

UNIFIKACIJA ODREDABA O ODGOVORNOSTI I
NAKNADI ŠTETE KOD PRIJEVOZA ŠTETNIH I
OPASNIH MATERIJAMA PRED PRAVNIM ODBOROM
MEDJUVLADINE POMORSKE SAVJETODAVNE
ORGANIZACIJE (IMCO)

U Londonu je od 29.V do 1.VI 1979. održano XXXIX zasjedanje Pravnog odbora Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije (IMCO). Na dnevnom redu ovog zasjedanja bila su dva pitanja u vezi s odgovornošću i naknadom šteta kod prijevoza štetnih i opasnih materija morem. Ta pitanja su bila s jedne strane utvrđivanje koje bi materije imala obuhvatiti buduća konvencija i drugo izrada nacрта takve konvencije.

Ovom zasjedanju prisustvovali su delegati 34 države i promatrači jedne međudržavne organizacije (Medjunarodni fond za naknadu šteta od zagađivanja uljem) kao i predstavnici 7 nevladinih organizacija: Medjunarodne broderske komore (ICS), Medjunarodne zajednice pomorskog osiguranja (IUMI), Medjunarodne trgovinske komore (ICC), Medjunarodne konfederacije slobodnih sindikata (ICFTU), Medjunarodnog pomorskog odbora (CMI), Evropskog savjeta federacija kemijskih proizvođača (CEFIC) i Medjunarodni pomorski forum naftnih kompanija (OCIMF).

Jugoslaviju su zastupali znanstveni savjetnik dr Emilio Pallua i sveuč.profesor dr Velimir Filipović kao tajnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo.

Rasprava o odgovornosti za naknadu šteta nastalih povodom prijevoza opasnih i štetnih materija morem stavljena je na dnevni red Pravnog odbora IMCO-a u lipnju 1973. (XXXVI zasjedanje), nastavljena je u studenom 1973. na XXXVII zasjedanju i u veljači 1979. na XXXVIII zasjedanju

da bi isto tako bez završetka bila vodjena u svibnju i lipnju 1979. na XXXIX zasjedanju tog Odbora.

U općoj raspravi na XXXIX zasjedanju ponovo su rekapitulirana sporna pitanja kao što su: na koje vrste tereta bi se trebao odnositi budući međunarodni sporazum; da li bi obuhvaćao samo prijevoz rasutog tereta ili bi se odnosio i na prijevoz generalnog tereta; da li bi trebalo postaviti granice u vezi s količinom tereta ili obuhvatiti samo one vrste tereta koji se češće prevoze morem. Kao što su dosadašnje rasprave pokazale, mišljenja tehničkih stručnjaka neophodna su za to da se utvrdi opasnost katastrofa za pojedine vrste tereta. Zbog toga je na ovom zasjedanju sastav delegacija obuhvaćao i grupu tehničkih eksperata koji su radili na odvojenim sjednicama i podnijeli Pravnom odboru izvještaj o svojim zaključcima (Leg XXXIX/WP 1) koje su nadopunili u dopunskom izvještaju (Leg XXXIX/WP 2).

Grupa tehničkih eksperata odlučila je da se lista materija osniva na već postojećim listama koje se nalaze u već postojećim instrumentima IMCO-a, s time da se uzmu u obzir samo one materije navedene u Kodeksu za konstrukciju i opremu brodova koji prevoze opasne kemikalije kao rasuti teret, zatim one koji se nalaze u Kodeksu za konstrukciju i opremu brodova koji prevoze tekući plin u rasutom stanju i konačno materije navedene u kategoriji A u Međunarodnoj konvenciji za sprečavanje zagađivanja s brodova od 1973 (MARPOL 1973). Stručnjaci su se složili da bi iz prvog kodeksa dolazilo u obzir 56 materija, iz drugog 20, a iz dodatka Aneksa II MARPOL-a 1973. 8 materija. Naglašeno je da broj od 84 materije nije konačan i da treba služiti samo kao daljnji putokaz. Navodeći definicije opasnih materija koje se prevoze u rasutom stanju grupa stručnjaka je zaključila da postoje određene materije koje bi

mogle u odredjenim okolnostima prouzročiti katastrofalne štete premda se prevoze kao generalni teret, no za sada bi trebalo istraživanja prvenstveno posvetiti rasutim teretima ("in bulk"), a u budućnosti razmatrati opasnosti koje potječu iz generalnog tereta uzimajući pri tome u obzir preporuke UN i njihovih stručnjaka o transportu opasnog tereta navedenih u tzv. Narančastoj knjizi. Na zahtjev Pravnog odbora pridodana je poimenična lista materija koje se prevoze u rasutom stanju i koje bi dolazile u obzir kod izrade buduće konvencije.

Nakon toga je Pravni odbor odlučio da će raspravu na ovoj sjednici ograničiti na nacrt francuskog teksta sadržanog u dok. Leg XXXIX/3/2 koji predstavlja četvrtu varijantu za tekst buduće konvencije. (U postojećem nacrtu kako je proizašao iz dosadašnjeg rada postoje tri varijante: prva predviđa solidarnu odgovornost brodovlasnika i krcatelja, druga, odgovornost brodovlasnika do granice predviđene u nacionalnom zakonodavstvu a preko toga dodatnu odgovornost krcatelja i konačno treća, prema kojoj za takve štete isključivo odgovara krcatelj.) U uvodnom izlaganju predstavnik Francuske izložio je osnovnu zamisao francuskog nacrta. Ona se sastoji u tome da za štete od prijevoza štetnih i opasnih materija odgovara isključivo brodovlasnik. Nacrt se odnosi samo na prijevoze tereta u rasutom stanju ("in bulk"). Također je zamišljeno da se preformuliraju granice odgovornosti na način prema kojem ne bi zavisile samo o tonaži broda. Visina odgovornosti prema francuskom mišljenju trebala bi zavisiti o prirodi materija koje se prevoze i o vrsti broda kojim se prevozi kao korekcija i dodatak na princip odgovornosti prema tonaži.

U iscrpnoj raspravi analiziran je tekst francuskog prijedloga, stavljene su mnoge primjedbe i utvrđeno je da bi ga trebalo znatno dotjerati.

U definicijama francuskog prijedloga brod je obuhvaćen samo ukoliko se radi o brodu koji prevozi rasuti teret pa i naftu. Tendencija je naime tog prijedloga bila da se obuhvate i tankeri za prijevoz nafte i to za štete koje proizlaze od eksplozije i požara, a ne samo od zagađivanja. Takav prijedlog bio je za većinu delegacija neprihvatljiv jer su smatrale da bi se o toj problematici moralo raspravljati u revizijama Konvencije od 1969. o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja.

Dalje u raspravi mnoge su se delegacije distancirale od takvih definicija smatrajući da ova konvencija ne bi smjela biti ograničena na prijevoz samo rasutog tereta, nego bi se trebala odnositi na sve vrste katastrofalnih šteta bez obzira na način prijevoza. Što se pak tiče visine odgovornosti većina delegacija, pa i jugoslavenska, ukazivale su na teškoće prihvaćanja s jedne strane isključive odgovornosti brodovlasnika a s druge strane napuštanje kriterija da odgovornost zavisi od veličine broda, jer iako je zamislivo da bi u pojedinim slučajevima i mali brodovi, prevozeći opasne materije, mogli predstavljati velike rizike, ipak će veličina broda i količina opasnog tereta biti uglavnom od presudne važnosti za visinu štete. Prigovori jugoslavenske delegacije na francuski tekst išli su u pravcu da se kriterij vrste tereta i brodova može mijenjati i kombinirati, a da je princip ograničenja odgovornosti danas u svijetu prihvaćen (izražen u Konvenciji od 1976. o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine) tzv. komercijalna osigurljivost koja mora biti unaprijed točno određena. Francuski prijedlog kolikogod imao neke dobre

strane unosi nestabilnost u određivanje kriterija za visinu odgovornosti.

Francuski prijedlog unosi među slučajeve oslobođenja odgovornosti brodovlasnika ratnu ekskulpaciju i ekskulpaciju zbog namjernih djela trećih osoba, ali izostavlja ekskulpaciju preuzetu iz Konvencije od 1969, tj. slučaj kada je štetni događaj nastao zbog greške vlade ili uprave za održavanje svjetionika ili pomoćnih sredstava plovidbe. Ni taj prijedlog nije naišao na podršku članova Pravnog odbora.

Prema francuskom prijedlogu, a u želji da se žrtvama omogući najviša naknada, predviđeno je da, ukoliko se šteta ne može jasno odijeliti s obzirom na događaj iz kojega je nastala, da bi došla do primjene ona međunarodna konvencija koja je najpovoljnija za žrtve. Taj prijedlog je kritiziran iz razloga što bi mogućnost izbora konvencija nužno dovela do traženja jurisdikcije najpovoljnijeg suda ("forum shopping") što bi moglo dovesti do odugovlačenja postupka i nesigurnosti koja bi se mogla negativno odraziti na naknadu štete žrtvama.

Francuski prijedlog je također sadržavao odredbu prema kojoj bi se doduše za naknadu tjelesnih šteta osiguravao prioritet kao u već postojećim konvencijama o ograničenju odgovornosti brodovlasnika, ali bi se kod materijalnih šteta davao prioritet tražbinama za naknadu šteta lučkim postrojenjima i pomagalicama plovidbe. Tu odredbu su također mnogi kritizirali.

Francuski prijedlog predviđa da brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako je do štete došlo njegovom osobnom krivnjom. Jugoslavenska delegacija je izričito otklonila ovakav prijedlog navodeći da su dosadašnji

radovi na međunarodnoj unifikaciji (Atenska konvencija o putnicima, 1974, Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976, Hamburška pravila, 1978) napustili nesiguran kriterij osobne krivnje, koji zavisi i varira od države do države pa i od suda do suda i predložili da se ostane kod unifikacijskih tekstova koji govore da samo namjerni čini brodovlasnika mogu izazvati gubitak prava na ograničenje odgovornosti. I druge delegacije su se složile s takvim shvaćanjem.

Francuska je također u svom prijedlogu predviđala obavezno osnivanje fonda ograničene odgovornosti, no s korekcijama predviđenim s obzirom na vrste materija tokom pojedinog prijevoza. I ovdje su kritike bile vrlo brojne.

Na kraju rasprave je zaključeno da će se francuski prijedlog pridodati budućim tekstovima kao četvrta varijanta, ali je bilo jasno da su mnoge delegacije bile nezadovoljne što je taj prijedlog bio nedovoljno precizno formuliran i time izazvao rasprave često redakcione a ne meritorne prirode.

Ni na ovom zasjedanju Pravni odbor nije uspio pristupiti obradi materije u vidu izrade nacerta konvencije. Izvjestan napredak je postignut na taj način što su se ipak tehnički eksperti barem djelomice očitovali o osnovnom pitanju, naime na koje materije bi se buduća konvencija trebala odnositi. Upitnik koji smo objavili u br.30. ovog periodika (str.84) nije do sada dao pravih rezultata jer države na nj nisu odgovorile u vremenu između zasjedanja.

Ipak je ova materija dobila prioritet u planu budućeg rada Pravnog odbora pa će se rasprava nastaviti na XLI zasjedanju Pravnog odbora od 1. do 5.X 1979. Ovo izaziva potrebu da se i u našoj zemlji nastoji provoditi i

dati odgovore na upitnik za tehničke stručnjake, a i da se zauzme stajalište u otvorenim pravnim pitanjima koja se pojavljuju nezavisno od toga na koje će se materije konvencija odnositi, pa i na kakve će se prijevoze odnositi (samo "in bulk" ili i na generalni teret, da li i na u njoj predviđene štete i kod nafte itd). Za tehnička pitanja djelomice su mjerodavni tehnički stručnjaci, ali i kod njih se mora utvrditi za koje od tih opasnosti vrijedi uvesti novi režim odgovornosti. Brodari, krcatelji, naručitelji, a ne na posljednjem mjestu i osiguratelji trebali bi zauzeti stajalište prema predviđenim režimima odgovornosti. Čini se da u očima mnogih prebacivanje odgovornosti na brođara (u terminologiji nacрта brođovlasnika) predstavlja najjednostavnije rješenje, jer se uvijek znade tko je brođar i jer sistem P & I klubova predstavlja već postojeću organizaciju osiguranja odgovornosti. Medjutim, s druge strane stoji sigurno argument da opasnost predstavlja teret i onda kada nema nepažnje ili namjernog nemara na strani brođara. Osim toga i kada bi se uzela odgovornost brođara, odnosno u drugim sistemima brođovlasnika, ostaje otvoren problem što biva kod dugoročnih brođarskih ugovora na vrijeme. U raspravama o ovom predmetu bit će stoga potrebno da se pomno ispituju sva sada postojeća četiri prednacrt konvencije u pogledu temelja odgovornosti, granica odgovornosti, polja primjene konvencije, obvezatnog osiguranja odgovornosti u svim varijantama i eventualne kanalizacije odgovornosti, ali uzimajući u obzir sve interese u prijevozu opasnih i štetnih materija. Taj zadatak otežava sretna okolnost što takvih nesreća još nije bilo, pa stoga nije moguće dobiti pouke iz poslovne prakse koje bi mogle usmjeriti ispitivanja. Ovdje se upravo radi o preventivnom legiferiranju, a ne o naknadnom donošenju

unifikacijskog propisa kako je to bio slučaj iza nezgode "Torrey Canyon" 1969.

Sva četiri prednacrtta polaze od objektivne odgovornosti, kako je već prikazano u br.80. ovog periodika (str.82 i d), tu odgovornost nameću isključivo brodovlasniku (francuski prijedlog raspravljan na posljednjem, XXXIX zasjedanju Pravnog odbora), zatim u drugom solidarno brodovlasniku i krcatelju, pa onda u trećem brodovlasniku do granice njegove odgovornosti a preko toga krcatelju, i konačno u četvrtom samo krcatelju. U svim slučajevima gdje se krcatelju nameće određena odgovornost (tj. u tri varijante raspravljanje na XXXVII i XXXVIII zasjedanju) predviđa se obvezatno osiguranje krcateljeve odgovornosti, a brodovlasnik je odgovoran za to da je doista zaključeno takvo osiguranje na propisanom formularu. Obvezatno osiguranje postoji već prema Konvenciji o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od ugljikovodika od 1969, a i tamo brodovlasnik odgovara za to da takvo osiguranje postoji. Prema tome se ovdje radi samo o proširenju takvog instituta i na neke druge prijevoze, ali s time da se ovdje mora eventualno predvidjeti ekskulpacija brodovlasnika za slučaj da njega krcatelj nije obavijestio o opasnosti materije koju je predao na prijevoz. Razumije se da bi krcatelj odgovarao za štetu, ali sigurno je da takva situacija nije zadovoljavajuća s gledišta žrtve.

Čini nam se da i unatoč nastojanja da što širi krugovi budu informirani o ovim zbivanjima na području prijevoza opasnih materija nema za sada reakcije ni iz broderskih ni iz osigurateljnih krugova, a pogotovo ne iz krcateljskih krugova. Nadamo se da će ovaj prikaz pokrenuti diskusiju u ovom predmetu, a napose o sistemu odgovornosti i o nosiocima odgovornosti koje bi trebala prihvatiti buduća konvencija.

V.F. i E.P.