

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

JESU LI NARUČITELJI PRIJEVOZA U BRODARSKOM UGOVORU OVLAŠTENI OGRANIČITI ODGOVORNOST U ODNOSU NA TRAŽBINE BRODOVLASNIKA PREMA NJIMA

QUEEN'S BENCH DIVISION (COMMERCIAL COURT)

Presuda od 27. ožujka 2003.

CMA CGM S.A.

v.

CLASSICA SHIPPING CO. LTD.

(Brod "Djakarta")

Iz razvoja ograničenja odgovornosti prije Konvencije iz 1976., uz to iz cjelokupnog konteksta, cilja i svrhe Konvencije iz 1976. slijedi da ona ne propisuje ovlaštenje naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru (čartererima) da ograniče odgovornost kada brodovlasnici imaju tražbine koje su usmjerene protiv njih. Pravo ograničiti odgovornosti odnosi se na osobe navedene u čl. 1 (2), a bitno je da je njihova odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost proizašla iz svojstva vlasnika, te da odgovornost (tražbina) nije nastala prema brodovlasniku kao tražbina nastala iz uloge čarterera kao vlasnika.

Čarter partijom dopunjenom *NYPE* formularom od 9. travnja 1999. vlasnik broda dao "u čarter" svoj brod za prijevoz kontejnera *CMA Djakarta*, tj. s naručiteljem prijevoza (čartererom) sklopio je brodarski ugovor na vrijeme. Brod je iskorištavan u linijskoj plovidbi.

Za vrijeme trajanja brodarskog ugovora 10. lipnja 1999. na brodu se dogodila eksplozija i požar. Brod je napušten. Služba spašavanja pristupila je spašavanju broda i tereta. Nakon iskrcavanja kontejnera, onih koji su bili oštećeni, kao i neoštećenih brod je podvrgnut temeljitom popravku.

Brodovlasnici potražuju od naručitelja prijevoza (čarterera) štetu u ukupnom iznosu od 26,638,032 USD, koja uključuje obeštećenje u pogledu onoga što su brodovlasnici morali platiti na ime tražbina vlasnika tereta, štetu zbog izigravanja klauzula sadržanih u brodarskom ugovoru u svezi s prijevozom opasnog tereta, kao i doprinos u zajedničkoj havariji. Uporište za svoju tužbu vlasnici nalaze u činjenici da se eksplozija

i požar mogu pripisati teretu, odnosno pošiljci dva kontejnera u kojima je prevožen opasni teret (prašak za izbjeljivanje). Ta pošiljka predstavljala je kršenje izričitih uvjeta sadržanih u brodarskom ugovoru u svezi zabrane prijevoza opasnog tereta.

Arbitražna odluka donijeta je u korist brodovlasnika, a nju osporavaju naručitelji prijevoza. To svoje pravo naručitelji prijevoza ostvaruju prema s. 69 *Arbitration Act 1996*.

U svojoj odluci arbitri se pozivaju na odluku u slučaju *The Aegean Sea*, [1998] 2 *Lloyd's Rep.* 39. Prema odluci u tom arbitražnom predmetu naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterers*) nisu ovlašteni ograničiti svoju odgovornost za tražbine prouzrokovane vlasnicima u pogledu određivanja nesigurne luke.

Pravno pitanje koje je predmet ovog spora i arbitražne odluke je jesu li naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru ovlašteni ograničiti svoju odgovornost prema brodovlasnicima za tražbine brodovlasnika prema njima i to primjenom *Merchant Shipping Act 1995* i Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Čartereri zamjećuju, ukoliko se pozitivno odgovori na to pitanje tada se bezuvjetno može tvrditi da je odluka u slučaju *Aegean Sea* pogrešna.

Čartereri (naručitelji prijevoza) tvrde da su ovlašteni ograničiti svoju odgovornost prema odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (*1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims*).

Ističu da kao naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme (*time charter*) ulaze izravno u kategoriju osoba ovlaštenih ograničiti svoju odgovornost kako je propisano čl. 1 Konvencije iz 1976, a koji glasi:

Čl. 1.

1. Vlasnici brodova i spašavatelji ... mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ove Konvencije ...

2. Izraz "vlasnik broda" znači vlasnik, naručitelj (u brodarskom ugovoru), brodar i menadžer pomorskog broda.

Nadalje, naručitelji tvrde da cjelokupni odštetni zahtjev koji proizlazi iz nezgode u potpunosti ulazi u kategoriju zahtjeva prema čl. 2. iste Konvencije.

O sporu je odlučivao prvostupanjski trgovački sud (*Queen's Bench Division - Commercial Court*).

U odluci sud iznosi tumačenje ranijih konvencija u pogledu kruga osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Uspoređuje međusobno njihova rješenja s ciljem iscrpnog obrazloženja svog pravnog stajališta koje zauzima u ovom predmetu.

Sud u posebnoj odjeljci odluke iznosi tumačenje Konvencije iz 1976. Dio 185 *Merchant Shipping Act 1995* ("1995 Act") propisuje da je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976 ("1976 Convention") kao što je istaknuto u

dodatku Akta, na snazi je u Ujedinjenom Kraljevstvu (osim nekih iznimaka koje nisu relevantne za ovaj predmet). Kao ugovor Konvenciju iz 1976. treba tumačiti u skladu s načelima utvrđenim Bečkom konvencijom o pravu ugovora (*1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*). Čl. 31 Bečke konvencije propisuje da ugovor treba tumačiti u dobroj vjeri u skladu s izvornim značenjem pojmova ugovora, njihovim kontekstom i u skladu s njegovim predmetom i svrhom. U pogledu utvrđivanja konteksta zajedno s predmetom i svrhom Konvencije 1976, sud smatra da treba primijeniti pristup prikaza povijesnog razvoja ograničenja odgovornosti i pojedinih odredbi Konvencije koja je neposredno prethodila Konvenciji iz 1976., a to je Konvencija iz 1957. (*The 1957 Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships - "The 1957 Convention"*).

U nastavku odluke sud pristupa prikazu povijesti ograničenja odgovornosti.

Prvo zakonom dopušteno ograničenje odgovornosti može se pronaći u *Responsibility of Shipowners Act, 1733* koji je dopuštao vlasnicima da ograniče svoju odgovornost u pogledu krađe zapovjednika i članova posade do iznosa vrijednosti broda i prijevoznine. U uvodu ovog propisa navedeno je da su značajni ciljevi i važnost za Kraljevinu pospješiti porast broja brodova i spriječiti destimulaciju trgovaca, jer u protivnom to nužno može predstavljati trend koji će štetiti Kraljevstvu.

Od godine 1786. ograničenje odgovornosti se moglo odnositi na posljedice bilo koje radnje zapovjednika i posade koje su se dogodile bez znanja vlasnika. Slijedeći korak u razvoju ove materije je Trgovački pomorski zakon iz 1854. (*Merchant Shipping Act, 1854*) u kojem se minimalna vrijednosti ograničenja odgovornosti računala prema tonaži broda. To se dalje razvijalo u Izmjenama i dopunama Trgovačkog pomorskog zakona iz 1862. (*Merchant Shipping Act i Amendment Act 1862*) u kojem su iznosi ograničenja po toni propisani bez obzira na stvarnu vrijednost broda.

Najvažniji pomorski zakonik devetnaestog stoljeća bio je Trgovački pomorski zakon iz 1894. (*Merchant Shipping Act, 1894 - "the 1894 Act"*) koji je sjedinio ranije zakonodavstvo. Dio 503 propisuje ograničenje odgovornosti za vlasnike u pogledu slijedećih događaja:

503 (1) Vlasnici brodova, Britanskih ili stranih neće biti odgovorni za štete koje prelaze slijedeće iznose ukoliko su svi ili bio koji od nabrojenih događaja nastupili bez njihove osobne krivnje;

(b) ... Ako je bilo koja šteta ili gubitak prouzročen stvarima, trgovačkom teretu, ili drugim stvarima, kao i svemu drugome što se nalazi na brodu; ...

(d) Ako su bilo koji gubitak ili oštećenje prouzročeni bilo brodu, ili stvarima, trgovačkom teretu, ili drugim stvarima ili svemu što se nalazi na brodu, bilo kojem drugom brodu iz razloga nautičke pogreške; ...

Prema Trgovačkom pomorskom zakoniku iz 1906. (*Merchant Shipping Act, 1906*) smatra se da izraz “vlasnik” (*owner*) uključuje osobu kojoj je brod dan u zakup, znači, zakupoprimatelja (*any charterer to whom the ship is demised*).

Prvi pokušaj međunarodnog ujednačavanja načela o ograničenju odgovornosti bio je 1924. godine kada je donijeta Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Vessels - “1924 Convention”*).

Prema čl. 1 Konvencije odgovornost vlasnika pomorskog broda ograničena je do visine vrijednosti broda, prijevoznine i uzgrednosti broda i to za:

(1) naknadu štete trećim osobama prouzročene na kopnu ili na vodi djelima ili krivnjom zapovjednika broda, posade, peljara ili drugih osoba u službi broda;

(2) naknadu štete na teretu koji je predan zapovjedniku broda radi prijevoza, ili na stvarima i predmetima koji se nalaze na brodu;...

Što se tiče opsega odgovornosti Konvencija iz 1924. donosi daljnje izmjene. Prihvatila je granicu odgovornosti najviše do visine vrijednosti broda, ali granica nije utvrđena po razredima s obzirom na tonažu broda.

Čl. 10 Konvencije iz 1924. predviđa da se njezine odredbe primjenjuju i na brodara nevlasnika i glavnog naručitelja u brodarskom ugovor kada su oni odgovorni za slučajeve predviđene u spomenutom čl. 1.

Iako je Konvencija iz 1924. potpisana od strane Britanske vlade, ne postoje amandmani kojima bi se ona inkorporirala u pravo Ujedinjenog Kraljevstva.

Konvencija iz 1957. privukla je veću potporu i to ne samo u Ujedinjenom Kraljevstvu. Osim toga, ona je zamijenila Konvenciju iz 1924. između država koje su ratificirala ovu kasniju. Pravo ograničenja odgovornosti se i dalje pruža vlasnicima, ali je kategorija događaja za koje se može ograničiti odgovornost proširena.

Čl. 1 (1) Vlasnik pomorskog broda može ograničiti svoju odgovornost za tražbine koje nastanu iz jednog od slijedećih uzroka...

(a) ... gubitka ili oštećenja bilo koje imovine koja se nalazi na brodu;

(b) ... gubitka ili oštećenja na drugoj imovini ili povreda bio kojih prava prouzrokovanih djelom, propustom ili greškom bilo koje osobe na brodu za koju odgovara vlasnik, ili bilo koje osobe koja se ne nalazi na brodu, a za koju odgovara vlasnik, pod uvjetom da se u posljednjem slučaju djelo, nemarnost ili krivnja odnose na plovidbu, upravljanje brodom ili na ukrcavanje, prijevoz ili iskrcavanje tereta ...

Krug osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost je također proširen, čl. 6:

(2) Odredbe ove konvencije će se primjenjivati i na naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodara, menadžera broda, kao i na zapovjednika broda, članove posade i druge osobe kojima se u svom poslovanju služi vlasnik, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodara, menadžer broda kada svi djeluju u okviru svojih

ovlaštenja na isti način na koji se primjenjuju na samog vlasnika, a da ukupan iznos ograničene odgovornosti vlasnika, kao i svih spomenutih osoba za tjelesne i materijalne štete koje proizlaze iz istog događaja neće moći prelaziti iznose određene u čl. 3. ove konvencije.

Dosljedno sa takvom praksom, zakonodavac je inkorporirao Konvencijska rješenja u Englesko zakonodavstvo. Konvencija iz 1957 je ozakonjena u *Merchant Shipping Liability of Shipowners and Others Acts, 1958* - "the 1958 Act" u formi izmjene Zakona iz 1894. Novi stavak (d) članka 1 (1), zamijenio je čl. 503 Zakona iz 1894.

(d) Ako je bilo koji gubitak ili oštećenje prouzročen bilo kojoj imovini (drugачijoj od imovine spomenute u čl (b) ovog podstavka) ili je bilo koje pravo narušeno djelom ili propustom bilo koje osobe (bilo na brodu ili ne) u plovidbi ili upravljanju brodom, ili ukrcajem, prijevozom, iskrcajem tereta ... ili nekim drugim djelom ili propustom neke osobe na brodu.

Također, u pogledu prilagodbe članku 6 (2) Konvencije, članak 3. Zakona iz 1958. propisuje:

Osobe čija odgovornost je povezana s brodom, isključena ili ograničena na temelju dijela 8 *Merchant Shipping Act-a* uključuje svakog naručitelja prijevoza i bilo koju drugu osobu koja ima interes na brodu ili ima posjed broda, a osobito menadžera ili brodarka broda.

Dio 5 i 6 Zakona iz 1958 ostvaruje učinak postignut člankom 2(4) i 5 Konvencije iz 1957. u pogledu osnivanja fonda i ograničenja prema kojima vjerovnici kojima je fond namijenjen ne mogu ostvarivati nikakvo pravo za ista potraživanja na drugoj imovini vlasnika pod uvjetom da je fond ograničene odgovornost stvarno raspoloživ u njihovu korist. Ove odredbe, ističe se u presudi, pružaju izvrstan primjer teškoća koje se pojavljuju kada zakonodavac nastoji prenijeti riječi konvencije u puno konvencionalniji jezik engleskog zakonodavca. *The Putbus, [1969] P. 136 per Lord Denning at p. 149.*: "To nije dio engleskog. To je samo skup riječi - simbola."

Dvadeset godina kasnije, 1976. godine nova konvencija uvodi značajne promijene u pogledu granica odgovornosti i okolnosti zbog kojih se gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Ukratko, konvencija je značajno povisila granice odgovornosti, uvela izdašniji fond, a pravo na ograničenje može se osporiti u izuzetnim okolnostima. (*vidjeti: The Leerort, [2001] 2 Lloyd's Rep. 291*).

Međutim, konvencija iz 1976. uvelike ostavlja nedirnut problem kruga osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Koristi nešto drugačiji izričaj u opisivanju kategorije osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost:

Članak 1.

1. Vlasnici brodova i spašavatelji, kako se definiraju u daljnjem tekstu, mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ove Konvencije za tražbine naveđene u čl. 2.

2. Izraz “vlasnik broda” znači vlasnik, naručitelj (u brodarskom ugovoru), brodar i menadžer broda.

Kao što je očito, glavna izmjena je u uvođenju nove kategorije (osobe), nazvane “spašavatelji”. Ovaj dodatak uvršten je kao posljedica reakcije brodarske zajednice na odluku Doma lordova u predmetu *The Tojo Maru*, [1972] A. C. 242. U odluci je zauzeto stajalište da spašavatelji nisu ovlašteni ograničiti odgovornost u pogledu propusta njihovog ronioca. Nije ovlašten niti ronionac niti oštećeni brod jer se nisu nalazili na spašavateljevom tegljaču, a također, ronilac nije sudjelovao u upravljanju tegljačem.

Nakon izloženog povijesnog pregleda ograničenja odgovornosti sud iznosi argumentaciju stranaka u ovom predmetu.

Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme smatraju da ulaze u kategoriju osoba ovlaštenih ograničiti svoju odgovornost kako je propisano u čl. 1., te da tražbine za naknadu štete koje su proizašle iz nezgode potpadaju pod tražbine iz čl. 2.

Brodovlasnici smatraju da je iz cijelog konteksta, uzimajući u obzir svrhu konvencije pravo na ograničenje reducirano na osobe koje su navedene u čl. 1 (2) čija odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost (*qualifying claim*) nastaje iz svojstva vlasnika, znači, zbog toga što su preuzeli odgovornosti koje inače preuzima vlasnik. Prema činjenicama ovog slučaja, samo po sebi je razumljivo da ni jedan dio tražbine ne proizlazi iz uloge čarterera u svojstvu vlasnika.

Nadalje, naručitelji prijevoza (čartereri) koji osporavaju arbitražnu odluku smatraju da ne bi bilo razumljivo ograničiti značenje riječi brodovlasnik. Prema njihovom shvaćanju, u njezin sadržaj se može uključiti i zakupoprimalje (*demise charterer*), naručitelje iz brodarskog ugovora na vrijeme (*time charterer*), naručitelje iz brodarskog ugovora na putovanje (*voyage charterer*), naručitelje iz brodarskog izletničkog ugovora na vrijeme (*time trip charterer*), naručitelje iz brodarskog ugovora na “uzastopna” putovanja (*consecutive voyage charterer*), podčarterere (*sub charterer*), i čak naručitelje prijevoza za određeno brodsko mjesto ili određeni dio broorskog prostora (*slot charterer*). Upotrebom pojmova iz Konvencije 1976. nastoji se ujednačiti pravila o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine upućivanjem na jedino dvije kategorije osoba: brodovlasnike (*shipowner*), na jednoj strni i spašavatelje (*salvors*) na drugoj strani. Uporaba pojma brodovlasnik za sveobuhvatnu (cijelu) kategoriju upućuje na to da protiv pojedinih članova te “zajednice”, kao čarterera, menadžera, i brodara mogu postojati tražbine koje obično proizlaze iz aktivnosti vezanih uz vlasništvo.

Smatraju da se konvencija odnosi na tri kategorije osoba: prvo “brodovlasnik” a to znači vlasnik ili menadžer, drugo, “čarterer”, a pod time se misli na naručitelje prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme i putovanje i treće spašavatelje. Zaključak

je da izraz “brodovlasnik” jedino uključuje one, koji iako, ne izvlače korist iz poslovanja broda ili nemaju vlasničke interese na brodu, ipak u stvarnom smislu, su zainteresirani za iskorištavanje broda i kao takvi su snose odgovornost.

Položaj zakupoprimalatelja (*demise charterer*) je sasvim izvjestan, on je privremeni ili tzv. “*pro hac vice*” vlasnik. Suprotno tome naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterer*), koji sam plaća prijevozninu brodovlasniku za prijevoz njegovih ili tuđih stvari za određeno putovanje, nije u tom smislu osoba koja koristi brod ili upravlja brodom. Ukratko, on nema ulogu ili odgovornosti kao brodovlasnik nego kao brodar.

Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme (*time charterer*) plaćaju naknadu brodovlasnicima za to što brodovlasnikov brod koriste određeno vrijeme na način da njime prevoze svoj ili teret trećih osoba. Premda je brod pod zapovjedništvom “*tam charterer*”, u pogledu iskorištavanja broda, te u pogledu gotovo svih drugih aspekata upravljanja i iskorištavanja broda ostaje odgovornost brodovlasnika.

S vremena na vrijeme, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme može sudjelovati odnosno biti u ulozi sličnoj onoj ulozi vlasnika, npr. izdavanjem teretnica, a što povlači odgovornost u pogledu tereta. U tim okolnostima dopušta se čartererima kao tuženima da se mogu pozivati na ograničenje prema konvenciji i to u odnosu na tražbine vlasnika tereta.

Naručitelji prijevoza ističu da se bilo koji čarterer može pozivati na ograničenje odgovornosti kada se nalazi u ulozi brodovlasnika. Ukazuju na pravno stajalište kojim je prihvaćeno da je “*slot charterer*” (čarterer određenog dijela broskog prostora) ovlašten ograničiti odgovornost. Doista, razlog za uključivanje pojma čarterer, i to svih oblika čarterera, prema njihovom shvaćanju, može biti analogno onome u slučaju *The Tychy*, [1999] 2 *Lloyd’s Rep.* 11.

U nastavku odluke analizira se položaj “slot čarterera”. Ističe se primjer, da nema smisla smatrati da kada čarterer “A” čarterira cijeli tanker, jedan od njegovih brodova može biti zaustavljen radi osiguravanja pomorske tražbine u svezi s tim tankerom, ali kada je on čarterer polovice tankera, njegovi brodovi su imuni od zaustavljanja u pogledu identičnih tražbina. Ističe se da se čini da nema razlikovanja između “slot čarterera” i “voyage čartera dijela broda”. Oni su oba čartereri dijela broda, “slot čarter” je jednostavan primjer “voyage čarterera” djela broda.

Sudac Lord Justice Clarke ukazao je na slučaj *The Aegean Sea*, istaknuo je da se prema njegovom mišljenju mogu uočiti dvije teškoće: (a) ona s definicijom “slot čarterera” koji je jedino čarterer dijela broda. Zašto je on izvrnut višoj granici odgovornosti od “time čarterera”, fondu baziranom na cjelokupnoj tonaži broda, a ne tonaži koju je on čarterirao? (b) Nasuprot tome, “slot čartereru” je barem dano pravo na ograničenje (iako neprimjereno visoko), dok onome tko krca preostali dio tereta, to nije omogućeno. Ima li ovo tržišnog smisla, pita se sudac.

U odluci se citira razmatranje vodećih pomorskopravnih stručnjaka Griggsa i Williamsa, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd ed. opservacija na str. 9: U interesu postizanja međunarodne unifikacije u ovom pitanju, autori Griggs i Williams predlažu da se definicija “brodovlasnika” u konvenciji revidira. Ako čartererima bude dopušteno ograničiti odgovornost prema konvenciji, bit će nužno propisati (odrediti) hoće li fond biti ograničen s obzirom proporciju, tj. omjer brodskog prostora kojim se čarterer koristi u određenom vremenu.

U nastavku se analiziraju odredbe prijašnjih konvencija. Po mišljenju suda značenje specifične kategorije onih koji imaju pravo na ograničenje odgovornosti, a oni su ovlašteni brodovlasnici (*shipowners*), proizlazi iz povijesti čl. 1. Kao što je već poznato, Zakon iz 1894. daje pravo na ograničenje odgovornosti vlasnicima. Članak 6 Konvencije iz 1957. primjenjuje svoje odredbe na čarterere na isti način na koji se one primjenjuju na same vlasnike. Ova frazeologija po mišljenju suda sugerira da čartereru moraju biti postavljeni određeni zahtjevi, analogno onima koji se obično nameću brodovlasnicima.

Zakon iz 1958. u svoj sadržaj unosi (ozakonjuje) termine Konvencije iz 1957., na način na koji je to učinjeno u Zakonu iz 1894. Međutim, ne preuzima frazu “na isti način kao što se ona primjenjuje na same vlasnike,” ali bez obzira na to, naglašava se prednost izravnog interesa prije nego samo ugovornog u odnosu na korištenje broda i ukazuje na bilo kojeg čarterera ili bilo koju osobu koja ima interes ili vlasništvo broda i posebno bilo kojeg menadžera ili brodarka broda.

Sud ne smatra da se značenje fraze koja se koristi u čl. 6 (2) Konvencije iz 1957 “na isti način kao se primjenjuje na samog vlasnika” upotrebljava u Konvenciji iz 1976. Isti rezultat postignut je na drugi način. Pojam čarterer zadržan je unutar kategorije “brodovlasnika”. Suština ovog shvaćanja je da se čarterer može tretirati kao brodovlasnik i ovlašten je ograničiti odgovornost za tražbine protiv njega kada je on u ulozi brodovlasnika (*when he acts as a shipowner*).

Ovaj uvjet zajednice interesa između onih koji ulaze u kategoriju brodovlasnika naglašen je sustavom (mehanizmom) jedinstvenog fonda.

Jedinstveni fond

Čl. 9

1. Granice odgovornosti određene prema čl. 6. primjenjuju se na ukupnost svih tražbina koje su nastale iz istog događaja:

(a) prema osobi ili osobama koje se spominju u st. 2. čl. 1. i prema svakoj osobi za čija djela, propuste ili greške ona ili one odgovaraju ...

Čl. 11.

2. Svaka osoba koja bi mogla odgovarati u sporu može osnovati fond kod suda...

3. Fond koji osnuje jedna od osoba koje se spominju u st. 1 (a) ... čl. 9 ili njezin osiguratelj, smatra se kao da je osnovan od svih osoba koje se spominju u st. 1 (a)...

Ove odredbe se odnose samo na osobe koje pripadaju kategoriji "brodovlasnika" i imaju zajedničku mogućnost da prema njima budu postavljene tražbine, te imaju zajednički interes osnivati fond ograničene odgovornosti, osobito kad nema odredbi o tome tko snosi troškove osnivanja fonda između članova "zajednice".

Po mišljenju suda učinak ovog članka je važan. Ako postoji odredba o fondu za kategoriju "brodovlasnici" i taj fond pokriva i čarterere i brodovlasnike, teško je zamisliti mogućnost da bi čartereri mogli koristiti povlasticu ograničenja odgovornosti kada vlasnici imaju tražbine prema njima. Vlasnici su ovlašteni ograničiti odgovornost za tražbine čarterera kada tražbine čarterera, ne proizlaze iz uloge korištenja broda ili preuzimanja odgovornosti brodovlasnika, nego u drugome svojstvu obično s obzirom na njihov interes za teret koji se prevozi.

Pomanjkanje zajednice interesa između vlasnika i čarterera zahtijeva dodatno pojašnjenje. Prema činjeničnom stanju ovog slučaja vlasnici su ovlašteni potraživati naknadu štete od čarterera u pogledu obje štete, štete na brodu i štete na teretu kao posljedice prijevoza opasnih stvari.

Bilo bi iznenađujuće kada bi recimo nakon što su brodovlasnici osnovali fond zato da bi ograničili svoju odgovornost prema vlasnicima tereta, čartereri bili u mogućnosti pozivati se na isti fond, koji bi im omogućio ograničenje odgovornosti za iste tražbine za koje su članovi te klase bili odgovorni, uključujući i protu-tražbine između brodovlasnika i čarterera.

Sudac Mr. Justice Thomas jasno je naglasio ovo stajalište u predmetu *The Aegean Sea*: "Nemoguće je da je postojala namjera da se reducira iznos ograničenja odgovornosti ili fond direktnim zahtjevima vlasnika prema čartererima za gubitak broda ili prijevoznine. Ali je bila namjera da se reduciraju zahtjevi strane tereta i trećih osoba koje nisu uključene u upravljanje brodom prema onima koji su odgovorni za upravljanje brodom. Dopuštenje da ti zahtjevi koje su postavili vlasnici prema čartererima za izravni gubitak koji su pretrpjeli ulaze u okvir ograničene odgovornosti - fonda, odnosno, smanjuje ono što je na raspolaganju ostalima za namirenje njihovih tražbina".

Sud posebno raspravlja o tražbinama koje se odnose na štetu na brodu, te protutražbinama koje se odnose na oštećenje broda. Sud smatra da ako bilo koji vlasnik osnuje fond da bi ograničio odgovornost za tražbine u odnosu na teret, tada je nerealno da čartereri zatraže ograničenje iz fonda s razlogom da ograničeno odgovaraju za protutražbine zbog oštećenja broda (zajedno s tražbinama u svezi s teretom). Suprotno od toga tražbine u pogledu oštećenja ili gubitka broda nisu unutar kategorije tražbina za koje se može pozivati na ograničenje odgovornosti.

čl. 2.1. (a):

1. Uz rezervu primjene čl. 3. i. 4. slijedeće tražbine, bez obzira na temelj odgovornosti, podvrgnute su ograničenju odgovornosti:

(a) tražbine zbog ... gubitka ili oštećenja imovine ... do kojih je došlo na brodu u neposrednoj vezi s korištenjem broda ...

Naručitelji prijevoza smatraju da je šteta na imovini do koje je došlo na brodu u neposrednoj vezi s njegovim korištenjem. Smatraju da brod istodobno ne može biti “žrtva” i “počinitelj štete”.

Sud se slaže s tuženima. Imovina koja je uništena, dakle, sama šteta se ne može poistovjetiti sa radnjom koja je prouzrokovala štetu. To stajalište potvrđuje čl. 1. Konvencije iz 1957., koja izričito pravi razliku između broda i ostale imovine. Brod ne može u isto vrijeme biti ostala imovina. Izuzimanje ovog dijela štete iz polja tražbina za koje se može ograničiti odgovornost, nespojivo je s ograničenjem koje je dopušteno čartererima kao čartererima.

Kao što i žalitelji tvrde, čl. 2. uključuje tražbine bez obzira na temelj odgovornosti (“*whatever the basis of liability may be*”). To ne daje mogućnost za zaključak da je tražbina protiv čarterera podložna ograničenju bez obzira na to za što su tuženi. To samo potvrđuje da je tražbina podložna ograničenju bez obzira na to što je njezin izvor (krađa, delikt, ugovor, objektivna odgovornost itd.).

Sud u odluci ističe, da čitava povijest ograničenja odgovornosti (domaća i međunarodna) dopušta ograničenje odgovornosti za određene tražbine koje nastaju u obliku štete imovini na brodu ili štete imovini trećih osoba nastale korištenjem broda.

Ovo je potpuno nespojivo sa žaliteljevim slučajem.

Slijedeća tipična tražbina koju je postavio brodovlasnik prema čartereru je regresni zahtjev u odnosu na tražbine u svezi s teretom. One nisu jasno isključene kao takve člankom 2. Navod da bi naručitelji mogli ako je potrebno ograničiti odgovornost nije u skladu s činjenicom da sami brodovlasnici mogu ograničiti odgovornost pozivanjem na isti fond. Prijedlog da čartereri mogu, ako je nužno, ograničiti svoju odgovornost u pogledu ovih tražbina vrlo je neugodan ako uzmemo u obzir činjenicu da vlasnici mogu (barem u državama koje su ugovornice konvencije) ograničiti odgovornost osnivanjem istog fonda.

Točno je da se vlasnici mogu naći u sporu u kojem nije dopušteno ograničenje odgovornosti. Ali u tome nema ničeg apsurdnog ili nerazumnog da čartereri mogu jednako tako biti izloženi tražbinama za naknadu štete, tim više što je moguće izraditi prikladnu odredbu za protutražbine u uvjetima čarterpartija.

Brodovlasnici ne mogu unaprijed potraživati iz fonda viši iznos od onog koji bi primili vlasnici tereta ako bi podnijeli zahtjev za namirenje tražbine izravno iz fonda (vidjeti *The Giancinto Motta*, [1977] 2 *Lloyd's Rep.* 221) Teško je shvatiti kako se fond uopće može podijeliti bilo stvarno ili teoretski ako fond mora također namirivati regresni zahtjev prema čartererima za cjelokupni gubitak tereta.

Sudac Mr. Thomas u predmetu *The Aegean Sea* iznio je slijedeće obrazloženje:

Prema Konvenciji iz 1957. ograničenjem odgovornosti i osnivanjem jednog fonda čini se da je teško vidjeti mogućnost da se Konvencijom namjerava omogućiti čartererima (ili ostalim osobama navedenim u čl. 6) pravo da ograniče svoju odgovornost u slučaju kada brodoblasnici imaju tražbine prema njima. Da se to namjeravalo tada bi postojala odredba kojom bi se dopuštalo osnivanje više od jednog fonda i više od jednog ograničenja.

U nastavku presude razmatra se koji bi se učinak postigao ukoliko bi se čartereru dopustila mogućnost da ograniči odgovornost. Mogućnost korištenja prava na ograničenje odgovornosti čartereru može dovesti do zapanjujućeg rezultata. Ako pretpostavimo da čarterer u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterer*) prevozi kao dio tereta svoj osobni teret, a teret se ošteti ili uništi. Posljedično nastane i šteta na brodu i ostalom teretu. Koji dobar razlog bi postojao da se dopusti čartereru u brodarskom ugovoru da ograniči odgovornost u vezi sa brodom koji nije njegov i kojeg ne koristi. Ako tu postoji neka logika zašto se to ne primjenjuje na krcatelja tereta na istom brodu.

Kao primjer koji bi mogao proizići iz žaliteljevog pristupa može se navesti i slijedeći hipotetski slučaj. X je čarterer broda A i vlasnik broda B. Brod B je oštetiio brod A. U slučaju tražbina vlasnika broda A za njegov popravak (prema žaliteljevom pristupu) X kao čarterer istog broda bio bi ovlašten ograničiti odgovornost u vezi s brodom A u pogledu tražbina koje proizlaze iz korištenja njegovog vlastitog broda B. Položaj će biti još upečatljiviji ako se štetni događaj može pripisati krivnji oba broda i X u položaju vlasnika broda B potražuje od vlasnika broda A naknadu štete. Vlasnik A je osnovao fond ograničene odgovornosti, međutim X također želi, odnosno traži da ograniči svoju odgovornost prema vlasniku A u pogledu štete, odnosno tražbina u svezi broda A.

Žalitelji ističu da je ograničavanje značenja riječi "čarterer" jednako apsurdno i daje nerazumne rezultate. Tvrdi da tumačenje daje mogućnosti za reciprocitet po kojem vlasnici mogu ograničiti odgovornost u okolnostima u kojima čartereri ne mogu. Žalitelji tvrde da bi čartereri mogli ograničiti odgovornost u situaciji u kojoj njihova odgovornost proizlazi iz njihove uloge kao vlasnika. U toj mjeri oni smatraju da se radi o reciprocitetu.

Odredbe dviju konvencija su vrlo različite. Npr. Konvencija iz 1976 propisuje pravo na ograničenje odgovornosti naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme. Konvencija iz 1969 isključuje mogućnost ograničenja odgovornosti čartererima, osim zakupoprimaljima.

Kada brodovlasnik potražuje naknadu štete od čarterera treba voditi računa o slijedećim slučajevima:

(i) Ako je brodovlasnik odgovoran prema odredbama konvencije, on po samoj

definiciji može ograničiti svoju odgovornost i u tom slučaju čartererova odgovornost ne može biti "veća."

(ii) Ako brodovlasnikova odgovornost nije ograničena, na isti način odštetni zahtjev protiv čarterera može jednako tako biti neograničen.

(iii) Budući da sami čartereri mogu odgovarati izvan primjene Konvencije iz 1969., ta odgovornost će biti neograničena, (osim u tuženikovom slučaju) kada su odgovornosti izloženi kao vlasnici.

U nastavku prenosi se shvaćanje profesora Gaskella. U predmetu *Aegean Sea* predmet spora je zahtjev za naknadu štete. Čartereri neće morati platiti više nego što su platili sami brodovlasnici (što će vjerojatno biti ograničeno prema Konvenciji iz 1969). Međutim, ako je brodovlasnicima uskraćeno pravo na ograničenje odgovornosti tada čarterer mora obeštetiti brodovlasnika bez ograničenja odgovornosti i u tom slučaju mu je potrebno veće osiguranje od odgovornosti. To znači da je čartererima potrebno veće pokriće osiguranjem u nekim dijelovima svijeta, ali predmet *Aegean Sea* pokazuje da je to puno potrebnije nego što se mislilo. U presudi se, također upućuje na raspravu o istom učinku u "*Shipping and the Environment*": *De la Rue and Anderson page 641 do 643*.

Članak 10 konvencije iz 1924, daje ista prava na ograničenje odgovornosti naručitelju prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme kao i upisanim vlasnicima i zakupoprimalateljima. U ovim okolnostima oduzimanje naručitelju prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme povlastice koja je već omogućena (pružena) zakupoprimalatelju bilo bi nepravedno.

U zaključnim razmatranjima sud je istaknuo slijedeće.

Ne može se smatrati da se riječi čarterer treba dati šire značenje kako navode naručitelji prijevoza, nego ustvari treba podržati mišljenje tuženih da je samo naručitelju prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme kada nastupa kao vlasnik opravdano dati pravo na ograničenje odgovornosti.

Zauzet je stav da je iz cjelokupnog konteksta jasno, s obzirom na cilj i svrhu Konvencije da se pravo ograničiti odgovornosti odnosi na osobe navedene u čl. 1 (2) čija je odgovornost proizašla iz svojstva vlasnika, a ne drugačije, te da odgovornost nije nastala prema vlasniku kao dio tražbine nastale iz uloge čarterera kao vlasnika.

Zbog izloženog žalba naručitelja prijevoza je odbijena.

(Lloyd's Law Reports, Part 1 (2003) Vol. 2, p. 50)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

ARE THE CHARTERERS ENTITLED TO LIMIT LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS BROUGHT AGAINST THEM BY THE SHIPOWNERS

From the development of limitation prior to the 1976 Convention and the overall contexts and purpose of the 1976 Convention, it does not provide any entitlement to charterers to limit liability where the shipowner brings the type of claim concerned with against the charterers. The entitlement to limit was restricted to those persons identified in art. 1 (2), whose liability for the qualifying claim arose qua owners and not otherwise and limitation was not available since no part of the claim arose from the role of the appellant charterers qua owner.