

Status teretnih brodova u SOLAS-Konvenciji od 1960.

Dr Branko Jakaša, Zagreb

Međunarodna Konvencija za zaštitu ljudskog života na moru potpisana u Londonu 1960. godine predstavlja četvrtu u nizu istoimenih konvencija donesenih od 1914. godine nakon propasti »Titanica«. (SOLAS-Konvencije). Ova, kao relativno veliki broj konvencija, koje su zamjenjivale jednu drugu, u prilično kratkom vremenskom razdoblju, uvjetovan je sve većim i bržim razvojem tehnike, koja omogućava, a i nameće dužnost primjene sve savršenijih sigurnosnih mjera na brodu.

Uporedo s usavršavanjem tehničkih propisa konvencija, razvijali su se — da ih tako nazovemo — i njihovi pravni propisi u užem smislu. Pravna evolucija se do danas kretala u pravcu obuhvaćanja sve šireg kruga brodova pod međunarodnu sigurnosnu reglamentaciju.

Mi ćemo, u ovom napisu, iznijeti nekoliko napomena o novim uvjetima koji se odnose na teretne brodove. Konvencije od 1912. i 1929. nisu uopće zahvaćale teretne brodove, ograničavajući se, na taj način isključivo na brodove koji prevoze putnike. Za reglamentaciju teretnih brodova na međunarodnom planu još nisu bile sazrele prilike. Glavni razlog radi kojega ti brodovi nisu bili obuhvaćeni konvencijama, bio je otpor brodovlasnika, kojima primjena sigurnosnih mjera povećava nabavnu cijenu i troškove održavanja brodova. U drugu pak ruku smatralo se da za teretne brodove s obzirom na relativno mali broj osoba koji se na njima nalazi, nije neophodno potrebno da se obavezno propišu međunarodne sigurnosne mjere.

Prvi put su teretni brodovi obuhvaćeni konvencijom od 1948. godine i to s dva bitna ograničenja: konvencija se nije odnosila na brodove manje od 500 BRT, a na brodove obuhvaćene konvencijom odnosila se uglavnom samo na sigurnost opreme, dok su se ostale odredbe za trup i konstrukciju odnosile samo na otkrivanje i gašenje požara te na dužnost izvršenja pokusa stabiliteta. U vezi s tim je bilo propisano da se teretnim brodovima ne izdaje Svjedodžba o sigurnosti, nego Svjedodžba o sigurnosti opreme, (uz Svjedodžbu o sigurnosti radiotelegrafije odnosno radiotelefonije).

SOLAS-Konvencija od 1948. godine nije zahtijevala Svjedodžbu o klasi brodova. Međutim za putničke brodove je bilo propisano da pregled prije puštanja broda u službu obuhvaća »potpuni pregled njegove strukture, strojeva i opreme, uključivši i pregled brodskog dna na suhom, te unutarnji i vanjski pregled kotlova.« Taj pregled »mora biti takav da osigurava da stručna izrada svih dijelova broda i njegove opreme odgovaraju u svakom pogledu«. (Pravila Konvencije, glava I, Dio B, Pravilo 7). Pregled po ovom Pravilu obuhvaća daleko preko onoga što konvencija propisuje u pogledu strukture broda na pojedinim mjestima. Sadržajno to znači da brodovi moraju odgovarati uvjetima koji se traže njihovom klasifikacijom. Prema tome, i ako Konvencija nije formalno tražila da brodovi budu klasificirani, njeni zahtjevi su bili takovi da je putnički brod stvarno morao imati klasu. On je — doduše — svoje dobro stanje mogao dokazivati i na neki drugi način, ali bi mu to bilo daleko kompliciranije i skuplje.

Za teretne brodove se takav pregled nije tražio. Pregled se ograničavao samo na brodsku opremu i sredstva za spašavanje te radio-inštalacije (Pravila Konvencije, Glava I, Dio B, Pravilo 8 i 9). Dakle za te brodove se ni stvarno ni formalno nije zahtijevala klasifikacija.

SOLAS-Konvencija od 1960. u ovom pogledu je išla korak naprijed. I dalje je zadržan propis da se ona ne odnosi na teretne brodove ispod 500 BRT. Međutim opseg normiranja za veće teretne brodove, tj. one koje potpadaju pod Konvenciju, je uveliko proširen. Što se tiče propisa o sredstvima za spriječavanje i gašenje požara i

pokusu stabiliteta zadržan je načelno princip kao i u Konvenciji od 1948. godine. Međutim, za razliku od dosadašnje Konvencije, na teretne brodove su protegnuti propisi i o električnim instalacijama, a primjena propisa o sredstvima za otkrivanje i gašenje požara je znatno proširena. Najvažnija promjena navedena je u Pravilu 10., Djela B, Glave I Pravila Konvencije, prema kojemu se teretni brodovi moraju podvrći pregledu trupa, strojeva i opreme na način da se utvrdi da oni u svakom pogledu odgovaraju za svrhu za koju je brod namijenjen. Pod svrhom za koju je brod namijenjen ne podrazumijeva se — smatramo — svaka svrha, nego samo ona koja je u vezi s plovidbenom sposobnošću broda. To proizlazi iz osnovne intencije Konvencije kojoj je svrha da ostvari sigurnost ljudskih života na moru. Pod nadzorom konvencije ne spadaju — dakle prostori i naprave broda koji su određeni za smještaj i čuvanje tereta. Oni će potpadati pod Konvenciju samo ako po svojoj prirodi mogu ugroziti plovidbenu sigurnost broda, ili sigurnost osoba koje se na brodu nalaze.

Kako smo naveli, analogna odredba o pregledu trupa i konstrukcije do danas je bila predviđena samo za putničke brodove. Ni Konvencija od 1960. ne zahtijeva formalnu ispravu o klasi, ali su njeni materijalni zahtjevi takvi da će i teretni brodovi morati udovoljiti zahtjevima klasifikacije.

U vezi s tom promjenom nadopunjeni su i propisi o ispravama. Najglavnija nadopuna je u tome da je za teretne brodove, uz već postojeće, uvedena i Svjedodžba sigurnosti konstrukcije teretnih brodova. Ovom ispravom se svjedoči da brod udovoljava generalnoj odredbi Pravila 10. Glave I, Pravila Konvencije i odgovarajućim propisima Glave II koji se primjenjuju na teretne brodove, osim sredstava za spriječavanje i gašenje požara. Ispravnost protupožarnih sredstava dokazuje se Svjedodžbom o sigurnosti opreme teretnih brodova.

Konvencija ne propisuje rok kroz koji brod mora biti podvrgnut pregledu konstrukcije trupa. To izričito propušta slobodnoj ocjeni nadležnih organa odnosno države. Ovo i jest razlog radi kojega se Svjedodžbom o sigurnosti teretnog broda ne dokazuje i ispravnost protupožarnih sredstava, jer su ta sredstva podložna obaveznom pregledu svaka 24 mjeseca. U vezi s neodređenom vremenskom vrijednošću navedene Svjedodžbe postavlja se pitanje vremena važnosti njenog trajanja. Nesumljivo je da svaka pojedina država ima pravo u samoj ispravi navesti do kojega dana Svjedodžba vrijedi. U tom se slučaju ni u međunarodnim odnosima neće pojavljivati nikakva poteškoća, jer će se — ustvari — ta Svjedodžba, u pogledu isteka njene važnosti, potpuno izjednačiti sa svim ostalim ispravama koje se izdaju na temelju SOLAS-Konvencije. Kod ovoga, naravno, ne mislimo na vrijeme trajanja nego na posljedice koje nastaju nakon što isteče rok koji je u Svjedodžbi naveden za njenu važnost. Ukoliko pak rok važnosti u Svjedodžbi nije naveden, nadležni organi strane države će morati načelno priznati vrijednost Svjedodžbi, sve dotle dok pregledom ne utvrde da stanje broda — u svojoj bitnosti — ne odgovara navodima sadržanim u Svjedodžbi. Takvo ispitivanje će u praksi predstavljati prilične poteškoće, a najvjerojatnije je da organi strane države neće ni ulaziti u to pitanje, nego će formalno smatrati Svjedodžbu ispravnom, sve dok se brodu ne dogodi nešto izvanredno što očito negativno utječe na njegovu sposobnost za plovidbu. Kad se je već — po našem mišljenju — potpuno opravdano, proširila primjena SOLAS-Konvencije i u navedenom pravcu na teretne brodove, čini nam se da je bilo daleko uputnije da se

predvidio rok važnosti i ove Svjedodžbe. To bi, ne samo olakšalo kontrolu, nego bi pozitivno doprinijelo ostvarenju što veće sigurnosti broda.

Mislimo da se danas može postavljati načelno pitanje odnosa SOLAS-Konvencije i klasifikacija broda. Notorna je činjenica da propisi klasifikacionih zavoda nisu bili dovoljni za sigurnost ljudskih života na moru, jer da su bili dovoljni, ne bi se ni postavilo pitanje potrebe donošenja SOLAS-Konvencija. Ne ulazeći na ovom mjestu u pitanje potrebe da se i danas sigurnost brodova normira na dva kolosjeka (SOLAS-Konvencijom i klasifikacijom) što ima danas ne pravno, nego isključivo ekonomsko opravdanje, čini nam se da stajalištu SOLAS-Konvencije možemo, u ovom pogledu prigravoriti slijedeće:

Nesumljivo je da Konvencija u jednoj veoma generalnoj, i prema tome neodređenoj formi zahtijeva od brodova da ispunjavaju one uvjete koji se — ustvari dokazuju klasifikacijom. Kada je već tako, bilo bi — smatramo — kud i kamo pravilnije da se izričito navelo da brodovi moraju imati i važeću Svjedodžbu o klasi. Skoro je neshvatljivo da Konvencija potpuno šutke prelazi preko postojanja klasifikacionih zavoda i instituta klase uopće. Ako polazimo sa stajališta stvarnosti, ne možemo zanijekati činjenicu da je klasifikacija danas u pomorstvu ne samo općenito prihvaćeni institut, nego mu se sve to više daje internim propisima i obavezni značaj. Ne samo to. Možemo utvrditi da je — barem do danas — klasifikacija brodova daleko važniji institut i od same SOLAS-Konvencije. I to sa stajališta sigurnosti ljudskih života na moru. Konkretno: brod koji udovoljava zahtjevima klase, a ne odgovara principima SOLAS-Konvencije, kud i kamo je sigurniji od onoga koji ne udovoljava zahtjevima klase, a udovoljava SOLAS-Konvenciji. Mnogi bi se problemi i poteškoće riješile da je Konvencija, mjesto onako neodređenih propisa — predvidjela da svaki brod mora imati i Svjedodžbu o klasi. Problem redovito neće, za velike pomorske države predstavljati neku poteškoću, jer svi brodovi tih država, ili barem ogromna većina njih, ima Svjedodžbu o klasi. Ipak nisu isključeni i obratni slučajevi, kada će se ovo pitanje postaviti u svom najoštrijem obliku. Međutim, opetujemo, stvarno posjedovanje Svjedodžbe o klasi nije riješilo problem trajanja važnosti navedene Svjedodžbe o sigurnosti konstrukcije teretnih brodova.

Stvar je internog zakonodavstva da riješi, prema sadašnjem stanju SOLAS-Konvencije, na koji način će brod dokazati da odgovara u pogledu konstrukcije trupa uvjetima Konvencije. Nipošto nije isključeno da se propiše da se takav dokaz izvodi Svjedodžbom o klasi jednog od priznatih klasifikacionih zavoda. Isto se tako može propisati da istekom važnosti Svjedodžbe o klasi brod više ne dokazuje da njegovo stanje odgovara navedenim zahtjevima SOLAS-Konvencije. U ovakvim slučajevima bi strane države mogle smatrati — primjenjujući interno pravo države broda — da brod, gubitkom Svjedodžbe o klasi, gubi i Svjedodžbu o sigurnosti konstrukcije teretnog broda. Obratno pak, ne mogu tražiti da brod, ako ga na to propisi njegove države ne prisiljavaju, pokaže Svjedodžbu o klasi. Isto tako se neće moći od stranog broda zahtijevati da pokaže tu Svjedodžbu iako je takvu ispravu dužan imati prema internim propisima svoje države, ako ti propisi ne uvjetuju prestanak navedene Svjedodžbe SOLAS-Konvencije prestankom važnosti Svjedodžbe o klasi.

Čini nam se — nadalje — da nije bilo potrebno propisivati da teretni brodovi moraju imati tri svjedodžbe. Bilo bi daleko jednostavnije da se predvidjelo — analogno putničkim brodovima — jednu svjedodžbu. Posjedovanje više svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda — neodređeno, Svjedodžba o sigurnosti opreme — 24 mjeseca, a Svjedodžba o sigurnosti radiotelefografije odnosno radiotelefonijske — 12 mjeseci. Čim brod izgubi jednu od tih isprava, ne smije ploviti. Ne bi se situacija ni za teretne brodove ništa otežala da se predvidjelo trajanje važnosti svih njegovih svjedodžaba na 12 mjeseci, jer se svi ti brodovi — u tom periodu — i onako podvrgavaju pregledu klasifikacionih zavoda, koji je pregled daleko kompliciraniji i skuplji, nego što su pregledi po SOLAS-Konvenciji.

Sa stajališta našeg internog prava Konvencija od 1960. nije — ustvari — propisala ništa novo. Prema našim propisima teretni brodovi preko 50 BRT da bi dobili plovidbenu dozvolu, moraju — uz ostale isprave —

imati i Svjedodžbu o klasi. Kod nas su dakle ti brodovi morali udovoljavati onim materijalnim uvjetima koji se tek sada traže SOLAS-Konvencijom.

Postavlja se pitanje, da li, i u kojim granicama, treba u vezi s SOLAS-Konvencijom od 1960. mijenjati naše pozitivno pravo. U obzir dolaze Uredba o brodskim ispravama i knjigama brodova trgovačke mornarice FNRJ (Sl. list FNRJ br. 40/50) i Pravilnik za njeno izvršenje (Sl. list FNRJ br. 13/51 i 41/51). Sigurno je da će te propise nakon što SOLAS-Konvencija stupi kod nas na snagu trebati nadopunjati u toliko što će biti potrebno uvesti do sada nepostojeću Svjedodžbu o sigurnosti konstrukcije teretnog broda. Moglo bi se — eventualno — zastupati stajalište da takva nadopuna ne bi bila neophodno potrebna jer dužnost posjedovanja navedene isprave slijedi iz same Konvencije a ne iz internih propisa. Ipak — čini nam se — da takvo stajalište ne bi bilo opravdano, jer sada važeći naši interni propisi reproduciraju sve svjedodžbe koje su brodovi dužni imati na temelju međunarodnih propisa, pa ne samo da nema razloga nego bi bilo i neopravdano za ovu ispravu učiniti iznimku.

Drugo pitanje koje treba riješiti je to da li će se za teretne brodove na koje se odnosi SOLAS-Konvencija i dalje zadržati Plovidbena dozvola. Za putničke brodove određene Konvencijom, ta se svjedodžba ne traži, jer su redaktori naših internih propisa, s potpunim pravom, smatrali da je sve ono što se zahtijeva na temelju našeg prava, pokriveno Svjedodžbom o sigurnosti koja se izdaje na osnovu SOLAS-Konvencije. Kod teretnih brodova nije bila takva situacija. Za njih se — kao što smo naveli — po našim internim propisima zahtijevalo da udovoljavaju propisima u pogledu konstrukcije, pa je trebalo izdati jednu posebnu ispravu s kojom se dokazivalo ono što nije bilo obuhvaćeno u SOLAS-Konvenciji. Sada se i za SOLAS-Konvenciju stvar izmijenila, pa se s novo uvedenom Svjedodžbom dokazuje ustvari ono što je kod nas bio elementar za Plovidbenu dozvolu. Uostalom napominjemo da da ne bi bilo ništa štetno kada bi se i dalje zadržala naša Plovidbena dozvola.

Jedan od najvažnijih problema koji treba riješiti je na koji način će se ustanoviti da li brod odgovara novo postavljanim zahtjevima SOLAS-Konvencije. Da li treba donositi posebne propise, ili ostati u okvirima dosadašnjeg rješenja. Ako imamo u vidu ono što smo gore naveli u pogledu odnosa između klasifikacije broda i SOLAS Konvencije neće nam biti teško odgovoriti da treba ostati kod dosadašnjeg stanja, jer bi se teško mogao pronaći neki drugi efikasniji i jeftiniji sistem.

Poseban problem predstavljaju nuklearni brodovi. Kod nas tih brodova za sada nema, ali nije isključeno da ih u doglednoj budućnosti i mi budemo imali. Osim toga veoma je vjerovatno da ćemo primiti strane nuklearne brodove u naše luke. SOLAS-Konvencija obuhvaća i ove brodove s gledišta specifičnih opasnosti radijacije. Problem je prilično opsežan i kompliciran, tako da ga u ovom napisu ne možemo tretirati. Željeli bi istaći samo jedno: Kada se budu usklađivali naši interni propisi s načelima SOLAS-Konvencije, nužno će se postaviti i pitanje interne reglamentacije nuklearnih brodova. U formalnom pogledu postoje dva moguća rješenja: Sve propise koji se odnose na nuklearne brodove normirati zajedno s ostalim internim propisima, ili ih od njih potpuno izdvojiti i normirati u samostalnom normativnom aktu. Bili bi skloniji ovoj drugoj soluciji. Problemi koji se pojavljuju u vezi s nuklearnim brodovima daleko su i kompliciraniji i važniji nego što se to na prvi pogled može i pretpostavljati. Osim toga njihove specifične opasnosti su tako osebuje prirode, da imaju veoma malo zajedničkog s brodovima na klasični pogon. Čitav taj problem je danas ne samo u naučnom i tehničkom nego i pravnom pogledu u svom punom razvoju, tako da se ne može ni predvidjeti razvika pojedinih pravnih instituta. SOLAS-Konvencija je doduše u ovom pogledu jedno rješenje, ali mislimo da to nije ni konačno ni jasno. Kod brodova na klasični pogon radi se stvarno — manje više — o formalnim izmjenama, čija interna reglamentacija, barem kod nas, ne predstavlja neki poseban problem. Radi ovih i sličnih razloga mišljenja smo da bi brodove na nuklearni pogon trebalo posebno normirati, a u koliko se na njih odnose odredbe o ostalim brodovima, na te odredbe se pozvati u jednoj općenitoj formi.