

Poredbeni pregled hrvatskog i američkog uređenja izvanugovorne odgovornosti brodovlasnika (brodara) s posebnim osvrtom na štetu nastalu udarom broda

Rukavina, Ana

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:308966>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-29**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Ana Rukavina

POREDBENI PREGLED HRVATSKOG I AMERIČKOG UREĐENJA IZVANUGOVORNE
ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA (BRODARA) S POSEBNIM OSVRTOM NA
ŠTETU NASTALU UDAROM BRODA

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2024.

Izjava o izvornosti

Ja, Ana Rukavina pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autorica diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Ana Rukavina, v.r.

Sadržaj	
1. Uvod.....	1
2. Hrvatski zakonodavni okvir.....	3
2.1. Povijesni razvoj.....	3
2.2. Pomorski zakonik.....	4
2.3. Međunarodno uređenje.....	5
3. Odgovornost brodara za štetu.....	7
3.1. Izvanugovorna odgovornost.....	8
3.1.1. Smrt i tjelesne ozljede.....	9
3.1.2. Oštećenje stvari i onečišćenje okoliša.....	11
3.1.3. Onečišćenje od broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret.....	12
4. Ograničenje odgovornosti vlasnika broda.....	15
4.1. Povijesni razvoj.....	16
4.2. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (London 1976.), Protokol (1996 LLMC Protocol) i izmjene Protokola iz 2012. godine.....	17
4.3. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti vlasnika broda.....	23
5. Osiguranje odgovornosti.....	26
5.1. P&I klubovi.....	27
6. Američki zakonodavni okvir.....	28
6.1. Povijesni razvoj.....	30
6.2. Izvori.....	31
7. Tjelesna ozljeda i smrt po američkom pravu.....	33
7.1. Tjelesna ozljeda.....	34
7.2. Smrt.....	37
8. Sudar i druge nesreće po američkom pomorskom pravu.....	39
8.1. The Basic Collision Regulations (COLREGS).....	39
8.2. Odgovornost, kauzalitet i presumpcija.....	40
8.3. Šteta.....	41
9. Ograničenje odgovornosti po američkom pomorskom pravu....	42
9.1. Fond, stranke i plovila.....	43

9.2. Uskrata ograničenja.....	43
9.3. Izbor prava.....	44
10. Usporedba izvanugovorne odgovornosti u hrvatskom i američkom pomorskom pravu.....	46
10.1. Općenito.....	47
10.2. Ograničenje odgovornosti.....	49
10.3. Gubitak prava na ograničenje.....	50
10.4. Slučaj udara broda Dali u most Key, Baltimore 2024.	51
10.4.1. Činjenično stanje.....	51
10.4.2. Pomorsko pravo SAD-a.....	54
10.4.3. Pomorsko pravo Republike Hrvatske.....	55
11. Zaključak.....	60
12. Popis literature.....	62

SAŽETAK

Cilj ovoga rada je usporediti hrvatsko i američko uređenje izvanugovorne odgovornosti brodovlasnika. Poseban naglasak je stavljen na udar broda i štetu koja pri tome nastane. Izložen je normativni okvir hrvatskog i američkog pomorskog prava s usporedbom različitih zakonskih, odnosno statutarnih rješenja uz pregled međunarodnih ugovora čije su potpisnice. Obraden je slučaj udara broda Dali u most Key u Baltimoreu i moguće pravne posljedice. Također je analizirano kako bi se primijenilo hrvatsko pravo na fiktivni slučaj s istim činjeničnim stanjem kao slučaj udara broda Dali.

Ključne riječi: udar broda, izvanugovorna odgovornost, ograničenje odgovornosti, osiguranje odgovornosti, tjelesna ozljeda i smrt, materijalna šteta, Pomorski Zakonik, COLREGS

ABSTRACT

The aim of this paper is to compare the Croatian and American regulation of non-contractual liability of shipowners. Special emphasis is placed on the strike (allision) of the ship and the resulting damage. The normative framework of Croatian and American maritime law is presented, with a comparison of various legal and statutory solutions, as well as an overview of the international treaties to which countries are signatories. The case of the allision of the Dali ship with the Key Bridge in Baltimore and the possible legal consequences are discussed, case was also analyzed in order to apply Croatian law to a fictitious case with the same factual situation as the Dali ship case.

Key words: liability for the ship strike (allision), non-contractual liability, limitation of liability, liability insurance, bodily injury and death, material damage, Maritime Code, COLREGS

1. Uvod

Pomorsko pravo široka je i uvijek aktualna grana prava koja je u svakodnevnom životu nepravedno zanemarena, tek se ponekad u javnome prostoru pojavljuje kad je potrebno pravno analizirati katastrofalne nesreće sa znatnim materijalnim štetama i brojnim žrtvama. Ipak, u sjeni senzacionalnih novinarskih naslova, čući uistinu zapostavljeni pravni aspekt navedenih tragedija koji je, iako kompleksan, nadasve fascinantn, kako s aspekta hrvatskog prava, tako i s aspekta međunarodne zajednice. Upravo jedan takav nemili događaj inspirirao je ovaj rad. Naime, radi se o pomorskoj nesreći u američkom gradu Baltimoreu, velikoj tragediji u kojoj je uz znatnu materijalnu štetu, došlo i do gubitka ljudskih života. Detaljnije činjenice navedenog slučaja bit će obrađene u ovome radu u sklopu poredbenog pregleda izvanugovorne odgovornosti brodara u hrvatskom i američkom pomorskom pravu. Uz razradu povijesnog konteksta i usporedbe utjecaja različitih pravnih krugova na iste situacije u pomorskom pravu, ovaj rad će nastojati istaknuti ključne razlike između hrvatskog i američkog pomorskog prava, te navedene razlike praktički dočarati na, s jedne strane stvarnom slučaju pomorske nesreće u Baltimoreu, uz relevantna mišljenja američkih pravnih stručnjaka, a s druge strane na fiktivnom slučaju pomorske nesreće u hrvatskim teritorijalnim vodama koja dijeli isto ili vrlo slično činjenično stanje sa stvarnim slučajem pomorske nesreće u Baltimoreu. Fiktivni slučaj će biti obrađen prema aktualnome

hrvatskome pravu te će slijediti relevantne odredbe međunarodnih ugovora čija je stranka Republika Hrvatska.

Kroz ovu komparativnu analizu rad će pružiti uvid u složeno područje izvanugovorne odgovornosti brodovlasnika (brodara) u kontekstu štete nastale udarom broda. Usporedba hrvatskog i američkog pomorskog prava doprinijet će boljem razumijevanju različitih pristupa u reguliranju ove materije te će istaknuti ključne aspekte relevantne za rješavanje spomenutih slučajeva.

2. Hrvatski zakonodavni okvir

Pomorsko pravo je grana prava, odnosno „sustav pravnih pravila koja uređuju pravne odnose vezane s pomorskim djelatnostima.“¹ U mnogim pravnim sustavima, pa tako i u hrvatskom, „sastavnice su mu: međunarodno pravo mora (dio međunarodnog javnoga prava), pomorsko upravno pravo i pomorsko imovinsko pravo.“² U ovome radu fokus će biti na pomorskom imovinskom pravu. Pomorsko imovinsko pravo pojmovno je specifična verzija imovinskog prava, „imovinsko pravo je grana privatnog prava koja uređuje imovinske odnose u koje ljudi ulaze u povodu stvari, činidba ili imovine.“ Sijedom toga pomorsko imovinsko pravo je „sustav pravnih normi koje uređuju specifične imovinske odnose u djelatnostima na moru ili u vezi s morem“. Kao i svaka druga grana prava, s vremenom je prošla kroz mnoge promijene, uvjetovane što gospodarskim napretkom, što turbulentnom poviješću same države.

2.1. Povijesni razvoj

Pomorsko pravo je pratilo razvoj samog prava kroz povijest. „Ono se razvijalo najprije u samoj poslovnoj praksi kao običajno pravo trgovca i pomorca (*lex mercatoria*)“³ što je uz smještaj u susjedstvu Rimskog i Bizantskog carstva utjecalo na pravno uređenje pomorskog prometa i imovinskih odnosa a to je posebno

¹ pomorsko pravo. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorsko-pravo> datum posjete 15.5.2024.

² Ibid. 1

³ Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006. str. 29. – 30.

vidljivo u statutima „naših srednjovjekovnih pomorskih gradova i otoka, a posebice dubrovačko pomorsko pravo (...)kojemu pripada najznačajnije mjesto u razvoju našeg pomorskog prava.“ U novom vijeku ubrzava se razvoj pomorskog prava, te je „moderno kodificiranje (...) započelo u 19. stoljeću donošenjem nacionalnih trgovačkih zakonika. Prvi takav zakonik je bio francuski Trgovački zakonik – Code de commerce, 1807.“

Došlo je do određenog prekida u kodifikacijskim djelatnostima koja je ponovno „u našoj zemlji započela posije Drugog svjetskog rata u okviru bivše Jugoslavije, (...) donošenjem Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1977. godine koji se nazivao i Pomorski zakonik jer je sadržavao pravne i procesne odredbe za pomorsku plovidbu i plovidbu unutrašnjim plovrim putevima.“ Navedeni propis korišten je u Republici Hrvatskoj do donošenja Pomorskog zakonika, koji je i danas na snazi.⁴

2.2. Pomorski zakonik

Pomorsko imovinsko pravo u samostalnoj Hrvatskoj je prvi put kodificirano Pomorskim zakonikom iz 1994. godine. Uz pomorsko imovinsko pravo Pomorski zakonik također „cjelovito i sustavno regulira najvažnije javnopravne i imovinsko pravne odnose vezane za pomorsku plovidbu, uključujući i pomorsko upravne propise i propise o pomorskim prekršajima.“⁵ Pomorski zakonik je pretrpio

⁴ Op. cit., bilješka 3 str. 36.

⁵ Ibid. 4

mnoge promjene, 2004. je godine donesen novi Pomorski zakonik, koji je još nekoliko dopunjen i izmijenjen.⁶

2.3. Međunarodno uređenje

Uz nacionalno uređenje putem Pomorskog zakonika i raznih pravilnika, uredbi, naredbi i odluka⁷ pomorsko pravo je, zbog njegovog jakog internacionalnog karaktera, važno i međunarodno unificirati. „Jedinstvenost pomorskopravnih normi ostvaruje se na dva načina: a) pristupanjem multilateralnim međunarodnim sporazumima - konvencijama, b) formiranjem pravila autonomnog pomorskog prava.“ Osim samih država, kodifikacijom se bave i poneke međunarodne organizacije primjerice „UNCITRAL (Komisija UN za međunarodno trgovačko pravo) i CMI (Comite maritime international - Međunarodni pomorski odbor). Vodeću ulogu u izjednačavanju prava o sigurnosti plovidbe ima IMO (International Maritime Organisation - Međunarodna pomorska organizacija)“⁸ Uz navedene djeluje i EMSA (European Maritime Safety Agency - Europska agencija za pomorsku sigurnost), njen djelokrug odnosi se na „tehničko stručno znanje i operativnu

⁶ Danas je na snazi Pomorski zakonik N.N., br. 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19 .Za pročišćeni tekst Pomorskog zakonika, v.: <https://mmpi.gov.hr/more-86/propisi-99/pomorski-zakonik/24412>, datum posjete 15.5.2024.

⁷ Op. cit., bilješka 6

⁸ Op. cit., bilješka 3, str. 33. i 35.

pomoć za jačanje pomorske sigurnosti, pripravnosti za onečišćenje i mjera sanacije te zaštite u pomorstvu.”⁹

Od pomorskih konvencija, za temu ovoga rada od velikog značaja je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine¹⁰, koja je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine¹¹ kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine o kojima će biti više riječi u ovome radu.

⁹ https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-maritime-safety-agency-ems_a_hr datum posjete 17.5.2024.

¹⁰ Narodne Novine, međunarodni ugovori 2/1992-5

¹¹ Narodne Novine, međunarodni ugovori 12/2005-125

3. Odgovornost broдача za štetu

Prema Pomorskom zakonik za obveze koje nastanu u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar, ako ovim zakonikom nije drugačije određeno.¹² Obveze za koje postoji odgovornost broдача općenito mogu nastati zbog: a) povrede propisa, b) uzrokovane štete, a što se tiče povrede propisa odgovornost može biti imovinskopravna, prekršajna i kaznena. Ovaj rad će se prvenstveno baviti imovinskopravnom odgovornosti.

Imovinskopravna odgovornost, osim zbog radnje broдача, također može nastati i zbog radnje „osoba s kojima se brodar služi u svom poslovanju (...) uz uvjet da one rade u okviru obavljanja svojih dužnosti.“¹³ Glavna pitanja vezana za odgovornost broдача su visina odgovornosti, pravni temelj, opseg i za koje sve obveze je brodar odgovoran. Obveze za koje brodar odgovara mogu biti ugovorne ili izvanugovorne. Što se tiče pravnog temelja, „može biti krivnja ili uzročnost (kauzalitet).“ Pretpostavke koje je potrebno ispuniti za odgovornost po načelu krivnje su šteta, protupravnost u objektivnom smislu, štetna radnja, uzročna veza te krivnja. Po pretpostavci krivnje odgovornost može biti pretpostavljena ili dokazana, zatim po pretpostavci uzročnosti može biti samo relativnog kauzaliteta zato što u se u pomorskom pravu ne primjenjuje načelo odgovornosti prema apsolutnom kauzalitetu. Pretpostavka koja se tiče visine odgovornosti

¹² Čl. 385. Pomorskog zakonika.

¹³ Op. cit., bilješka 3 str. 63.

odnosi se na vrijednost štete izražene u novcu za koju se odgovara, u pomorskom pravu se primjenjuje načelo ograničene odgovornosti, a postoji još i neograničena odgovornost. Sve vrste štete za koje je odgovoran brodar spadaju u opseg naknade štete.

Odgovornost se dijeli na ugovornu i izvanugovornu odgovornost, ovaj rad je posvećen izvanugovornoj odgovornosti brodara o čemu će se podobnije govoriti u poglavljima koje slijede.

Ugovorna odgovornost nastaje prilikom povrede dužnosti ispunjena ugovorne obveze, a može nastati ako brodar ne ispunji ugovornu obvezu, zakasni ili ako bude neuredno ispunjena. U pomorskom pravu postoje mnogi standardizirani ugovori vezane uz plovidbu, te za svaki ugovor vrijede specifične norme od odgovornosti.¹⁴

3.1. Izvanugovorna odgovornost

Izvanugovorna odgovornost nastaje time što se uzrokuje šteta putem građanskog delikta, bez volje brodara, već samim nastankom pojedinih činjenica.¹⁵ Pomorski zakonik propisuje da se odredbe o izvanugovornoj odgovornosti primjenjuju na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu, uz iznimku da se ne primjenjuju na slučajeve nuklearne štete te sudara brodova. Navedene odredbe se

¹⁴ Op. cit., bilješka 3 str 63.

¹⁵ Op. cit., bilješka 3 str. 63. - 64.

primjenjuju se na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služi te na hidroavion na vodi uz iznimku da se na ratne brodove ne primjenjuju odredbe koje uređuju odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret i za onečišćenje mora pogonskim uljem.¹⁶

Pomorski zakonik regulira izvanugovornu odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede, oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, onečišćenje od broда izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret.¹⁷

3.1.1. Smrt i tjelesne ozljede

Prema Pomorskom zakoniku „Za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje prouzroči brod odgovara vlasnik broда i broдар, te osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom“. Princip odgovornosti u ovome Zakoniku uvelike ovisi o mjestu gdje je štetni događaj nastao što je vidljivo u idućim slučajevima iz zakonskog teksta: ako je nesreća prouzročena na području kupališta ili u području zabrane plovidbe, nesreća prouzročena u pojasu mora 150 metara udaljenom od obale, nesreća koju je dokazano prouzročio brod u područjima luka, prilazima istima, unutar uobičajenih plovnih puteva, te na području s isključivom namjenom za sportsku aktivnost, unutar 150 metara od obale, te ako je nesreća prouzročena zabranjenim sredstvom ili

¹⁶ Čl. 809. Pomorskog zakonika.

¹⁷ Op. cit., bilješka 3 str. 65.

načinom plovidbe u području gdje je navedeno zabranjeno a nije dokazana gruba nepažnja odnosno namjera oštećenika.¹⁸ U prvome slučaju odgovornost za nesreću propisana je na temelju stroge objektivne (kauzalne) odgovornosti, tj. na temelju činjenice da je prouzročena šteta, a može se osloboditi odgovornosti samo ako se dokaže da je sam oštećenik namjerno ili krajnjom nepažnjom prouzročio štetu, u drugome slučaju odgovornost je propisana također na temelju kauzalne odgovornosti, ali može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena višom silom, namjerom ili krajnjom nepažnjom usmrćene ili ozlijeđene osobe. U trećem slučaju odgovornost se utvrđuje na temelju dokazane krivnje, a u četvrtom na temelju stroge kauzalne odgovornosti, a može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je oštećeni namjerno ili krajnjom nepažnjom prouzročio štetu.

Smrt i tjelesne ozljede koje brod prouzroči na kopnu ne regulira Pomorski zakonik, već se primjenjuju odredbe Zakona o obveznim odnosima.¹⁹

¹⁸ Čl. 810. Pomorskog zakonika

¹⁹ Op. cit., bilješka 3 str. 66.

3.1.2. Oštećenje stvari i onečišćenje okoliša

Oštećenje stvari i onečišćenje okoliša Pomorski zakonik uređuje posebno svojim odredbama. Tako za oštećenje stvari brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (plovidbenim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru, uz izuzeće od odgovornosti u onoj mjeri u kojoj je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja. Pod brod Zakonik podrazumijeva brodara, vlasnika jahte, broda, brodarice te najmoprimac ako je dana bez posade u najam.²⁰ Moguće je zaključiti da je prema Pomorskom zakoniku propisana vrlo stroga objektivna (kauzalna) odgovornost za takve štete. Što se tiče onečišćenja okoliša, pogotovo štete koju brod prouzroči izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš tretira se s istim načelom odgovornosti kao i oštećenje stvari koju brod prouzroči. Također izlivanje i izbacivanje tvari opasnih i štetnih za okoliš u lukama zabranjeno je i Međunarodnom konvencijom o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL).²¹

²⁰ Čl. 811. Pomorskog zakonika.

²¹ Op. cit., bilješka 3 str. 67.

3.1.3. Onečišćenje izlijevanjem ulja s broda u vezi s prijevozom

Za razliku od onečišćenja gorivom, ulje koje se prevozi kao teret Pomorski zakonik uređuje po drugačijem režimu. Njegove odredbe su se uskladile s odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (*Civil liability convention*, 1992.).²² Navedena konvencija se odnosi samo na tankere, ostali brodovi su obuhvaćeni Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunker konvencija).²³

Prema Pomorskom zakoniku, vlasnik broda odgovara za štetu koju prouzroči brod izlijevanjem ili izbacivanjem ulja kojega prevozi kao teret. Međutim, vlasnik broda se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera; proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu, ili u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.²⁴ Također, ako dokaže da je osoba koja je pretrpjela štetu djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu ili zbog krajnje nepažnje, vlasnik broda se može u

²² Op. cit., bilješka 3 str. 68.

²³ Narodne Novine, Međunarodni ugovori 9/2006

²⁴ Čl. 814. Pomorskog zakonika.

potpunosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema toj osobi.

U slučaju da je više brodova sudjelovalo u nesreći zbog koje je došlo do onečišćenja, vlasnici svih brodova odgovaraju za cjelokupnu štetu solidarno. Vlasnik broda, ako se ne otkloni odgovornost za onečišćenje, može ograničiti odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za štete prouzročene izlivanjem ili izbacivanjem ulja.²⁵ Vrijednost sredstava u fondu ograničene odgovornosti izračunava se prema vrijednostima iz tablice br. 1 u nastavku teksta.

Brod do 5 000 tona	4 500 000 SDR
Brod iznad 5 000 tona	4 500 000 SDR + 632 SDR za svaku dodatnu tonu
Maksimalna svota fonda	89 800 000 SDR

Tablica br.1. Visina sredstava u fondu ograničene odgovornosti prema Pomorskom Zakoniku, članak 816.

Valja svakako napomenuti da Pomorski zakonik uređuje i izvanugovornu odgovornost poduzetnika nuklearnoga broda.²⁶

²⁵ Čl. 813. – 816. Pomorskog zakonika.

²⁶ Čl. 816. i čl. 824. – 840. Pomorskog zakonika.

Poduzetnik nuklearnog broda isključivo odgovara za nuklearnu štetu i drugu štetu koju nije moguće razlučiti od nuklearne štete. Ne odgovara za nuklearnu štetu koja je neposredno prouzročena ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom ili ustankom, ili ako oštećenik namjerno prouzročio štetu, poduzetnik ima pravo regresu prema osobama koje izazvale nesreću ili je pravo regresu ugovoreno. Dva ili više poduzetnika koji su odgovorni

Uz konvenciju navedenu u ovome poglavlju, onečišćenje od ulja koje se prevozi kao teret također uređuje Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunker konvencija) iz 2001. godine.²⁷

za štetu odgovaraju solidarno, ako jedan poduzetnik s dva ili više brodova sudjelovao u nesreći odgovara za svaki brod do granice 89.800.000 SDR

²⁷ Op. cit., bilješka. 3 str. 68.

4. Ograničenje odgovornosti vlasnika broda

Nakon što smo razradili kakva je odgovornost broдача u različitim slučajevima nesreća, pitanje je li ta odgovornost neograničena? Za razliku od općih načela u obveznom pravu, visina odgovornosti broдача je ograničena. Postoje dva sustava ograničenja odgovornosti: a) sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti i b) sustav ograničenja ugovorne odgovornosti (za teret, putnike, prtljagu). Sustav pod a) postavlja opću granicu odgovornosti brođovlasnika neovisno o tome radi li se o potraživanjima iz izvanugovornih ili ugovornih odnosa.

Zašto je važno postojanje ograničenja odgovornosti? Naime kako je pomorski pothvat načelno vrlo riskantan, a odgovornost broдача za nesreće vrlo visoka, sam pomorski pothvat bi postao neisplativ, pomorska osiguranja izuzetno skupa, što bi se posljedično prelilo na cijenu samog prijevoza, te na kraju na cijenu proizvoda koji bi se prevozili brodovima. Kako bi se to spriječilo, uveden je sustav ograničene odgovornosti što je činilo rizik bavljenja plovidbenim poduzetništvom osigurljivim.²⁸ Uvođenje sustava ograničene odgovornosti je koristilo ne samo osigurateljskim društvima, brođarima, već i svima uključenima u gospodarske pothvate koji su ovisili o prijevozu brodovima.

²⁸ Op. cit., bilješka 3 str. 70.

4.1. Povijesni razvoj

Ograničenje odgovornosti brodara kao sustav pojavio se koncem 17. stoljeća, a uveden je s ciljem stimulacije pomorskog poduzetništva. U tom dobu ograničenje odgovornosti brodara se pojavilo u francuskom *Ordonnance de la marine marchande* (1681.) prema sustavu *abandona*, koji je kasnije preuzet i u francuski Trgovački zakonik (*Code de commerce*, 1807.) Uz sustav *abandona* najpoznatiji su njemački sustav egzekucije i engleski sustav ograničene odgovornosti koji primjenjuje određene svote na tonu brodske tonaže (*Merchant Shipping Act*, 1854.). S obzirom na to da su postojala tri različita sustava ograničenja odgovornosti brodara, pokazala se potreba za izjednačenjem, rezultat čega su tri međunarodne konvencije: Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (*Bruxelles*, 1924.), Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (*Bruxelles*, 1957.), Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (*London*, 1976.). Od navedenih ipak nisu sve uspjele u svojoj zadaći, Konvencija iz 1957. koja se temeljila britanski sustav je djelomično uspjela²⁹, te je između ostalog ušla u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1978.). Navedenu konvenciju je ratificirala i Republika Hrvatska 1992., temeljne odredbe

²⁹ Op. cit., bilješka. 3 str. 70. - 71.

konvencije su ugrađene i u tekst Pomorskog zakonika (dio sedmi - Brodar).

Bez obzira na uspješnost konvencije iz 1957. pojavila se potreba za modernizacijom te donošenjem ponajprije nove konvencije, koja je donesena 1976. godine. Tom konvencijom došlo je do povećanja granica odgovornosti brodovlasnika, uspostavljanja sigurnog kriterija za gubitak prava na ograničenje, ne odnosi se na tankere, primjenjuje se na pomorski brod (*seagoing ship*) i izmijenjena je Protokolom iz 1996. godine.³⁰

4.2. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (London 1976.), Protokol (1996 LLMC Protocol) i izmjene Protokola (1996 LLMC Protocol) iz 2012. godine

S obzirom na to da je originalno ograničenje odgovornosti postojalo samo za vlasnika broda, konvencije su to htjele promijeniti. Tako Konvencija iz 1976. širi krug osoba koje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost, te je sada mogu ograničiti i spašavatelj i osiguratelj odgovornosti. Nadalje, konvencija širi krug osoba na koje se odnosi naziv brodovlasnik, te sad obuhvaća brodarku, naručitelja iz brodskog ugovora, poslovođu i upravitelja broda.³¹ Ako se pojavi neki zahtjev iz naslova naknade štete, te je upućen prema osobi za čije djelovanje snosi odgovornost spašavatelj ili vlasnik, tada te osobe imaju pravo

³⁰ Op. cit., bilješka 3, str. 71. – 73.

³¹ Ibid. 30 str. 71. - 73.

ograničiti svoju odgovornost na isti način kao i brodar. Također valja napomenuti da pozivanje na ograničenje odgovornosti ne podrazumijeva i priznanje te odgovornosti. Pružatelj osiguranja je također ovlašten koristiti se povlasticom ograničenja u istom opsegu kao i osiguranik.³² Navedene odredbe su uvedene i u Pomorski zakonik.³³

Vrste tražbina koje su podvrgnute u prijašnjem tekstu navedenom režimu, ne uzimajući u obzir temelj odgovornosti su smrt ili tjelesne ozljede, ili gubitak ili oštećenje imovine, štete koje proizlaze iz zakašnjenja u prijevozu morem, druge štete koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda, podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta broda tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprječavanja ili smanjenja štete za koju osoba odgovara.

Konvencija što se tiče granica odgovornosti razlikuje tražbine zbog smrti i tjelesnih ozljeda i ostale tražbine, te propisuje osnivanje fonda tjelesnih šteta i fonda materijalnih šteta. Fondovi su podijeljeni na razrede s obzirom na težinu, odnosno tonažu broda, a obračunska jedinica je posebna prava vučenja (Special Drawing Right - SDR).³⁴ Prema Međunarodnom monetarnom

³² Op. cit., bilješka 3 str. 73. - 74.

³³ Čl. 387., čl. 386. st. 5., čl. 386. st. 4. Pomorskog zakonika.

³⁴ Ibid. 32 str. 74. - 75.

fondu SDR nije valuta već vrijednost koja se temelji na pet velikih svjetskih valuta (američki dolar, euro, britanska funta, japanski jen i kineski renminbi), te nije konstantan već se svakodnevno mijenja, a trenutna vrijednost se može provjeriti na službenim stranicama Međunarodnog monetarnog fonda.³⁵

Konvencija iz 1976. je za tražbine vezane uz smrt ili tjelesne ozljede propisala ograničenja navedena u tablici br. 2.

Brod do 500 tona	333 000 SDR
Brod iznad 500 tona	333 000 SDR plus
Od 501 do 3 000 tona	500 SDR za svaku tonu
Od 3 001 do 30 000 tona	333 SDR za svaku tonu
Od 30 001 do 70 000 tona	250 SDR za svaku tonu
Od 70 000	167 SDR za svaku tonu

Tablica br.2. tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede³⁶

Konvencija iz 1976. je za tražbine vezane uz materijalne štete i ostale tražbine propisala ograničenja navedena u tablici br.3.

³⁵ <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>
datum posjete 19.5.2024.

³⁶ Op. cit., bilješka 10

Brod do 500 tona	167 000 SDR
Brod iznad 500 tona	167 000 SDR plus
Od 501 do 30 000 tona	167 SDR za svaku tonu
Od 30 001 do 70 000 tona	125 SDR za svaku tonu
Od 70 001	83 SDR za svaku tonu

Tablica br.3. tražbine zbog materijalne štete i ostale tražbine³⁷

Kako je vrijeme odmicalo, a vrijednost i rizik pomorskog pothvata se uistinu znatno povećala, pojavila se potreba za revidiranjem iznosa ograničenja iz Konvencije iz 1976. godine. Došlo je do dvije korekcije u vrijednosti ograničenja odgovornosti, i to protokolom iz 1996. i izmjenama protokola (1996.) iz 2012. godine.

Protokol iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. je znatno povisila i tonažu brodova i SDR vrijednosti, što je vidljivo u tablici br. 4. i br. 5.

³⁷ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., čl. 6.

Brod do 2 000 tona	2 000 000 SDR
Brod iznad 2 000 tona	2 000 000 SDR plus
Od 2 001 do 30 000 tona	800 SDR za svaku tonu
Od 30 001 do 70 000 tona	600 SDR za svaku tonu
Od 70 001	400 SDR za svaku tonu

Tablica br.4. tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede³⁸

Brod do 2 000 tona	1 000 000 SDR
Brod iznad 2 000 tona	1 000 000 SDR plus
Od 2 001 do 30 000 tona	400 SDR za svaku tonu
Od 30 001 do 70 000 tona	300 SDR za svaku tonu
Od 70 001	200 SDR za svaku tonu

Tablica br.5. tražbine zbog materijalne štete i ostale tražbine³⁹

Ipak ni to nije bio kraj povišenjima ograničenja odgovornosti, već je još jedno povećanje donijelo izmjena Protokola (1996 LLMC Protocol) iz 2012. godine koju je „na svom 99. zasjedanju Pravni odbor IMO-a (International Maritime Organization - IMO) postupkom prešutnog prihvata prihvatio prijedlog za povećanje iznosa ograničenja odgovornosti u pogledu tražbina zbog smrti i tjelesnih ozljeda te ostalih tražbina iz čl. 3. Protokola iz

³⁸ Izvor podataka za kreiranje tablice su odredbe čl. 3., st. 1. a) Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine.

³⁹ Izvor podataka za kreiranje tablice su odredbe čl. 3., st. 1. b) Protokola iz 1996.³⁹ kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine.

1996., (...) tako povišeni iznosi objavljeni su u Rezoluciji usvojenoj na navedenom zasjedanju Pravnog odbora (IMO Rezolucija LEG.5(99)).⁴⁰ Izmjene protokola (1996.) iz 2012. su dodatno povisili granice, što je vidljivo u tablici br.6. i br.7.

Brod do 2 000 tona	3 020 000 SDR
Brod iznad 2 000 tona	3 020 000 SDR plus
Od 2 001 do 30 000 tona	1 208 SDR za svaku tonu
Od 30 001 do 70 000 tona	906 SDR za svaku tonu
Od 70 001	604 SDR za svaku tonu

Tablica br. 6. tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede⁴¹

Brod do 2 000 tona	1 510 000 SDR
Brod iznad 2 000 tona	1 510 000 SDR plus
Od 2 001 do 30 000 tona	604 SDR za svaku tonu
Od 30 001 do 70 000 tona	453 SDR za svaku tonu
Od 70 001	302 SDR za svaku tonu

Tablica br.7.tražbine zbog materijalne štete i ostale tražbine⁴²

⁴⁰ Dorotea Ćorić, Opće ograničenje odgovornosti brodara: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj, 2020.

⁴¹ Izvor podataka iz tablice: Amendments to the protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976., [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/LEGDocuments/LEG.5\(99\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/LEGDocuments/LEG.5(99).pdf), datum posjete 19.5.2024.

⁴² Ibid.

Navedene vrijednosti u vezi ograničenja odgovornosti su danas na snazi.⁴³

4.3. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti vlasnika broda

Konvencija iz 1976. je uspostavila režim ograničenja odgovornosti, ali jednako tako je i postavila određene iznimke od tog režima, što je vidljivo iz odredbe čl. 4. navedene konvencije: „Osoba koja odgovara neće imati pravo na ograničenje ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica njene osobne radnje i propusta učinjeni s namjerom da se pričini ta šteta, ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.“⁴⁴ Navedena odredba je prenesena i u Pomorski zakonik u članku 390. Podnositelj odštetnog zahtjeva snosi teret dokaza. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti razlikuje se s obzirom na osobe koje snose krivnju za nesreću. U slučaju da postoji krivnja osoba kojima se u poslovanju brodovlasnik služi vrijedi opće načelo da brodovlasnik za radnje i propuste osoba kojima se u ovom poslovanju služi odgovara kao za svoje vlastite radnje i propuste. Navedena odredba ne utječe na pravo na ograničenje odgovornosti. Što se tiče osobne krivnje brodovlasnika, s obzirom na to da konvencija nije dala definiciju koga se smatra osobom kad dođe do osobne krivnje brodovlasnika, stoga postoje

⁴³ Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine (Civil Liability Convention – CLC Konvencija) ima svoja ograničenja pa se u tom kontekstu ne primjenjuju ograničenja iz LLMC i izmijenjenog PLLMC

⁴⁴ Čl. 4. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine.

tri moguće situacije, a to su da je a) brodovlasnik individualni poduzetnik, b) brodovlasnik broderska tvrtka, c) brodovlasnik upravljanje broda prepustio drugoj samostalnoj tvrtki - *ship management company*. Ipak, da dilema je razriješena uz pomoć širokog kruga sudskih predmeta na tu temu, te je izveden zaključak da se pod osobnom krivnjom vlasnika broda (brodara) podrazumijeva se krivnja fizičkih osoba koje u odnosnoj pravnoj osobi obavljaju rukovodeću ili neku drugu važniju funkciju, radnja tih osoba smatrat će se kao radnja same tvrtke, to nisu zapovjednik broda i drugi članovi brodske posade, kao ni osobe koje su djelatnici kompanije.

Nadalje, brodar ima dužnost odrediti osobu ili osobe na kopnu koje imaju izravan pristup najvišoj razini upravljanja (*designated person*), što je propisano ISM kodeksom (*International safety management*, SOLAS konvencija).⁴⁵ Kako brodar odgovara u slučaju štete ili propusta *designated person*? Prema općim načelima Konvencije iz 1976. za radnje i propuste *designated person* prema trećima *company* odgovara kao za svoje vlastite radnje i propuste. Utječe li upotreba *designated person* na pravo na ograničenje odgovornosti? Iz same konvencije, ali i iz ISM kodeksa može se zaključiti da kvalificirana krivnja *designated person*, osim ako nije dio upravljačke strukture tvrtke, ne dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti, bez obzira na to što brodar prema trećima odgovara za radnje i

⁴⁵ Op. cit., bilješka 3. str. 77. - 78.

propuste *designated person* kao za svoje vlastite radnje i propuste.

Ako brodar preda na upravu brod nekom drugom trgovačkom društvu (*ship management company*) u smislu krivnje brodovlasnika, smatra se da je brodovlasnik prihvatio alter ego te kompanije kao svoj vlastiti, na temelju čega se može zaključiti zajedno sa slučajevima iz prakse (predmet Marton, predmet Star Sea), da i ta druga trgovačka društva kojima je brodovlasnik prepustio upravljanje brodom također uživaju pravo na ograničenje odgovornosti koje uživa brodovlasnik, odnosno brodar.⁴⁶

⁴⁶ Op. cit., bilješka 3. str. 79. - 82.

5. Osiguranje odgovornosti

Pojam osiguranje odgovornosti označuje ugovor o osiguranju koje sklapa osiguranik i koji ga štiti od odgovornosti za štetu nanesenu trećim osobama u kapacitetu u kojem je ugovoreno. Predmet osiguranja je odgovornost za štetu čiji su mogući izvori ugovorna, izvanugovorna odgovornost te obveze prema vlastitoj posadi. Ovaj rad se fokusira na izvanugovornu odgovornost koja u kontekstu osiguranja odgovornosti podrazumijeva dužnost naknade štete iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu koja proizlazi iz građanskog delikta. Iako u Pomorskom zakoniku postoje odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti ono se ne može u potpunosti primijeniti na tematiku ovoga rada jer se trećim osobama smatraju samo osobe u moru (kupači i sl.), ali ipak su relevantne odredbe da brod koji kao teret prevozi više od 2 000 tona ulja i poduzetnik nuklearnog broda moraju održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kojima bi pokrivali odgovornost za štetu. Osiguranje u slučaju odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede, oštećenja obale i lučkih uređaja, udara i dr. (osim sudara brodova) provodi se putem P&I klubova.⁴⁷

⁴⁷ Op. cit., bilješka 3 str. 512. – 514.

5.1. P&I klubovi

P&I klubovi su „osnovni organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti broдача (...) koji posluju prema načelu uzajamnosti (*mutual insurance*).“⁴⁸ Kako bi se brođari osigurali putem P&I klubova moraju se učlaniti, plaćati doprinose, a zauzvrat stječu pokriće osiguranjem i upravljačka prava u klubu. Pokrića P&I klubova nisu ograničena po visini uz iznimku štete od onečišćenja morskog okoliša zbog izlijevanja ulja. Osim toga, osiguratelj pruža pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za brođara, te obuhvaća i ugovornu i izvanugovornu odgovornost. Pokriva štete koje osigurani brod prouzroči na operativnim obalama, lukobranima, nepokretnim ili pokretnim objektima na obali, plutačama te podvodnim i drugim kablovima, a odgovornost brođara za štete nanesene lukama je kauzalna. Nadalje, klub je obvezan platiti naknadu za štetu nastalu putnicima, lučkim radnicima i drugima zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti, kao i bolničke, liječničke, pogrebne i dr. troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti. Ipak postoje ograničenja i isključenja u sustavu klupskog osiguranja. Isključenja su propisana za nezakonite prijevoze, štete pokrivene osiguranjem brođa, gubitak vozarine, odgovornost iz spašavanja osim prema sporazumu, štete uzrokovane ratnim rizicima, nuklearnim rizicima, štete namjerno uzrokovane od strane osiguranika.⁴⁹

⁴⁸ https://intranet.pravo.hr/POP/predmet/pop_a/studenti_pitaju/aktualna_pitanja/pi_klubovi datum posjete 6.8.2024.

⁴⁹ Op. cit., bilješka 3, str. 522.

Pokriće je ograničeno na zakonsku odgovornost, a šire pokriće potrebno je ugovoriti.⁵⁰

⁵⁰ Op. cit., bilješka 3 str. 522.

6. Američki zakonodavni okvir

Američki pravni sustav uvelike se razlikuje od hrvatskog, a produžetkom toga i europskog pravnog sustava. Hrvatski pravni sustav pripada kontinentalnom pravnom sustavu, američki pravni sustav pripada anglosaksonskom pravnom krugu, koji se znatno razlikuju. Kontinentalni pravni sustav se počeo razvijati već u doba Rima, a nastavio je razvoj kroz pravne sustave raznih zemalja kontinentalnog dijela Europe, kao što su Njemačka, Austrija, Francuska i druge. Karakteristika kontinentalnog pravnog sustava je jaki formalizam, s brojnim općim načelima i zakonima koji su ostavljeni sudovima na primjenu, pod pretpostavkom da su svi slučajevi iz prakse pokriveni zakonskim regulativama, a ako nisu, sudovi su dužni primijeniti opća načela.⁵¹

S druge strane anglosaksonski pravni sustav razvio se mnogo kasnije, tek u 11. stoljeću u Engleskoj, te se s engleskim imperijem proširio po svijetu. Danas je prisutno u SAD-u, Australiji, Kanadi i ostalim zemljama koje su nekad bile dio britanskog *Commonwealtha* - odakle i naziv za anglosaksonsko pravo: *Common law*. Glavna razlika od kontinentalnog prava je u tome što anglosaksonsko pravo uvelike počiva na sustavu presedana, odnosno sudske odluke stvaraju pravo, iako to nije

⁵¹ Pejović, Časlav, "Civil law and common law : Two different paths leading to the same goal.", Poredbeno pomorsko pravo, vol. 40, br. 155, 2001, str. 7-32.

jedini izvor prava, također se u velikom dijelu oslanja na statute koje donosi država.⁵²

Navedena razlika u pravnim sustavima je vidljiva i u pomorskom pravu obje države. Osim što je razvoj povijesno vezan uz različite pravne krugove. SAD, za razliku od RH nije stranka relevantnih međunarodnih ugovora, što također dovodi do razlika u samim odredbama pomorskog prava, što ćemo obraditi u daljnjem tekstu.

Također valja napomenuti da, dok u hrvatskom pravu pomorsko pravo čini jednu cjelinu, u američkom pravu, kada govorimo o pomorskom pravu, govorimo o '*admiralty law*' i '*maritime law*' koji, iako se koriste kao istoznačnice, ipak pokrivaju različite dijelove pomorskog prava. '*Admiralty law*' uređuje jurisdikciju vezanu uz pomorsko pravo, dok '*maritime law*' se odnosi na materijalno pravo koje primjenjuju sudovi u predmetima pomorskog prava.⁵³

6.1. Povijesni razvoj

Kao početak državne povijesti SAD može se uzeti „mir sklopljen u Parizu 3.IX.1783. priznata je neovisnost Sjedinjenih Američkih Država na području od Atlantske obale do Mississippija i od Velikih jezera do Floride.“⁵⁴ Nakon osamostaljenja bivše kolonije

⁵² Op. cit., bilješka 51. str. 9. - 10.

⁵³ Admiralty Jurisdiction and Maritime Law

<https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/Summary%20of%20Law%20-%20Admiralty%20Law.pdf> datum posjete 21.5.2024

⁵⁴ Američki rat za neovisnost. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. <https://enciklopedija.hr/clanak/americki-rat-za-neovisnost> datum posjete 22.5.2024.

SAD-a su primjenjivale pomorsko pravo koje se razvilo od pomorskog prava koje se upotrebljavalo na Britanskim admiralskim sudovima, koji su bili prisutni u bivšim kolonijama. Navedeni sudovi su poslovali samostalno, odvojeno prava države, ali to je izmijenio Ustav SAD-a, članak 4, pod nazivom '*Judiciary Act*' iz 1789. kojim Kongres SAD-a stavlja pomorsko pravo u nadležnost federalnih sudova.⁵⁵

6.2. Izvori prava

Prema odredbama ustava SAD-a materijalno pomorsko pravo nadležni su stvarati Kongres, sudovi te poneke državne agencije koje mogu stvarati određeni regulatorni okvir, ali uz njih SAD je potpisnik maloga broja međunarodnih ugovora, a dva ugovora uzdignuo na razinu domaćeg prava, a to su '*The Carriage of Goods by Sea Act*' (COGSA) i '*Salvage Convention*'.

Dok kongres stvara materijalno pravo statutima, sudovi ga stvaraju presudama, odnosno presedanima, te se taj oblik materijalnog prava, nastalog od strane sudova, još naziva i Opće pomorsko pravo.⁵⁶ S obzirom na to da Kongres nikad nije donio neki statut ili akt kojim bi sveobuhvatno regulirao pomorsko pravo, sudovi su bili prisiljeni svojim odlukama popunjavati praznine u federalnom zakonodavstvu, za što su nerijetko uzimali

⁵⁵ Op. cit., bilješka. 53.

⁵⁶ Robert Force, Admiralty and Maritime Law, str. 20. <https://public.resource.org/scribd/8763552.pdf> datum posjete 22.5.2024..

inspiraciju iz zakonodavstva pojedinih država članica federacije. Ipak navedena praksa je ograničena sudskom odlukom '*Huron Portland Cement Co. v. City of Detroit*', u kojoj je sud zaključio da ravnopravna lokalna regulativa koja je izvršena radi legitimnog lokalnog javnog cilja je pravovaljana osim ako nije bila preduhitrena od strane federalnog djelovanja.⁵⁷

⁵⁷ Op. cit., bilješka 56

7. Tjelesna ozljeda i smrt po američkom pravu

Tjelesna ozljeda i smrt koje su nastupile u svezi s pomorskim pothvatom zakonski su regulirani pomorskim pravom, a ne pravom koji regulira opće izvanugovorne odnose, a glavni izvori prava su statutarno pravo i sudske presude. Osobe koje su najčešće nalaze u ulozi podnositelja zahtjeva iz naslova tjelesne ozljede ili smrti su pomorac (*seaman*), radnici na naftnim platformama, radnici koji nisu pomorci, te u novije vrijeme se pojavljuju slučajevi gdje su tužitelji putnici, koji sudjeluju u rekreativnim podvizima primjerice vožnja na jet skiju ili jahti. Zastarni rok za navedene tužbene zahtjeve je tri godine.

Nameće se pitanje spadaju li odredbe o tjelesnoj ozljedi i smrti pomoraca u izvanugovornu ili ugovornu odgovornost? Iako odredbe proizlaze iz statutarnog prava i sudskih odluka valja napomenuti da postoji uvjet za primjenu tih odredbi, a to je ugovorni odnos između pomorca i brodara, odnosno radni odnos pomorca u službi brodara. Također valja napomenuti da statutarne odredbe koje se tiču tjelesne ozljede i smrti pomorca ne mogu ugovorom isključiti.⁵⁸

Uzevši navedenu dilemu u obzir, ovaj rad će iznijeti odredbe o tjelesnoj ozljedi i smrti u kontekstu izvanugovorne

⁵⁸ https://repository.uclawsf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1955&context=hastings_law_journal pristup 7.8.2024. datum posjete 7.8.2024.

odgovornosti, iako se njihova primjena temelji na radnom odnosu pomorca.

7.1. Tjelesna ozljeda

Kod tjelesnih ozljeda naknada štete odnosi se na „a) gubitak prošlih i budućih plaća, b) gubitak mogućnosti buduće zarade, c) bol, patnju i mentalnu bol, d) prošle i buduće medicinske troškove.“ Međutim sudska praksa u naknadnim slučajevima ipak ograničila mogućnost potraživanja naknade štete samo na novčane gubitke.

Za sferu naknade štete zbog tjelesne ozljede važno je definirati na koga se odnosi pojam 'pomorac', kako bi znali tko ima prava zahtijevati naknadu štete i iz kojih naslova. Prema presudi Vrhovni suda SAD-a pomorac je zaposlenik koji mora imati povezanost s brodom kojim se navigira (ili s odredivom flotom brodova) koja je značajna po trajanju i po prirodi povezanosti, te mora doprinositi funkciji broda ili postignuću njegovog cilja. Vrhovni sud je ipak malo precizirao navedenu definiciju, navodeći da ako je zaposlenik manje od 30 % vremena svoje službe provede u službi broda, onda se on ne smatra pomorcem.

Pomorac ima pravo na tri glavna sredstva po općem pomorskom pravu i po statutu, a to su tužba za uzdržavanje i liječenje, tužba zbog nemara i tužba zbog nesposobnosti broda za plovidbu.⁵⁹ Kod

⁵⁹ Op. cit., bilješka 58 str. 21., 24., 83. i 84.

tužbe za uzdržavanje i liječenje pod uzdržavanje se smatra novčani iznos na koji pomorac ima pravo na račun njegovih dnevnih troškova prilikom oporavka (hrana, smještaj proporcionalan onome koji bi imao na brodu, pod liječenje se smatra svi razumni i legitimni medicinski troškovi povezani s liječenjem pomorca. Uz navedeno, pomorac u toj tužbi ima pravo i na plaću koju bi mogao zaraditi da je odradio ostatak puta, također ima pravo i na duplu plaću ukoliko poslodavac ne isplati pomorcu plaću na koju ima pravo po statutu. Za navedene tražbine odgovara vlasnik broda, ako je on ujedno i poslodavac, ako nije poslodavac tada odgovara onaj koji je pomorčev poslodavac (agencija i sl.).

Tužbeni zahtjev zbog nemara uređen je '*The Jones Act*'-om iz 1920. godine, za kojeg je bitno da tužitelj, odnosno pomorac, zadovoljava prije navedene uvijete da bi se mogao smatrati pomorcem po ovome aktu. Ako je zadovoljio navedene uvijete mora dokazati da je bio zaposlen kod poslodavca u vrijeme kada se ozljeda dogodila, neovisno je li se dogodila u teritorijalnim vodama, otvorenom moru ili na kopnu. Nadalje, važno je utvrditi tko se nalazi u položaju poslodavca prema '*Jones Act*'-u, a za to je važno tko ima kontrolu nad zaposlenikom, ako ga je zaposlio vlasnik broda, tada je on poslodavac i on je odgovoran, ako je pomorca zaposlio koncesionar broda, tada vlasnik broda neće biti poslodavac.⁶⁰ Prema '*Jones Act*'-u poslodavac ima obvezu izvršavati razumnu brigu u skladu s okolnostima, ako prekrši

⁶⁰ Op. cit., bilješka 56, str. 84., 86., 89., 92. i 93.

statutarnu obvezu i to kršenje rezultira ozljedom pomorca, poslodavac će biti odgovoran po '*Jones Act*'-u, bez obzira na poslodavčev nemar.

Tužbenim zahtjevom zbog nesposobnosti broda za plovidbu mogu se poslužiti samo pomorci, a to pravo proizlazi iz toga što su po općem pomorskom pravu vlasnici broda dužni osigurati pomorcu brod koji je sposoban za plovidbu, te su odgovorni za sve ozljede koje pomorac pretrpi u povezanosti s nesposobnošću broda za plovidbu. Također, garancija sposobnosti za plovidbu pokriva sve dijelove broda i njegovo djelovanje, uključujući trup, mašineriju, uređaje i opremu, te ostale pripadke. Kako bi se utvrdio je li brod sposoban za plovidbu razvijen je test, koji treba utvrditi je li brod, oprema i ostali pripadci razumno sposobni izvršavati svoju svrhu. Za vlasnika broda se drži vrlo visoki standard odgovornosti, te ako se brod utvrdi nesposobnim za plovidbu a pritom je zbog te nesposobnosti došlo do ozljede pomorca, nema iznimke s kojom bi se vlasnik broda oslobodio odgovornosti.

Pravne lijekove na koje imaju pravo pomorski radnici uređeni su '*Longshore and Harbor Workers' Compensation Act*' (LHWCA), radnici na naftnim platformama su zaštićeni '*The Outer Continental Shelf Lands Act*' (OCSLA).⁶¹ Zaštitu osobama koje su putnici i ostale osobe koje se legalno nalaze na brodu pružaju opće odredbe pomorskoga prava, vlasnik broda i članovi posade su

⁶¹ Op. cit., bilješka 56. str. 87., 90., 91., 95., 96., 97., 99. i 100.

odgovorni za štetu izazvanu sudarom, požarom, eksplozijom ako su posljedica nemara, poznatih nedostataka broda ili teških povreda zaštitnih mjera koje se moraju provoditi na brodu, a vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost za štetu pravilom '*comparative negligence*', kojim se određuje kako se odgovornost za štetu može podijeliti između stranaka.⁶²

7.2. Smrt

Iako se u početku smrt na moru uređivala općim pravilima o deliktu, Kongres je to izmijenio donijevši '*Death on the High Seas Act*' (DOHSA) koji pruža zaštitu za ubojstva na otvorenom moru, a uz njega postoji i '*Jones Act*' koji pruža pravne lijekove u slučaju smrti pomorca. '*Death on the High Seas Act*' propisuje u relevantnom dijelu da kad god je smrt osobe uzrokovana nezakonitim činom, nemarom ili propustom koji se dogodi na otvorenom moru izvan morske lige od obale bilo koje države osobni zastupnik ostavitelja može voditi parnicu za naknadu štete pred okružnim sudovima Sjedinjenih Država, u isključivu korist ostaviteljeve žene, muža, roditelja, djeteta ili uzdržavanog rođaka protiv broda, osobe ili korporacije koja bi bila odgovorna da nije nastupila smrt.⁶³ Ipak, DOHSA nakon što je dopunjena amandmanima, izričito isključuje nadležnost za smrtne slučajeve nastale u komercijalnom avionskom prometu nastale dvanaest milja

⁶² Op. cit., bilješka 56. str. 100. - 115.

⁶³ Ibid. 62

od obale ili bliže. Tužbe pod DOHSA-om mogu se temeljiti i na nemaru, namjernom deliktu te odgovornosti za proizvod, ali tužitelj po toj tužbi može zahtijevati samo novčanu odštetu, te ne mogu potraživati odštetu na temelju budućih novčanih gubitaka. U slučaju smrti unutar teritorijalnih voda SAD-a Vrhovni sud je u slučaju *'Moragne v. States Marine Lines, Inc.'* osigurao zaštitu po općem pomorskom pravu. U slučaju smrti pomorca pravni lijekovi su osigurani putem Jones Acta, bez obzira gdje se smrt dogodila. Pomorskim radnicima je osigurana pravna zaštita po *'Longshore and Harbor Workers' Compensation Act-u'*, ali samo prema vlasniku broda, odnosno poslodavcu, prema ostalima je pravna zaštita osigurana *Moragne*-om ili DOHSA-om, ovisno gdje se smrt dogodila.⁶⁴

⁶⁴ Op. cit., bilješka 54, str. 18., 118. – 124.

8. Sudar i druge nesreće po američkom pomorskom pravu

U međunarodnome pravu slučaj sudara je uređeno Konvencijom o sudarima (Bruxelles, 1910. godine) ali SAD nije potpisnica navedene konvencije, iako se odgovornost za naknadu štete u američkom pravu i međunarodnom temelje na krivnji, ipak postoje određene razlike. Pravo sudara (*collision law*) se primjenjuje na sljedeće slučajeve: dođe li do sudara dva broda u pokretu, te ako dođe do udara broda u pokretu u objekt u mirovanju (*allision*).⁶⁵

8.1. *The Basic Collision Regulations* (COLREGS)

Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization*, IMO) je napravila COLREGS pravila u obliku Konvencije o Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru iz 1972. godine koje je SAD prihvatio i uvrstio u svoje statutarne pravo. COLREGS pravila se bave pravilima vožnje na moru te se sastoji od 41 pravila i 4 aneksa koje dodaju nova pravila, tako da ih sveukupno ima 72.⁶⁶

⁶⁵ <https://www.boem.gov/sites/default/files/documents/The%20Oil%20Pollution%20Act.pdf> datum posjete 4.9.2024.

The Oil Pollution Act (OPA) je akt iz 1990. koji u SAD-u uređuje obvezu uklanjanja izlivena nafte, te propisuje odgovornost za naknadu troškova uklanjanja onečišćenja te naknadu šteta koje je onečišćenje prouzročilo. Akt definira odgovorne stranke, definira financijsku odgovornost koju snose, utvrđuje posebni fond koji se mora osnovati za troškove uklanjanja onečišćenja i naknade štete. Zbog moguće neograničene odgovornosti koju akt propisuje i zbog postavljanja osiguravatelja kao jamaca za navedenu neograničenu odgovornost, došlo je do dugoročnih promjena. Osiguravatelji odbijaju izdati jamstvo za brodare, čime se efektivno smanjio promet tankera kroz američki obalni pojas.

⁶⁶ Op. cit. bilješka 56. str. 125.

8.2. Odgovornost, kauzalitet i presumpcija

Kako bi utvrdili postoji li odgovornost kod sudara moramo utvrditi je li sudar nastao kao posljedica greške, greška može nastati zbog a) nemara ili nedostatka odgovarajuće brige ili vještine od strane navigatora; b) kršenje pravila ceste (tj. važećih pravila plovidbe utvrđenih ili na temelju statuta ili propisa); c) nepoštivanje lokalnih navigacijskih običaja ili običaja; ili d) stanje nepodobno za plovidbu ili kvar opreme. Također valja provesti test kako bi se utvrdio je li sudar mogao biti izbjegnut da je primijenjen oprez, uobičajena pažnja i pomorska vještina. Nadalje, za utvrđivanje odgovornosti važna je uzročno posljedična veza između nehaja i sudara, koja mora biti znatna i bitna, a u slučaju više uzroka koji se nalaze u uzročno posljedičnoj vezi sa sudarom, primjenjuje se načelo proporcionalne greške, odnosno procjenjuje se koliko je koji uzrok doprinijelo nastanku štete.

Postoje mnoge presumpcije u ovome dijelu američkog prava ali možda najvažnija je '*Pennsylvania Rule*' koje navodi da plovilo koje krši statut ili propis mora pokazati ne samo da njezina krivnja možda nije bila jedan od uzroka, ili da vjerojatno nije, nego da nije mogla biti uzrok sudara, što nam govori da na stranci koja krši statut leži teret dokaza.⁶⁷ Uz navedenu presumpciju također je važna ona koja govori da kada plovilo u pokretu udari u plovilo koje se ne kreće ili nepokretni objekt,

⁶⁷ Op. cit., bilješka 58, str. 16., 127. - 128.

krivo je plovilo u pokretu. Ova se pretpostavka može opovrgnuti pokazivanjem, na primjer, da je nepokretni objekt predstavljao opasnost za plovidbu.⁶⁸

8.3. Šteta

Razina štete se procjenjuje s obzirom na to je li riječ o totalnoj šteti ili parcijalnoj šteti, za totalnu štetu oštećenik ima pravo na naknadu vrijednosti broda u vrijeme nastanka štete, te moguća naknadu troškova za vuču, uklanjanje zagađenja i ostale troškove povezane s nesrećom, a ako je riječ o parcijalnoj šteti s mogućnošću popravka tada oštećenik ima pravo na naknadu troškova popravka, naknadu smanjenja vrijednosti broda ako nije bilo popravka, naknadu za gubitak zarade u vremenu u kojem je brod bio van službe i naknada za ostale troškove koji su nastali kao posljedica nesreće. Ipak postoji ograničenje koje je ustanovio Vrhovni sud u predmetu 'Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint' prema kojemu „počinitelj štete iz nehaja koji ošteti plovilo ne može smatrati odgovornim za ekonomske gubitke koje je pretrpio time charterer jer vlasnik plovila nije mogao ispuniti svoje ugovorne obveze iz najma.“⁶⁹

⁶⁸ Op. cit., bilješka 58, str. 16., 127. - 128

⁶⁹ Ibid. 68. str. 128. - 129.

9. Ograničenje odgovornosti po američkom pomorskom pravu

Ograničenje odgovornosti u američkom pomorskom pravu se uređuje *'Limitation of Vessel Owner's Liability Act'* iz 1851. godine, te SAD nije prihvatio niti ratificirao ni jednu međunarodnu konvenciju koja se bavi ograničenjem odgovornosti. Kako vlasnik broda ostvaruje pravo na ograničenje odgovornosti? Vlasnik broda mora podnijeti prigovor odnosno žalbu da mu se ograniči odgovornost, te mora predati sudu novac u vrijednosti vlasničkog interesa i tereta kojeg je brod prevezio tada ako se vlasnik plovila smatra odgovornim, ali mu je dopušteno ograničiti svoju odgovornost, sredstva položena kod suda, ili prihod od prodaje plovila i iznos vozarine na čekanju, raspodjeljuje sud na pro rata osnovi između tužitelja razmjerno visini njihovih potraživanja. Distribucija podliježe svim relevantnim zakonskim odredbama, kao što su pravila koja se odnose na prvenstvo potraživanja. Akt kojim se ograničava odgovornost vlasnika broda dopušta ograničiti njegovu odgovornost za bilo kakvu pronevjeru, gubitak ili uništenje bilo koje imovine, dobara ili robe ili za bilo kakav gubitak, štetu ili ozljedu sudarom, ili za bilo koju radnju ili stvar, gubitak, štetu ili oduzimanje, učinjeno, uzrokovano ili nastalo, vlasnik broda također može ograničiti odgovornost za dugove.⁷⁰

⁷⁰ Op. cit., bilješka 56, str. 133., 136. i 140.

9.1. Fond, stranke i plovila

Fond koji se osniva u svrhu ograničenja odgovornosti u pravilu iznosi onoliko koliko iznosi ulog vlasnika u brod s predmetnom vozarinom koju vlasnik očekuje dobiti od podmorskog podviga. Postoji iznimka u slučaju smrti ili ozljeda poveznih s nesrećom na moru a to je ako fond ograničenja nije dovoljan za pokrivanje takvih gubitaka u cijelosti, tada brodovlasnik mora povećati onaj dio fonda ograničenja koji se može dodijeliti zahtjevima za tjelesne ozljede i smrt do najviše 420 USD po toni tonaže broda. Fond ograničenja mora se povećati samo u slučajevima kada vlasnik broda koji je sposoban ploviti morem traži ograničenje. Navedeni fond mogu osnovati te se pravom na ograničenje odgovornosti mogu poslužiti i domaći i strani vlasnici brodova ali ne mogu se poslužiti osiguravatelji i *'time charterer'* najmoprimci broda.⁷¹

9.2. Uskrata ograničenja

Koliko god akt koji daje pravo na ograničenje odgovornosti daje široka ograničenja, ipak i on postavlja određene limite ograničenja odgovornosti, naime prema doktrini *'privity or knowledge'* u slučaju pojedinačnog vlasnika, *'privity or knowledge'* odnosi se na vlasnikovo osobno sudjelovanje u činu ili svijest o stanju koje je dovelo do pomorske nesreće, ako korporativni vlasnik nastoji ograničiti svoju odgovornost prema

⁷¹Op. cit., bilješka 56, str. 136. - 138.

'*Limitation Act*'-u, ograničenje će biti odbijeno samo ako je rukovodeći službenik ili nadzorni zaposlenik imao '*privity or knowledge*'. Nadalje, sudskim putem može se odbiti zahtjev za ograničenjem odgovornosti ako pojedinačni ili korporativni vlasnik bio je nemaran jer nije osigurao odgovarajuće postupke za osiguranje održavanja opreme, nije osigurao plovilu kompetentnog zapovjednika ili posadu ili nije upotrijebio razumnu pažnju da otkrije čin ili stanje koje je uzrokovalo pomorsku nesreću. Uz navedeno, vlasnik ne može ograničiti odgovornost za plaće koje radnici potražuju, odgovornost za troškove uklanjanja olupine i onečišćenja, te za naknade koje potražuju zaposlenici iz naslova uzdržavanja i liječenja, i na kraju, vlasnik broda ne može tražiti ograničenje odgovornosti za potraživanja nastala iz ugovora koje je sklapao vezano za pomorski pothvat.⁷²

9.3. Mjerodavno pravo

Izbor prava igra značajnu ulogu u pravu na ograničenje odgovornosti, i zapravo najbitnija pitanja su, gdje se dogodila nesreća i smatra li država na čijem se teritoriju dogodila nesreća pravila o ograničenju odgovornosti odredbama proceduralnog ili materijalnog prava? Ako se nesreća dogodila na otvorenom moru može se odabrati američko pravo kao mjerodavno

⁷² Op. cit., bilješka 56, str. 136. - 138

bez obzira na državljanstvo stranka u sporu, dogodi li se u teritorijalnom moru neke države koja nije SAD, važno je utvrditi jesu li odredbe o ograničenju odgovornosti u toj državi odredbe materijalnog ili procesnog prava.⁷³ Ako se smatraju proceduralnim odredbama, tada se uzima da pravo SAD-a određuje ograničenja odgovornosti, a ako se smatraju materijalnim odredbama, tada se pravo strane države uzima u primjenu.

⁷³ Op. cit., bilješka 56, str. 139. - 141.

10. Usporedba izvanugovorne odgovornosti u hrvatskom i američkom pomorskom pravu

Kao što je već navedeno, pravo SAD-a i hrvatsko pravo spadaju u različite pravne sustave, pravo SAD-a spada u anglosaksonski sustav, a hrvatsko pravo spada u kontinentalni sustav. Osim što se razlikuje način razvitka kroz povijest, također se razlikuju po izvorima prava ali i po međunarodnim ugovorima čije su stranke, odnosno koje su unijele u domaće pravo. Primjerice u Hrvatskoj najvažniji izvori prava su upravo oni doneseni od strane državnog aparata, strogo su formalni, uz načela sadrže i detaljno opisane situacije koje reguliraju i tek na nekim mjestima dopuštaju određenu slobodu sudačkom tijelu da, ako ne postoji zakonska odredba koja rješava situaciju sam riješi slučaj po vlastitom nahođenju, pritom se pridržavajući općih načela sadržanih u izvorima prava (zakon, ustav i dr.). S druge strane u SAD-u postoji statutarno pravo kojeg donosi Kongres i presedani koje stvara sudstvo. Samo statutarno pravo uređuje neka opća načela, stvara smjernice ali ne regulira svaku situaciju koja može nastati, i tako stvara pravne praznine. Zadaća sudstva je da te pravne praznine popuni sudskim odlukama koje imaju snagu presedana.

Navedeni sustav je utjecao na različiti razvoj američkog i hrvatskog pomorskog prava, dakako i izvanugovorne odgovornosti u pomorskom pravu.

10.1. Općenito

Razlika se očituje već u odredbama vezanim uz tjelesne ozljede i smrt, naime u hrvatskome pomorskom pravu, odnosno u Pomorskom zakoniku, zajedničkom odredbom određeno točno na kojim mjestima se mora dogoditi nesreća te koji stupanj krivnje je potrebno dokazati kako bi se brodar, vlasnik broda ili osoba koja upravlja brodom smatrao odgovornim za tjelesnu ozljedu ili smrt. U pomorskom pravu SAD-a vidljiva je razbacanost propisa, ali također postoji dilema smatraju li se odredbe koje se tiču tjelesne ozljede i smrti pomorca ugovornom ili izvanugovornom odgovornošću, o čemu je već problematizirao ovaj rad. Osim što se smrt i tjelesna ozljeda ne uređuju u jednome aktu, također su doneseni različiti akti za pomorce (*The Jones Act*, 1920), pomorske radnike (*Longshore and Harbor Workers' Compensation Act*, 1927.), radnike na naftnim platformama (*The Outer Continental Shelf Lands Act*, 1953.), putnike i osobe koje legalno nalaze na brodu (uređeno ugovorima između brodara i putnika ili osobe), te osoba koje se rekreativno prevoze osobnim brodicama (opće pomorsko pravo). Što se tiče tjelesnih ozljeda, oštećenik ima pravo samo na naknadu novčanih gubitaka, nema pravo na naknadu za pretrpljenu bol, patnju, strah i slično. Ponešto šire pravne lijekove uživa pomorac, koji ima čak tri vrste tužbenih zahtjeva protiv brodara (uzdržavanje i liječenje, nemar i nesposobnosti broda za plovidbu). Na sve ostale oštećenike se primjenjuje odredbe općeg pomorskog prava. Slučajeve smrti

uređuju *'The Death on the High Seas Act'* iz 1920. za smrtne slučajeve (koji nisu rezultat prirodne smrti) na otvorenom moru, te *'Moragne v. States Marine Lines, Inc'* za smrtne slučajeve u teritorijalnim vodama. Pomorce štiti *'The Jones Act'* i u teritorijalnim vodama i na otvorenom moru.

Ponovno, u svezi s normiranjem oštećenja stvari u hrvatskom Pomorskom zakoniku točno su navedeni slučajevi kada brodar odgovara za štetu (operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima itd. osim ako se dokaže odgovornost tijela koje upravlja gore navedenim uređajima), te se propisuje stroga objektivna odgovornost brodara. U pomorskom pravu SAD-a slučajeve sudara ili udara regulira u velikoj mjeri *'The International Regulations for Preventing Collisions at Sea'* iz 1972. godine koje sadrži pravila za vožnju. Kada se dogodi sudar ili udar najprije se mora utvrditi postoji li odgovornost (greška zbog nemara, nedostatka odgovarajuće brige i dr., kršenje pravila plovidbe, nepoštivanje lokalnih običaja, plovilo nesposobno za plovidbu, kvar), nadalje mora se provesti test bi li sudar ili udar mogao biti izbjegnut uz upotrebu uobičajene pažnje, te postoji li znatna i bitna povezanost između uzroka i posljedice. Postoji presumpcija da je plovilo u pokretu krivo za sudar ili udar. Teret dokaza leži na stranci koja krši statut.

10.2. Ograničenje odgovornosti

Ograničenje odgovornosti u hrvatskom pomorskom pravu uređeno je Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine s protokolima iz 1996. i 2012. godine, dok je u pomorskom pravu SAD-a regulirano '*Limitation of vessel's owner's liability act*' iz 1851. godine, što nam već govori da je ograničenje odgovornosti u pravu SAD-a potencijalno zastarjelo s obzirom na pravila o ograničenju odgovornosti iz Konvencije koju je Republika Hrvatska ratificirala i ugradila u svoje zakonodavstvo. Razlikuju se po tome tko je sve ima pravo na ograničenje odgovornosti. Prema Konvenciji to pravo nose brodar, naručitelji iz brodarskih ugovora (pr. *time charterer*), spašavatelj i osiguravatelj, dok prema aktu pravo ograničenja odgovornosti ima samo brodar. Oba propisa predviđaju osnivanje Fonda, Konvencija određuje koliko treba ovlaštenik ograničenja odgovornosti uplatiti u fond s obzirom radi li se o tjelesnoj šteti ili imovinskoj šteti, te nadalje dijeli fond na razrede prema tonaži broda, obračunska jedinica je SDR, te su same cifre razreda nekoliko puta kroz godine povećavane. S druge strane akt propisuje da želi li ovlaštenik ograničenja koristiti ograničenje odgovornosti mora osnovati fond u kojeg treba uplatiti vrijednost vlasničkog interesa i tereta kojeg je prevezio ili prihod od prodaje plovila i vozarinu na čekanju, osim u slučaju da je u nesreći došlo do smrti ili tjelesne ozljede, tada treba dodatno uplatiti maksimum od 420 dolara po

toni. S obzirom na današnje vrijednosti koje se pojavljuju u pomorskom prometu, može se zaključiti da su ove vrijednosti ograničenja izrazito male, i time dovode oštećenika u nepovoljan položaj s obzirom na to da vrlo vjerojatno neće uspjeti naplatiti iz Fonda punu štetu koju je pretrpio.

10.3. Gubitak prava na ograničenje

Prema Konvenciji ovlaštenik na ograničenje odgovornosti gubi to pravo ako se utvrdi da je šteta nastala kao posljedica osobne radnje, propusta učinjenog s namjerom da se učini šteta bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati, a teret dokaza leži na podnositelju odštetnog zahtjeva.

S druge strane prema aktu gubitak prava na ograničenje odgovornosti leži u doktrini *'privity or knowledge'* koja propisuje da, ako su vlasnik, rukovodeći službenik ili nadzorni zaposlenik znali o činu ili stanju koje je dovelo do nesreće, izgubit će pravo na ograničenje odgovornosti. Također će brodar izgubiti to pravo ako nije osigurao plovilu kompetentnog zapovjednika ili posadu ili ako nije uložio razumnu pažnju da otkrije čin ili stanje zbog kojih je došlo do nesreće.

10.4. Slučaj udara broda Dali u most Key, Baltimore 2024.

Usporedit ćemo sličnosti i razlike između hrvatskog pomorskog prava i pomorskog prava SAD-a na stvarnom slučaju udara broda Dali u most Key u Baltimoreu koji se dogodio 26. ožujka 2024. godine.⁷⁴ S obzirom na to da je slučaj u vrijeme pisanja ovoga rada još uvijek bez sudskog epiloga, razmatranja će se temeljiti na saznanjima koja su dostupna vrijeme pisanja ovoga rada (lipanj 2024. godine).

10.4.1. Činjenično stanje

Na brod Dali su se dana 26. ožujka 2024. oko 00:05 sati ukrkali stariji kormilar i kormilar naučnik, na predaji smjene im je rečeno da je brod u dobrom stanju te da je sposoban za plovidbu. Isplovili su iz luke u Baltimoreu uz dva remorkera te nastavili samostalnu plovidbu prema izlazu iz kanala. U to vrijeme sve pumpe koje pogone upravljački sistem su uredno radile te su generatori napajali brod strujom. Kretali su se najprije brzinom 'dead slow' (8.1 kts), kasnije 'slow' (10 kts). Oko 01:25 sati na udaljenosti cca 1 km od mosta, osigurači koji su bili zaduženi za opskrbu većine broda strujom su iskočili bez vanjske intervencije, te je cijeli brod ostao bez napajanja, što znači da je brod ostao bez glavnog pokretačkog motora ali i bez pumpa koje su zadužene za upravljački sistem broda. Stariji kormilar

⁷⁴ <https://www.nts.gov/investigations/Pages/DCA24MM031.aspx> datum posjete 28.5.2024.

je preuzeo upravljanje brodom. Naučnik je u tom trenutku zvao svog otpravnika i obavijestio ga o situaciji. Stariji kormilar je pokušao promijeniti putanju broda, ali zbog općeg nestanka struje i prestanka rada motora, kormilo nije bilo dovoljno efektivno. U 01:26 sati kormilar je pozvao remorkera koji nije stigao prije udara, a nekoliko sekundi kasnije je obavijestio policijskog službenika MDTA da zatvori promet na mostu i Obalnu stražu da je brod izgubio napajanje; također je tada naredio da se spusti sidro u pokušaju da se brod zaustavi. U tome trenutku je posada uspjela ponovno uspostaviti opskrbu strujom ručno spuštajući osigurače, ali to je uzrokovalo drugi set osigurača da iskoči i brod je opet ostao bez napajanja, u tome trenutku su bili cca 300 metara od mosta, kormilo i dalje nije imalo efekta u skretanju broda s obzirom na to da motor i dalje nije radio. Jedan od kormilara je u 01:27 sati poslao obavijest putem VHF (visoka frekvencija) i upozorio sav pomorski promet u doseg, istovremeno u roku od 30ak sekundi od drugog gubitka napajanja posada je ponovno uspostavila napajanje ali nisu uspjeli osposobiti motor prije udara.⁷⁵ Oko 1:28 sati policijski službenik MDTA je zatvorio most za promet, ali na mostu su ostali radnici i inspektor, u 01:29 brod je udario u jedan od stupova mosta, što je rezultiralo rušenjem mosta i pogibijom 6 radnika koji su se našli na mostu.

⁷⁵ https://www.nts.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf str 8. – 11. datum posjete 28.5.2024.

Utvrđeno je provođenjem nekoliko testova da cijela posada broda u trenutku nesreće nije bila pod utjecajem alkohola ili opojnih droga. Također je utvrđeno testiranjem da je kvaliteta goriva bila u skladu s pravilima struke. Ipak, u istrazi je utvrđeno da je brod Dali 10ak sati prije polaska za vrijeme rutinske kontrole i radova na održavanju broda iskusio gubitak električne energije na brodu zbog pogreške jednog od članova posade što je rezultiralo tome da motor broda zaustavio, zbog čega su iskočili isti osigurači koji su iskočili netom prije udara u most. Posada je ručno vratila osigurače koji su iskočili, privremeno je uspostavljena opskrba električnom energijom, da bi opet došlo do prestanka opskrbe jer je iskočio treći osigura. Nakon toga je posada otklonila pogrešku na generatoru zbog koje je dolazilo do kratkih spojeva i ponovno uspostavila opskrbu električnom energijom. Usljed ovih incidenata posada je promijenila set osigurača jer su stari, navodno, duže vrijeme bili u pogonu te je taj novi set osigurača onaj koji je bez vanjske intervencije iskočio i prouzrokovao prestanak opskrbe broda električnom energijom.⁷⁶

⁷⁶ Op. cit., bilješka 75 str. 11. - 16.

10.4.2. Pomorsko pravo SAD-a

S obzirom na to da trenutno slučaj još uvijek nije dobio sudski epilog, mišljenje koje će ovdje biti izneseno temeljiti će se na saznanjima iznesenima u ovome radu. Kao što je već rečeno u prijašnjim poglavljima, u ovom slučaju postoji pretpostavka da je krivo plovilo u pokretu, odnosno brod Dali. Nameće se pitanje kako će se nadoknaditi šteta i od koga? Naime, vlasnik broda je proglasio zajedničku havariju.⁷⁷ Zajednička havarija je, prema York-Antwerpenskim pravilima (1890. godina, amandmani 1994., 2004. i 2016. godine, verzija iz 1994. najšire u upotrebi), „čin zajedničke havarije postoji samo i jedino onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu.“⁷⁸ Iz navedenog se zaključuje da otpremnici robe, s brodarom sudjeluju u naknadi štete, s čime su otpremnici vrlo nezadovoljni.⁷⁹ Nadalje, valja pretpostaviti da će se brodar poslužiti '*Limitation of liability act*'-om, uložiti žalbu i osnovati fond u kojega će uložiti on i moguće otpremnici robe iznos koji je ekvivalent vrijednosti njegova interesa i tereta kojega je brod prevezio, odnosno prihod od prodaje plovila i vozarinu koja je na čekanju, ovisno koja opcija će biti povoljnija za brodara. S obzirom na to da je bilo smrtnih slučajeva odnosno tjelesne

⁷⁷ <https://www.seatrade-maritime.com/containers/dali-vessel-owner-declares-general-average> datum posjete 29.5.2024.

⁷⁸ Op. cit., bilješka 3, str. 307.

⁷⁹ Ibid. 77.

ozljede čiji je uzrok ova nesreća, bit će potrebno uplatiti dodatnih 420 dolara po toni (tonaža broda s teretom je iznosila 112 383 tone⁸⁰), točan iznos još nije utvrđen. U ovome slučaju je vrlo važno utvrditi jesu li vlasnik, rukovodeći službenik ili nadzorni zaposlenik imali saznanja o problemima s osiguračima koji su se događali 10ak sati prije polaska broda jer bit tada nastupio gubitak prava na ograničenje odgovornosti po doktrini '*privity or knowledge*'. Uz to valja utvrditi jesu li uložili razumnu pažnju da otkriju čin ili stanje koje je dovelo do nesreće, jer ako nisu, zbog toga također mogu izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti.

10.4.3. Pomorsko pravo Republike Hrvatske

Postavit ćemo hipotetsko pitanje: kako bi se pomorsko pravo Republike Hrvatske primijenilo na slučaj Dali, s istim činjeničnim stanjem? Pomorski zakonik regulira smrt i tjelesne ozljede kupaca i ostalih ljudi u moru, što se ne može primijeniti na ovaj slučaj jer je riječ o osobama koje su radile na mostu te su pale u more zbog udara broda u most, gdje su na kraju preminule. Primijenit će se odredbe o izvanugovornim odnosima Zakona o obveznim odnosima ali valja razmotriti hoće li se primijeniti opće odredbe ili odredbe koje se tiču odgovornosti za štetu od opasne stvari ili djelatnosti. Kako bi došli do

⁸⁰ Op. cit., bilješka 75. str. 13.

odgovora važno je utvrditi je li brod opasna stvar i je li plovidba brodom opasna djelatnost? Zakonski tekst ne definira niti daje popis opasnih stvari ili djelatnosti, već to ostavlja na interpretaciju suda u pojedinome slučaju, kao primjer ću istaknuti dvije sudske odluke, odluka broj PŽ-370/04 iz 2006. godine⁸¹ koja zaključuje da se brod i plovidba ne mogu smatrati opasnom djelatnošću te odluka broj PŽ- 5324/07 iz 2008. godine⁸² koja zaključuje da je brod opasno sredstvo i da je plovidba opasna djelatnost.

Kada bi sud zaključio da se u navedenom hipotetskom slučaju brod smatra opasnom stvari a plovidba opasnom djelatnošću primjenjivale bi se odredbe Zakona o obveznim odnosima glava IX. Odsjek 4. Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti koje navode da postoji presumpcija uzročnosti između opasne stvari odnosno opasne djelatnosti i nastanka štete osim ako se ne dokaže suprotno, nadalje za štetu odgovara vlasnik stvari odnosno osoba koja se bavi opasnom djelatnošću, a ako je stvar predana trećoj osobi na upotrebu odgovara osoba kojoj je stvar predana na upotrebu, odnosno osoba koja je inače dužna nadgledati, uz iznimku u slučaju da je šteta nastala iz skrivene mane ili svojstva za koje je vlasnik znao a nije skrenuo pozornost, tada s osobom kojoj je predana stvar odgovara i vlasnik. Vlasnik se oslobađa odgovornosti ako se dokaže da šteta

⁸¹ <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/SE500B370S04D20060823V2?HighlightQuery=%c5%a1teta+od+opasne+stvari> datum posjete 7.8.2024.

⁸² <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/SE500B5324S07D20081023?HighlightQuery=%c5%a1teta+od+opasne+stvari> datum posjete 7.8.2024.

potječe od nevidljivog uzroka koji se nalazio izvan stvari a to se nije moglo izbjeći, otkloniti ili spriječiti, nadalje oslobađa ga se ako je šteta nastala isključivom radnjom treće osobe ili oštećenika, što također nije mogao predvidjeti, spriječiti ili otkloniti.⁸³ Djelomično se vlasnika oslobađa odgovornosti ako je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete, te ako je treća osoba pridonijela nastanku štete, tada solidarno odgovaraju vlasnik i treća osoba, sukladno razmjeru krivnje.

Ako sud zaključi da u navedenom hipotetskom slučaju brod nije opasna stvar i plovidba nije opasna djelatnost tada se primjenjuju opće odredbe o izvanugovornoj odgovornosti. Štetnikova krivnja je pretpostavljena stoga je on dužan nadoknaditi štetu oštećeniku ne dokaže li da je šteta nastala bez njegove krivnje. Krivnja postoji ako je štetnik štetu prouzročio namjerno ili nepažnjom. Poslodavac odgovara za štetu zaposlenika koju je zaposlenik prouzročio trećoj osobi u radu ili u svezi s radom osim ako ne dokaže da postoje razlozi koji isključuju odgovornost zaposlenika. U slučaju imovinske štete oštećenik ima pravo na naknadu obične štete i izmakle koristi, koje se određuju prema cijenama u vrijeme donošenja sudske odluke. U slučaju smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja štetnik je dužan nadoknaditi uobičajene troškove sprovida, te troškove liječenja, troškove u vezi s liječenjem i izgubljenju

⁸³ Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23 čl. 1063. – 1067.

zaradu zbog nesposobnosti za rad. Ako je poginuli uzdržavao osobu, ona ima pravo na naknadu štete koju trpi gubitkom uzdržavanja, koja se nadoknađuje plaćanjem rente koja se procjenjuje s obzirom na slučaj.⁸⁴ Također u slučaju da je oštećeni zbog tjelesne ozljede ili narušenog zdravlja potpuno ili djelomično nesposoban za rad, potrebe su mu trajno povećane ili mu je onemogućeno razvijanje i napredak, štetnik je dužan oštećeniku plaćati novčanu rentu kao naknadu štete.⁸⁵

Nadalje, u Pomorskom zakonu postoje odredbe odgovornosti za štetu nanесenu raznim objektima u luci ili moru⁸⁶, u što smatram da spada i most preko kanala. Odgovornost za štetu snosi brodar odnosno vlasnik broda, riječ je o strogoj objektivnoj odgovornosti uz izuzetak od odgovornosti dokaže li se da je do nesreće došlo krivnjom trgovačkih društava i tijela koja upravlja navedenim objektima. Most Key je imao određeni sustav osiguranja od direktnog udara broda u stupove mosta, ali brod Dali je prošao u blizini jednog betonskog osiguranja i udario most, zbog čega se poteglo pitanje jesu li tijelo koje upravlja mostom uložilo dovoljno sredstava u zaštitu mosta, te jesu li bolji mehanizmi mogli spriječiti tragičnu nesreću.⁸⁷

Institut ograničenja odgovornosti, podjednako kao i u pomorskom pravu SAD-a zahtjeva da se osnuje fond, razlika je koliko treba

⁸⁴ Čl. 1049. – 1095. Zakona o obveznim odnosima

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ Čl. 810. i 812. Pomorskog zakonika.

⁸⁷ Op. cit., bilješka 75, str. 20. – 21.

u taj fond uplatiti. Prema Pomorskom zakoniku i Konvenciji o ograničenju odgovornosti (1976.) s Protokolom (1996.) i izmjenama (2012) valja osnovati fond za tjelesne štete i fond za materijalne štete. Prema informacijama iz činjeničnog stanja fond za tjelesne štete bi iznosio 28 618 728 SDR⁸⁸, odnosno preračunato po tečaju IMF-a za dan 4. lipnja 2024. (1 SDR = 1.325930 USD) 37 946 430 dolara, a fond za materijalne štete bi iznosio 14 309 666 SDR odnosno preračunato po tečaju IMF-a za dan 4. lipnja 2024. (1 SDR = 1.325930 USD)⁸⁹ 18 973 614 dolara. Zbroj ova dva fonda bi iznosio 56 920 044 dolara, što je 10ak milijuna dolara više od procijene koliko bi vlasnik broda Dali morao dodatno uplatiti u fond zbog postojanja tjelesnih ozljeda i smrtnih slučajeva (cca 47 200 860 dolara).

Konvencija iz 1976. također predviđa mogućnost gubitka prava na ograničenje odgovornosti, mora se utvrditi da je šteta nastala kao posljedica osobne radnje, propusta s namjerom da se učini šteta bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati, a teret dokaza leži na podnositelju odštetnog zahtjeva.⁹⁰

⁸⁸ Čl. 3. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine.

⁸⁹ https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx datum posjete 1.6.2024.

⁹⁰ Čl. 390. Pomorskog zakonika.

11. Zaključak

U ovome radu su iznesene odredbe pomorskog prava Republike Hrvatske i SAD-a koji su u svome razvoju pratile različite pravne krugove i utjecaje, što je vidljivo iz, u nekim slučajevima poprilično različitim načinima reguliranja istih događaja i pravnih činjenica. Dok je po Konvenciji iz 1976. godine s pripadajućim protokolima i izmjenama protokola poprilično je sigurno određeno koliko brodar može odgovarati za štetu pod uvjetom da mu se dokaže krivnja, što istovremeno štiti sve sudionike u potencijalnoj nesreći jer im nudi pravnu sigurnost, znanje koliko rizika nosi pojedini pomorski pothvat te posljedično čini pomorski pothvat osigurljivim. S druge strane, u pomorskom pravu SAD-a toga determinizma nedostaje, poznat je samo jedan dio formule (za slučaj tjelesne ozljede i smrti), dok ostatak ovisi o volji samog vlasnika broda te mu je ostavljena mogućnost ako ispunjava pretpostavke za ograničenje odgovornosti, da sam odluči koja mu se opcija najviše isplati, pa čak uz mogućnost da dio financijskog tereta prebaci na ostale sudionike u pomorskom pothvatu koji potencijalno nemaju jednake instrumente ograničenja odgovornosti na raspolaganju kao vlasnik broda. Time ne samo da se unosi pravna nesigurnost među ostale sudionike pomorskog pothvata, istovremeno se oštećenike ostavlja na milost vlasnika broda da odabere sustav ograničenja odgovornosti koji bi oštećenicima donio najveću moguću zadovoljštinu u obliku naknade štete, što se vrlo vjerojatno

neće dogoditi. Stoga smatram da Konvencija iz 1976. puno bolje regulira institut ograničenja odgovornosti za štetu jer daje jasne omjere koliko je brodar odgovoran i koliko će oštećenik namiriti svoju štetu koju je pretrpio nesrećom u pomorskom prometu. Također valja napomenuti da hrvatski Pomorski zakonik u slučaju udara broda s ljudskim žrtvama ne nudi rješenja već upućuje na primjenu Zakona o obveznim odnosima, koji pak ne daje definiciju opasne stvari ili djelatnosti što dovodi do neujednačene sudske prakse i pravne neizvjesnosti potencijalnih žrtava, stoga smatram da je potrebno navedene odredbe uvesti u Pomorski zakonik i time smanjiti pravnu neizvjesnost žrtava.

12. Popis literature

Knjige:

1. Drago Pavić, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, 2006.

Pravni izvori:

2. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976.

3. Protocol of 1996. to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976.

4. Amendments (2012.) to the protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976.
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/LEGDocuments/LEG.5\(99\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/LEGDocuments/LEG.5(99).pdf), datum posjete 19.5.2024.

5. The Oil Pollution Act, 1990.,
<https://www.boem.gov/sites/default/files/documents/The%20Oil%20Pollution%20Act.pdf> datum posjete 4.9.2024.

5. Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine, NN 9/2006

6. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, NN 12/2005-125

7. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, NN 2/2013-14

8. Pomorski zakonik, N.N. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

9. Zakon o obveznim odnosima, NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23

Sudske odluke:

10. <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/SE500B370S04D20060823V2?HighlightQuery=%c5%alteta+od+opasne+stvari> datum posjete 7.8.2024

11. <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/SE500B5324S07D20081023?HighlightQuery=%c5%alteta+od+opasne+stvari> datum posjete 7.8.2024.

Ostalo:

12. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorsko-pravo> datum posjete 15.5.2024.

13. <https://mmpi.gov.hr/more-86/propisi-99/pomorski-zakonik/24412> datum posjete 15.5.2024
14. https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-maritime-safety-agency-ems_hr datum posjete 17.5.2024.
15. <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr> datum posjete 19.5.2024
16. Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić, *Opće ograničenje odgovornosti broдача: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj*, 2020.
17. Pejović, Časlav, "Civil law and common law : Two different paths leading to the same goal.", *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 40, br. 155, 2001, str. 7-32.
18. Admiralty Jurisdiction and Maritime Law: <https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/Summary%20of%20Law%20-%20Admiralty%20Law.pdf> datum posjete 21.5.2024
19. <https://enciklopedija.hr/clanak/americki-rat-za-neovisnost> datum posjete 22.5.2024.
20. Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* <https://public.resource.org/scribd/8763552.pdf> datum posjete 22.5.2024.

21. <https://www.nts.gov/investigations/Pages/DCA24MM031.aspx>
datum posjete 28.5.2024

22. https://www.nts.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf datum posjete 29.5.2024.

23. <https://www.seatrade-maritime.com/containers/dali-vessel-owner-declares-general-average> datum posjete 29.5.2024.

24. https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx
datum posjete 1.6.2024.