proceduru te koji bi sadržavao metodu automatskog povećanja SPV-a. To bi se eventualno moglo postići upotrebom metode indeksa cijena, tako da se vrijednost SPV-a uskladi s porastom cijena. Također smatramo da promjenu

<sup>13</sup> Vrijednost SPV-a jednaka je tržišnoj vrijednosti 5 valuta u odnosu: američki dolar 42%, njemačka marka 19%, Francuski franak, britanska funta i japanski jen po 13%. Na dan 1.07.1993. godine vrijednost 1 SPV-a je iznosila 1,39 američkih dolara.



vrijednosti SPV-a treba dati u nadležnost Komisiji UN za trgovačko pravo (UNCITRAL), umjesto da se saziva diplomatska konferencija na način kako je predviđeno Hamburškim pravilima. Treba pronaći metodu koja bi brzo, efikasno i točno vršila usklađivanje vrijednosti SPV-a s porastom cijena i inflacijom, a bojimo se da Hamburška pravila to ne garantiraju. Osim toga, odredba koju sadrže Hamburška pravila, predstavlja rizik da se među zemljama koje su prihvatile Hamburška pravila mogu pojaviti razlike u pogledu visine ograničenja odgovornosti.

Treba spomenuti da Hamburška pravila u čl.26.st.2. dopuštaju državama koje nisu članice Međunarodnog monetarnog fonda da svote ograničenja izraze u Poincaré francima i to 12.500 franaka po koletu ili jedinici tereta, odnosno 37,5 franaka po kilogramu tereta.

## GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Iznos ograničenja odgovornosti predstavlja maksimalni iznos do kojeg vozar odgovara, ali to ne znači da će on morati platiti taj iznos. Ako je visina štete manja od navedenog iznosa ograničenja odgovornosti, vozar će biti dužan naknaditi samo stvarno pretrpljenu štetu i to u punom iznosu. Ako visina štete prelazi iznos ograničenja, onda će vozar bit dužan platiti puni iznos ograničenja, ali ne i preko toga. Pravo garantira korisniku prijevoza da će moći naknaditi štetu samo do granice koja je utvrđena u konvencijama koje reguliraju prijevoz tereta morem odnosno u nacionalnim zakonima. Klauzule koje bi pokušale ograničiti odgovornost voza na iznos niži od tog iznosa, odnosno klauzule koje su sastavljene tako da vlasnik tereta ne može naknaditi štetu u punom iznosu u slučaju da visina štete ne prelazi iznos zakonskog ograničenja odgovornosti neće biti valjane.

Vozar može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti u dva slučaja:

- a) ako je u teretnici deklarirana vrijednost tereta i
- b) u slučaju kvalificirane krivice broдача.

### *a) Deklaracija vrijednosti tereta*

Iznos ograničenja odgovornosti ne može se umanjiti, ali se može povećati (čl.4.t.5.st.1. Haških pravila). Ako krcatelj traži veću odgovornost voza, on se o tome može s njime sporazumjeti. Na zahtjev krcatelja vozar će unijeti u teretnicu vrijednost tereta, pa se u tom slučaju plaća uvećana vozarina ("ad valorem"). Ako je u teretnici deklarirana vrijednost tereta, to ne znači da je odgovornost voza neograničena, već jedino da nije ograničena na iznos naveden u Konvenciji, odnosno u odgovarajućem zakonu. Ako teretnica sadrži vrijednost tereta, odgovornost voza će biti ograničena do te vrijednosti. Navođenje vrijednosti tereta u teretnici tumači se kao volja stranaka da oduzmu vrijednost ograničenju odgovornosti koje propisuje Konvencija, odnosno odgovarajući zakon, a navođenje vrijednosti tereta u teretnici služi kao dokaz da je vozar na to pristao.<sup>14</sup> Deklarirana vrijednost ima pretpostavljenu snagu, pa vozar ima dokazivati da je vrijednost tereta stvarno manja (čl.4.t.5.st.2. Haških pravila). Vrijednost

<sup>14</sup> U slučaju "ad valorem" teretnice, P & I klubovi prokrivaju odgovornost broдача do 2400 U.S.A. dolara po jedinici tereta. Naravno, vozar može osigurati svoju odgovornost za preostali dio.

tereta se mora deklarirati prije ukrcaja, kako bi se vozaču dala mogućnost da se zaštiti od povećanog rizika tako što će primijeniti posebnu pažnju s obzirom na vrijednost tereta.<sup>15</sup> U praksi krcatelji obično izbjegavaju naznačiti vrijednost tereta, iako se radi o teretu velike vrijednosti, kako bi izbjegli "ad valorem" vozačinu, te radije osiguravaju teret, jer je to često jeftinije.

Ako je deklarirana vrijednost veća od stvarne, pa i u dobroj vjeri, vozač će biti odgovoran samo za dokazanu vrijednost. Međutim, ako je krcatelj namjerno deklarirao nižu vrijednost kako bi platio nižu vozačinu, odgovornost vozača će biti ograničena na vrijednost tereta koju je krcatelj deklarirao, iako je ta vrijednost niža od stvarne vrijednosti.<sup>16</sup> Ako je deklarirana vrijednost niža od zakonskog ograničenja odgovornosti, to ne znači da će odgovornost vozača biti ograničena na tu vrijednost, osim ako vlasnik tereta ne dokaže da je stvarna vrijednost tereta veća od deklarirane, te da je deklaracija vrijednosti učinjena u dobroj vjeri. Vozač ne može ograničiti svoju odgovornost niže nego je propisano Konvencijom odnosno odgovarajućim zakonom, ali isto tako nije dužan naknaditi štetu višu od one koja je stvarno pretrpljena.

### ***b) Kvalificirana krivnja brodara***

Haška pravila izričito ne reguliraju u kojem slučaju vozač gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Nasuprot tome Haška pravila propisuju da vozač "ni u kom slučaju" ne odgovara za teret preko iznosa od 100 funti. Međutim, odredba "ni u kom slučaju" ("in any event") ne može se tumačiti tako da vozač ni u kom slučaju ne može odgovarati preko tog iznosa. Pored slučaja kad je u teretnici deklarirana vrijednost tereta, vozač se neće moći pozivati na ograničenje odgovornosti ni u slučaju da je štetu namjerno izazvao, jer je to suprotno načelima građanskog prava koja ne priznaju pravo ograničenja odgovornosti ako je šteta izazvana namjerno ("dolus omnia corumpit"). Međutim, nije sasvim jasno ima li isti učinak krajnja nepažnja (npr. ako je vozač postupao s grubom nepažnjom prilikom osposobljavanja broda za plovidbu), pa je to stvaralo probleme u praksi.

Visbyjska pravila su u čl.2.t.e) izričito predviđela da se vozač ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta izazvana "radnjom ili propustom vozača počinjenom u namjeri da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa sviješću da iz toga može nastupiti šteta."

<sup>15</sup> Knauth, *The American Law on Ocean Bills of Lading*, Baltimore 1953, str.270; Manca, *Studi di diritto della navigazione*, Milano 1961, II, str.201; Pourcelet, *Le transport maritime sous conaissance en droit canadien, americain et anglais*, Montréal 1972, str.151; Smeesters-Winkelmoelen, *Droit maritime et droit fluvial*, Bruxelles 1935, II, br.736; američki sudovi zahtijevaju od vozača, koji se poziva na zakonsko ograničenje odgovornosti, da dokaže kako je krcatelj imao razumnu mogućnost ("fair opportunity") izbjeći zakonsko ograničenje odgovornosti tako što bi označio vrijednost tereta u teretnici. Drugim riječima, krcatelju se mora dati prilika da izabere između više i niže odgovornosti vozača, plaćajući za to veću ili nižu vozačinu. Tako npr. ako teretnica ne sadrži prostor u koji krcatelj može upisati vrijednost tereta, vozaču se neće priznati pravo da ograniči odgovornost. U tom smislu v. *General Electric Co.v.The Lady Sophie*, AMC 1979, str.724; *Carmen Tool v. Evergreen Lines*, AMC 1989, str.913: opširnije v. *Sturley, The Fair Opportunity required under COGSA sect.4(5)*, JMLC 1988, str.13.

<sup>16</sup> *Berlingieri, La polizza di carico e la Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924*, Genova 1932, br.142; Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussel International Convention of 1924 (Hague Rules)*, London 1960, str.154; *Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht*, 4.izdanje, Berlin 1978, II, str.846; *David R. Webb v. M/V Henrique Leal*, 733 P. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1990).

Hamburška pravila su u čl.8.st.1. preuzela odredbu iz Visbyjskih pravila.

Na kraju teksta treba ukazati na jedan slučaj u kojem vozar može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti. To je slučaj kada korisnik prijevoza zahtijeva da naknadu štete ne podnese protiv voza, već protiv njegovih službenika ili nezavisnih suugovarača npr. slagača koji su neposredno skrivili štetu, pa postoji njihova izvanugovorna odgovornost. U tom slučaju postoji rizik da vozar na posredan način izgubi pravo na ograničenje odgovornosti, jer Haška pravila to pravo ne priznaju službenicima voza i nezavisnim suugovaračima. Odgovor na ovu prijetnju vozar je pronašao u tzv. Himalaya klauzuli kojoj pravo ograničenja proširuje na svoje službenike i nezavisne suugovarače.

## ZAKLJUČAK

Pravo koje regulira prijevoz tereta morem oduvijek se susretalo s određenim zahtjevima i izazovima koji su određivali prirodu i razvoj pomorskog prava.

Izuzetno brzi tempo razvoja pomorskog transporta nameće potrebu za pravovremenim pravnim reguliranjem problema koji se javljaju kao rezultat tih promjena. S druge strane, budući da se prijevoz tereta morem obično vrši između različitih država, postoji potreba za njegovim uniformnim pravnim reguliranjem. Konačno, a možda i najvažnije, pravo koje regulira prijevoz tereta morem uvijek se kretalo oko dva suprotna interesa: interesa vlasnika tereta da za minimalnu vozarinu dobije maksimalnu sigurnost za svoj teret, te interesa voza da za maksimalnu vozarinu što je moguće manje odgovara.

Problem ograničenja odgovornosti voza, koji je obrađen u ovom članku, pruža odličnu ilustraciju ovih postavki. Pojava kontejnera je, pored izuzetih prednosti za praksu pomorskog prijevoza, donijela velike pravne probleme među kojima je i problem treba li se kontejner smatrati jedinicom tereta. Ovaj problem je pravo riješilo odredbom Visbyjskih pravila, kojom je težište stavljeno na sadržaj teretnice, odnosno na činjenicu da li je u teretnici naveden broj koleta koji kontejner sadrži ili nije.

Činjenica da je problem ograničenja odgovornosti reguliran Haškim, Visbyjskim i Hamburškim pravilima, koja predstavljaju međunarodne konvencije, predstavlja potvrdu druge postavke o uniformnosti prava.

Međutim, puna uniformnost nije postignuta upravo zato što postoje tri konvencije a ne jedna, a to stoga što jedna grupa država, posebice države koje nemaju razvijeno brodarstvo, smatra da Haška i Visbyjska pravila suviše štite voza, dok druga grupa država smatra da su Hamburška pravila previše stroga prema vozarima, što je potvrda treće postavke. Tako još uvijek postoje države koje svoje pravo temelje na Haškim pravilima, zatim države koje svoje pravo zasnivaju na Visbyjskim pravilima, kao i države koje svoje pravo temelje na Hamburškim pravilima.

Iz trenutnog stanja prava koje regulira prijevoz tereta morem jasno je da u potpunosti nisu postignuti svi ciljevi. Tako se još uvijek u praksi javljaju problemi u vezi s tim je li kontejner jedinica tereta. Potom je očigledno da je put do pune uniformnosti ovoga prava samo deleka perspektiva. Također, još uvijek postoje stranke koje su nezadovoljne postojećim rješenjima te smatraju da je postojeće pravo bilo nepravedno prema njima. Iz pravničke perspektive to što još sve nije dobro i idealno riješeno, sasvim je u redu. Jer što bismo mi inače radili?

## Summary

### **LIMITATION OF CARRIER'S LIABILITY FOR THE CARGO DAMAGE IN THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA**

The limitation of liability represents an exception from the general principle of the Civil Law, according to which the party responsible for the damage has the duty to compensate it in full.

In the Maritime Law there are two kinds of limitation of liability. The first is the limitation of liability covering all cases of carrier's liability and the second relates only to the liability for cargo damage. This article deals only with the second kind of the limitation of liability.

The problem of limitation of liability is regulated by several international conventions: Hague Rules, Visby Rules and Hamburg Rules. The former Yugoslavia has ratified only the Hague Rules, but its Law on Maritime and Inland Navigation was also based on the Visby Rules. All these conventions base their provisions concerning the limitation of liability on the concept of unit and package, which are not very precise and therefore often differently interpreted. Moreover, the use of containers has made the problem more complicated.

In the beginning the amount of limitation was expressed in pounds of sterling, later in Poincaré francs and now in Special Drawing Rights. These changes were directed towards increasing the amount in accordance with the world's inflation and towards reaching the stability of this amount.

There are two cases when the carrier can lose the right to limit his liability. First, when the shipper states in the bill of lading the value of the cargo. Second, when the carrier has caused the damage by acting intentionally or with gross negligence.