

**Свешислав ЈАНКОВИЋ, мастер
асистент на Правном факултету Универзитета у Београду**

ОПШТЕ ОГРАНИЧЕЊЕ ОДГОВОРНОСТИ У УНУТРАШЊОЈ ПЛОВИДБИ

Резиме

Опште ограничење одговорности је институт прузет из поморској права. На почету рада се обрађују општа питања насипанка и оправданости овој института. У раду се нарочито пажња посвећује Спразбуришкој конвенцији о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби из 2012. године, коју је до сада само Република Србија ратификовала. Аутор критички разматра институте опште ограничења одговорности из поменутих конвенције, те их на појединим местима пореди са српским правом у овој области, истичући разлике између правних режима. Долази се до закључка да је Република Србија учинила важан корак напред ратификујући ову конвенцију, посебно имајући у виду чињеницу насипанка јединствене „Дунавској коридору“ стварањем канала Дунав-Рајна-Мајна (Европски канал). На овај начин се испуњавају правни и фактички предуслови за оживљавање и даљи развој речној бродарства у Србији.

Кључне речи: *опште ограничење одговорности, овлашћена лица на ограничење, општи и посебни износи ограничења, фонд ограничене одговорности.*

I Уопштено о ограниченој одговорности превозиоца

Најједноставније и уопштено речено, ограничена одговорност превозиоца значи да он одговара оштећеној страни до унапред утврђеног износа штете. То у својој последици може да доведе до тога да оштећена страна не буде у потпуности обештећена уколико износ штете прелази износ ограничене одговорности превозиоца. Ограничена одговорност превозиоца је, у ствари, принцип у целокупном саобраћајном праву што, посматрано из перспективе општег грађанског, имовинског права представља изузетак, с обзиром да је у грађанском праву принцип накнада целокупне (интегралне) проузроковане штете.¹

Ограничавање одговорности превозиоца у саобраћајном праву се може постићи на два начина: на конкретан и на апстрактан начин. Конкретно ограничавање одговорности превозиоца представља појаву када превозиоца изјавом воље за конкретан правни однос (уговор о превозу) ограничи своју одговорност на одређени износ. Он то чини уношењем у уговор одредбе о ограничењу одговорности било до одређеног новчаног износа, било за одређене врсте штета, или, пак, за одређено време у превозном процесу.

Апстрактно ограничавање одговорности превозиоца представља појаву када сам општи акт (међународна конвенција, закон, уредба) у себи садржи правило по коме превозиоца не одговара за проузроковану штету преко одређеног новчаног износа. Само апстрактно ограничење одговорности може бити изражено тако да се ограничење односи само на конкретан уговор о превозу (тј. на штете које настају неизвршењем конкретног уговора о превозу), а може се изразити и тако што ће се ограничење односити на све штете које превозиоца, обављајући своју делатност, може да проузрокује (обухватајући, дакле, и уговорну и вануговорну одговорност). Први вид апстрактног ограничења одговорности је опште познат и примењив у свим гранама саобраћаја, док је други вид познат само у поморској и унутрашњој пловидби. Предмет овога рада је само други вид ограничења одговорности, познат још и као „глобално“, „опште“ и „законско“ ограничење одговорности. При том, глобално ограничење ће се разматрати само у унутрашњој пловидби.

Глобално ограничење одговорности представља могућност за одговорно лице у пловидбеном подухвату да своју одговорност у погледу свих штета (како уговорних, тако и вануговорних) ограничи на унапред предвиђен износ. Тачан износ ограничења одговорности се израчунава према критеријумима који су донекле различити у поморској и унутрашњој пловидби. Док је у поморској пловидби критеријум спрам

1 Оливер Антић, *Облигационо право*, Београд, 2007, стр. 484; Славко Царић, Ивица Јанковец, Предраг Шулејић, Миодраг Трајковић, *Саобраћајно право*, Нови Сад, 2000, стр. 30.

кога се израчунава износ највише (ограничене) одговорности тежина брода (тонажа), дотле су у унутрашњој пловидби критеријуми многу струки, попут истиснине воде од стране брода у питању, снаге погонских машина брода, тежине и вредности брода.²

II Историјат глобалног ограничења одговорности бродара

1. Системи

Већ у Римском праву постојало је правило (*noxae deditio*) путем кога је штетник могао да, предавши ствар којом је проузроковао штету оштећеном, онемогући оштећеног да тражи намирење из неке друге имовине штетника у случају да предата ствар није довољна за потпуно намирење.³ То је нарочито био случај са животињама, али и бродовима, који би били препуштани оштећенима у случајевима када би штетник проценио да је то повољније решење у односу на надокнаду (потпуне) штете у новцу.⁴

У средњем веку (XII век) се појављује форма улагања (*contrat de commande*) у привредни (пловидбени) подухват налик на данашње командитно друштво. У тој форми једно лице одговара ограничено само до износа уложене имовине, што се, у конкретном случају, практично сводило на брод, док друго лице, које управља бродом, одговара целокупном својом имовином.⁵

2 Стразбуршка конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (енгл. Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation – CLNI, у даљем тексту: Стразбуршка конвенција 2012), чл. 6.

3 Поређењем глобалног ограничења одговорности (у својој изворној форми у виду абандона) са ноксалном одговорношћу, отвара питање да ли је у овим ситуацијама у питању алтернативна облигација. Алтернативност би се састојала у томе што би бродовласник могао да бира између две могућности: 1) да сам буде одговоран целокупном својом имовином, или 2) да преда брод оштећеним повериоцима како би се из његове вредности намирили. Да није реч о алтернативној облигацији указује чињеница да се пропашћу брода (његовим потонућем, оштећењем), те тиме губитком једне од две алтернативе, бродовласник ипак ослобађао одговорности (и није приморан на другу алтернативну облигацију), јер се позивао на правило ноксалне одговорности које је указивало на његову личну неодговорност и стварноправну одговорност, тј. одговорност ствари – штетника (правило *noxae caput sequitur*). Дакле, пошто је одговорна ствар престала да постоји, није било разлога да власник те ствари буде одговоран за ту штету, јер је иницијално одговорна ствар. Више о томе вид. Milena Polojac, *Actio de Pauperie and Liability for Damage Caused by Animals in Roman Law*, Belgrade, 2003, стр. 67.

4 James J. Donovan, „The Origins and Development of Limitation of Shipowners’ Liability“, *Tulane Law Review*, Vol. 53, Numer 4/1979, стр. 1000.

5 *Ibid.*, стр. 1001. О појму командитног друштва вид. Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, 7. издање, Београд, 2012, стр. 168–180.

Ови системи ограничене одговорности за штету били су универзално примењиви, односно нису се односили само на пловидбени подухват, иако је у то време синоним за бављење трговином управо био брод. Тек у XVII веку долази до појаве правила о ограниченој одговорности која је искључиво примењива на пловидбени подухват, односно чије је ограничење мерено самим бродом.⁶ Први у низу општих аката који регулишу ову материју био је Хамбуршки статут из 1603. године. У себи је садржао правило по коме, када би бродовласник предао брод својим повериоцима из пловидбеног подухвата, тада они не би могли да се за ненамирена потраживања намирују из остале имовине бродовласника. Дакле, брод је био мера и граница бродовласникове одговорности. Слично правило садржала је и Ордонанса Луја XIV из 1681. године (фр. *Ordonnance de la Marine*), по коме је бродовласник одговарао за дела заповедника свог брода, али се ослобађао одговорности ако би препустио брод повериоцима да се намире из његове вредности и зарађене возарине. Ово је представљао систем абандона, који је претпостављао, у ствари, неограничену одговорност бродовласника, које се могао ослободити изјавом о препуштању брода и возарине повериоцима. Систем абандона је био прихваћен у великом броју правних система, а, између осталог, и у нашој земљи где је важио до 1977. године и доношења прве кодификације пловидбеног права.⁷

Недостатак система абандона се састојао у томе што уколико је брод био безвредан услед оштећења у пловидби, утолико је било обесмишљено намирење поверилаца његовим препуштањем њима. Овај недостатак је отклонио систем *вредносне одговорности*, по коме се одговарало целокупном бродовласниковом имовином, али само до висине вредности поморске (бродске) имовине. Уведен је у Енглеској 1733. године.⁸ Међутим, тиме није у потпуности отклоњена бојазан за повериоце да се неће намирити, зато што је постојала могућност да вредност брода буде мала, упркос његовој комплетности и функционалности. Решење се нашло у систему одговорности према унапред утврђеној суми, која се израчунавала не спрам вредности брода, него спрам његове носивости. Заправо, на овај начин је ограничавана одго-

6 У XVII веку институт глобалног ограничења одговорности је био широко прихваћен из разлога непостојања форме привредног субјективитета, у којој би улагачи могли да ограниче пословни ризик и одговорност на уложено. Овај институт је тада имао улогу својеврсне компаније чија је одговорност ограничена на уложено (брод), што је са своје стране подстицало бављење овом делатношћу, као и промет робе између држава. Вид. Nebojša Jovanović, *Transport Law of Serbia and Montenegro*, Hague, 2005, стр. 119.

7 Душанка Јеремић, *Уговор о превозу ствари у унутрашњој пловидби*, магистарски рад, Нови сад, 1980, стр. 195.

8 Christopher Hill, *Maritime Law*, London, 1998, стр. 375.

ворност спрам критеријума привредивости брода, тј. колико је у стању „брод да заради“ превозећи робу, што је сводило вредност брода на његову употребљивост у привреди, а не на вредност као такву. Овај систем је уведен у Енглеској 1862. године и у својој основи је преузет у свим важећим међународним конвенцијама које регулишу ову област.⁹

Половином XIX века у САД је важио систем опције, који је у себи садржао елементе система ограничене одговорности спрам вредности поморске имовине и систем абандона. Док је систем ограничене одговорности уведен 1819. године, систем абандона и бродарево право избора између ова два система уведени су 1851. године.¹⁰

Последњи систем ограничене одговорности који је имао ширу примену био је систем извршења на поморској имовини. Познат је још као систем егзекуције, реалне одговорности или, пак, германски систем. У себи је садржао правило по коме се одговарало само оном имовином која је постојала у тренутку настанка потраживања (без обзира на основ). При томе, није била неопходна изјава да се ограничава одговорност (као у систему абандона), јер се већ иницијално одговарало ограничено, само употребљеним стварима у подухвату. Уведен је законодавством Финске 1873. године, а одатле је преузет у немачко право.¹¹

2. Унификација

Имајући у виду да правни партикуларизам штети трговини, међународна заједница је већ почетком XX века започела унификаторски рад у овој области. Први међународни инструмент је била Међународна конвенција о уједначавању извесних правила везаних за ограничење одговорности поморских бродова из 1924. године. Ову конвенцију је прихватио мали број држава (потписало ју је само 15, при чему не и Краљевина СХС), те се приступило изради нове међународне конвенције са истим називом која је усвојена 1957. године. Ову конвенцију је прихватило више држава, него претходну.¹² Након тога, у 1976. години долази до усвајања Међународне конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања која је, заједно са својим Протоколом (1996.

9 *Ibid.*, стр. 376.

10 Joseph C. Sweeney, „Limitation of Shipowner Liability: Its American Roots and Some Problems Particular to Collision“, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 32, No. 2/2001, стр. 242.

11 Heinz Prüssman, *Seehandelsrecht*, München, 1968, стр. 121.

12 СФРЈ није приступила ни овој конвенцији, али је имала увид у њена решења када је доносила ЗПУП 1977, вид. Борислав Ивошевић, *Поморско право*, материјал за спремање испита на последипломском студију, Тиват, 2011, стр. 130. Детаљнији подаци везани за ове Конвенције из 1924. године и 1957. године могу се наћи на адреси: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, стр. 10 и 37.

година) и његовим изменама (усвојене 2012. године, а ступају на снагу у јуну 2015. године), тренутно на снази.¹³

Унификација у области ограничења одговорности у унутрашњој пловидби, знатно касније је отпочела. При том, неопходно је истаћи да су решења конвенција из поморске пловидбе знатно утицала на решења конвенција из унутрашње пловидбе. Тај утицај је ишао дотле да су, практично, сва правила изједначена у свим конвенцијама (само су гранични износи одговорности различити, као и критеријуми спрам којих се израчунава ограничење). Прва конвенција везана за ову област у унутрашњој пловидби је била Женевска конвенција о ограничењу одговорности власника пловила унутрашње пловидбе. Она је усвојена 1973. године, а по угледу на истоврсну поморску конвенцију из 1957. године, у потпуности подражавајући њена решења. Није никада ступила на снагу због тога што је имала занемарљиво мали прихват од стране држава.¹⁴ Након тога, 1988. године у организацији Централне комисије за пловидбу Рајном, усвојена је Стразбуршка конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби. Она је за свој модел имала истоврсну поморску конвенцију из 1976. године, али за разлику широке прихваћености поморске конвенције, њу су прихватиле само четири, Рајни и Мозели, прибрежне државе.¹⁵ Међутим, све већим повезивањем европских држава путем унутрашњих пловидбених путева, схватила се неопходност постојања једног међународног инструмента који би регулисао опште ограничење одговорности. Важност овог питања је нарочито актуелизована након 1992. године када је коначно завршен канал Рајна-Мајна-Дунав, а који је указивао на неопходност једнообразног регулисања превоза на овом простору.¹⁶ Због тога је Централна комисија за навигацију Рајном организовала конференцију у Стразбуру у септембру 2012. године, чији је примарни циљ био осавременавање постојеће конвенције из 1988. године, а још више постизање шире прихватљивости, а нарочито од држава кроз чије територије протичу реке Дунав, Сава, Одра и Елба. Као завршни документ је усвојена Стразбуршка конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој

13 Детаљније податке видети на адреси: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx). Иначе, Република Србија је ову конвенцију, као и њен протокол, потврдила (ратификовала) почетком 2013. године, вид. *Службени гласник РС – Међународни уговори*, бр. 1/13.

14 Само ју је Русија прихватила, док су је три државе потписале. Детаљнији подаци су доступни на адреси: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-1&chapter=11&lang=en.

15 Детаљнији подаци су доступни на адреси: <http://www.ccr-zkr.org/12050400-en.html>.

16 Детаљнији подаци су доступни на адреси: <http://de.wikipedia.org/wiki/Main-Donau-Kanal>.

пловидби која, у ствари, представља ревизију истоимене конвенције из 1988. године. Конвенција из 2012. године има 11 држава потписница, а ступиће на снагу када је четири државе ратификују. До сада ју је ратификовала само Република Србија.¹⁷

III Оправдање института ограничене одговорности

Разлози који оправдавају настанак института ограничене одговорности могу се разврстати у две групе, економску и правну. Ови разлози су једнако примењиви и на поморски превоз и на превоз унутрашњим пловидбеним путевима.

1. Економски разлог

Основни економски разлог за настајање овог института се састојао у пружању подстицаја пловидбеној индустрији (пре свега поморској). У време његовог увођења пловидбени предузетници (бродовласници) су били економски слаби, а постојала је потреба за што учесталијим пловидбеним подухватима, услед схватања висине добити која се могла остварити трговином са прекоморским земљама, као и са земљама повезаним рекама. Иначе, опште је познато да превоз представља претпоставку за обављање „трговине“, што се у том периоду сводило на пловидбу (поморску и унутрашњу).¹⁸ Зато је одлучено да се пловидбена индустрија финансијски мотивише на начин да се одговорност из пловидбеног подухвата сведе на унапред утврђену висину. У супротном, неограничена одговорност би обесхрабрила бављење пловидбеном (превозном) делатношћу, јер би се бродовласник приликом сваког појединачног пловидбеног подухвата излагао (неограниченом!) ризику финансијске пропасти (а услед неограничене одговорности целокупном, дакле не само пловидбеном, имовином).¹⁹

Овако изворно изражен економски разлог више не постоји, с обзиром да су се превозничке компаније (нарочито пловидбени пре-

17 Видети *Службени гласник РС – међународни ујевори*, бр. 6/2013. Детаљнији подаци су доступни на адреси: <http://www.ccr-zkr.org/12050400-en.html>.

18 Борислав Т. Благојевић, *Ујевори по њрисџанку*, Београд, 2013, стр. 139.

19 Небојша Јовановић, *Ујеворна одјеворност речној ѡревозиоца робе*, магистарски рад, Београд, 1991, стр. 114; Д. Јеремић, *нав. дело*, стр. 193; Иванка Спасић, *Одјеворност бродара код ујевора о ѡревозу морем*, Београд, 1987, стр. 88; Борислав Ивошевић, *Одјеворност ѡморској бродара*, докторска дисертација, Београд, 1973, стр. 242; John F Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, London, 2001, стр. 271; Keith S. Brias, Richard D. Rusak, „The Shipowner’s Limitation of Liability Act: Pitfalls fo the Unwary“, *Southerneastern Admiralty Law Institute, Annual Seminar*, June 2006, стр. 2.

возиоци) у међувремену финансијски развиле и ојачале, те тиме отпада аргумент да би у случају неограничене одговорности оне биле склоне финансијској пропасти. Међутим, економски разлог као такав није престао да постоји. Он се само преобразио у другачији појавни облик у коме претежни елемент представља осигурање од одговорности. У XX веку осигурање од одговорности је постало неодвојиво везано за привредну делатност. Примењено на пловидбену делатност, то значи да се бродар, плаћајући премију осигурања, практично ослобађа од одговорности, јер ће уместо њега накнаду штете исплаћивати осигуравач. Висина осигуране суме (накнаде), у суштини, једнака је висини суме ограничене одговорности бродара, а спрам које се одређује и премија осигурања. Дакле, осигурана сума (висине суме ограничене одговорности), представља извесни критеријум спрам кога осигуравач одређује висину премије осигурања. Супротно, када би бродар одговарао неограничено, онда би и висина премије била много виша, с обзиром да би и осигуравач био у неизвесности колику ће осигурану накнаду бити дужан да исплати. То би, даље, утицало да услуга превоза робе поскупи, јер би превозилац преваљивао вишу премију осигурања кроз превознику на корисника превоза. Тада би и сама роба поскупела, с обзиром да цена превоза формира цену робе коју крајњи купац плаћа.²⁰

2. Правни разлог

Основни правни разлог који оправдава институт ограничене одговорности бродара представља самосталност заповедника брода у односу на бродара, а у погледу конкретног брода који је предмет пловидбеног подухвата.²¹ Заповедник брода је самосталан зато што је физички удаљен од бродара (који након испловљавања остаје на копну), што му пружа могућност контроле над бродом, путем независног доношења одлука везаних за пловидбено и привредно искоришћавање брода.²² Непосредан контакт (непосредна државина) са бродом му пружа могућност да, управљајући бродом у пловидби, проузрокује изузетно високу штету.

20 Александра Васиљ, Мелита Бошњак, „Сустави опћег ограничења одговорности у поморском праву – потреба унификације поморског права“, *Зборник радова Правног факултета у Сплиту*, бр. 3/2011, стр. 551; Јасенко Марин, „Опће и посебно ограничење одговорности за поморске тражбине у новијој страниј судској пракси“, *Поредбено поморско право*, бр. 165/2011, стр. 93. О вези института ограничене одговорности и осигурања одговорности, те о тзв. „домино ефекту“ у смислу утицаја на остале везане делатности вид. Aleka Mandaraka – Sheppard, *Modern Admiralty Law*, London, 2001, стр. 878.

21 N. Јовановић, *нав. дело*, стр. 114–115.

22 И. Спасић, *нав. дело*, стр. 88.

С обзиром да бродар одговара за радње заповедника свога брода, тиме долази у опасност да буде одговоран за накнаде високих износа штета, а које су настале ван његове контроле. Зато се предложило решење да за ове штете бродар треба да одговара само оном имовином коју је поверио своје заповеднику. Та поверена имовина се практично своди на брод и возарину и представља својеврсну поморску (пловидбену) имовину, за разлику од његове копнене имовине.²³ Међутим, истиче се да разлог „удаљености“ бродара од заповедника и његове самосталности више не постоји, имајући у виду савремена средства комуницирања која омогућавају бродару непосредан увид у положај и статус брода, те могућност благовременог давања неопходних налога заповеднику погледу пловидбеног и привредног искоришћавања брода.²⁴

Са друге стране, институт ограничене одговорности бродара се сматра оправданим из разлога што се путем њега штите не само интереси бродара, него и интереси његових поверилаца из конкретног пловидбеног подухвата. Како бродар, поводом ограничене одговорности, оснива (формира) фонд ограничене одговорности и депонује га у суду, тако повериоци аутоматски долазе у изванредан положај да ће њихова потраживања бити намирена. Додуше, делимично. Но, гледано из угла оштећених (поверилаца), њима је, свакако, боље да буду у извесности да ће сигурно добити одређени износ накнаде штете, него да буду у неизвесности да постоји могућност да добију, али и да не добију, целокупни износ накнаде штете.²⁵ Дакле, фонд ограничене одговорности истовремено има две функције: ограничавајућу која користи бродару и гарантну, сигурносну функцију која користи повериоцима бродара.

IV Важећа правила у погледу глобалног ограничења одговорности

1. Лица овлашћена на ограничење одговорности

По Стразбуршкој конвенцији 2012, право да ограниче своју одговорност имају власник пловила, спасилац, лица у њиховој служби и осигуравач одговорности за она потраживања која су предмет ограничења.²⁶

23 Више о томе као и о две различите бродареве имовине (фр. *fortune de mer* и *fortune de terre*), вид. Б. Ивошевић, *нав. дело*, стр 242–245.

24 N. Jovanović, *нав. дело*, стр. 114.

25 C. Hill, *нав. дело*, стр. 375.

26 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 1.

а) Власник њловила

Власником пловила се сматра не само *рејистировани власник њловила*, него и *закуџац*, *чартерер* (наручилац брода) на кога су пренети сви аспекти употребе брода, као и *ојерајтер* (пословођа). Тумачећи правила конвенције долази се до закључка да се термин „власник пловила“ изједначава са бродаром, односно са оним правним или физичким лицем које управља пословањем брода, носилац је пловидбеног подухвата и, сходно томе, свих права и обавеза (одговорности) које настану у том пловидбеном подухвату.²⁷ Са друге стране, постоје аутори којима је *превозилац* централно лице које има право да се користи глобалним ограничењем одговорности. При том, превозиоцем се сматрају не само бродовласник, него и бродар, закупац, наручилац, али и хипотекарни поверилац који има право да у случају неиспуњења обавезе обезбеђене хипотеком на броду, узме брод у државину и да се намири из његовог привредног искоришћавања.²⁸ Међутим, превозилачко својство је само једно од начина испољавања субјективитета бродара, односно само једна врста пловидбеног подухвата који бродар може да обавља. Поред тога, бродар се може појавити и у улози тегљача, потискивача, спасиоца, истражитеља и чистача речног дна, као и у другим врстама пловидбене делатности.²⁹ Ово разграничење је важно, с обзиром да се као лице које има право да ограничи одговорност појављује не само превозилац, него и тегљач, спасилац, чистач, што упућује на коришћење адекватнијег термина и појма бродара.

Одређени проблем могло би да ствара правило у Стразбуршкој конвенцији 2012. да само наручилац (чартерер) *целој* брода може да се користи погодностима ограничене одговорности, док то не би могао наручилац само *огређених* бродских (просторних) јединица.³⁰ Тиме се

27 Више о историјату и појму бродара вид. Анте Вуковић, „Институт бродара: хрватски поморски бренд или реликт прошлости“, *Наше море*, бр. 5–6/2013, стр. 125–130. Занимљиво је да се бродар у време настанка института абандона није могао користити погодностима које овај институт пружа. Сматрало се да се само бродовласник могао ослободити одговорности препуштањем брода повериоцима. То право није имао бродар (када је различит од бродовласника) из разлога што он није имао право својине на броду. Зато се сматрало да је бродар могао повериоцима само возарину да препусти, с обзиром да је она једина њему припадала. Више о томе вид. *Поморска енциклопедија*, том 2, Лексикографски завод ФНРЈ, Загреб, 1964, стр. 2.

28 Vesna Skorupan Wolff, „Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, бр. 2/2007, стр. 982.

29 Небојша Јовановић, „Одговорност пловидбеног превозиоца робе за радње својих помоћника у међународном и домаћем превозу робе“, *Право и привреда*, бр. 3–4/2000, стр. 47.

30 Ово правило је у супротности са правилима конвенција које су служила као узор Стразбуршкој конвенцији, а по којима није прецизирано да се предностима гло-

долази до неправичног решења по коме би власник брода (од кога је наручилац узео мање бродске јединице) могао да ограничи своју одговорност, а сам наручилац то не би могао. То би даље водило неправичном исходу који би се састојао у томе што би наручилац, након што је у потпуности (без ограничења) надокнадио штету своме кориснику, у регресном поступку против бродовласника могао да надокнади износ само до нивоа ограничења до кога бродовласник одговара.³¹ Тиме би ризик неоправдано био пренет на наручиоца. Зато се тумачењем Лондонске конвенције 1976. дошло до схватања да би право на ограничење одговорности требало да има и наручилац одређених мањих просторних јединица брода (енгл. *SLOTcharterer*).³²

б) Спасилац

Спасиоцем се сматра бродар (власник) брода којим се пружају услуге спасавања и помоћи у унутрашњој пловидби. Спасилац има право да ограничи своју одговорност у погледу штета које је проузроковао вршећи услугу спасавања. Међутим, он то право неће имати ако је проузроковао штету пружајући услуге спасавања по основу, већ, претходно закљученог уговора о спасавању.³³ Тиме се долази до закључка да спасилац може да ограничи своју одговорност само ако је штета настала из спонтаног (неуговореног) спасавања. Такође, само потраживање по основу пружене услуге спасавања не подлеже ограничењу одговорности, односно бродар спасаваног брода неће имати право да ограничи одговорност у погледу дуговања за пружене услуге спасавања.

в) Лица у служби бродара

Лица у служби бродара, а за чије радње он одговара (ограничено!), имају право да ограниче своју одговорност до оног износа до кога одго-

балног ограничења може користити само наручилац целог брода, а не и мањих бродских просторних јединица (тзв. *SLOT charterer*). Вид. *Strasbourg Convention on the Limitation of Liability of Owners of Inland Navigation Vessels* (у даљем тексту: CLNI 1988), чл 1 ст. 2; *Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels* (у даљем тексту: CLN 1973), чл. 1 ст. 2; *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (у даљем тексту: Лондонска конвенција 1976), чл. 1 ст. 2.

31 Он би од бродовласника могао да се регресира у случајевима као што су неспособњеност брода за пловидбу, грешке посаде (наутичке и трговачке) и у сличним случајевима.

32 Јасенко Марин, „Опће и посебно ограничење одговорности за поморске тражбине“, стр. 98.

33 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 2. ст. 2.

вара и сам бродар. Разлог увођења овог правила истоветан је ономе због кога и делимични наручилац брода (енгл. *SLOT charterer*) има право да ограничи своју одговорност. Значи, суштина је у отклањању могућности да оштећени, у намери да заобиђе бродареву ограничену одговорност, може да се обраћа заповеднику или члановима посаде брода за накнаду штете, а који би у недостатку овог правила одговорали неограничено, насупротив бродаревој ограниченој одговорности.³⁴

Са друге стране, лица у служби бродара представљају својеврсну спону између њега и корисника његових услуга, јер бродар једино преко њих може да изрази своју вољу.³⁵ То даље води томе да та лица могу својим понашањем манифестовати бродареву личну кривицу, у ком случају бродар губи право на ограничење одговорности.³⁶ Због озбиљности последице по бродара, а услед понашања у његовој служби, неопходно је прецизно одредити која су то лица. У принципу сматра се да лица на руководећим положајима (односно која обављају неку другу важнију функцију) представљају лица чија кривица је, практично, кривица бродара.³⁷ Но, из разлога правне сигурности, препоручљиво је да бродар сам одреди лице, како на копну, тако и на броду, које ће уместо њега изражавати вољу и контролисати њено спровођење. Тако би само кривица тих, од бродара одређених лица, била сматрана његовом личном кривицом поводом које би он одговарао неограничено.³⁸

34 А. Васиљ, М. Бошњак, *нав. дело*, стр. 553.

35 Бродар је најчешће правно лице (компанија), те као такво није у могућности самостално да ствара, нити да изражава своју вољу. За то су му, као сваком другом правном лицу, неопходни органи образовања и изражавања воље. Вид. Владимир В. Водинелић, *Грађанско право – Увод у грађанско право и Ојшши гео грађанској права*, Београд, 2012, стр. 397.

36 Настанак неограничене одговорности поморског бродара везује се само за његову личну кривицу, а не и за кривицу лица којима се служи у пловидбеном подухвату. Дакле, ако је штета проузрокована кривицом бродаревих помоћника, онда ће бродар, упркос томе, имати право да ограничи своју одговорност. Супротно је са речним бродаром. Он неће имати право да ограничи своју одговорност, ако је штета проузрокована кривицом његових помоћника, јер ни они сами неће моћи да ограниче своју одговорност. Вид. Н. Јовановић, *нав. чланак*, стр. 55. Упор. Стразбуршка конвенција 2012, чл. 4.

37 У оквиру њих могао би да се сврста и акционар са контролним, па и значајним капитал учешћем који, дакле, има пресудан утицај на формирање воље бродара као акционарског друштва. О капитал учешћима и њиховом значају вид. М. Васиљевић, *нав. дело*, стр. 498 и даље.

38 У поморском праву, а што би могло да буде примењиво и на унутрашњу пловидбу, постоји правило „меке природе“ у виду препоруке да бродар одреди лице на броду које ће представљати везу између брода о бродара као правног лица (енгл. *designated person*). Вид. *International Safety Management Code 2010*, чл. 4–5.

і) Осигуравач од одговорности

Поред тога што бродар има право да ограничи своју одговорност, он има и додатну могућност да се осигура за случај одговорности, па да у ситуацији када дође до установљења његове одговорности практично не одговара (ни ограничено). У тој ситуацији, осигуравач од одговорности ће својом осигураном сумом (накнадом) заменити бродареву одговорност. Но, сам осигуравач одговорности ће одговарати ограничено, на исти начин како би и бродар одговарао да се није осигурао за случај одговорности.³⁹

Премда се, на први поглед, може помислити да осигурање од одговорности подједнако користи како бродару – превозиоцу, тако и кориснику превоза, ипак, мора се закључити да је тежиште овог института у заштити бродаревих интереса. То се најбоље види по томе што осигуравач бродареве одговорности одговара истоветно као и бродар – ограничено. Да би корисник превоза у потпуности заштитио своје интересе, неопходно је да осигура своју робу која се превози.⁴⁰

2. Потраживања која су предмет ограничене одговорности

Следећа потраживања подлежу ограниченој одговорности до које је дошло пловидбеним искоришћавањем брода:

- 1) потраживања по основу телесних и материјалних штета,
- 2) потраживања по основу закашњења,
- 3) остала потраживања настала из вануговорних односа, а која се не могу сврстати у претходне две категорије,
- 4) потраживања по основу вађења олупине брода и сличних радњи, те руковања са теретом на начин да се доведе у положај да не може да буде извор штете, и
- 5) потраживања по основу предузимања мера како би се штета спречила или смањила.⁴¹

39 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 1 ст. 4.

40 Детаљније о схватању о потреби истовременог „двоструког“ осигурања (одговорности бродара и робе корисника – карго осигурање), вид. Наташа Петровић Томић, „Одговорност и осигурање друмског превозиоца по ЦМР конвенцији“, у: Вук Радовић (уредник), *Усклађивање њословној љрава Србије са љравом Евројске уније*, Београд, 2013, стр. 344.

41 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 2.

а) Телесне и материјалне штете

Телесне и материјалне штете представљају најкарактеристичнији вид потраживања по основу којих бродар ограничава своју одговорност.

У телесне штете се сврставају како смрт и телесне повреде људи на броду, тако и ван брода. У погледу лица на броду то су, свакако, путници, али спорно је да ли ту спадају лица запослена на броду.⁴² Правило Стразбуршке конвенције 2012. које регулише ову ситуацију је прилично нејасно. Неспорно је да бродар не може ограничити своју одговорност у погледу потраживања за зараде запослених на броду.⁴³ Но, спорно је да ли би он то могао учинити у погледу потраживања запослених по основу накнаде за телесне штете. Како је сваки уговор о раду праћен и осигурањем у радноправном смислу речи, тако се може закључити да ова потраживања у погледу телесних штета улазе у категорију потраживања у погледу којих бродар не може ограничити своју одговорност. Разлог томе је јединственост уговора о раду који у себи обухвата и осигурање за поменуте телесне штете, а конвенција је изричита у томе да се потраживања запослених на броду по основу уговора о раду не могу ограничити.

Материјалним штетама се сматрају оштећење имовине како на броду (на пример роба корисника превоза), тако и ван брода, укључујући и штету на лучким и другим инфраструктурним објектима.⁴⁴

б) Потраживања изузета од ограничења

Стразбуршка конвенција 2012. изричито наводи да су следећа потраживања изузета од ограничења одговорности. То значи да за такве штете бродар одговара неограничено. Та потраживања су:

42 Српски ЗПУП (чл. 423 ст. 2) садржи правило које онемогућава ограничење одговорности за потраживања путника на броду унутрашње пловидбе. Стразбуршка конвенција предвиђа ограничену одговорност за потраживања путника, али је ограничава на виши износ у односу на општу ситуацију када су у питању телесне повреде лица која нису путници. Износ ограничења одговорности по путнику износи 100 хиљада специјалних права вучења (у даљем тексту: СПВ), који се множи са бројем путника (који се стварно превозе или за чији број је брод регистрован за превоз). При томе, укупно гледајући, износ ограничења одговорности не може бити мањи од два милиона СПВ, вид. Стразбуршка конвенција 2012, чл. 8.

43 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 3 ст. 1 тач. е.

44 Важно је напоменути да конвенција пружа могућност посебне заштите потраживања по основу штета нанетих лучким и другим инфраструктурним објектима, тако што допушта да државе ова потраживања посебно повласте у погледу редоследа њихове наплате из фонда ограничења одговорности. Повластица се састоји у давању предности у намирању у односу на остала потраживања из материјалних штета. Вид. Стразбуршка конвенција 2012, чл. 6 ст. 2.

- 1) потраживања по основу спасавања,
- 2) потраживања за допринос у заједничкој хаварији,
- 3) потраживања која су предмет регулисања неког другог општег акта, попут конвенције или закона и који забрањује ограничење одговорности за нуклеарне штете,
- 4) потраживања према власнику нуклеарног брода за нуклеарне штете,⁴⁵ и
- 5) потраживања службеника бродара по основу уговора о раду.

Република Србија је искористила могућност коју пружа конвенција, те је предвидела да се одговорност, такође, не може ограничити у погледу потраживања поводом загађења пловних путева, као и због уклањања олупине брода (те чињења нешкодљивим терета на броду).⁴⁶ Сврха неограничене одговорности у овим случајевима се састоји у важности добра које се овим путем штити. Нарочито важна је хитност предузимања мера отклањања штетних последица, јер су оне таквог карактера да сметају не само заинтересованим странама у питању, него свакоме ко би желео да пловидбени пут привредно искоришћава. Због тога је важно упозорити штетника на могућност његове неограничене одговорности, те мотивисати свако друго лице да помогне у отклањању штетних последица, а које би, у одсуству овог правила, имало могућност само ограниченог намирења својих потраживања.

3. Фонд ограничене одговорности

Фонд ограничене одговорности представља суму новца, односно друго брзо наплативо финансијско средство које у износу ограничења одговорности бродар депонује код суда како би, на уопштен начин, „ограничио“ своју одговорност. То је нужно процесно средство како би дошло до примене института ограничене одговорности.⁴⁷ Међутим, сама чињеница оснивања фонда доводи, практично, не до ограничавања одговорности, него до *ослобађања* од одговорности. Потврда овој тврдњи је најбоље видљива по томе што се повериоци, чија потраживања под-

45 Тумачећи разлогом супротности може се доћи до закључка да ће потраживања према власнику нуклеарног брода ипак бити подвргнута ограничењу одговорности, ако је тај брод проузроковао „обичну“, а не нуклеарну штету.

46 Закон о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (*Службени гласник РС – међународни уговори*, бр. 6/2013), чл. 3.

47 Међутим, Стразбуршка конвенција 2012. у чл. 11 садржи правило да се овлашћена лица могу позивати на ограничену одговорност и ако нису претходно основала фонд ограничене одговорности.

лежу ограничењу бродареве одговорности, не могу намирити из друге имовине осим износа који је депонован у суду у облику фонда ограничене одговорности.⁴⁸ Штавише, и када би износ фонда био недовољан да се намире сви повериоци у потпуности, они ни тада за ненамирени остатак потраживања не би могли да се намирују из остале имовине бродара. То указује на битну сличност стечајног поступка и оснивања фонда ограничене одговорности која се састоји у својеврсном „чишћењу“ дужника од обавеза након окончања ових поступака, па и упркос томе да повериоци нису у потпуности намирили своја потраживања.⁴⁹

Поред тога што практично доводи до ослобођења бродара од одговорности (под претпоставком да је утврђена), оснивање фонда има још већи практичан значај који се састоји у томе да, његов брод, након оснивања фонда, више не сме да буде предмет привремених (принудних) мера. То доводи до тога да брод који је принудно заустављен, по правилу бива ослобођен те привремене мере, након што су положена средства за оснивање фонда ограничене одговорности. У том смислу, Стразбуршка конвенција 2012. и Протокол II уз Конвенцију о упису бродова унутрашње пловидбе се донекле разликују. Док први правни извор предвиђа само могућност за суд да одлучи да брод буде „ослобођен“ привремене мере, ако је у међувремену основан фонд, други правни извор јасније препоручује да суд треба да ослободи брод кад год је основан фонд ограничене одговорности.⁵⁰

4. Износи ограничења

Износи ограничења према Стразбуршкој конвенцији 2012. се могу поделити на опште и посебне. Општи износи ограничења се примењују на потраживања из телесних и материјалних штета, док се посебни износи ограничења примењују на потраживања проистекла из штета поводом превоза опасне робе и штета према путницима на броду.

48 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 14 ст. 1; Д. Јеремић, *нав. дело*, стр. 198–200.

49 Више о поступку стечаја вид. М. Васиљевић, *нав. дело*, стр. 559 и даље; о улози стечајног поступка у новом финансијском почетку, те охрабривању тим путем предузетништва, вид. Вук Радовић, *Индивидуални стечај*, Београд, 2006, стр. 80 и даље.

50 Упор. чл. 14 ст. 2 Стразбуршке конвенције 2012. и чл. 15 Протокола II уз Конвенцију о упису бродова унутрашње пловидбе (енгл. *Protocol No. 2 Concerning Attachment and Forced Sale of Inland Navigation Vessels, Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, Geneva, 1965*) више о правном дејству оснивања фонда на привремене мере вид. Simon Baughen, *Shipping Law*, London, 2004, стр. 413; С. Hill, *нав. дело*, стр. 408.

а) Општи износи ограничења

Општи износи ограничења одговорности представљају своје обрачунских јединица изражених у Специјалним правима вучења Међународног монетарног фонда (даље у тексту: СПВ) које се односе на телесне и материјалне штете које су проузроковане употребом брода у пловидбене сврхе. Телесне штете се односе на смрт и телесне повреде људи изван брода који је их проузроковао, као и на оне људе на броду који се на њему не налазе у својству путника или радника.⁵¹ Материјалне штете се односе на, негативним дефинисањем изражено, сва остала потраживања која не спадају у телесне штете, нити у штете поводом којих важе посебни износи ограничења.

1) Општи износи ограничења за телесне штете

Следећи износи ограничења важе за потраживања настала поводом телесних штета:

а) Када нетеретни, а нарочито путнички брод проузрокује телесну штету, тада овлашћена лица имају право на ограничење одговорности у износу од 400 СПВ по кубном метру истиснине, при максималном дозвољеном газу, увећано за још 1.400 СПВ по киловату снаге погонских уређаја за брод са механичким погоном. Притом, треба имати у виду да када се путнички брод сматра извором штете на коју се примењују општи износи ограничења, тада оштећени нису путници, него лица изван брода.

б) Када теретни брод проузрокује телесну штету, тада овлашћена лица имају право на ограничење у износу од 400 СПВ по тони носивости брода, увећано још за 1.400 СПВ по киловату снаге погонских уређаја за брод са механичким погоном.

в) Када тегљач или потискивач проузрокују телесну штету, тада овлашћена лица имају право на ограничење у износу од 1.400 СПВ по киловату снаге погонских уређаја. У случају да потискивач врши операцију потискивања, тада се на постојећи износ ограничења (1.400 СПВ) додаје 200 СПВ по тони потиснице (потискиваног објекта). Са друге стране, износ ограничења одговорности за потисницу се истовремено смањује

51 У погледу путника, како је наведено, постоје посебни износи ограничења, док у односу на раднике на броду бродар уопште не може ограничити одговорност. Овакво правило, практично, доводи до тога да ће се општи износи ограничења одговорности примењивати само за телесне штете које су претрпела лица изван брода, јер у погледу оних који су на броду важи другачији правни режим. Штавише, и чланови породице запосленог на броду не могу се сматрати трећим лицима, с обзиром да се они по појединим ауторима сматрају „квази“ посадом брода. Вид. Н. Јовановић, „Одговорност пловидбеног превозиоца робе радње својих помоћника“, стр. 54.

за 200 СПВ који су додати потискивачу. Исти принцип обрачунавања износа ограничења се примењује и на тегљача који обезбеђује погон за друга пловила која су са њим повезана (активном броду, који руководи операцијом тегљења, потискивања се додаје 200 СПВ на постојећи износ ограничења, док се пасивном смањује за 200 СПВ).

г) Када други, осим брода, пловећи објекти проузрокују телесну штету, тада овлашћена лица имају право на ограничење у износу вредности коју су ти пловећи објекти имали у тренутку настанка штете. Пловећим објектима се, нарочито, сматрају, скеле, чамци, багери, дизалице, те остала пловећа опрема која се употребљава у привредне сврхе.⁵²

2) Општи износи ограничења за материјалне штете

Износи ограничења одговорности за материјалне штете добијају се преполовљавањем озноса одговорности за телесне штете.⁵³ При томе, треба имати у виду да износи ограничења намењени материјалним штетама нису коначни. Они се могу смањивати у корист износа за телесне штете, ако износи ограничења намењени телесним штетама нису довољни за њихово намирење. У том случају, из фонда намењеног намирењу материјалних штета сразмерно ће се намиривати и ненамирене телесне штете и материјалне штете које тек треба да се намире.⁵⁴

У сваком случају, општи износи ограничења не смеју да буду мањи од 400.000 СПВ за телесне штете и од 200.000 СПВ за материјалне штете.⁵⁵

б) Посебни износи ограничења

1) Штете поводом превоза опасне робе

Појам опасне робе је дефинисан Европским споразумом о међународном превозу опасне робе на унутрашњим водним путевима, на који се и Стразбуршка конвенција 2012. ослања.⁵⁶ Потраживања на

52 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 1 ст. 2 тач. б. Иначе, према српском праву у случају штета које проузрокују тзв. „остали технички пловидбени објекти“, овлашћена лица имају право да ограниче одговорност на износ од трећине вредности ових техничких пловних објеката, ЗПУП, чл. 420 ст. 1 тач. 4.

53 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 6 ст. 1 тач. б.

54 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 6 ст. 1 тач. ц.

55 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 6 ст. 1 тач. д.

56 Европским споразумом о међународном превозу опасне робе на унутрашњим водним путевима (енгл. *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways*), чл. 3 ст. 1 тач. б Република Србија је ратифи-

која се примењују посебни износи ограничења настају у вези са опасном природном робе која се превози. При томе, потраживања могу настати по основу телесних штета и по основу материјалних штета. Износи ограничења у овим случајевима су, у ствари, двоструки општи износи ограничења за телесне и атеријалне штете, при чему ни у погледу телесних, а ни материјалних штета минимални износ ограничења не сме бити мањи од 10 милиона СПВ. Такође, принцип преливања ненамиренних потраживања по основу телесних штета у фонд материјалних штета се и овом случају примењује.⁵⁷

2) Посебни износи ограничења за штете према путницима

Путником се, у смислу Стразбуршке конвенције 2012, сматрају лица која се на броду налазе по основу уговора о превозу путника или која се на броду налазе, уз пристанак бродара, као пратња возилу или животињи.⁵⁸ За потраживања путника по основу и материјалних и телесних штета, одговорност се може ограничити на износ од 100 хиљада СПВ помножених са бројем створано превожених путника или са бројем путника који је бродар овлашћен да превози (иако у конкретном тренутку настанка штете није превозио тај, дозвољени број путника).⁵⁹ При том, тако добијени износ ограничења не сме да буде мањи од 2 милиона СПВ.⁶⁰

V Закључак

Потврђивањем Стразбуршке конвенције 2012. Република Србија је учинила важан искорак напред. Пре свега, завршетком градње Европског канала (Рајна-Мајна-Дунав) створен је, практично, јединствен пловидбени простор у Европи који би требало да олакша одвијање ове градне сабраћаја. Јединственом пловидбеном простору, управо, одговарају и јединствена правила која би важила у свим државама обухваћеним тим

ковала споразум о превозу опасне робе 2011. године. Више података доступно на адреси: http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/legalinst_56_tdg_adn.html.

57 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 7.

58 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 8 ст. 2 тач. а и б.

59 Стразбуршка конвенција 2012, чл. 8 ст. 1.

60 Тренутно важеће српско право садржи у себи правило да бродар брода унутрашње пловидбе не може да ограничи своју одговорност према лицима која се на броду налазе на основу уговора о превозу путника. Правећи поређење са истоврсним правилима Стразбуршке конвенције 2012, долази се до закључка да би по српским правилима бродар, ипак, мога да ограничи одговорност према лицима која се налазе на броду по основу пратње возила или животиња, односно који се не налазе на броду изричито на основу уговора о превозу путника. Вид. ЗПУП, чл 423 ст. 2.

јединственим пловидбеним простором. Иако су постојали покушаји јединственог регулисања унутрашње пловидбе у области општег ограничења одговорности и раније (1973. и 1988. године), чињеница непосредније повезаности путем Европског канала, додатно је осветлила државе да приступе једнообразној регулативи. Интерес Републике Србије се састоји у томе што, прихватањем „Стразбуршких правила“, своја бродарства (речна предузећа) ставља у равноправан (једнак) положај са осталим речним превозицима у Европи, што би требало да подстакне бављење овим видом саобраћаја у нашој земљи.

Са друге стране, треба бити свестан ограничене примене „Стразбуршких правила“, тј. института општег ограничења одговорности. Наиме, овај институт ће се, практично, користити само приликом настанка великих штета које бродар треба да надокнади.⁶¹ Притом, иако је опште ограничење одговорности могуће користити и за уговорне и за вануговорне штете, готово редовно ће се он користити само за вануговорне штете, с обзиром да су оне много више у односу на уговорне. Разлог ограниченој примени овог института треба тражити у његовој „скупоћи“, која се односи на трошкове оснивања фонда ограничене одговорности код суда, те депоновања износа ограничења одговорности (било у актуелној форми у смислу готовог новца, било кроз банкарске гаранције). Можда би учесталијој примени овог института допринело „појефтињење“ његовог коришћења изражено у мањим трошковима и лакшем оснивању фонда ограничене одговорности.

На крају, у раду је указано на поједине разлике у начину регулисања овог института у Стразбуршкој конвенцији 2012. и српском Закону о поморској и унутрашњој пловидби. Свакако је неопходно усагласити српска законска правила са конвенцијским, а посебно правила која се односе на различит правни режим одговорности према путницима, те износе ограничења одговорности за различита потраживања поводом којих се може ограничити одговорност.

61 Небојша Јовановић, „Општи начин ограничења одговорности речног превозиоца робе“, *Правни живот*, бр. 11/1995, стр. 351.

Svetislav JANKOVIĆ, M.A.

Junior Faculty Member at the Faculty of Law University of Belgrade

GLOBAL LIMITATION OF LIABILITY IN INLAND NAVIGATION

Summary

Global limitation of liability means possibility for ship-owner and other authorized persons to limit their responsibility upon all types of their creditors (contractual and non-contractual), which actually means possibility to exclude their liability founding the “fund of limitation” before the court. Global limitation of liability has its origins in old Maritime Law. Although, this legal institute could be viewed as anachronistic and, even, overprotective to ship-owners and other authorized persons, it is very useful tool for contemporary normal performance of commercial trade relating to inland navigation.

In this article the author explains the new legal international regime of global limitation of liability in inland navigation, which is introduced by enacting the Strasbourg Convention of Limitation of Liability in Inland Navigation 2012. He makes comparison with currently applicable domestic legal regime in this matter and indicates the differences.

The Author concludes that ratification of above-mentioned Convention is a step forward for the Republic of Serbia. With a creation of Rheine-Danube navigation channel condition is also established for better integration of countries which are interconnected with the biggest European rivers. Adopting the Strasbourg Convention 2012 is prerequisite for equal treatment of ship-owners in different countries and, by that way, for encouragement of dealing in inland navigation industry as the most ecological branch of transport. Finally, author indicates the awareness of limit application of global limitation of liability, because this institute is useful only for large damages.

Key words: *global limitation of liability, Strasbourg Convention 2012, limits of liability, limitation fund.*