

**IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST ZA ŠTETE KOD PRIJEVOZA
OPASNOG TERETA MOREM
(Razmišljanja uz Nacrt nove konvencije IMO-a)**

1. UVODNE NAPOMENE

Prijevoz opasnih materijala koji se iz godine u godinu povećava predstavlja jedan od rizika tehnike s kojim smo prisiljeni živjeti u modernom industrijskom društvu. Nizom upravno-pravnih propisa o stavljanju opasnih materijala u promet, o njihovom pakiranju i označavanju, o opremi vozila s kojim se prevoze, o stručnosti prijevoznog osobolja, nastoji se spriječiti eventualna šteta koju bi takvi materijali mogli prouzročiti trećima. Koji se materijali smatraju opasnim održuje se posebnim sigurnosnim propisima i određenim spiskovima koji se razlikuju kako za pojedinu granu prometa, tako i prema pojedinim nacionalnim zakonodavstvima. Budući da prijevoz opasnih materijala velikim dijelom i prelazi granice pojedinih država, bilo je potrebno izjednačiti standarde sigurnosti u medjunarodnom transportu. To je i učinjeno u obliku medjunarodnih sporazuma i preporuka.¹

Medjutim, usprkos svim preventivnim mjerama povremene ma-
nje nezgode svojim strašnim posljedicama ukazuju kakve bi katastrofalne posljedice mogle nastati kada bi npr. specijalni tan-
ker za prijevoz tekućeg plina eksplodirao u roterdamskoj luci.²
Upravo je takav primjer moguće katastrofe naveo predstavnik Ni-
zozemske kada je na XXXVI zasjedanju Pravnog odbora IMCO-a u
lipnju 1978. stavljena na dnevni red rasprava o odgovornosti i
naknadi šteta u vezi s prijevozom štetnih i opasnih materijala
morem.³ Rad je od tada nastavljen na nizu sastanaka Pravnog od-
bora⁴ sve do 26. II 1982., kada je donešen Nacrt konvencije koji
će biti jedna od točaka Diplomske konferencije u svibnju 1984.
u Londonu.⁵ Nacrt obiluje alternativnim rješenjima i valja oče-
kivati da će se eventualni kompromisi moći postići tek nakon

dugotrajnih pregovora. Željeli bismo u ovom napisu ukazati na neke dileme i neriješena pitanja toga Nacrta, no prije toga da se podsjetimo na dosadašnje posebne Konvencije koje se bave također djelomično tom problematikom.

2. POSTOJEĆE MEDJUNARODNE KONVENCIJE KOJE REGULIRAJU NEKE RIŽIKE POMORSKOG PRIJEVOZA OPASNOG MATERIJALA

Na medjunarodnom planu su do danas na snazi tri medjunarodna sporazuma koji reguliraju pitanja izvan ugovorne odgovornosti i koji se svojim odredbama razlikuju od normi odgovornosti općeg pomorskog prava. Ti unifikacijski instrumenti predviđaju strogu odgovornost za prijevoz tereta koji može prouzročiti rizik zagadjivanja mora uljem i rizik nuklearne štete.

2.1. Odgovornost za zagadjivanje mora uljem

Pojava supertankera i nasukanje broda "Torrey Canyon" koje je prouzročilo veliko zagadjivanje engleske i francuske obale naftom pokrenulo je inicijativu za novo pravno reguliranje odgovornosti kod prijevoza velikih količina ulja. Kao rezultat takvih medjunarodnih nastojanja donešena je 1969. u Bruxellesu Medjunarodna konvencija o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjenja uljem (u dalnjem tekstu Konvencija 1969).⁶

Konvencija 1969. regulira odgovornost za materijalne štete koje nastanu zagadjivanjem uljem koje se prevozi kao teret u rasutom stanju. Za takve štete odgovara brodovlasnik tankera. Njegova odgovornost je bez obzira na krivnju (kauzalna). On se može oslobođiti svoje odgovornosti samo u tri slučaja: 1) rata ili više sile, 2) dolaznog djela trećih, 3) skrivljenog postupka vlade ili organa odgovornih za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala. Brodovlasnik, ukoliko ne postoji njegova osobna krivnja, može ograničiti svoju odgovornost na 2000 Poincarè franaka po brutto regalarskoj toni broda, a najviše od 210 milijuna Poincarè franaka za jedan brod i dogadjaj.⁷ Brodovlasnici tankera koji prevoze više od 2000 tona ulja dužni su sklopiti obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za svoju odgovornost do visine predvidjene Konvencijom i o tome moraju imati potvrdu.

Dvije godine kasnije, 1971, takodjer u Bruxellesu, donešena je kao nadopuna Konvenciji 1969. nova Medjunarodna konvencija o osnivanju medjunarodnog fonda za naknadu štete nastale uslijed zagadjivanja uljem (u dalnjem tekstu Konvencija 1971).

Konvencija od 1971. trebala bi doći do primjene kada brodovlasnik prema Konvenciji 1969. ne odgovara, ako su brodovlasnik ili njegov osiguratelj platežno nesposobni i u slučaju kada šteta prijedje granicu odgovornosti iz Konvencije 1969. Konvencija 1971. predvidja da se Fond formira obveznim prilozima naftne industrije onih država ugovornica koje godišnje uvezu više od 150.000 tona nafte. Odgovornost bez krivnje je u Konvenciji 1971. stroža od one iz Konvencije 1969, jer postoji kao razlog za oslobođenje odgovornosti samo ratni ili slični dogadjaj (ne viša sila), zatim krivnja oštećenog i slučaj kad oštećeni ne može dokazati da je šteta od zagajenja potekla s broda. Fond odgovara maksimalno po dogadjaju 450 milijuna Poincarè franaka.⁸ Kako je već naprijed spomenuto i Konvencija 1969. i Konvencija 1971. bit će podvrgnute reviziji na Diplomatskoj konferenciji 1984.⁹

2.2. *Odgovornost za nuklearne štete*

Prijevoz nuklearnog materijala postao je aktuelan prije nešto više od tri desetljeća, kada je započelo industrijsko iskorištavanje nuklearne energije u mirnodopske svrhe. Brodari su, međutim, odbijali da prevoze svojim brodcvima nuklearne materijale, jer veliki rizik od eventualnih nuklarnih šteta nije se uklapao u postojeće norme pomorskog prava, a ni uobičajeno osiguranje nije pokrivalo takve štete prema trećima. Premda su već ranije donešene i prve medjunarodne norme nuklearnog prava u obliku Pariške (1960) i Bečke (1963) konvencije koje su regulirale odgovornost za nuklearne štete, mogućnost dvostrukе odgovornosti - prema nuklearnom i prema pomorskom pravu - stvaralo je potpunu pravnu nesigurnost. Iz tih razloga je nakon višegodišnjih priprema zaključena 1971. u Bruxellesu Konvencija o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnog materijala.¹⁰ Prema toj konvenciji određuje se da će svaka osoba, koja bi mogla biti odgovorna za nuklearnu štetu prema nekoj medjunarodnoj konvenciji ili domaćem pravu, biti oslobođena svoje odgovornosti ukolikо je za takvu štetu odgovoran poduzetnik

nuklearnog postrojenja prema Pariškoj ili Bečkoj konvenciji ili pak prema domaćem pravu koje regulira odgovornost za takve štete.¹¹ Budući da je princip nuklearnog prava tzv. kanaliziranje, tj. usmjeravanje odgovornosti na poduzetnika nuklearnog postrojenja, to brodar ni u kojem slučaju neće odgovarati za nuklearne štete. Prema načelu usmjerene odgovornosti uvijek se zna tko je odgovorna osoba, a mogućnost regresa poduzetnika prema brodaru postoji (takodjer prema nuklearnom pravu) samo ukoliko je nuklearnu štetu počinio namjerno.

3, NACRT NOVE KONVENCIJE IMO-a

Premda postoji Nacrt konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s pomorskim prijevozom štetnog i opasnog materijala morem sa svojim već spomenutim alternativnim rješenjima, valja očekivati da će se, već prema ustaljenoj praksi na diplomatskim konferencijama, ponovno raspravljati i o nekim već prihvaćenim načelima. Zbog kratkoće prostora pozabavit ćemo se samo sa slijedećim pitanjima Nacrta: a) koje opasne i štetne te-rete će obuhvatiti buduća konvencija, b) tko će odgovarati, c) kako će odgovarati, d) do koje visine i e) da li obvezno osiguranje odgovornosti?

3.1. Kako odrediti pojam opasnog tereta?

Najstarije propise koji se odnose na prijevoz opasnog ma-terijala nailazimo već krajem XIX stoljeća. Zanimljivo je spo-menuti da se najstariji pozitivni propisi nalaze u zemlji pro-cedenata - Engleskoj.¹² Karakteristika je već i ovih najstarijih zakona da navode pojedinačno onaj teret koji smatraju opasnim, princip koji se zadržao sve do današnjih dana, možda jedino s tom razlikom da se znatno povećao broj opasnih tereta i da ne-prestano i dalje raste.

Razlog da se tereti pojedinačno navode u spiskovima leži upravo u činjenici da se vrlo teško daje općenito važeća defi-nicija tog termina. Često i sasvim bezopasno izgledajući mate-rijali mogu, pod određenim okolnostima, postati opasni. Pri-mjeri za to su slama ili svila koji su navedeni u prilogu A i B

Uredbe o prijevozu opasnih materijala cestom u SR Njemačkoj.¹³ Postoje i tereti koji tek ukrcajem na brod postaju opasni. To je slučaj s mnogim organskim materijalima koji prilikom prijevoza zbog neprikladne topline ili vlažnosti postaju zapaljivim, ili im se promijeni specifična priroda čine postaju opasni.

No, premda su pravnici poznati kao svestrani i domišljati, a naročito oni koji se nalaze u Pravnom odboru IMO-a, ipak to temeljno pitanje nisu mogli riješiti bez pomoći tehničkih stručnjaka. Tako je gotovo na svakom zasjedanju Pravnog odbora, dok se raspravljalio o toj temi, bila prisutna grupa tehničkih stručnjaka, koja bi doduše držala svoje sastanke odvojeno, ali kojoj su bila postavljena konkretna pitanja na koja su davali svoje odgovore. Opredijelivši se da buduća konvencija treba pokrivati sve rizike (eksplozije, požara, toksičnosti), a ne samo zagadjivanja kao kod Konvencije 1969, Pravni odbor je postavio tehničarima prva pitanja: koje opasne materijale treba uključiti u novu konvenciju, a koji se već nalaze na posebnim listama i da li se buduća konvencija treba odnositi samo na rasuti teret ili i na generalni (pojedinačno pakirani).

Već na XXXIX zasjedanju tehnički stručnjaci su predložili da se spisak opasnih materijala, koji će biti pridodan budućoj konvenciji kao njen sastavni dio, osniva na već postojećim listama u pojedinim instrumentima IMCO-a, s tim da se uzmu u obzir samo oni materijali koji su navedeni u Kodeksu za konstrukciju i opremu brodova koji prevoze opasne kemikalije kao rasuti teret (in bulk), zatim one koji se nalaze u Kodeksu za konstrukciju i opremu brodova koji prevoze tekući plin "in bulk" i konačno materijale iz kategorije Dodatka A Medjunarodne konvencije za spriječavanje zagadjivanja s brodova od 1973 (MARPOL 1973). Na tom zasjedanju su se stručnjaci složili da bi iz prvog Kodeksa trebalo uzeti 56 materijala, iz drugog 20, a 18 iz MARPOLA 1973. Na kasnijim sastancima smanjen je broj opasnih materijala na otprilike 60-tak, ali taj broj nije definitivan i bit će konačno utvrđjen na Diplomatskoj konferenciji.¹⁴

Treba očekivati da će se i na Diplomatskoj konferenciji ponovno pokrenuti rasprava o dilemi da li osim rasutog tereta treba u konvenciju uključiti i generalni teret. Na mnogim zasjedanjima Pravnog odbora vodjene su dugotrajne diskusije o tom istom pitanju i premda se svaki puta većina delegacija izjasnila

za to da se samo obuhvati prijevoz rasutog tereta, bilo je delegacija koje su uporno inzistirale i na uključivanju generalnog tereta u okvire budućeg medjunarodnog sporazuma. Najgorljiviji pobornik uključivanja i pakiranog tereta bio je predstavnik Italije koji je tvrdio da bi takvo uključivanje bilo upravo u korist zemalja u razvoju koje neće moći podmiriti takve troškove kao što je to učinila Italija u slučaju broda "Cavtat". Smatramo da bez obzira na primjer "Cavtat" (u kojem slučaju niti nije nastala šteta, a opravdanost i potreba vadjenja potonulog tereta s morskog dna je takodjer vrlo sporna!) buduća konvencija bi se trebala odnositi samo na prijevoz rasutog tereta. Spisak opasnih materijala trebalo bi ograničiti samo na one terete koji predstavljaju katastrofalne rizike. Ostali rasuti teret kao i sve vrste i količine pakiranog tereta, premda i opasnog, ne bi predstavljali takve rizike koji se ne bi mogli podmiriti u granicama klasične odgovornosti brodara.

Pravni odbor je takodjer razmatrao pitanje da li bi se rizik eksplozije i požara praznih tankera trebao uključiti u buduću konvenciju. Budući da se Konvencija 1969. samo odnosi na rizike zagadjivanja mora naftom, ostali su nepokriveni rizici ispravnjenih tankera koji su upravo kad u njima više nema nafte visoko eksplozivni zbog ostatka plinova koji se u tankovima zadržavaju. Premda je grupa tehničkih stručnjaka izvjestila da bi to značilo nevjerojatno proširenje primjene konvencije, jer da 60-70 % brodova za rasuti teret u svijetu čine tankeri, i da će se u budućnosti zbog novih tehničkih mjera sigurnosti (punjenje tankova već prilikom iskrcaja nafte inertnim plinovima) taj rizik svesti na minimum, predstavnici Francuske i SAD-a služeći se postojećim svjetskim statistikama dokazivali su da upravo prazni tankeri izazivaju još velike nesreće. Indikativno glasanje o tom pitanju na XLVI zasjedanju pokazalo je da su mišljenja gotovo podijeljena (16 protiv uključivanja praznih tankera, 12 za, 4 uzdržana.)

Držimo da se buduća konvencija ne bi trebala odnositi ni na prazne tankere (koji su prevozili naftu) ni na druge brodove za rasuti teret koji su ispraznili svoja skladišta od opasnih materijala. Naime, ni naziv konvencije niti njen sadržaj, pri čemu mislimo prvenstveno na nosioca odgovornosti, ne bi bili prikladni

da obuhvate i tu vrst rizika. Ukoliko bi se smatralo da u budućnosti ni navedena nova tehnička rješenja ne isključuju takve rizike, mogli bi se prazni takeri uključiti ili u neki novi međunarodni instrumenat ili priključiti revidiranoj Konvenciji 1969.

3.2. Odgovorna osoba prema budućoj konvenciji

Prilikom prijevoza opasnih materijala morem radi se zapravo o dva rizika koja djeluju zajedno. Jedno je opasnost koja proizlazi iz same činjenice pomorskog prijevoza, a druga je ona koja proizlazi iz same prirode tereta. Upravo iz tih razloga može se odlučiti da se odgovornost veže bilo uz stranu broda, bilo pak uz stranu tereta. Postoji i treća solucija koja se sastoji u kombinaciji tih dviju mogućnosti uz prebacivanje primarne odgovornosti bilo na jednu ili drugu stranu, zadržavajući solidarnu, kumulativnu ili supsidijarnu odgovornost. Premda Nacrt konvencije predviđa odredjena rješenja, ona nisu sasvim definirana i postoji mogućnost i alternativnih rješenja, pa ćemo na ovome mjestu razmotriti postojeće mogućnosti uz navođenje razloga za njihovo prihvaćanje ili odbijanje.

3.2.1. Odgovornost broda

Kad govorimo o odgovornosti broda mislimo jasno na odgovornost osoba koje se nalaze na strani broda. Tu je u prvom redu stvarnopravni ovlaštenik, tj. brodovlasnik, odnosno u našem sistemu društvenog vlasništva nosilac prava raspolaganja brodom. Zatim, tu može dolaziti u obzir i brodar koji je prema našem pravu držalac broda, njegov zakupoprimac i glavni nosilac odgovornosti (prema našem pravu) za sve obvezе koje nastanu u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda. Mogao bi doći u obzir i "pomorski vozar" (izraz kojeg naš pravni sistem ne pozna) tj. čarterer odnosno prema našem pravu naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru. Međutim, u dalnjem tekstu služit ćemo se terminom brodovlasnik (shipowner) kako je naveden u Nacrtu konvencije.¹⁵ Argumenti koji govore u prilog odgovornosti brodovlasnika na prvi pogled su prilično uvjerljivi: a) opasni tereti nalaze se tokom pomorskog prijevoza isključivo pod nadzorom brodovlasnika, odnosno njegovih ljudi; b) oštećeni lako

može odrediti osobu brodovlasnika; c) odgovornost brodovlasnika predstavlja sa strane osiguratelnog pokrića najjednostavnije i najekonomičnije rješenje; d) premija osiguranja može se preko vozarine prebaciti na pošiljatelja opasnog tereta.

Kad pobliže analiziramo upravo navedene razloge koji govoraju u prilog isključive brodovlasnikove odgovornosti vidjet ćemo da se oni u pravnom pogledu mogu podvrći i ozbiljnijoj kritici. Tvrđnja da je opasni teret isključivo pod nadzorom brodovlasnika, odnosno njegovih ljudi na brodu, skriva u sebi neriješenu razliku između same kontrole i odgovornosti i pitanja otkuda proističe sama opasnost. U slučaju prijevoza nafte tankerima rizik katastrofalnog zagadjivanja nije prizlazio toliko iz prirode samog tereta, koliko iz činjenice da se prilikom prijevoza ogromna količina takvog tereta nagomilala na jednom mjestu, tj. na brodu. Zato je i Konvencija 1969. izmijenila temelj i granice brodovlasnikove odgovornosti, smatrajući da taj rizik treba vezati uz njegovu osobu. Međutim, i tu je odredjena korektura izvršena Konvencijom 1971, kada je naftna industrija pozvana u pomoć da sudjeluje u namirenju katastrofalnih rizika zagadjivanja mora naftom.

Za razliku od rizika zagadjivanja mora rizik katastrofalnih šteta zbog eksplozije, požara i toksičnosti kod opasnih materijala proistiće iz same njihove prirode i njihov se prijevoz vrši samo zbog toga što postoji opći interes na njihovoj upotrebni. U protivnom slučaju njihov promet bio bi jednostavno zabranjen. Zato razlozi da brodovlasnik isključivo odgovara za takve štete, koje često ni uz najveću pažnju neće moći spriječiti, ne bi se mogli povezati ni s rizicima samog prijevoza ni sa samim principom pravičnosti. Ostaje dakle samo princip praktičnosti koji je upravo i jedino opravданje ostalim navedenim argumentima (pod b), c) i d). No i to nije sasvim dovoljno. Argument, da bi oštećeni mogao najlakše pronaći odgovornu osobu upravo u samom brodovlasniku, ne mora još i značiti da bi zbog toga brodovlasnik i sam morao odgovarati za štetu. Ukoliko se odgovornost poveže s principom obveznog osiguranja, onda zapravo oštećenog ni ne zanima brodovlasnik kao isključivo odgovorna osoba, niti mu je važno tko je platio osigurninu, već mu je bitno da sazna kod kojeg osiguranja će se moći namiriti.

Takodjer razlog da je s osiguratelnog gledišta najjednostavnije i najjeftinije da jedna osoba odgovara umjesto više njih ne ukazuje da bi to baš morao biti brodovlasnik. To bi mogao biti i pošiljatelj ili primatelj opasnog tereta, a možda i njegov proizvodjač. U određenim slučajevima za pošiljatelja opasnih materijala moglo bi biti jednostavnije i lakše da dodje do osiguratelnog pokrića, nego brodovlasniku, jer će možda broj krcatelja takvih materijala biti manji od broja potencijalnih brodovlasnika.

Konačno i tvrdnja da je brodovlasniku premiju osiguranja najjednostavnije prebaciti putem vozarine na račun krcatelja opasnog materijala neće uvijek stajati, naročito ako uzmemo u obzir kolebanja tarifa na svjetskom tržištu brodskog prostora.

I konačno se možemo zapitati da li bi isključiva odgovornost brodovlasnika uvijek i pokrila sve granične slučajevе kao što su štete koje nastanu nakon iskrcaja ili u slučajevima uskladištenja opasnog tereta.

3.2.2. Odgovornost tereta

Činjenica da je priroda samog tereta izvor opasnosti i usmjeravanja odgovornosti zbog toga isključivo na stranu tereta ima svoje pravno i logično opravdanje: tko stvara povećanu opasnost za okolinu treba i odgovarati za eventualnu štetu. No i ovdje nam se nameću dileme zbog dvije osnovne poteškoće: određivanje jedinstvene industrije koja bi se mogla navesti kao proizvodjač opasnih materijala i pronalaženje nosioca usmjerenе odgovornosti. Za razliku od naftne i nuklearne industrije proizvodjači tzv. opasnih i štetnih materijala ne bi se zbog svoga broja ni zbog svoje raznolikosti proizvoda mogli svesti pod neki zajednički nazivnik. Zbog toga je i na samom početku raspravljanja o tom problemu u Pravnom odboru IMCO-a odbačena pomisao o stvaranju nekog Fonda za naknadu šteta od opasnih i štetnih materijala koji bi bio osnovan prilozima industrija opasnih proizvoda.

Ako bismo željeli individualizirati osobu na strani tereta na principu odgovornosti za stavljanje u promet opasnih materijala, mogli bismo dobiti čitavu lepezu mogućnosti: prodavaoca, kupca, krcatelja, primaoca, krajnjeg korisnika.¹⁶ Zbog svih tih

alternativa odlučeno je da se u Nacrtu buduće konvencije navede "krcatelj" (shipper) kao odgovorna osoba na strani tereta. No i kod odredjivanja te osobe postoje dileme. Tko je zapravo krcatelj? Da li je to osoba koja isporučuje robu za ukrcaj u svoje ime (za razliku od agenta), ili je to osoba s kojom se sklapa ugovor o prijevozu. (Te dvije osobe ne moraju biti identične kao npr. FOB krcatelj). Takodjer vezati pojam krcatelja za osobu koja je kao takva navedena u teretnici može imati nedostatke, budići da fizički krcatelj može biti i agent, a ima i slučajeva kad teretnica uopće nije bila izdana. U želji da razriješi sve te dileme Nacrt predviđa jednu vrlo složenu definiciju koja ipak nije sasvim precizna.¹⁷

No, i pod pretpostavkom da je krcatelj odrediv, da li bi bilo uputno da on bude jedini nosilac odgovornosti? Uzori nuklearnog prava koji predviđaju pravno "kanaliziranje" odnosno usmjeravanje odgovornosti samo na jednu osobu, koja će isključivo odgovarati na specifične štete, uz isključenje svih ostalih, čak i eventualno odgovornih osoba od naknade, izmijenila je klasična mjerila pravičnosti u korist praktičnosti, jer se radilo samo o utvrđivanju osobe koja će raspolagati organizacijom i pokrićem za naknadu štete u interesu svih mogućih oštećenika. Teško bi bilo zamislivo da se krcatelj buduće konvencije izjednači s "poduzetnikom" nuklearnog prava, naročito zbog posebnih dozvola koje bi svaki takav krcatelj morao dobiti od državnih organa, ukoliko bi se sasvim poslužili analogijom iz nuklearnog prava.¹⁸

Iz toga bismo mogli zaključiti da niti sama "odgovornost" opasnog tereta ne bi bila prikladno rješenje za buduće konvenciju. Treba dakle razmotriti zajedničku odgovornost broda i tereta prema trećima.

3.2.3. Kombinirana odgovornost broda i tereta

U nizu mogućih kombinacija odgovornosti broda i tereta, tj. brodovlasnika i krcatelja, koje smo već spomenuli na početku ovog odjeljka, smatramo da bi bilo najopravdanije da se uspostavi primarna odgovornost brodovlasnika, a zatim supsidijska odgovornost krcatelja. Brodovlasnik bi trebao odgovarati na temelju odgovornosti bez obzira na krivnju (kauzalna odgo-

vornost) s obzirom da se radi o prijevozu tereta koji predstavlja opasnost za treće. Brodovlasnikova odgovornost treba biti ograničena i samo je pitanje kakav način globalnog ograničenja odgovornosti valja primijeniti.

Krcatelj bi odgovarao ukoliko svota ograničenja brodovlasnikove odgovornosti ne bi bila dostatna za pokriće šteta, ili ako brodovlasnik ne bi bio u mogućnosti (zbog svoje insolvencije) da štetu naknadi. Temelj odgovornosti krcatela trebao bi biti isti kao brodovlasnikov, ali bi ograničenje odgovornosti trebalo biti znatno više da može pokriti slučajevе katastrofalnih šteta.

Treba napomenuti da i Nacrt buduće konvencije predviđa kao princip kombiniranu odgovornost broda i tereta, premda postoje sa strane nekih delegacija (Francuska, SR Njemačka) oštре zamjerke tom sistemu i njihovi predstavnici su uporno naglašavali sve prednosti sistema isključive odgovornosti brodovlasnika. Treba očekivati da će se i na Diplomatskoj konferenciji ponovno pokrenuti i to osnovno pitanje.

3.3. Temelj odgovornosti

Nema sumnje da odgovornost za štete od opasnih stvari mora biti bez krivnje, tj. na temelju kauzaliteta (objektivna odgovornost), jer to je opće usvojen princip i kod nas i u svijetu. No, pri tom nije sasvim jasno da li ta odgovornost bez obzira na krivnju treba biti apsolutna (bez mogućnosti bilo kakvih egzoneracija) ili relativna (koja dopušta neke razloge za oslobođenje od odgovornosti). Premda bi za oštećenog bila najpovoljnija apsolutna odgovornost štetnika, ipak do danas uglavnom u odštetnom pravu taj princip nije prihvaćen. Ipak, postoji upravo zbog različitih mogućnosti egzoneracija tzv. strože i blaže kauzalne odgovornosti. Kao primjer možemo navesti naše pravo gdje prema općim načelima iz Zakona o obveznim odnosima u čl. 177. postoji blaži oblik odgovornosti bez krivnje (mogućnost oslobođenja od odgovornosti u slučaju više sile, radnje oštećenika ili trećih koje imaju karakter više sile), a stroži oblik nalazimo u čl. 838. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovvidbi, koji određuje da se za štete od izlijevanja ili izbacivanja opasnih i štetnih tvari u more brod može oslobođiti samo

ako postoji krivnja organizacije koja iskorištava luku, ili samo stanje obale (jasno da te egzoneracije neće uopće dolaziti u obzir ako se baš brod ne nalazi u samoj luci).

Razlozi oslobođenja od kauzalne odgovornosti kako su predviđeni u Nacrnu buduće konvencije preuzeti su iz Konvencije 1969. Sporan je zapravo samo treći slučaj oslobođenja od odgovornosti, tj. skrivljeni postupak vlade ili organa zaduženih za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala, koji bi prema mišljenjima nekih delegacija valjalo ukinuti. Tako je američka delegacija na 41. zasjedanju Pravnog odbora IMCO-a podnijela prijedlog za ukidanje te egzoneracije.¹⁹ U obrazloženju su naveli da bi oštećeni svaki put kad bi se postavilo to pitanje oslobođenja od odgovornosti bio upleten u dugotrajne procese u kojima bi se dokazivala ili osporavala nemarnost države u vezi s održavanjem navigacionih pomagala. Time da bi znatno bio oslabljen princip kauzaliteta i oštećeni bi teže dolazio do naknade. Čini nam se da su navedeni argumenti prilično uvjerljivi i da bi trebalo nastojati da se taj razlog oslobođenja od odgovornosti briše iz Nacrta. Naime, ni brodovlasnik ni krcatelj kao odgovorne osobe ne bi ukidanjem te egzoneracije izgubili svoje pravo regresa prema državi, a ni oštećeni ne bi trebao sam voditi sporove za naknadu štete prema državi ili njenim organima.

3.4. Ograničenje odgovornosti

Uobičajeno je da se o svotama ograničenja odgovornosti u pripremnim radovima na izradi Nacrta konvencije raspravlja samo približno, a da se onda na samoj Diplomatskoj konferenciji izadje s konkretnim prijedlozima. Svote ograničenja odgovornosti, kakve su prihvачene u pojedinim medjunarodnim instrumentima, bile su plod dugotrajnih rasprava i konačno su utvrđene kompromisom s kojim ni jedna strana nije bila zadovoljna.²⁰ Postoje velike razlike izmedju industrijski razvijenih zemalja i zemalja u razvoju, a pojam vrijednosti ljudskog života (mjeren prema prosječnom osobnom dohotku) i naknade za materijalna oštećenja mogu se u svotama razlikovati za jedno ili više decimálnih mesta. Za to valja očekivati da će rasprava o tom pitanju na Diplomatskoj konferenciji biti najžustrija. No ne ula-

zeći u nagadjanja o visini svota ograničenja morali bismo se odlučiti, pod pretpostavkom da prihvatimo kombinirani sistem odgovornosti, prvo na sistem ograničenja brodovlasnika, a zatim krcatelja.

Kod ograničenja odgovornosti brodovlasnika mogla bi doći u obzir rješenja prema njegovom domaćem pravu, prema postojećim medjunarodnim konvencijama ili ih potražiti u novom sistemu koji bi bio specifičan za prijevoz opasnih materijala.

Bez mnogo dvoumljenja smatramo da primjena domaćeg prava, sa svim svojim modalitetima ograničenja odgovornosti, ne bi dala zadovoljavajuće rezultate. Nesigurnost u utvrđivanju načina i visine ograničenja odgovornosti brodovlasnika prema nacionalnom pravu ne bi bilo prikladno naročito zbog toga, što se na tu granicu odgovornosti treba nadovezati subsidiarno odgovornost krcatelja.

Ukoliko govorimo o postojećim unifikacijskim instrumentima ograničenja globalne odgovornosti brodovlasnika dolazila bi u obzir briselska Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova iz 1957.²¹ i londonska Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Premda ova posljednja još nije stupila na snagu, njezina su rješenja znatno modernija i stoga bi njoj trebalo dati prednost pred Konvencijom iz 1957. Odlučivši se dakle za sistem Konvencije 1976, smatramo da njezine svote ograničenja odgovornosti ne bi bile dostatne za pokriće šteta od opasnih materijala. Zbog toga bi se trebalo dogоворити о novim, višim granicama odgovornosti od onih navedenih u Konvenciji 1976, ali da pri tome neka od njenih rješenja prilagodimo novom sistemu buduće konvencije.²² Kod ograničenja odgovornosti krcatelja situacija visine limita bit će još teža. Buduća konvencija trebala bi dolaziti do primjene u slučaju katastrofalnih šteta, pa bi granica krcateljeve odgovornosti morala biti vrlo visoka. Prema američkim definicijama katastrofalom se može nazvati ona šteta čija visina prelazi mogućnost osiguratelnog pokrića za odredjenu granu industrije. Vidimo da je odgovor na to pitanje zavisан od kapaciteta tržišta osiguranja.

3.5. Obvezno osiguranje odgovornosti

Načelo obvezatnosti osiguranja odgovornosti koje u prošlosti nije bilo prihvaćeno u medjunarodnoj pomorskoj kodifikaciji,²³ prokrčilo si je put u unifikacijske instrumente Konvencije 1969.²⁴ Uloga osiguranja, kao ustanove koja rizik prenosi na široki krug osoba, pokazala se neophodnom u slučaju šteta velikih razmjera. Upravo prihvatanje načela odgovornosti bez krivnje u pomorskom pravu zajedno s visokim limitima odgovornosti, tražilo je i uvodenje obveznog osiguranja ili drugog finansijskog jamstva kao efikasnu zaštitu trećih od povećanih rizika prijevoza tereta koji mogu izazvati katastrofalne posljedice (dosada su samo pokriveni rizici zagadjivanja mora naftom). Jasno je da je i Nacrt buduće konvencije krenuo istim putem. Predviđa se da i brodovlasnik i krcatelj, svaki u okviru svojih granica odgovornosti sklopi obvezno osiguranje ili drugo finansijsko jamstvo o čemu će morati imati i potvrdu, bez koje neće (kao danas kod tankera veće nosivosti od 2000 tona) ni biti dopušten ulazak u luku budućih država ugovornica konvencije.

Brodovlasnik će svoje osiguranje odgovornosti, bilo da će svote biti u skladu s Konvencijom od 1976, ili više od nje, moći organizirati putem P&I klubova. Kod krcatelja situacija možda na početku niti neće biti sasvim jednostavna. Pitanje je da li će krcatelj, što će jasno zavisiti od konačnog limita njegove odgovornosti, moći pokriti svoju odgovornost kroz kapacitete postojećih osiguratelskih pulova.

Zanimljiv je prijedlog delegacije SR Njemačke, koja smatra da buduća konvencija ne bi trebala sadržavati osobnu odgovornost krcatelja (zbog već spomenutih poteškoća njegovog identificiranja), nego umjesto toga samo sistem obveznog osiguranja kojeg bi trebao sklapati krcatelj.²⁵ Prema tom prijedlogu uvelo bi se tzv. "osiguranje odgovornosti tereta" (cargo liability insurance). I u kruhu CMI-a na već citiranoj montrealskoj konferenciji bili su stavljeni slični prijedlozi. Smatramo da bi se o njima trebalo raspraviti prilikom konačnog odredjivanja nosioca odgovornosti na Diplomatskoj konferenciji.

4. ZAKLJUČAK

Kako proizlazi iz ovih kratkih razmatranja, predstojeća Diplomatska konferencija IMO-a morat će, osim izloženih, odgovoriti i na niz još neriješenih pitanja u vezi s odgovornošću za pomorski prijevoz opasnih materijala. Ne treba posebno isticati da je za Jugoslaviju kao pomorsku zemlju, koja i sama ima vrlo razvedene obale i nalazi se na zatvorenom moru, od presudnog interesa upravo rješenje središnjeg problema ove moderne pravne materije: gdje leže granice izmedju tolerirajućeg rizika i protupravne opasnosti. Pravo prijevoza opasnih materijala morem i na njih nadgradjenih mnogostrukih tehničkih propisa igraju važnu ulogu u kompromisnoj situaciji u kojoj se nalazimo: da živimo s rizicima tehnike kako ne bismo razorili pretpostavke našeg industrijskog društva, ali da ujedno i te rizike na razuman način ograničimo na podnošljivu mjeru. Zadatak naše delegacije na Diplomatskoj konferenciji neće biti nimalo lak, ali vjerujemo da će ga ona s uspjehom obaviti.

BILJEŠKE:

¹ U željezničkom prijevozu postoji već od 1894. kao Dodatak I CIM konvencije tzv. RID (Règlement International concernant le Transport des Marchandises Dangereuses par Chemin de Fer; U cestovnom tzv. ADR (Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route) od 1957; U zračnom prijevozu posebna grupa stručnjaka IATA donosi svake godine tzv. RAR (Restricted Articles Regulations), a to su pravila koja su uskladjena s najnovijim tehničkim dostignućima; u riječnom pravu postoje posebne odredbe za pojedine rijeke, kao npr. Règlement pour le transport des Marchandises Dangereuses sur le Rhin, koje su sastavljene u krilu Ekonomskog komisije UN za Evropu; U pomorskom pravu se na opasne terete primjenjuje SOLAS konvencija 1979. i odredbe tzv. IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code). O tome detaljnije vidi kod Schrötter, Der Gefahrgut-Transport im nationalen und internationalen Recht, NJW 1982, Heft 22, str. 1186. U nas za pomorsko pravo vidi Grabovac, Prijevoz opasnih stvari morem, Split 1982.

² Od nedavnih nesreća u drugim granama prometa podsjećamo na željezničku nezgodu koja se desila 11. 11. 1979. kod Toronto i kada je zbog opasnosti oslobođanja klora iz željezničkih cisterni moralo biti evakuirano više od 250.000 ljudi, ili

na prevrtanje i eksploziju kamiona cisterne s propilenom 11. 7. 1978., kada je u Los Alfaquesu (Španjolska) u plamenoj kugli poginulo 200 ljudi iz obližnjeg turističkog autokampa.

- ³ Medjuvladina pomorska savjetodavna organizacija (Intergovernmental Maritime Consultative Organization - IMCO) promijenila je od 22. svibnja 1982. svoj naziv u Medjunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization - IMO). U daljnjem tekstu upotrebljavat ćemo naziv organizacije naizmjenično u skladu sa spomenutim datumom.
- ⁴ O radu pojedinih zasjedanja Pravnog odbora informirali smo iscrpno u ovom časopisu. Vidi UPPPK br. 80 iz 1978. i dalje. Od broja 83 iz 1979., u posebnom dodatku Vijesti iz JUPPK-a.
- ⁵ Diplomska konferencija koja je sazvana za svibanj 1984. u Londonu imat će naziv Medjunarodna konferencija o odgovornosti i naknadi za štete u vezi s prijevozom određenih materijala morem. Predviđene su dvije teme: Usvajanje nacrta Konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom štetnog i opasnog materijala morem i revizija Konvencija o gradjanskoj odgovornosti 1969. i o Fondu 1971. Vidi IMO LEG 51/10 od 12. 10. 1983.
- ⁶ Podatke o Konvenciji 1969. i njenu analizu vidi Pallua, Vanugovorna odgovornost za izljev tereta ugljikovodika s broda u more, Osiguranje i privreda, 1973, br. 9-10, str. 43-50.
- ⁷ Godine 1976. donešen je u Bruxellesu Protokol Konvenciji 1969. u kojoj se zlatna klauzula na bazi Poincarè franka zamjenjuje Posebnim pravima vučenja (SDR), pa te svote sada iznose 133 SDR po toni, odnosno 14 milijuna SDR po dogadjaju. Ako uzmem da 1 SDR odgovara približno vrijednosti 1 US dolara možemo izračunati otprilike dinarsku protuvrijednost.
- ⁸ Na temelju ovlaštenja čl. 4 Konvencije 1971. skupština Fonda povisila je 1979. maksimalni iznos na 675 milijuna Poincarè franaka.
- ⁹ Detaljnije o predviđenim revizijama vidi citirane brojeve časopisa PPK u bilješci 4.
- ¹⁰ Pobliže vidi Filipović, Novi medjunarodni sporazum o pomorskom prijevozu nuklearnih materijala, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 1-2, 1972, str. 123-131.
- ¹¹ Izraz "poduzetnik" (operator) nuklearnog postrojenja označava osobu koju je država na temelju sigurnosnih i finansijskih garancija ovlastila da iskorištava nuklearno postrojenje. Doduše, Zakon o odgovornosti za nuklearne štete Sl. list 22/78. upotrebljava izraz "korisnik", koji je prema našem mišljenju neprikladan. Opširnije o tome vidi Filipović, Odgovornost za nuklearnu štetu, Prinosi br. 16, 1981, str. 148 i 169.
- ¹² To su Explosives Act 1875 i Merchant Shipping Act 1894.
- ¹³ Op. cit. Schrötter, str. 1186.
- ¹⁴ Spisak opasnih i štetnih materijala bio bi dodan konvenciji i predviđeno je da i nakon zaključenja konvencije postoji mogućnost njegovog revidiranja u skraćenom postupku, i to tako da s njim budu upoznate sve države ugovornice, i da

posebni Odbor sastavljen od predstavnika svih država ugovornica dvotrećinskom većinom prisutnih prihvati takve izmjene. Tako prihvaćeni amandmani obvezivali bi sve države ugovornice, a one koje na njih ne bi pristale morale bi otkazati konvenciju. Premda je takvo rješenje po našem mišljenju najefikasnije i za unifikaciju najpovoljnije (a prihvaćeno je već i u željezničkom pravu), postojali su prema njemu otpori nekih delegacija koje su smatrali da takav postupak predstavlja povredu principa prava suverenosti država.

- ¹⁵ U toku pripremnih radova u Pravnom odboru se takodjer raspravljalo o mogućnosti da se "bareboat charterer", koji je prema našem pravu najbliži pojmu brodara, smatra vlasnikom u smislu buduće konvencije i da se i prema njemu dopusti direktna tužba za naknadu štete prouzročene opasnim teretima. No, takvi prijedlozi su odbačeni jer je primjer Konvencije 1969. u praksi pokazao da je dovoljno da na strani broda bude odgovoran samo brodovlasnik.
- ¹⁶ O tome se vodila zanimljiva rasprava i na XXXII medjunarodnoj konferenciji CMI-a u Montrealu 1981. Vidi CMI, 1981, Montreal II, str. 66-70.
- ¹⁷ U čl. 1 t. 4 "krcatelj" se označava kao osoba ili osobe koje su kao takve navedene u teretnici, a ako teretnica nije izdana, onda u svakom drugom dokumentu koji potvrđuje primetak opasnih materijala. Ako niti takav drugi dokument nije izdan, krcatelj označava osobu koja je ili u čije je ime opasan materijal stvarno isporučen za prijevoz. Vidi IMCO LEG XLIII/2.
- ¹⁸ Dozvolu za svoju djelatnost poduzetnik nuklearnog postrojenja dobija tek nakon provjere svih sigurnosnih uvjeta i osiguratelnog ili drugog financijskog pokrića njegove ograničene odgovornosti.
- ¹⁹ Vidi IMCO LEG XLI/2/2 od 10. VIII 1979.
- ²⁰ Podsjećamo samo na dva primjera iz nedavne prošlosti pomorske unifikacije na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976., i na Hamburška pravila 1978.
- ²¹ Istoimenu Konvenciju od 1924. koja nikada nije bila prihvaćena od šireg kruga država ovdje ni ne spominjemo.
- ²² Suprotno mišljenju o tome vidi CMI, Montreal II, 1981, str. 62.
- ²³ Vidi Pallua op. cit. str. 45.
- ²⁴ Na ovom mjestu ne spominjemo konvencije nuklearnog prava, jer one izlaze iz okvira klasičnog pomorskog prava. No, u njima je obvezatnost osiguranja odgovornosti jedno od osnovnih načela.
- ²⁵ Vidi IMCO LEG 47/3/4 od 11. 1. 1982.

THIRD PARTY LIABILITY AND COMPENSATION IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS CARGO BY SEA

The carriage of hazardous cargo by sea is from year to year more frequent and although preventive measures and standards of safety have been increased they cannot completely eliminate the possibility of catastrophic damage. There are no international instruments applicable to such damage except special rules on liability for oil pollution of the sea and for nuclear damage.

A new Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea, has been drawn up in the Legal Committee of IMO, and prepared for the Diplomatic Conference to be held in May 1984 at London. This Draft contains a number of alternative solutions and unsolved questions. The Author analyses some problems such as: definitions of hazardous substances, the person (or persons) liable, the basis and limits of liability and the system of compulsory insurance. The author expresses pros and cons for the various solutions and some doubts about the success of the Diplomatic Conference next May. In conclusion it is underlined that Yugoslavia as a maritime country (and also a shipowning country and a potential victim) should be interested in the adoption of such an international instrument. A compromise should be found between the necessity of living with technical risk in modern industrial society and a reasonable and tolerable limit to these risks. The task of the Yugoslav Delegation at this Diplomatic Conference will be difficult.