

Bilješka. - Interesantno je obratiti pažnju na stajalište gornje presude u pogledu brodarovog oslobodjenja od odgovornosti za štete prouzrokovane nesposobnošću broda za plovidbu. Opće je poznato da je danas usvojeno stajalište u pomorskom pravu da se brodar ugovornim klauzulama ne može osloboditi obaveze ulaganja dužne pažnje u svrhu osposobljenja broda za plovidbu. U vezi s tim postavlja se pitanje da li je gornje stajalište u skladu s tim načelom. Čini se da jest. Sud naime nije dopustio brodaru da se oslobodi ulaganja dužne pažnje za osposobljenje broda. Rekao je da brodar ima pravo, a i dužnost, naručitelju staviti do znanja kakve karakteristike ima njegov brod, naročito ako brod po svojim karakteristikama nije sposoban prevesti odnosno očuvati teret. Radi se o objektivnim karakteristikama broda. Medjutim i kad krcatelj pristane na zaključenje ugovora unatoč brodarevu upozorenju o nesposobnosti broda za plovidbu, brodar nije oslobodjen odgovornosti ulaganja dužne pažnje da postojeće naprave na brodu osposobi za plovidbu. Drugim riječima brodar će odgovarati ako odnosne naprave ne budu pravilno funkcionirale zbog propuštanja njegove /brodarove/ dužne pažnje da ih osposobi za funkcioniranje; ali brodar neće biti odgovoran ako je šteta nastala i unatoč činjenici što su odnosne naprave funkcionirale pravilno, ili što ih on /brodar/ dužnom pažnjom nije mogao osposobiti za pravilno funkcioniranje. Čini nam se da je i tačno stajalište suda da će brodar biti dužan dati brod koji ima takve karakteristike da može prevesti i očuvati teret, ako nije upozorio naručitelja o nesposobnosti broda.

B. J.

DVIJE NOVE POMORSKE KONVENCIJE

Djelatnost Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije /dalje u tekstu IMCO/ pokrenuta inicijativom britanske i francuske vlade u povodu katastrofe tankera "Torrey Canyon", urodila je dvjema međunarodnim konvencijama koje su potpisane u Bruxellesu 29. XI 1969.

1. Prva od njih, Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode, koja dovodi ili može dovesti do zagađenja hidrokarburima, odnosi se na materiju međunarodnopravnog značaja. Ona u jednom pitanju, naime u pravu intervencije na brodu tuđe zastave na otvorenome moru u slučaju nezgode /uslijed koje može doći ili dolazi do zagađenja hidrokarburima/, upotpunjuje Konvenciju o otvorenome moru /Ženeva 1958/. Nova konvencija, pripremljena u Pravnom odboru IMCO-a i na znanstvenom temelju

razmatrana u Institutu za međunarodno pravo /glavni izvjestitelj prof. dr. Juraj Andrassy/, predviđa da obalna država može na otvorenom moru intervenirati na brodu tuđe zastave, ako je nastupila neposredno opasnost zagađenja hidrokarburima, ili je čak takvo zagađenje i nastupilo, i to uslijed nezgode ili u vezi s njom, a vrlo je vjerojatno da će od te opasnosti ili od toga zagađenja biti vrlo znatno štetne posljedice za njemu obalu i "Koneksne interese". Ovo vrijedi međutim samo za brodove koji nisu državni brodovi koji služe u neprivredne svrhe. Koneksne interese definira konvencija kao interese obalne države koji su nezgodom ili pogođeni ili ugroženi, a koji mogu biti obalne, lučke i estuarijske djelatnosti, ribolovne djelatnosti od bitnog interesa za uzdržavanje interesenata, turistička privlačnost odnosnog kraja, i konačno zdravlje obalnog pučanstva i odnosnog kraja kao i očuvanje biološkog bogatstva mora.

Obalna država može u slučaju neposredne i bliske opasnosti poduzeti mjere zaštite i suzbijanja zagađenja nezavisno od bilo kakve konzultacije.

Kod toga mora u pravilu prethodno /a ako je nezavisno djelovala naknadno/ konzultirati državu zastave, a i fizičke i pravne osobe koje imaju interese sa kojih bi mogli biti tokom operacija ugroženi /kako se konvencija izražava/ i za koje osobe zna ili su joj tokom konzultacije kao takve naznačene. Pokraj toga može konzultirati i vještake s liste koju vodi IMCO. Poduzete mjere zaštite moraju biti primjerene, i za to Konvencija navodi tri kriterija: vjerojatni opseg neposrednih šteta ako se takve mjere ne poduzmu, zatim vjerojatnu djelotvornost poduzetih mjera, i konačno opseg štete koju poduzete mjere mogu prouzročiti. Sankcija za prekoračenje ovlasti obalne države jest u njenoj, konvencijom predviđenoj, obvezi da nadoknadi štetu koju je drugima nanijela mjerama koje su prekoračile granicu onoga što je bilo razborito potrebno da bi se postigla svrha sprečavanja zagađenja obale i oštećenja s obalom koneksnih interesa.

Poseban postupak koncilijacije i međunarodne arbitraže predviđen je za slučaj da se države ne mogu sporazumjeti o naknadi spomenutih šteta.

2. Druga od spomenutih konvencija, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od zagađenja hidrokarburima, odnosi se na građanskopravno pitanje naknade štete nastale zagađenjem, pa sadržajno spada u bruxelleske unifikacijske konvencije iz područja pomorskog prava. Stoga je u njenoj pripremi pokraj Pravnog odbora IMCO-a sudjelovao i Međunarodni pomorski odbor /CML/.

Zaključena konvencija o građanskopravnoj odgovornosti, za razliku od javnopravne konvencije koja se odnosi na otvoreno more, primjenjuje se samo na štete od zagađivanja koja su nastala na području država ugovornica uključujući, dakako, i teritorijalno more, kao i na zaštitne mjere kojima je bila svrha upravo ta da se izbjegnu ili smanje te štete. Prihvaćen je prema tome strogo teritorijalni princip određivanja polja

primjene konvencije. Štete na koje se odnosi jesu samo one koje potječu od zagađivanja /dakle ne i od požara ili eksplozije/ uslijed izbacivanja ili isteka nafte. Obuhvaćeni su pak samo oni brodovi koji faktično prevoze hidrokarbure /u koje se prema definiciji ubraja i kitovo ulje/, no u tom slučaju ne neodlučno da li je do zagađivanja došlo od isteka nafte iz bunkera ili iz teretnih skladišta. Međutim obavezno osiguranje prema konvenciji primjenjuje se samo na takve tankere koji prevoze više od 2000 tona.

Nosilac odgovornosti iz Konvencije jest brodovlasnik /a kao brodovlasnik u državama u kojima je država vlasnik broda smatra se poduzeće koje je u upisnik upisano kao korisnik/ Odgovornost je objektivna. Naime brodovlasnik /onaj u času događaja, ili ako je bio slijed događaja onaj kod prvog događaja/ odgovara za svaku štetu zagađivanjem koje slijedi iz izlaska ili izbacivanja hidrokarbura s njegovog broda uslijed događaja, a može se te odgovornosti osloboditi ako dokaže:

- a/ da šteta od zagađivanja slijedi iz ratnih čina, neprijateljstava, građanskog rata, bune /kao i u Konvenciji o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda od 1962/, ali još i /a to je novo i sigurno slabi odgovornost iz te konvencije/ "iz prirodnog fenomena izuzetnog, neizbježivog i neodoljivog značaja" /a prijašnji tekst u pripremnim radovima bio je "teška prirodna nesreća engl. "grave natural disaster", izuzetnog značaja"/.
- b/ da šteta u cjelosti potječe od doluznog postupka treće osobe, koja je namjerno djelovala ili je propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu;
- c/ da u cijelosti potječe od nemarnosti ili drugog štetnog postupka jedne vlade ili druge vlasti koja je odgovorna za uzdržavanje svjetionika ili drugih pomagala plovidbe u vršenju te funkcije.

Uz to slijedi i po sebi razumljiva odredba da brodovlasnik koji dokaže da je šteta od zagađivanja u cijelosti ili djelomično prouzročena uslijed dolusa ili kulpe oštetnika neće štetu morati uopće ili djelomično naknaditi.

Zahtjevi za naknadu štete moraju biti upravljani isključivo brodovlasniku /dakle ne i brodaru ili članovima posade, ili zapovjedniku/, ali brodovlasnik zadržava pravo regresu od svih trećih.

Odgovornost je ograničena i to na 2000.- Poincaré franaka po toni, no najviše do 210 milijuna tih franaka, a to znači 14 milijuna dolara.

Brodovlasnik je dužan imati na brodu potvrdu o tome da je osigurao svoju odgovornost, ili da ima drugo financijsko jamstvo /a to može biti i određeni fond, no ne može biti sam/osiguratelj/. Ta potvrda mora biti položena i kod upisnika brodova. Potvrdu izdaje država zastave. Druge države mogu zatražiti konzultaciju s vladom države zastave, ako smatraju da osiguratelj ili jamac iz potvrde nije u mogućnosti da ispuni obveze na koje se potvrda odnosi.

Oštećeni može izravnom tužbom zahtijevati naknadu štete u okviru propisa konvencije od osiguratelja odnosno od jamca, a osiguranik je dužan da se u parnicu, na poziv tuženoga, umiješa.

Države ugovornice obvezane su brodovima svoje zastave nametnuti dužnost obaveznog osiguranja i s tim povezane potvrde, a isto tako države ugovornice moraju tražiti od brodova koji u njihove luke ulaze, ili izlaze iz njihovih luka da moraju imati spomenutu potvrdu.

Fond ograničene odgovornosti, kojega osnivanje oslobadja drugu imovinu brodovlasnikovu od svih ovršnih zahvata, bit će razdijeljen prema zakonima države u kojoj je osnovan, ali na temelju presuda nadležnih sudova.

Tužbe se mogu podnijeti samo u državama u kojima je nastala šteta. Države ugovornice obvezane su organizirati takvu nadležnost svojih sudova. Izrečene presude izvršne su u drugim državama ugovornicama.

Odredbe o fondu ograničene odgovornosti u ovoj konvenciji slijede primjer iz Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957; a odredbe o nadležnosti sudova za tužbe primjer Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova od 1962.

U ovoj građanskopravnoj konvenciji određeno je da ona ima prednost pred ostalim konvencijama, no samo za ono što izričito određuje i bez uštrba za obveze država ugovornica ove konvencije prema državama neugovornicama, koje slijede iz drugih konvencija. Ovo se na prvome mjestu odnosi na ograničenje odgovornosti iz Konvencije od 1957.

Grđjanskopravna konvencija naišla je na mnogo kritika, jer su brojne države /medju njima skandinavske države, Švicarska i Belgija/ smatrale da ne treba odstupati od načela krivnje kao temelja odgovornosti, u ovoj konvenciji. Medjutim i one su se priklonile zaključenju konvencije. Ipak su istovremeno inzistirale i uspjele u tome da je donesena rezolucija kojom

se IMCO poziva da svojem Pravnom odboru povjeri studij osnutka međunarodnog fonda koji bi imao nadopuniti ograničenu odgovornost brodovlasnikovu do neograničene odgovornosti prema žrtvama, ali koji bi ujedno i brodovlasnicima naknadio onaj financijski teret koji im nameće nova konvencija preko onoga koji bi ih teretio na temelju odgovornosti po pretpostavljenoj krivnji. U tome su te države i uspjele, pa će prema tome biti potrebno da se pokloni puna pažnja ovom pitanju u slijedećim godinama.

3. Javnopravna konvencija će stupiti na snagu kad ju ratificira 15 država, a gradjanskopravna konvencija će stupiti na snagu kad ju ratificira 8 država, od kojih pet moraju biti države koje imaju tankersku mornaricu od milijun ili više tona.
4. Obje konvencije su svojim tekstom približno zadovoljile očekivanja, ali do njihova stupanja na snagu, prema iskustvu s drugim konvencijama, proći će sigurno još niz godina. IMCO će sa svoje strane pridonijeti donošenjem odredaba o rutiranju i drugim preventivnim mjerama da uopće ne dodje do događaja koji će biti pretpostavka za djelovanje mehanizma postavljenog u ovim dvijema konvencijama. Te mjere će možda brže stupiti na snagu i tako postići svrhu sprečavanja nesreća od zagadjivanja, a nove dvije konvencije imaju tek da ublaže posljedice bilo fizičke, bilo ekonomske, nastale nezgode.

E. P.