

KUĆA LORDOVA

Presuda od 6. 11. 1988.

Esso Petroleum Co. LTD v. Hall Russell and Co. LTD

Vijeće: Kinkel, Oakbrook, Tempelman, Chieveley, Tullichettle

PITANJE SUBROGACIJE U SLUČAJU NAKNADE ŠTETE OD STRANE BRODARA ČLANA TOVALOP-a

TOVALOP je bio i ostao sporazum vlasnika tankera o naknadi za prouzročena naftna zagađenja, bez obzira na odgovornost i štetu samoga broda — U slučaju subrogacije naknaditelj može tužiti treću osobu kao štetnika, samo u ime oštećenih i uz njihov pristanak — Vlasnik broda je odgovoran trećima za rad pilota, bez obzira da li se radi o dobrovoljnoj ili obveznoj pilotaži.

Brod »Esso Bernicia« je 13. XII. 1978. godine, pristajući na naftni terminal Sullom Voe oštetiio tank goriva, prilikom čega je iscurila veća količina nafte u more.

Do nesreće je došlo zbog tehničke pogreške u radu tegljača, koji su pomagali brodu pri pristajanju uz terminal, s obzirom da se radi o području obvezne pilotaže.

Esso Petroleum Co. LTD (Esso), vlasnici navedenog broda i tužitelji u ovom sporu, naknadili su štetu za prouzročeno naftno zagađenje. Sve su svote isplaćene preko TOVALOP-a (Tankers Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) udruženja vlasnika tankera čiji je član bio i Esso.

Tužitelji su smatrali da je do nesreće došlo zbog neispravnosti tegljača, a što je posljedica nemarnosti njihovih konstruktora i dizajnera, tvrtke Hall Russell, tuženih u ovom sporu.

Hall Russell je tvrdio da je do nesreće došlo pogreškom nekolicine osoba, uključujući i pilota koji je u vrijeme pristajanja bio na brodu, a za čije su radnje i propuste odgovorni njegovi poslodavci SIC (Shetland Island Council).

Osnova cijeloga spora su tri svote koje je isplatio »Esso«. Prva se svota odnosi na štetu koju je pretrpio sam brod (vrijednost izgubljenog goriva, popravak tanka i eventualnu izgubljenu zaradu, zbog nemogućnosti upotrebe broda u tom razdoblju), druga na štetu isplaćenu SIC-u (za troškove popravka oštećenog gata i vlasnicima priobalja za naftno zagađenje) i treću B.P. Petroleum Development LTD (»BP«) kao poduzetnicima terminala za obavljene radnje čišćenja. Posljednje su dvije svote isplaćene u skladu i prema odredbama TOVALOP-a.

Esso je smatrao sve tri svote svojom cjelokupnom štetom i zahtijevao njihovu naknadu od Hall Russella, kao glavnih krivaca za nesreću. Prvostepeni i drugostepeni postupci su vođeni u Škotskoj i praktičan efekt odluka donesenih u tim postupcima bio je da je Essovo potraživanje ograničeno samo na svotu koja je obuhvaćala štetu koju je pretrpio sam brod.

Zbog toga je Esso i uložio žalbu, protiv onoga dijela odluke koji nije uzeo u obzir njegove dokaze koji idu u prilog ostalih dviju isplaćenih svota preko TOVALOP-a.

Hall Russell je uložio protužalbu u odnosu na onaj dio odluke koji usvaja Essove dokaze o njihovoj nemarnosti, a isključuje njihove u odnosu na odgovornost SIC-a za radnje pilota.

U toku žalbenog postupka vođenog pred Kućom Lordova, raspravljalo se o nekoliko glavnih pitanja koja su proizlazila iz uložених žalbi, a to su:

— da li je Esso uspio dokazati uzročnu vezu između nemarnosti Hall Russella i štete koju je pretrpio brod;

— da li je Esso bio ovlašten automatski isplatiti gore navedene svote na ime štete pretrpljene od njih;

— da li je na temelju pravila o subrogaciji Esso bio ovlašten tražiti naknadu isplaćenih svota u svoje vlastito ime, a u skladu s uvjetima TOVALOP-a;

— da li je Hall Russell dokazao da je SIC odgovoran za rad i propuste pilota?

Odgovore na proizašla pitanja uz obrazloženje dali su suci Lord Goff of Chieveley i Lord Jauncey of Tullichettle.

U odnosu na prvo pitanje suci su se složili da su Essovi dokazi koji se odnose na Hall Russellovu nemarnost sasvim dovoljni za pokretanje postupka. Činjenica da su tegljači dizajnirani i konstruirani radi pomoći pristajanja tankerima uz terminal, ni u kom slučaju ne omogućuje Hall Russellu da može reći da nije mogao predvidjeti posljedice koje mogu nastati zbog onesposobljenosti tegljača koja nastane u toku samoga manevriranja.

Zato nije ni bilo potrebno dokazivati njihovu eventualnu nemarnost u odnosu na radnje koje su mogli naknadno poduzeti, da bi spriječili nesreću.

U objašnjenjima odgovora na drugo i treće pitanje suci su naveli da je Esso član TOVALOP-a, udruženja vlasnika tankera i analizom pojedinih odredbi njihova sporazuma, ističu da se svaki vlasnik tankera slaže preuzeti na sebe naknadu štete trećim osobama kao posljedicu nesreće u kojoj je sudjelovao njegov brod, bez obzira na njegovu odgovornost.

Iako se takav način naknade štete može tumačiti kao dobrovoljan, sigurno je da svaki vlasnik tankera, koji je i član TOVALOP-a, ima svoje razloge za prihvaćanje članstva u navedenom udruženju.

Zbog toga se i ne može prihvatiti prigovor Essa, da je njegovo članstvo uvjet koji su oni bili dužni prihvatiti, radi mogućnosti korištenja terminala Sullom Voe, jer je bio jedan od glavnih osnivača udruženja. Prema tomu isplata odštete vlasnicima obale, gdje je smješten terminal i BP kao poduzetnicima terminala proizlazi iz njihove odluke da budu i ostanu članovi TOVALOP-a i preuzimanja na sebe dobrovoljne obveze naknade štete, a ne zbog navedene nemarnosti Hall Russella.

Drugo je pitanje da li je Esso tom isplatom i na temelju pravila o subrogaciji stekao prava oštećenih prema trećoj osobi krivoj za nastalu štetu.

Analizirajući opće pravilo subrogacije utvrđeno prilikom ugovora o osiguranju, suci ističu da ono omogućuje naknaditelju da isplatom štete oštećenom bude subrogiran u njegova prava prema trećoj osobi odgovornoj za nastalu štetu, ali samo u njegovo ime i uz njegov pristanak. To znači da prilikom isplate naknaditelj mora tražiti valjanu dozvolu za prijenos prava ili pristanak oštećenika da u njegovo ime nastupi prema štetniku (tzv. letter of subrogation).

U navedenom slučaju Esso to nije učinio, što ne znači da nije i mogao. On jedino nije mogao, prema odredbama TOVALOP-a takav pristanak tražiti kao uvjet njihova plaćanja.

Neopravdane su tvrdnje Essa i pozivanje na samu specifičnost slučaja, da su i oni kao naknaditelji oštećeni nemarnošću iste treće osobe, kako bi dokazali osnovanost svog zahtjeva, ako to već ne mogu na temelju pravila o subrogaciji.

Šteta koju je pretrpio sam brod i šteta isplaćena SIC-u, ali samo za oštećenja gata, daje pravo Essu da tuži Hall Russell, samo zbog tih šteta i njima ne može pribrojiti svote isplaćene preko TOVALOP-a (vlasnicima priobalja za naftno zagađenje i BP-u kao poduzetnicima terminala za obavljene radnje čišćenja).

Na temelju navedenoga obrazloženja Essova žalba se ne usvaja, osim u onom dijelu koji se odnosi na utvrđivanje njihova prava na regres, ali samo za gore navedene prve dvije svote.

U odnosu na posljednje pitanje, koje se odnosilo na Hall Russellove tvrdnje o krivnji pilota i odgovornosti SIC-a kao njihovih poslodavaca, suci su naveli da je za radnje i propuste pilota odgovoran brodarka, bez obzira da li se radi o obveznoj ili dobrovoljnoj pilotaži. Ustanovljeno je pravilo da poslodavac kvalificiranoga pilota nije odgovoran vlasniku brodarka za štete koje nastanu zbog nemarnosti pilota. Osnova toga pravila je da je pilot neovisan profesionalac koji upravlja brodom samostalno, a ne kao namještenik svoga poslodavca.

Zbog izloženoga se i odbija Hall Russellova protužalba.

Lloyd's Law Reports 1989, Vol. 1, str. 8)

Dorotea Čorić