

Opasni teret

U pomorskom prijevozu robe osobitu i važnu kategoriju predmeta transporta predstavlja takozvani »opasni teret«.

Postavlja se pitanje što je to opasni teret.

Opasnim teretom nazivamo sve one vrste robe uz koje je vezana neka opasnost, neka pogibelj (rizik). Drugim riječima, to su takvi tereti koji s obzirom na svoja svojstva mogu predstavljati stvarnu opasnost za one koji njima barataju, za onu robu koja se nalazi u njihovoj neposrednoj blizini i za onaj brod koji ih prevozi.

Posebna se pažnja posvećuje manipulaciji opasnim teretom, a budući da su opasni tereti veoma delikatni (bolje rečeno rizični i pogibeljni za svoju okolicu), u svim su zemljama donijeti posebni propisi i odredbe pomoću kojih se nastoji postignuti maksimalnu moguću sigurnost ljudskih života i imovine ugrožene prisustvom opasnog tereta.

Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru iz godine 1948. (»International Convention for Safety of Life at Sea«) svrstava opasni teret u devet skupina:

1. eksplozivi,
2. komprimirani plinovi u tekućem stanju i rastvoreni plinovi,
3. korozivi (sredstva koja nagrizaju),
4. otrovi,
5. tvari koje izlučuju zapaljivu paru,
6. tvari koje postaju opasnim ako dođu u dodir sa zrakom i s vodom,
7. jaki posrednici procesa oksidacije,
8. samozapaljive tvari,
9. sve ostale tvari za koje je iskustvo pokazalo da njima treba postupati na poseban način.

Interesantno je napomenuti da je gornja konvencija u stvari prepusila zakonodavstvima pojedinih zemalja donošenje detaljnijih odredaba i zakonskih propisa u ovoj materiji.

Inače ima nekoliko elemenata koji su predmetom pravnog reguliranja.

U prvom se redu postavlja pitanje kako treba opasni teret slagati na brodu i u brodskim skladištima, a onda i to na koji ga način treba pakovati, kakva se ambalaža ima primijeniti za otpremu opasne robe.

Neki tereti predstavljaju opasnost i za sam brod ukoliko ugrožavaju njegovu stabilnost za vrijeme plovidbe. Iz tog naslova u opasne terete spada svakako žito. Naime, žito se za vrijeme putovanja dotičnog broda valja, pomiče. To se sprječava odnosno svodi na najmanju mjeru upotrebom posebne vrste materijala, takozvanih »žitnih pregrada« i »lijevaka«. Pomoću tog se pregradnog materijala (izrađenog najčešće iz drva) žito u brodskim skladištima razdvaja u manje »partije« i na taj se način sprječava da ono, dok se brod u plovidbi valja i posrće, ne »nagrne« s jedne strane na drugu i da tako ne prouzroči i potonuće broda. Spomenuta Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru daje objašnjenje što se ima podrazumijevati pod pojmom »žito« i kaže da se u »žito« ubraja pješnica, kukuruz, zob, raž, riža, suho varivo i sjemenje. Mali je broj država tu materiju bliže regulirao.

S obzirom na činjenicu da izvjesni tereti predstavljaju opasnost za ljudske živote, nameće se pitanje smije li se takve opasne terete prevoziti putničkim brodovima ili se u tu svrhu moraju upotrebljavati isključivo teretni brodovi.

U svakom se slučaju, gledom na veličinu i vrst brodova, imaju jasno precizirati propisi o tome u kojoj se količini pojedine vrste opasnog tereta smiju prevoziti pomoću pojedinih vrsta brodova odnosno pomoću brodova određenih veličina. U konkretnim slučajevima važno je znati i biti sasvim na čistu s time smije li se dozvoliti smještaj nekog opasnog tereta uz neku drugu robu.

Zapaljivost predstavlja najčešći razlog zašto je neki teret opasan. Radi toga svi teretni brodovi (pa i putnički odnosno putničko-teretni) moraju imati uređaje za gašenje požara, moraju obezbjediti besprijekornu organizaciju protupožarne službe, jer svi oni, više-manje, dolaze u priliku da prevoze uz ostalo i opasne terete. A kada se takav teret zaista i preuzima na prijevoz, zapovjednik će broda odrediti da se obavlja danoćna brodska straža koja će nadzirati operacije ukrcanja, iskrcanja i prekrcaja takve robe i sve one robe koja će biti slo-

žena odnosno smještena uz opasni teret ili u njegovoj neposrednoj blizini. Naravno, kada se ima posla s opasnim teretom, mora se zabraniti pušenje a isto tako i upotreba šibica i otvorenih svijeća na mjestu takve manipulacije. Iz dimnjaka brodova suklja dim i skaču iskre. One također mogu prouzročiti požar time što dođu u dodir sa samozapaljivom i s lako zapaljivom robom. Radi toga brodski dimnjaci moraju biti zatvoreni mrežom iz kovine kako bi se spriječilo izlaženje iskara.

Iz istog razloga zbog kojeg opasni tereti ugrožavaju brod koji ih prevozi, brod natovaren opasnom robom predstavlja opasnost za svoju okolinu, konkretno za druge brodove, gatove, pristane, skladišta itd. Preporuča se da sidrište (kotvište) broda što prevozi opasnu robu odnosno vez uz koji pristaje takav brod, bude što dalje od drugih brodova. Nadalje uvijek se nastoji da se ukrcaj odnosno iskrcaj opasnog tereta obavi u što kraćem vremenu, jer se time vjerojatnost nesreće svodi na najmanju mjeru. Samo se u izuzetnim slučajevima dozvoljava slaganje opasnog tereta na palubi broda.

Realno se mora računati s mogućnošću da na brodu koji prevozi opasni teret, izbije požar i da lako havarirani brod postane ipso facto nesposobnim za plovidbu. Ako se takav udes dogodi na otvorenu moru, trebat će havarirani brod odtegliti na određeno mjesto, i za to je potrebno da takav brod (to jest brod koji prevozi opasne terete) uvijek sobom nosi specijalnu užad za tegljenje.

Uvijek je potrebno opasnu robu obilježiti kao takvu jako vidljivim natpisima ili ceduljama. Brod mora posjedovati popis svih opasnih tereta što ih prevozi. Nadalje, onaj tko krca opasni teret, mora o tome dati nadležnim organima pismenu izjavu, uz podnošenje tačna opisa takvih tereta. Brod, koji prevozi opasnu robu, odnosno koji ukrcava ili iskrcava takvu



Ovako se održavaju i uljepšavaju moderni brodovi naše Ratne mornarice

robu, mora za vrijeme dana istaknuti znak B međunarodnog signalnog kodeksa, a za vrijeme noći mora imati crveno svjetlo koje mora biti vidljivo sa svih strana na udaljenosti od 1 nautičke milje.

Opasni tereti imaju poseban tretman i u komercijalnom smislu. Tako se, uz ostalo, određuju i posebni vozarinski stavovi za prijevoz i manipulaciju opasne robe, u tarifama brodskih poduzeća kao i u tarifama udruženja pomorskih kompanija (takozvanih »konferencija« i »antikonferencija«).

U brodskim su teretnicama brodarskih poduzeća (kao ispravama o zaključenju prijevoza robe) sadržani uvjeti uz koje se preuzima na prijevoz opasna roba.

Ilustracije radi citirat ćemo tekst takvih uvjeta, sadržan u brodskoj teretnici poduzeća »Jugolinija«. Rijeka (a takav ili sličan tekst sadrže i brodske teretnice ostalih naših i mnogih inozemnih brodarskih poduzeća):

»6. *Dangerous Goods*: Any shipper who loads explosives, inflammable or dangerous goods of any kind whatsoever, under a false declaration or who loads them under their true description but without drawing the attention of the carrier or his agents to the danger presented by the goods, shall be held responsible apart the penalties imposed by the law, for all damage and consequences which may result thereby. Such goods may be thrown overboard or destroyed by the master or carrier at any time without any claim to indemnity.«
što bi otprilike značilo ovo:

6. *Opasna roba*: svaki će krcatelj koji krca eksplozive, zapaljivu ili opasnu robu bilo koje vrsti uz lažnu (netačnu) izjavu ili koji krca istu uz njezin pravi (tačni) opis ali ne svračajući pozornost vozara ili njegovih agenata na opasnost što je izaziva roba, biti smatran odgovornim, apstrahirajući od kazna što ih nameće zakon, za svaku štetu i posljedice koje bi time mogle nastati. Zapovjednik ili prevoznik može takvu robu izbaciti preko broda (sa broda) ili je uništiti u svako doba, a da se za to ne zatraži bilo kakva naknada.

Takav tekst sadrži tačka 6. člana IV britanskog Zakona o prijevozu robe morem (Carriage of Goods by Sea Act).

U dopunu ovog objašnjenja nije na odmet da citiramo i tekst o opasnom teretu što ga sadrži brodska teretnica engleske parobrodarske kompanije The Union Castle Mail Steamship Company Limited, London:

»10. *Dangerous goods*: Any goods of an inflammable, dangerous or damaging nature shipped under this Bill of Lading without previous declaration to and special arrangement with the Company may upon discovery be thrown overboard. All loss thereby occasioned shall fall upon the Shipper, Owner or Consignee of such goods who and each of whom shall be jointly and severally responsible for all loss and damage of whatsoever nature caused, directly or indirectly, by such shipment as well as for all penalties to which they may be liable by any statute.«

što u prijevodu na naš jezik glasi:

»10. *Opasna roba*: Svaka roba zapaljive, opasne ili oštećujuće prirode, ukrcana pod ovom brodom teretnicom bez prethodne izjave u tom smislu ili bez posebna dogovora (utanačenja) s društvom, može biti, nakon što ju se otkrije, izbačena preko broda (sa broda). Svaki će gubitak, time izazvan, padati na teret krcatelja, vlasnika ili primaoca takve robe, koji će skupa ili svaki za sebe biti zajednički i pojedinačno odgovorni za svaki gubitak ili štetu bilo kakve prirode, prouzročenu izravno ili neizravno, takvim krcanjem, kao i za sve kazne kojima bi oni mogli biti izloženi snagom bilo kojeg statuta.«.

Američki Zakon o slaganju i uskladištenju eksploziva i drugih opasnih artikala (Stowage and Storage Chart of Explosives and Other Dangerous Articles (razlikuje ove skupine opasnih tereta:

1. Eksplozivi, 2. Drugi opasni artikli, 3. Otrovi. Eksplozive razvrstava u: a) opasne eksplozive, b) manje opasne eksplozive i c) relativno sigurne eksplozive. U druge opasne artikle ubraja: a) zapaljive tekućine, b) zapaljive krute tvari i materijale koji oksidiraju, c) tekućine koje izazivaju koroziju i d) komprimirane plinove. Otrove grupira u 2 skupine: a) skrajnje opasni otrovi, Razred A i b) manje opasni otrovi. Razred B. Podvrsti bi otrova odnosno drugih opasnih proizvoda bili: plinovi suzavci i nadražujuće tvari, zatim izgorivi proizvodi i pogibeljni proizvodi.