

IVO GRABOVAC

YU ISSN 0469 — 6255
NAŠE MORE 32 (6) 117 (1985)

Presuda u slučaju broda „Amco-Cadiz“ i protokoli iz 1984. o izmjenama Konvencije o odgovornosti i o fondu u vezi sa zagađivanjem mora teretom nafte s brodova

UDK 347.79:628.515

Sažetak

U prvom dijelu se analizira presuda američkog suda u poznatom slučaju nezgode tankera »Amoco-Cadiz«. Presuda je zanimljiva jer dopušta da se tužbenim zahtjevom obuhvate tri sudionika u plovidbenom pothvatu, a ne samo vlasnik broda kako bi proizlazilo iz Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom, 1969. Isto tako, sud je na osnovi strogih kriterija nametnuo tuženima osobnu odgovornost (osobna krivnja), čime im je uskratio pravo da se pozivaju na ograničenju odgovornosti. Ta se presuda prikazala i u usporedbi s normama jugoslavenskog prava.

U drugom dijelu, u vezi sa slučajem »Amoco-Cadiz«, izlažu se neke odredbe protokola iz 1984. koji mijenjaju Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom, 1969. i Međunarodnu konvenciju o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed zagađivanja naftom, 1971. U tim protokolima osobito je značajno naglasiti da nastoje što dosljednije provesti načelo usmjerivanja odgovornosti na brodovlasnika, te da znatno povišuju granice odgovornosti.

U V O D

Danas se ulažu veliki naponi da se more, značajno vrelo čovjekova opstanka, što je moguće više sačuva od štetnih posljedica zagađivanja, onečišćenja. Ishodišta zagađivanja mora su različita. Mogu biti iz zraka, s kopna, od oštećenja podmorskih i obalnih cjevovoda (naftovoda), prilikom djelatnosti u podmorju (istraživanje i iskorištavanje morskih bogatstva, prvenstveno nafte), od potapanja štetnih i škodljivih tvari s brodova. U ovom raadu izdvajamo brodove kao moguće ishodište onečišćenja mora. S brodova razne štetne tvari mogu zagaditi morsku okolicu. Zanimat će nas samo nafta koju brodovi prevoze kao teret. U sklopu problematike zagađivanja teretom nafte obradit ćemo neka aktualna pitanja.

Organizacija Ujedinjenih naroda već se odavno uključila u akciju zaštite mora od zagađivanja. Izglasani su mnogi međunarodni instrumenti kojima je svrha da se pravnotehničkim mjerama sprečava, koliko je moguće, zagađivanje morske okoline s brodova. Usporedo se nametnula potreba da se na međunarodnom planu regulira i problematika naknade štete od posljedica zagađivanja mora s brodova.

Iz bogatog sadržaja međunarodnih regulativa ograničavamo se na obradu nekih aktualnih pitanja građanskopravne odgovornosti za štete trećim osobama od zagađivanja teretom nafte s brodova.

Poznata katastrofa m. t. »Torrey Canyon« 1967. godine bila je povod da se 1969. godine u Bruxellesu izglasa Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom (Jugoslavija ratificirala, Službeni list SFRJ, međunarodni ugovori, br. 7/1977). Bez obzira na svrhu koja se željela postići, ta Konvencija s jedne strane ipak nije osiguravala da će žrtve nezgode doista primiti adekvatnu naknadu, jer se u budućnosti moglo računati sa sve većim opasnostima od izlivanja tereta nafte osobito iz super-tankera. S druge strane, povećanje brodovlasnikove granice odgovornosti nametnulo im je dodatna financijska opterećenja. Stoga je već 1971. godine, također u Bruxellesu, izglasana Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed zagađivanja naftom (Jugoslavija ratificirala, Službeni list SFRJ, međunarodni ugovori, br. 3/1977), kao dopuna Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti iz 1969. Dakle, zadatak je Fonda bio da naknadi štetu, odnosno da nadopuni naknadu štete žrtvama zagađivanja na području obalnih država ako je brodovlasnik (ili njegov jamac) platežno nesposoban i kada šteta prelazi granicu odgovornosti brodovlasnika iz Konvencije 1969. Isto tako, Fond je bio dužan, kao jamac u dijelu rizika, djelomice rasteretiti brodovlasnika od dodatnih financijskih opterećenja iz Konvencije o građanskoj odgovornosti 1969. Protokolima iz 1976. godine u obje se konvencije uvodi nova obračunska jedinica — posebno pravo vučenja, pa je izvršena i odgovarajuća konverzija.

U međuvremenu bilo je nekoliko nesreća tankera od kojih je najpoznatiji slučaj broda Amoco-Cadiz« u ožujku 1978. godine s katastrofalnim posljedicama za morsku okolicu. Bilo je stoga opravdanih razloga da se intenzivno pristupi poslu na izmjeni objih konvencija o odgovornosti za štete uzrokovane zagađivanjem teretom nafte. Osnovni je zadatak bio povišenje granica odgovornosti, ali su se tijekom primjene konvencija uočili i neki drugi nedostaci u tekstu, pa se prionulo radu na kompletnoj reviziji. U plenumu Diplomatske konferencije u Londonu u svibnju 1984. godine doneseni su: Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom, 1969. i Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o

osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed zagađivanja naftom, 1971. Zanimljivo je usput spomenuti da je stjecajem okolnosti Konferencija koja je konačno usvojila navedene protokole započela s radom svega dva tjedna nakon presude u slučaju broda »Amoco-Cadiz« pred Okružnim sudom Sjevernog okruga Illinois u Sjedinjenim Američkim Državama (presuda je donesena 18. travnja 1984).

Analizirat ćemo presudu u slučaju »Amoco-Cadiz«, pri čemu je sudac nastojao uvažavati postojeće regulative i povezati je s pravnim dosegom novih odredaba iz spomenutih protokola.

PRESUDA U SLUČAJU »AMOCO-CADIZ« — OPĆENITO

Poznata nesreća tankera »Amoco-Cadiz« dobiva postupno svoj epilog u sudskom postupku. Upoznali smo se s odlukom koju je donio savezni sudac SAD Franc McGarr 18. travnja 1984. Radi se o zanimljivoj i originalnoj odluci s dalekosežnim pravnim implikacijama. Odluka suda tiče se pomorske nezgode s nezmjernim posljedicama koje se još ni do danas nisu potpuno sanirale.

Postupak u slučaju »Amoco-Cadiz« u ovom trenutku još nije završen. Sudac je riješio pitanje odgovornosti štetnika. U daljem postupku valjalo bi raspraviti o visini naknade štete (nakon nesreće izlilo se više od 65 milijuna galona sirove nafte koja je stvorila sloj otprilike 18 milja širok i 80 milja dug, zagađujući 130 milja francuske obale),¹ a mogući su i pravni lijekovi. Međutim, i u ovoj fazi, presuda suca McGarra mogla bi imati vrlo značajne precedentne rezultate u praksi međunarodnog pomorskog prava. Štetne posljedice takvih nezgoda prijete svakome moru. Nema potrebe ni naglašavati kakve bi kataklizmičke posljedice imali sudar, nasukanje, brodolom itd. jednog super-tankera s teretom nafte u Jadranskom moru. Stoga se presuda može analizirati i u usporedbi s normama našeg pozitivnog prava.

Podatke o sadržaju presude crpili smo prvenstveno iz časopisa *Le droit maritime français*.² Najprije iznosimo činjenično stanje slučaja, zatim izlažemo pravne kvalifikacije, te konačno analiziramo pravni učinak same odluke.

OPIS ČINJENIČNOG STANJA

Dana 16. ožujka 1978. godine u 9 sati i 45 minuta po Greenwichu tanker »Amoco-Cadiz« koji je prevozio 230.000 tona sirove nafte, vlasništvo liberijske tvrtke Amoco Transport Company (skraćeno Transport) ali ga je iskorištavala tvrtka Amoco International Oil Company (skraćeno AIOC), obje kao podružnice kompanije Standard Oil Company iz Indiane (skraćeno Standard Oil), doživio je na putovanju od Kharg Islanda u Perzijskom zaljevu do Rotterdama, u lošim vremenskim prilikama, tešku havariju na kormilarskom uređaju u trenutku kada se nalazio 9 milja sjeverozapadno od Quessant-a (u Francuskoj, Bretanja). Za vrijeme dok se brzojavno oglašavala pogibelj, strojari su konstatirali da je

ulje iscurilo iz prostora u kojem je tekućina koja se koristi za funkcioniranje uređaja za kormilarenje. U 11 sati upravitelj stroja upozorio je zapovjednika broda da se uređaj ne može popraviti. Zapovjednik je pozvao u pomoć tegljače njemačke tvrtke Bugsier. Tegljač »Pacific« uputio se prema tankeru nudeći mu usluge na osnovi Lloyd'sovog ugovora (Lloyd's open form). U 16 sati zaključen je ugovor o spasavanju između brodarka tankera »Amoco-Cadiz« i tvrtke Bugsier. Međutim, još u vrijeme dok su trajali pregovori o uvjetima spašavanja, tegljač »Pacific« je već priskočio u pomoć tankeru. Tegljač je u dva navrata pokušao tegliti tanker (s pramca i s krme), ali bez uspjeha. U 22 sata i 12 minuta bilo je očigledno da je pokušaj spašavanja ostao bez rezultata, jer je »Amoco-Cadiz« prethodno pramcem dotakao dno. Tijekom noći helikopteri francuske mornarice evakuirali su posadu zajedno sa zapovjednikom tankera.

Sudac McGarr analizirao je uzroke nesreće. Najprije je konstatirao, a ne namjeravam izložiti detalje iz obrazloženja presude, da se zapovjedniku i članovima posade tegljača »Pacific« ne može imputirati odgovornost za nasukanje tankera i onečišćenje mora koje je zatim slijedilo. Stoga je sudac zaključio da je dokazni uzrok nesreće jedino havarija, kvar na kormilarskom uređaju. Međutim, osnovno je pitanje kako je nastala ta havarija i tko odgovara? Sudac je konstatirao da Amoco (a pod tim nazivom označio je zajedno sve tvrtke multinacionalne kompanije grupe Standard Oil) nije uvažavao upute brodograditelja u pogledu održavanja i kontrole hidrauličkog sustava kormila, osobito što se tiče ritma pražnjenja i samog postupka ispražnjenja.³ Zbog toga su se stvorili prostori (»džepovi«) u hidrauličkom krugu kormilarskog uređaja, te prisutnost takvih »džepova« izmijenila je znatno mehanizam blokade mobilnih dijelova tog uređaja. Tjerani valovima, ti mobilni dijelovi razvili su tada kinetičku energiju mnogo veću onoj koja postoji kada se kruženje odvija uredno; takva je energija stvorila interni tlak koji je bio dovoljan da uzrokuje poremećaj u funkciji nekih dijelova sustava. Utvrđene su uz to i različite greške u elementima sustava upravljanja, koje se nisu popravile. Također se, još od pokusnih vožnji »Amoco-Cadiza«, ustanovilo da su klipovi cilindra u hidrauličkom sustavu bili jako oštećeni. Tijekom četiri posljednja mjeseca svoje upotrebe uređaj za kormilarenje broda abnormalno je utrošio hidrauličku tekućinu. Isto su se tako otkrila nenormalna, neuobičajena pomicanja kormila, a da se nije pristupilo detaljnijoj analizi, te se nikada to nije korigiralo. Kormilo broda blokiralo se u krajnjem položaju u dva slučaja prije kobne nesreće, te se nadalje utvrdilo da su kožni remeni koji služe za tjeranje hidrauličkih pumpi klizili ali se

¹ Douglas A. Jacobsen and James D. Yellen, *Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the Amoco Cadiz*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 15 N° 4, October 1984, p. 467.

² Pierre Bonassies, *État-Unis d'Amérique — La décision »Amoco-Cadiz«*, *Le Droit maritime français*, 431, 1984, pp. 688—698.

³ Kako smo u reproduciranom sadržaju presude bili prisiljeni koristiti se posrednim tekstom na francuskom jeziku, ispričavamo se zbog mogućih nepreciznosti u tehničkom opisu nezgode.

nisu, kako se preporučilo, zamijenili i sudima. Konkretno, članovi se posade nisu uredno obučavali i obavještavali, posada nije primila bilo kakve precizne upute u pogledu praznjenja hidrauličkog sustava ili čišćenja pumpi, a isto tako nisu bili upućeni o tome da vode računa o sigurnosti. Činjenica da se posada nije mogla uredno obučavati uzrokovala je prekid rada u kormilarском sustavu, kao i nesposobnost koja se pripisuje posadi da ponovno ovlada uređajem za upravljanje nakon ovakvog prekida u funkcioniranju.

Sudac McGarr se u zaključku potrudio da utvrdi relevantne uloge raznih tvrtki grupe Standard Oil u ovoj nesreći. Tvrtka Amoco International Oil Company (AIOC) bila je, u nekom općem smislu, zadužena za koncipiranje, planiranje i poduzimanje mjera koje su neophodne da se zadovolje zahtjevi prijevoznih zadataka svih podružnica Standard Oil. Iz ove svoje djelatnosti ta je tvrtka sudjelovala u zamisli da se sagradi tanker »Amoco-Cadiz«, u razradi detalja, u poslovima kalkulacije od strane brodogradilišta španjolske kompanije Astilleros, nadzirala je izgradnju i kontrolirala je dopunske izmjene na izvorni nacrt. Nakon dovršenja gradnje i isporuke broda jednoj od glavnih podružnica Standard Oil, kompaniji Amoco Tankers Company (Tankers), AIOC je osigurala iskorištavanje broda. Nakon prodaje »Amoco-Cadiza« od strane Tankersa Amoco Transport Company (Transport), zaključio se tzv. ugovor o consultingu (consulting agreement) 1. lipnja 1974. godine, na osnovi kojeg se osobito stimuliralo da će AIOC, kao poduzetnik, biti obavezan pristupiti, prema uputama Transporta, ispitivanju ponuda i zaključivanju ugovora o brodskoj djelatnosti, popunjavanju posade i opskrbi živežnih namirnica za brod, pripremanju detaljnih programa popravaka, planiranju kretanja broda, popisivanju svih nedostataka koje se utvrde za vrijeme jamčevnog roka. Zapravo, tvrtka Transport nije nikada iskorištavala »Amoco-Cadiz«, iako je formalno bila upisani vlasnik. Njezini se službenici uputama tvrtke AIOC. Standard Oil, pak, bila je nisu brinuli o djelatnostima broda, a radili su prema nadređena kako tvrtki AIOC tako i Tankersu i Transportu, imajući 100% njihovih akcija s pravom glasa, te vodeći njihove poslove kao svoje vlastite.

PRAVNA KVALIFIKACIJA SLUČAJA »AMOCO-CADIZ«

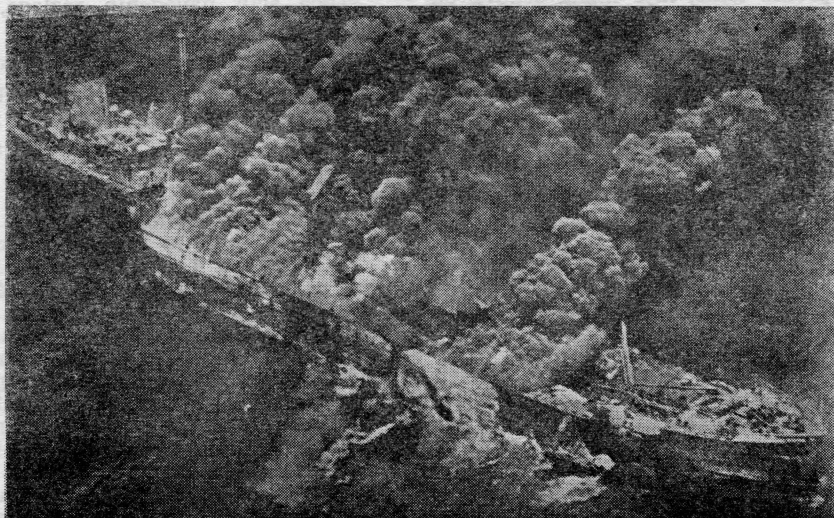
1. Slučaj »Amoco-Cadiz« zaslužuje da se podvrgne osnovnoj pravnoj analizi. Pravnu kvalifikaciju slučaja obradit ćemo u svjetlu argumenata suca McGarra. Pri tome ćemo se zadržati na imovinsko-pravnim posljedicama ovog spora.

2. Sudac je najprije po kratkom postupku riješio problem nadležnosti. Zaključio je da će se spor rješavati po pravu Sjedinjenih Američkih Država. Nećemo se posebno zadržati na pitanju nadležnosti i primjene prava u ovom sporu.

Sudac je zatim razmotrio tužbe nekih tužitelja protiv tvrtke Bugsier (tegljač). Ukratko, tužbeni su se zahtjevi odbili kao neosnovani jer nije bilo elemenata odgovornosti tuženog.

3. Sudac zatim analizira položaj ostalih tuženih u odnosu na primjenu odredaba poznate Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu zagađivanjem naftom, Bruxelles, 1969 (u daljem tekstu Konvencija iz 1969), na osnovi koje postoji mogućnost zaštite tuženih od tužbenih zahtjeva (tužitelja je bilo mnogo: od francuske vlade, preko departmana Finistere i Côtes-du-Nord, do brojnih općina, pojedinaca i udruženja). SAD nisu ratificirale ovu Konvenciju, a američko je pravo mjerodavno za ovaj spor. Stoga Konvencija iz 1969. ne uređuje mogu li se AIOC i Standard Oil tužiti pred sudom u SAD. Međutim, dodaje sudac, čak i ako bi se Konvencija iz 1969. primjenjivala, ne bi bila mjerodavna za tužbu protiv AIOC i Standard Oil.

Konvencija iz 1969, kako sudac naglašava, ne predstavlja jedino sredstvo kojim se mogu poslužiti žrtve šteta od zagađivanja naftom (ugljikovodcima). Ne moraju se žrtve jedino pozivati na odredbe te Konvencije. Konvencija iz 1969. ne zabranjuje da se podigne, između ostaloga, i deliktna (izvanugovorna) tužba protiv svake osobe, a ne samo protiv vlasnika broda ili njegovih namještenika (službenika) ili punomoćnika (engl. »agents or servants«, fran. »les préposés ou mandataires«). Svaka se stranka može pojaviti pred sudom i proglasiti se odgovornom bez ograničenja, neovisno o Konvenciji. I francusko pravo, smatra sudac, koje je inače integriralo Konven-



ciju iz 1969, ne zabranjuje osobi koja ima pravni interes da tuži Standard Oil ili AIOC, a Standard Oil ni AIOC, koje su matične kompanije tvrtke Transport, nisu bile vlasnici broda »Amoco-Cadiz«, niti službenici ili punomoćnici upisanog vlasnika.⁴

Konvencija iz 1969. mora se tumačiti i u svjetlu rezultata pripremnih radova i — što sudac često naglašava, iako nije mjerodavno pravo — prema francuskom pravu. Čl. III st. te Konvencije⁵ nije imao svrhu, u namjeri svojih redaktora, da zaštiti od tužbenih zahtjeva i sudskog postupka velike tvrtke koje iskorištavaju brodove, kao što je npr. AIOC. Izraz »agents or servants« odnosi se, kako misli sudac, samo na zapovjednike i članove posade broda. Samo se njima pružila zaštita od pasivnog legitimiteta u postupku, jer se radi o fizičkim osobama koje ne bi mogle podnijeti financijski teret takve odgovornosti, te bi bilo uzaludno i nepravedno progoniti ih.

Ugovor o consultingu (podvrsta ugovora o inženjeringu), zaključen između AIOC i Transporta, nije ugovor o zastupanju u francuskom pravu, a može se usput konstatirati da to nije ni u našem pravu, te u svakom slučaju AIOC nije bila punomoćnik Transporta prilikom propusta ili skrivljene radnje koja je dovela do nasukanja tankera »Amoco-Cadiz«, jer ove činjenice predstavljaju materijalne čine koje se ne mogu izvršiti u svojstvu punomoćnika.⁶ Naravno, tvrtka AIOC nije bila niti mogla biti punomoćnik Transporta u odnosu na svoje skrivljeno djelovanje u vrijeme planiranja i izgradnje broda, jer su ti poslovi prethodili potpisivanju ugovora o consultingu 1. lipnja 1974.

AIOC nije bila »agent« Transporta koji je upisani vlasnik broda. Iako pravo SAD nije mjerodavno za tumačenje Konvencije iz 1969, ta Konvencija nije sastavni dio njegova prava, ugovor o consultingu nema namjeru, prema uvjetima tog prava, da kreira odnos između punomoćnika (zastupnika) i opunomoćitelja (zastupanog, vlastodavca), odnos principal — agent, nego odnos između vlasnika i nezavisnog poduzetnika (nezavisnog ugovaratelja, owner — independent contractor). Osim toga, tvrtka Transport nije imala nikakvo pravo upravljanja ili kontrole, niti je mogla imati takvo ovlaštenje, u pogledu djelovanja tvrtke AIOC koja, dakle, nije bila punomoćnik Transporta.

Tvrtka AIOC, prema tome, nije imala osnova da se na sudu poziva na nepostojanje pasivne legitimacije i u odnosu na francusko pravo (ponovno pozivanje i na francusko pravo!) koje inače integrira Konvenciju iz 1969, iako je kriva za posljedice onečišćenja naftom.

4. Kada je tako riješio neka prethodna fundamentalna pitanja, sudac se upustio u raspravu o odgovornosti raznih tuženih, a najprije tvrtke AIOC.

Sud je primijetio da je tuženi AIOC imao potpunu kontrolu nad iskorištavanjem, održavanjem i popravkom tankera »Amoco-Cadiz«, u izboru i obučavanju posade tog broda, te je stoga bio obavezan osigurati da brod bude u stanju sposobnom za plovidbu, uredno održavan i popravljen a posada uredno obučavana. Te svoje obveze tvrtka AIOC nije izvršila s dužnom poornjom.

Tvrtki AIOC dokazala se nemarnost u izvršavanju svojih dužnosti da osigura da brod »Amoco-Cadiz«

općenito, a posebice njegov uređaj za kormilarenje, bude u stanju sposobnom za plovidbu, propisno održavan i uredno popravljan. Tuženi AIOC je znao da su na »Amoco-Cadizu« klipovi hidrauličkih pumpi oštećeni, da remenovi klize, kao što je znao kako ih treba održavati a poznavao je kakvi se problemi pojavljuju kod upravljanja koje je uzrok da je brod došao u stanje nesposobnosti za plovidbu. Poznavanje tih činjenica tvrtki AIOC se osobno imputira. Mane uređaja za upravljanje tankera »Amoco-Cadiz« izravana su posljedica pogreške u gradnji i održavanju sustava, te je AIOC znao ili morao znati stanje nesposobnosti za plovidbu kao rezultat sveukupnog činjeničkog stanja. Tvrtka AIOC nije mogla dokazati, a na njoj je bio teret dokaza, da nije djelomice ili u cijelosti znala za greške uređaja za upravljanje. Krivnja firme AIOC, koja se sastoji u tome da nije razumno izvršavala svoje obveze održavanja i popravka uređaja za upravljanje, bila je neposredni uzrok kvara u sustavu kormilarskog uređaja, koji je nastao 16. ožujka 1978. Nasukanje broda i posljedice onečišćenja bili su rezultati tog propusta.

Utvrđeno je da je firma AIOC bila nemarna u izvršavanju svoje obveze da osigura da se posada broda »Amoco-Cadiz« uredno, propisno obučava. Nedostatni sastav posade u pogledu održavanja, iskorištavanja, pregleda i popravka uređaja za upravljanje bio je jedan od neposrednih, izravnih uzroka nasukanja tankera i onečišćenja morske okolice kao posljedice.

AIOC kao stranka koja je nadgledavala i odobrila nacrt i izgradnju »Amoco-Cadiza« bila je obvezna osigurati da ovaj plan i gradnja budu do kraja izvršeni po pravilima struke, na način da se brod može predati u stanju sposobnosti za plovidbu. Tvrtka AIOC je propustila tu svoju obvezu.

Tvrtki AIOC se dokazala nemarnost i u iskorištavanju »Amoco-Cadiza« u smislu da nije postojala organizacija koja bi omogućila da se osiguraju rezervni dijelovi za upravljanje ili pak dopustila neke druge intervencije u kontroli kormila u slučaju totalnog kvara hidrauličkog sustava. Odsustvo organiziranog mehanizma koji bi vodio računa o zamjeni dijelova bio je izravni uzrok koji je pridonio nasukanju tankera i zagađivanju kao posljedici.

Zbog svih navedenih razloga, tuženi AIOC odgovara za štetne posljedice koje su pretrpjeli tužitelji zbog nasukanja »Amoco-Cadiza«. Tvrtka AIOC je propustila osposobiti brod za plovidbu prije njegovog posljednjeg putovanja te zbog ovih razloga, inter alia, ne može ograničiti svoju odgovornost!

⁴ Kakvo bi stajalište trebalo zauzeti u našem pravu o tom pitanju vidjeti u kasnijem tekstu.

⁵ Čl. III st. 4 Konvencije iz 1969: »Nikakav zahtjev za naknadu štete zbog zagađivanja ne može se podnijeti protiv vlasnika osim na temelju ove Konvencije. Nikakav zahtjev za naknadu štete zbog zagađivanja, bilo da se temelji ili ne temelji na ovoj konvenciji, ne može se podnijeti protiv osobe u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika« (v. prijevod u: Konvencije pomorskog prava, s napomenama i komentarskim bilješkama, redakcija i komentar I. Grabovac, Split, str. 137).

⁶ Punomoćnik i u našem pravu poduzima pravne poslove (v. čl. 91. Zakona o obveznim odnosima).

5. Sudac je dalje utvrđivao odgovornost tvrtke Transport, upisanog vlasnika broda. Konstatirao je da Transport nije pridonio dokaz koji ga tereti, da nije djelomice ili u cijelosti bio svjestan nemarnosti koja je bila neposredni uzrok nasukanja broda. Kao nominalni vlasnik broda »Amoco-Cadiz«, zamjećuje sudac, tvrtka Transport bila je obvezna, a takvu obvezu ne može prenositi na drugoga, osigurati da je brod bio sposoban za plovidbu, da se uredno održavao i popravljao, te da se posada propisno uvježbavala, u vrijeme svog posljednjeg putovanja, a osobito 16. ožujka 1978. godine. Transport zbog toga odgovara, bez prava na ograničenje odgovornosti (!), za pogreške i skrivljeno ponašanje od strane AIOC-a u pogledu iskorištavanja, održavanja i obučavanja posade tankera »Amoco-Cadiz«.

Sudac McGarr utvrdio je zatim različite propuste koji su se mogli imputirati firmi Transport. Transport je morao osigurati da je brod bio u stanju sposobnom za plovidbu u vrijeme svog posljednjeg putovanja, što nije učinio. Kao vlasnik »Amoco-Cadiza« bio je obvezan upravljati i pregledavati održavanje i popravak broda kao i obučavati posadu. Dakle, ta firma nije dokazala da je poduzela dužnu pažnju da brod bude u stanju sposobnom za plovidbu. Propustila je kontrolirati brod i djelovanje AIOC-a kako

bi spriječila nesposobnost broda za plovidbu i bilo kakvu nemarnost. Uz to, firma Transport je stvarno znala za stanje nesposobnosti za plovidbu tankera »Amoco-Cadiz«, sastavljeni izvještaj inspektora broda bio je upućen i u njezine urede koji su bili u Bermudima. Firma nije pridonijela nikakav dokaz kojim bi se utvrdilo da nije djelomice ni u cijelost znala za krivnju AIOC-a, niti o razlozima koji su doveli do nasukanja broda. Tvrtka Transport, dakle, odgovara za štete koje su pretrpjeli tužitelji bez prava na ograničenje odgovornosti!

6. U pogledu odgovornosti kompanije Standard Oil konstatira se da se radi o integriranoj multinacionalnoj kompaniji koja je angažirana kao neki posrednik u mreži podružnica u istraživanju, proizvodnji, pročišćavanju, prijevozu i prodaji naftnih produkata (derivata) u cijelom svijetu. Standard Oil odgovara za izvanugovorni propust svojih podružnica i drugih izvršnih organa, AIOC-a i Transporta, koje ta kompanija u potpunosti kontrolira. Standard Oil izvršavala je, zapravo, nad svojim podružnicama kontrolu upravljanja tako da su se njezine udružene tvrtke mogle smatrati samo kao obični izvršioци. Isto tako, kompanija Standard Oil se sama od početka uplela u planiranje, igradnju i iskorištavanje »Amoco-Cadiza« i smatrala je taj brod kao svoje vlasništvo.

Castrol

MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply
and technical service



Please contact:
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH
Castrol Marine Division
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36
Phone: 04035941
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:
Transjug Rijeka
Tršćanska 8
RIJEKA
Phone: 311 11
Telex: 24115

Kompanija Standard Oil zbog toga odgovara, kako zbog svoje vlastite nemarnosti, tako i nemarnosti od strane tvrtke AIOC i Transport, u pogledu koncepcije, izgradnje, iskorištavanja, održavanja, popravaka tankera »Amoco-Cadiz« kao i obučavanja posade tog broda. Iz svih tih razloga i kompaniji Standard Oil ne priznaje se pravo na ograničenje odgovornosti!

PRAVNI UČINCI ODLUKE U SLUČAJU »AMOCO-CADIZ«

1. Presuda u slučaju Amoco-Cadiz« odlikuje se zanimljivim i originalnim pravnim zaključcima, posebice u odnosu na primjenu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom iz 1969 (u daljem tekstu Konvencija iz 1969). U sklopu našeg prava isključujemo raspravu o problematici priznanja pojma osobnosti raznih tvrtki, društava u američkom pravu. Međutim, mnoge druge konstatacije mogu se neposredno analizirati i u kontekstu jugoslavenskog prava.

Sudac McGarr ističe da Konvencija iz 1969, čak i za države koje su je ratificirale ili su joj pristupile, nije tekst koji bi se isključivo morao primijeniti u slučaju šteta odzagađivanja. Zapravo, kako misli sudac, osebujna odgovornost koja je na osnovi Konvencije iz 1969. na vlasniku broda koji prevozi naftu nikako ne isključuje da bi također mogao odgovarati, na osnovi općeg prava i prema tim odredbama, i brodar koji nije vlasnik, kao eventualno i naručitelj, brodograditelj, klasifikacijski zavod koji je pregledavao gradnju, štoviši i spasilac koji je intervenirao u slučaju nesreće. Suprotno odredbama Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, Bruxelles, 1962, sudac smatra da Konvencija iz 1969. ne uvodi strogo usmjeravanje, kanaliziranje odgovornosti. Ona propisuje samo jednu povlasticu: u odnosu na službenike i punomoćnike vlasnika broda, protiv kojih prema čl. III st. 4. nije moguća tužba u predmetu zagađivanja.

Sudac je konkretno raspravio i o pojmu »agent« (»mandataire«) u smislu odredaba Konvencije iz 1969. Tvrtka AIOC pozvala se na te odredbe da bi u svoju korist mogla tvrditi da ne odgovara jer je punomoćnik vlasnika broda na osnovi ugovora o consultingu. Međutim, sudac je odbacio taj prigovor. S jedne strane tvrtka AIOC nije uopće djelovala kao punomoćnik (»agent«) vlasnik broda, jer se upravo njoj imputirala krivnja u pogledu planiranja i izgradnje tankera »Amoco-Cadiz«. S druge strane, ugovor o consultingu zaključen između AIOC-a i vlasnika broda nije ugovor o zastupanju prema francuskom i prema američkom pravu. Koristimo priliku da konstatiramo da se i našem pravu ovlaštenje za zastupanje zasniva na posebnim pravnim načelima.

Nesumnjivo je da Konvencija iz 1969. pruža opću zaštitu od tužbenih zahtjeva za štete od zagađivanja samo osobama u službi vlasnika ili njegovim punomoćnicima. Punomoćnik može poduzimati samo one pravne poslove za čije je poduzimanje ovlašten. Ako neka osoba ne radi kao punomoćnik ne može koristiti blagodat Konvencije iz 1969. Ne odnosi se na osobu koja ima potpunu kontrolu nad

iskorištavanjem broda te poduzima mnoge radnje i donosi odluke koje i ne moraju imati pravni karakter (pregled broda, izbor komercijalnih radnji, obučavanje posade itd.). Tvrtka AIOC tako je djelovala i imala je takav položaj da se nije mogla smatrati punomoćnik u smislu Konvencije iz 1969.

2. Presuda suca McGarra u ovom dijelu zasluži da se analizira i sa stajališta našeg prava.

Prvo je pitanje da li bi i u jugoslavenskom pravu u kontekstu slučaja bilo dopušteno tužiti i druge osobe, osim vlasnika broda (nosioca prava raspolaganja brodom)?

Jugoslavija je, kao što smo istakli, retificirala Konvenciju iz 1969. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi inspirirao se njenim odredbama (v. čl. 840—849). U čl. 840. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi se ističe da za štetu što je uzrokuje pomorski brod koji prevozi ulje⁷ kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara nosilac prava raspolaganja brodom odnosno vlasnik broda. Međutim, smatramo da i u našem pravu ne bi bilo zapreka da se po općim načelima tuže i osobe koje nisu nosioci prava raspolaganja brodom u društvenom vlasništvu odnosno vlasnici broda, ako su ostvareni uvjeti odgovornosti i tih drugih osoba. Prvenstveno se misli na odgovornost brodarka. Međutim, samo nosioci prava raspolaganja brodom odnosno brodovlasnici odgovaraju po specifičnim i strogim načelima odgovornosti za onečišćenje kao posljedica izlivanja ili izbacivanja ulja (nafte) koje se prevozi kao rasuti teret.⁸ Za ostale osobe kojima bi se mogla involvirati odgovornost, konkretno za brodarka vrijedilo bi opće načelo odgovornosti na temelju krivnje, ako se i ovaj slučaj ne bi mogao podvesti pod štetne posljedice koje uzrokuje brod izlivanjem ili izbacivanjem stvari opasnih i štetnih za okolicu (usp. čl. 838. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi) ili pod odredbe Zakona o obveznim odnosima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti (v. čl. 173. i d. Zakona o obveznim odnosima). Kako se u konkretnom slučaju, u vezi s nesrećom tankera »Amoco-Cadiz«, utvrdila krivnja sudionika u štetnim događajima otpadaju moguće špekulacije s temeljem odgovornosti.

Drugo je pitanje da li se izraz »servants or agents« (fran. »les préposés ou mandataires«, službenici ili punomoćnici) vlasnika broda, kojima se pruža puna zaštita od tužbenih zahtjeva, odnosi samo na

⁷ Ulje označava sva postojana ulja, a posebno sirovu naftu, teško dizelsko ulje, mazivo ulje i kitovo ulje, bez obzira na to prevoze li se na brodu kao teret ili kao gorivo za pogon broda (čl. 6. toč. 39. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi).

⁸ Nosilac prava raspolaganja odnosno vlasnik broda može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je izlivanje ili izbacivanje ulja uzrokovano: 1. ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, ustankom ili prirodnom pojavom izvanrednog, neizbježnog i neodoljivog značenja; 2. isključivo radnjom ili postupkom trećeg u namjeri da se uzrokuje šteta; 3. isključivo radnjom ili propustom organa ili organizacije koji se brinu za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije. Ako nosilac prava raspolaganja brodom (vlasnik broda) dokaže da je štetu u cijelosti ili djelomice skrivila oštećena osoba, sud će ga potpuno ili djelomice osloboditi odgovornosti za naknadu štete koju je pretrpjela ta osoba (v. čl. 840. st. 1. i 2. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi).

zapovjednika i članove posade, kao što tumači sudac u svojoj presudi. Iako bismo bili skloni takvom tumačenju Konvencije iz 1969,⁹ činjenica je da se u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi spominju članovi posade ali i druge osobe koje rade u ime broдача (v. čl. 940. st. 3). Ipak, smatramo da su i u našem pravu potpuno zaštićeni od tužbenih zahtjeva od štetnih posljedica zagađivanja uljem s brodova koji ulje prevoze kao teret jedino zapovjednik i drugi članovi posade broда, a protiv drugih osoba koje rade u ime broдача, kao i protiv samog broдача, ne može se podnijeti tužba niti zahtijevati odgovornost na osnovi posebnih načela iz dijela sedmog, glave V, odsjeka 4. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (v. prije spomenute članove 840 — 849).

3. Odluka suca McGarra zaslužuje poseban tretman i analizu u dijelu u kojem se izražava strogo stajalište u ocjeni ponašanja grupe Amoco, kao iskorištavatelja broда, kao i u odnosu na svaku kompaniju (tvrtku) u ovoj grupi posebice.

U obrazloženju presude grupi Amoco, ili njegovim tvrtkama, o odgovornosti za štetu od onečišćenja, uz istovremeno lišenje prava na ograničenje odgovornosti, sudac je kao opravdanje istakao tri elementa krivnje. Prigovara Amocou da nije osigurao da se tanker »Amoco-Cadiz« isporuču u stanju sposobnom za plovidbu, a posebice sa sustavom upravljanja u slučaju nevolje. Zatim zamjerava Amocou da nije vodio računa o dobrom stanju tog sustava, zanemarujući osobito upute brodograditelja. Konačno, sudac je našao za elemente krivnje i u činjenici da nije dovoljno obučavao posadu, niti se brinuo o popravku uređaja za upravljanje.

Zamjerka učinjena grupi Amoco da nije dovoljno pazila na održavanje broда je klasičan slučaj i ne zahtijeva posebni komentar. Međutim, prigovori koji su grupi Amoco upućeni od strane suca u pogledu samog sustava upravljanja i sastava posade navode na ozbiljna razmišljanja. Zapravo, moglo bi se zauzeti stajalište da je broдар koji se obraća sa željom da sagraди broд jednom renomiranom brodogradilištu, a brodogradilište Astilleros s dosad sagrađenim brodovima — kako ističe sam sudac — bilo je priznato, zaštićeno od svih zamjerki, isto kao i broдар koji zapošljava posadu sa svjedodžbama i dokazima u svojoj stručnosti. Međutim, analiza suca McGarra u ovom smislu ima dalekosežnije dimenzije.

Iskorištavanje nekih suvremenih brodova, a posebice tankera, djelatnost je koja u sebi sadrži izvor velikih opasnosti za posadu i teret, te za treće osobe. Dakle, postoje razlozi da se traži od broдача takvih brodova veća pažnja u pogledu imperativa sigurnosti. Ako je odlučio sagrađiti broд, nije pretjerano od broдача tražiti da osigura funkcioniranje čitavog mehanizma spasavanja od pogibelji (pomoćni uređaji). Ako se radi o nadležnostima posade, može se pravdati da se traži od tih broдача da osiguravaju svojem osoblju, članovima posade, stalan sastav i obnavljanje kako bi povećali svijest o postojanju rizika iskorištavanja jednog suvremenog broда, te ih osposobili da poduzimaju djelotvornije mjere za ublažavanje tih rizika. Konačno, kako proizlazi iz najnovije presude Kuće lordova u Engleskoj, nije dostatno da

jedan broдар uredno sastavi posadu, te im dade najkompletnije upute; isto je tako još potrebno da on stalno provjerava da li se te upute strogo primjenjuju, izvršavaju (v. poznati slučaj »Marion«).¹⁰

Zapažena je činjenica da se sudac McGarr nije zaustavljao na analizi značenja »osobnog« u krivnji grupe Amoco, a u odnosu na društvenu strukturu poduzetnika. U ovom je slučaju očigledno da postoji krivnja u propustu (propust kontrole, propust da se pazi na uredan sastav posade), a manje u samom djelovanju. To je krivnja poduzetnika u cjelini, a nije u pitanju ponašanje ili djelovanje određenog službenika. Važnost takve krivnje u njezinoj neprekidnosti, čini uzaludnom raspravu o krivnji pojedinih osoba.

4. Da li zaključci suca McGarra o ocjeni krivnje mogu biti relevantni i u uvjetima našeg prava?

U načelu, utvrđeno činjenično stanje u slučaju Amoco moglo bi se i u našem pravu smatrati kao osobna krivnja koja uzrokuje gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Takva osobna krivnja mogla bi se uklopiti u smisao odredaba Konvencije iz 1969 (čl. V st. 2) i našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (čl. 842. st. 3) u slučaju tužbe protiv vlasnika tankera koji prevozi naftu kao teret. Takva kvalifikacija osobne krivnje, također, mogla bi se primijeniti i na osnovi Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957 (čl. 1. st. 1), odnosno našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (čl. 384. st. 1. toč. 1) koji regulira globalno ograničenje odgovornosti po uzoru na spomenutu Konvenciju, ali za tužbe protiv broдача.¹¹

Činjenično stanje ukazuje očigledno na skrivljeno ponašanje: uredni broдар ne zanemaruje upute brodograditelja u pogledu održavanja broда; broдар koji postupa s dužnom pažnjom (pažnjom urednog broдача) vodi brigu o sastavu svoje posade i o uputama koje im daje; broдар koji postupa s dužnom pažnjom, uredni broдар, ne upušta se u korištenje broда koji može biti pogibeljan za okolinu, ako se ne pobrine da se primjenjuju sve mjere sigurnosti. U hijerarhijskom lancu, djelovanje ili propust strojara ili zapovjednika brodova, drugih funkcionera i rukovodilaca organizacija, može se neprijepno smatrati i osobnom krivnjom broдача.

5. Ne upuštajući se u raspravu svakog detalja u obrazloženju presude, čini nam se, da se u jednom slučaju tvrdnja suca McGarra ne bi mogla primijeniti u jugoslavenskom pravu. Riječ je o problemu dokazivanja osobne krivnje. U više navrata sudac je konstatirao da je na AIOC-u, Transportu i Standard Oilu dužnost dokazivati da nisu osobno krivi. To je, zapravo, primjena klasičnog pravila američkog prava kada se zatraži ograničenje odgovornosti. Broдар je tada prisiljen dokazivati da nije osobno kriv (privy

⁹ Poblize Ivo Grabovac, Prijevoz opasnih stvari morem — prikaz normativne djelatnosti, Split, 1982, str. 103.

¹⁰ O slučaju »Marion« v. poblize Robin Travis, New Trends in P & I Cover, Savjetovanje o osiguranju pomorskog kaska, Split, 1984, pp. 26—27.

¹¹ Dopušta se u našem pravu da se povlasticom ograničenja odgovornosti koriste i zapovjednik broда, ostali članovi posade i druge osobe koje rade za broдача ako im se može imputirati odgovornost — v. čl. 392 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

and knowledge«) kada se već radi o krivnji koja je uzrokovala nesreću.

Konvencija o ograničenju odgovornosti iz 1957. predviđa da se »lege fori« određuje tko je dužan dokazivati da li je događaj iz kojega je nastalo potraživanje prouzročen osobnom krivnjom vlasnika, brodar (v. čl. 1. st. 6). Konvencija iz 1969. u čl. V st. 2. propisuje: »Ako je slučaj uzrokovan osobnom krivnjom vlasnika, on se ne može koristiti ograničenjem...« Konvencija iz 1969. znači, ne rješava problem tko je dužan dokazivati postojanje osobne krivnje, odnosno da osobne krivnje nema. Ipak, tumačenje dopušta stanoviti zaključak. Činjenica je da je pravo na ograničenje odgovornosti brodovlasnika pravilo, jedno od osnovnih načela, a slučaj osobne krivnje je predviđen kao iznimka, kada dolazi do gubitka prava na ograničenje. To znači da valja poći od pretpostavke da ne postoji osobna krivnja. Stoga će osobnu krivnju vlasnika broda morati dokazivati osoba koja tvrdi da postoji takva krivnja. Smatramo da i u našem pravu, u slučaju globalnog ograničenja i ograničenja za štetne posljedice zagađivanja teretom nafte, brodaru se, odnosno nosiocu prava raspolaganja brodom (vlasniku) mora dokazivati postojanje osobne krivnje.¹² Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, London, 1976. sasvim jasno u čl. 4. ističe da osoba koja odgovara nema pravo ograničiti svoju odgovornost »ako se dokaže da je šteta nastala njezinim osobnim djelovanjem« itd.¹³

Ipak, prava je istina da se radi o »quaestio facti« problemu. Sve ovisi o ocjeni suda, prema okolnostima slučaja, da li je bilo i osobne krivnje. Često je riječ o dvojbena situacijama, osim ako je, recimo, očigledno da je u pitanju jedino krivnja zapovjednika broda ili nekog člana posade broda.

NEKE NAPOMENE O PROTOKOLIMA IZ 1984. GODINE

1. Kao što smo istakli, u Londonu su u svibnju 1984. godine izglasani protokoli o izmjenama Konvencije o odgovornosti iz 1969. i o Fondu 1971.

Nećemo se upuštati u prikaz svih promjena u protokolima. Ograničit ćemo se ovog puta samo na one dijelove koji mogu biti zanimljivi u vezi s izloženim slučajem broda »Amoco-Cadiz«.

2. Vrijedno je registrirati intervenciju Protokola o izmjenama Konvencije iz 1969. pri opisivanju »šteta od zagađivanja«. Šteta uzrokovana zagađivanjem označuje: (a) svaki gubitak ili oštećenje nastalo izvan broda uslijed zagađivanja zbog istjecanja ili izbacivanja nafte s broda, ma gdje se takvo istjecanje ili izbacivanje dogodilo, uz uvjet da je iznos naknade za oštećenje okolice, osim izgubljenog dobitka (izmakle koristi) od takvog oštećenja, ograničen na troškove razumnih mjera za uspostavljanje prijašnjeg stanja prije nastale štete, koje su stvarno poduzete ili će se poduzeti; (b) troškove zaštitnih mjera i daljnji gubitak ili oštećenje uzrokovano ovim mjerama.

Ostao je dosadašnji koncept po kojemu se šteta od zagađivanja mora dogoditi, tj. mora doći do istjecanja ili izbacivanja nafte s broda. Ovo ističemo zbog toga što je bilo prijedloga da se u takve štete uključe i preventivne mjere koje bi se poduzimale i prije

stvarnog istjecanja (nehotični ispušt) ili izbacivanja (hotimični ispušt), a u slučaju velike i neposredne pogibelji od štetnih posljedica zagađivanja. Novina je u preciznoj formulaciji koja sada jasno razgraničuje opseg pojma štete u slučaju da je potrebno samo uspostaviti stanje koje je postojalo prije zagađivanja, za razliku od slučaja kada je riječ o izmakloj koristi kao posljedici zagađivanja. Priznaju se samo razumni troškovi, a to znači oni potrebni, nužni, neophodni troškovi, kojih je stvarno bilo ili će se morati podnijeti da bi se očistile zagađene površine, odnosno da bi se te površine dovele u stanje u kojemu su bile prije čina zagađivanja. Za naknadu štete od izmaklog dobitka, izmakle koristi, vrijede opća načela, a to bi značilo, po našem pravu, da se uzima u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom toku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetom (od zagađivanja).¹⁴

Pojam i učinak »zaštitnih mjera« nije se promijenio u Protokolu 1984.

3. Protokol 1984. o izmjenama Konvencije iz 1969. nije mijenjao osnovnu koncepciju u pogledu osobe koja odgovara za štetu od zagađivanja teretom nafte s brodova. Ostaje se na principu usmjerenja odgovornosti na brodovlasnika. Isto tako Protokol nije dirao u temelj odgovornosti i u slučajeve oslobođenja od odgovornosti brodovlasnika.

Protokol je ponovio konstataciju da se zahtjev za naknadu štete nastale zagađivanjem može podnijeti protiv vlasnika broda samo na osnovi Konvencije iz 1969. Međutim, proširuje krug osoba protiv kojih se ne bi mogla podnijeti tužba. Osim što se brodovlasniku pridržava pravo regresu protiv trećih osoba, nikakav zahtjev za naknadu štete uslijed zagađivanja, zasnivao se na Konvenciji ili iz Konvencije ne proizlazi, ne može se podnijeti protiv:

- službenika ili punomoćnika vlasnika ili članova posade;
- peljara ili druge osobe koja, iako nije član posade, pruža usluge brodu;
- svakog naručitelja ugovora o prijevozu (bez obzira na to kako se označuje, uključujući i »bareboat charterera«, zapravo u našem pravu zakupodavca a to je praktički brodar), upravitelja ili brodara;
- svake osobe koja spašava s pristankom vlasnika ili na osnovi zahtjeva nadležne javne vlasti;
- svake osobe koja poduzima zaštitne mjere;
- svih službenika ili punomoćnika osoba koje su spomenute u točkama (c), d) i e).

Ipak, tužba će biti dopuštena i protiv bilo koje od navedenih osoba ako je šteta nastala zbog njihovog osobnog djelovanja ili propusta učinjenog u na-

¹² Na primjer, francuski Zakon od 3. siječnja 1967 (Loi portant statut des navires et autres bâtiments de mer) u čl. 58. izričito traži da se vlasniku broda dokaže osobna krivnja (»Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable...«).

¹³ Konvencija iz 1976. olakšava položaj osobe koja odgovara, jer se gubitak prava na ograničenje vezuje uz osobnu kvalificiranu krivnju, tj. o djelovanju ili propustu učinjenim s namjerom da se izazove šteta, ili bezobzirno i znajući da takva šteta može nastupiti.

¹⁴ Usp. čl. 189. st. 3. našeg Zakona o obveznim odnosima.

mjeri da se uzrokuje šteta ili bezobzirno i znajući da takva šteta može nastupiti.

Već smo istakli da se u presudi u slučaju »Amoco-Cadiz« izraz iz čl. III st. 4. Konvencije iz 1969. »službenici ili punomoćnici« brodovlasnika, koji su zaštićeni od tužbenih zahtjeva, tumačio kao »zapovjednik i članovi posade«. Novim tekstom u Protokolu 1984. nastoji se znatno proširiti krug osoba protiv kojih se nikako ne bi mogla podići tužba. Isto tako iz nove formulacije sada očigledno proizlazi da se zaštita jednako odnosi na članove posade kao i na ostale službenike ili punomoćnike vlasnika broda, na osobe kojima se vlasnik u svom poslovanju služi. Zaštita prestaje za sve spomenute osobe ako im se imputira osobna kvalificirana krivnja. Pri tome se za takvu krivnju koristi standardna formulacija koja je inače poznata u raznim suvremenim međunarodnim konvencijama pomorskog prava,¹⁵ a s ciljem da se nosiocu odgovornosti oduzme povlastica ograničenja odgovornosti (što će biti slučaj i s vlasnikom broda u sklopu Protokolom izmijenjenih odredaba, o čemu ćemo raspraviti u daljem tekstu).

Smatramo da je namjera redaktora Protokola iz 1984. bila da se što dosljednije ostvari načelo usmjerenja odgovornosti na brodovlasnika, a umjesto da se dopusti pozivanje oštećenoga (oštećenih) na opća načela u svrhu da se tužbenim zahtjevom obuhvati i širi krug osoba (v. »Amoco-Cadiz«), ponuđeno je znatno povišenje granica odgovornosti brodovlasnika, o čemu ćemo također izložiti u daljem tekstu.

Ostala je regulativa iz dosadašnjeg teksta po kojem Konvencija ne sprečava vlasnika da se pokuša regresirati od bilo koje osobe.

4. Osnovni razlog koji je inicirao donošenje Protokola iz 1984. bilo je povišenje odgovornosti brodovlasnika. Protokol propisuje da vlasnik broda ima na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1969. pravo da ograniči svoju odgovornost po događaju (nezgodi) na

ukupnu svotu od tri milijuna obračunskih jedinica za brod koji ne prelazi 5.000 jedinica tonaže. Ako se pak radi o brodovima preko naznačene tonaže, u svrhe ograničenja za svaku dodatnu jedinicu tonaže još se pridodaje 420 obračunskih jedinica povrh iznosa koji smo prethodno spomenuli. Međutim, ukupna svota ni u kojem slučaju ne smije prijeći iznos od 59.7 milijuna obračunskih jedinica. Usput napominjemo da je prema Protokolu Konvencije iz 1969. koji je izglasan 1976. godine vlasnik broda imao pravo ograničiti svoju odgovornost na ukupni iznos od 133 obračunskih jedinica po registarskoj toni broda, s tim da ukupni iznos nije mogao premašiti 14 milijuna obračunskih jedinica. Obračunska jedinica je, kao što je to i u drugim međunarodnim konvencijama, Posebno pravo vučenja (Special Drawing Right — SDR) kako ga je odredio Međunarodni monetarni fond. Koriste se u sklopu odredaba o računanju te jedinice poznate formulacije po uzoru iz drugih međunarodnih konvencija. Ipak je vrijedno zabilježiti, iako se i ovdje radi o poznatoj činjenici, da se državama koje nisu članice Međunarodnog monetarnog fonda i čija prava ne dopuštaju računanje na osnovi SDR, omogućava da izjave da jedna obračunska jedinica (SDR) odgovara 15 zlatnih Poincaré franaka. To bi npr. značilo da 3.000.000 SDR jednako je 45.000.000 zlatnih franaka, a 420 SDR odgovara 6.300 zlatnih franaka, te konačno 59.700.000 SDR 895.500.000 franaka.

Osnova za ograničenje odgovornosti je tzv. tonaža broda. Protokol ističe da se tonaža broda smatra kao bruto tonaža određena u skladu s pravilima o baždaranju iz Priloga I Međunarodne konvencije o baždaranju brodova iz 1969. Ista je formulacija kao i u

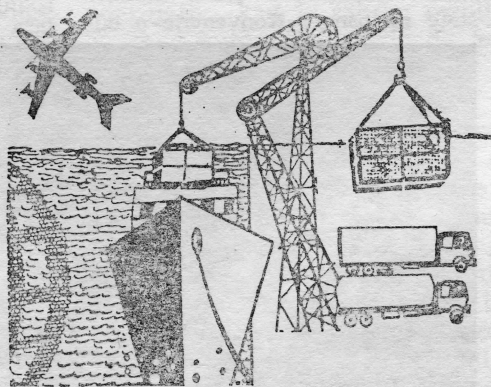
¹⁵ U dosegu specifične formulacije o kvalificiranoj krivnji v. поближе Ivo Grabovac, Ograničenje odgovornosti vozara u Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978, Privreda i pravo, Zagreb, 2. 1979. str. 8—12.



CROATIA
MARINE ASSOCIATION LTD.

**ZAJEDNICA
RIZIKA OSIGURANJA
TRANSPORTA I KREDITA**

41 000 ZAGREB
Miramarska 22
66 000 KOPER
Ljubljanska 3
52 000 PULA
Laginjina 7
51 000 RIJEKA
Korzo Narodne revolucije 39
57 000 ZADAR
Branimirova obala 20
58 000 SPLIT
Šibenskih žrtava 1
50 000 DUBROVNIK
Maršala Tita 69
11 000 BEOGRAD
Terazije 14
54 000 OSIJEK
Gajev trg 1



**OSIGURANJE ROBE U PREKOMORSKOM, KOPNENOM I
AVIJSKOM TRANSPORTU. OSIGURANJE BRODOVA I
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUĆIM DRUŠTVIMA.**

Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, 1976. Mora se, dakle, voditi računa o novom računanju bruto tonaže.¹⁶

Predviđa se i situacija kada brodovlasnik ne bi imao pravo ograničiti svoju odgovornost. U dosadašnjem tekstu Konvencije iz 1969. bilo je dovoljno vlasniku dokazati osobnu krivnju (>the actual fault or privity<). Irelevantan je bio stupanj krivnje. Protokol iz 1984, prateći suvremene trendove, predviđa da vlasnik može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti samo ako mu se dokaže da je šteta od zagađivanja nastala njegovim osobnim djelovanjem ili propustom počinjenog u namjeri da se uzrokuje šteta ili bezobzirno i sa znanjem da takva šteta može nastupiti. Radi se očigledno o kvalificiranoj krivnji. Osim za namjeru (dolus), koja je nesporna, pojavljuju se dileme u tumačenju izraza bezobzirno i znajući da da takva šteta može nastupiti« i sl. (engl. »... or recklessly and with knowledge that such damage would probably result<«). Sporni izraz ima anglosaksonsko porijeklo. U svakom slučaju radi se o ponašanju koje nadilazi po obilježjima granice krajnje nepažnje, iako na marginama takve krivnje, ali ipak nije »dolus«. Možda bi bilo najbliže istini smatrati kao »dolus eventualis«. Uostalom, tim smo se problemom već podrobnije pozabavili.¹⁷ Međutim, značajna je slijedeća konstatacija: olakšava se položaj osobe koja odgovara, tj. vlasnik broda praktički će se uvijek moći pozivati na ograničenje odgovornosti, jer će mu oštećeni teško moći dokazati opisanu kvalificiranu krivnju. Za uzvrat Protokol iz 1984. je u odnosu na Konvenciju iz 1969. znatno povišio granice odgovornosti brodovlasnika, u prosjeku za preko četiri puta. Osobito se zamjećuje značajno povišenje odgovornosti kod manjih brodova. Eto, dakle, prilike da se ove nove odredbe usporede s normama kojima je sud baratao kada je rješavao slučaj tankera »Amoco-Cadiz«.

5. Kada govorimo o ograničenju odgovornosti ne možemo mimoći ni Protokol iz 1984. o izmjenama Međunarodne konvencije o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed zagađivanja naftom, 1971. Ukupna svota naknade koju je prema Protokolu iz 1984. Fond dužan isplatiti, ako ne postoje posebno predviđeni slučajevi koje ćemo spomenuti u daljem tekstu, ograničava se za svaki događaj (nezgodu), tako da ukupna svota takve naknade i svota stvarno isplaćene naknade štete na osnovi Konvencije o od-

govornosti iz 1984. za štete nastale uslijed zagađivanja u sklopu primjene te Konvencije neće prijeći 135 milijuna obračunskih jedinica. Osim ako se ne primjenjuje načelo o maksimalnoj svoti, ukupna svota naknade štete koju Fond isplaćuje za štetu uslijed zagađivanja koje je posljedica izvanrednih, neizbježnih i nesavladivih prirodnih pojava neće prijeći 135 milijuna obračunskih jedinica. Maksimalna, krajnja svota spomenute naknade bit će 200 milijuna obračunskih jedinica za svaki događaj koji je nastupio u vrijeme dok je ova Konvencija obvezivala tri države ugovornice u pogledu kojih je kombinirana relevantna količina nafte koja podliježe doprinosu,¹⁸ primljena od osoba na području te države u protekloj kalendarskoj godini, jednaka ili veća od 600 milijuna tona.

U originalnom tekstu Konvencije o fondu iz 1971. a u vezi s Protokolom iz 1976. bio je predviđen maksimum naknade od Fonda u iznosu od 30 milijuna obračunskih jedinica. 1975. godine Skupština Fonda povišala je taj iznos na 45 milijuna obračunskih jedinica. 135 milijuna obračunskih jedinica (SDR) u Protokolu iz 1984. je tri puta više (300%) od posljednje utvrđene svote. Valja obratiti pažnju na mogućnost da se naknada popne i do 200 milijuna SDR ako su u tri države ugovornice njihove kompanije primile u prethodnoj kalendarskoj godini najmanje 600 milijuna tona nafte koja se inače računa u količinu za kontribuciju. Taj je iznos (oko 208 milijuna USA dolara ako se 1 SDR računa kao 1,02 dolara)¹⁹ vrlo blizu svojedobnom zahtjevu Sjedinjenih Američkih Država.²⁰ Možda ovo znatno povišenje naknade štete privuče i SAD da ratificira protokole odnosno obje konvencije iz 1984. godine.

¹⁶ Poblize Ivo Grabovac, Promjene u sustavu općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom poduzetništvu u Konvenciji iz 1976. u odnosu na Konvenciju iz 1957, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 22, 1984, str. 200—202.

¹⁷ Grabovac, Ograničenje odgovornosti..., o. c. str. 8—12.

¹⁸ Godišnji doprinosi Fondu za svaku državu ugovornicu uplaćuje osoba koja je tijekom kalendarske godine spomenute u čl. 12. st. 2. toč. a) i b) primila ukupnu količinu koja prelazi 150.000 tona.

¹⁹ Ovakav je odnos vrijedio 23. srpnja 1984. (Jacobson - Yellen, o. c., p. 473).

²⁰ SAD su predlagale Pravnom odboru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) 225 milijuna dolara (Jacobson - Yellen, o. c., p. 482).

