

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA
SJEVERNI OKRUG ILLINOISA
ISTOČNI ODJEL

Presuda od 18. IV 1984.

Republic of France
the French Administrative Departments of
Finistere and Conseil General des Côtes
du Nord
Numerous French Individuals, Businesses
and Associations
Petroleum Insurance Ltd.

v.

Amoco Transport Co.
Bugsier Reederei und Bergungs, A. G.
Astilleros Espanoles S. A.
American Bureau of Shipping

Brod: "Amoco Cadiz"

ODGOVORNOST I OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI
BRODARA (BRODOVLASNIKA)

Zbog kvara na uredjaju za kormilarenje tanker se nasukao na obalu Francuske - Istjecanje nafte, koju je tanker prevezio dovelo je do gubitka cijelog tereta i do zagadjenja mora i okoliša katastrofalnih razmjera - Da li je kvar na uredjaju za kormilarenje posljedica nesposobnosti broda za plovidbu - Pitanje odgovornosti vlasnika tankera za nemarnost prilikom izrade nacrt tankera, iskorištavanja, održavanja i popravka tankera, kao i pravilne obuke posade broda - Pitanje odgovornosti spašavatelja za propust prilikom provodjenja operacije spašavanja - Pitanje odgovornosti brodograditelja za propuste u izradi nacrt i prilikom izgradnje broda - Pitanje odgovornosti francuskih vlasti za nepoduzimanje ili nedjelotvorno poduzimanje svih potrebnih mjera da se na vrijeme spriječi istjecanje nafte iz tankera prilikom nasukavanja - Pitanje odgovornosti American Bureau of Shipping za nemarnost prilikom nadzora nad izradom i prilikom odobravanja izradjenih nacrt broda, te za izdavanje svjedodžbe o klasi broda - Može li upisani vlasnik tankera, a

ujedno i tvrtke koje nisu upisani vlasnici, ali su stvarno vršile nadzor nad iskorištavanjem tankera, ograničiti svoju odgovornost prema CLC konvenciji

U ožujku 1978. godine tanker tipa VLCC od 230.000 bruto registarskih tona, libijske zastave, imenom "Amoco Cadiz", prevezio je sirovu naftu sa Dalekog Istoka u Kanadu. Približivši se Zapadnoj Evropi brod je zahvatila jaka oluja koja ga je valjala pučinom Atlantskog oceana između 15. i 16. ožujka. Međutim, usprkos izrazito lošem vremenu, uzburkanom moru i jakom vjetru, kormilar tankera Amoco Cadiz nije u to vrijeme primijetio nikakve poteškoće ili znakove kvara na uređaju za kormilarenje.

16. ožujka 1978. godine u 9,45 po srednjem vremenu u Greenwichu, kad se brod nalazio oko 9,5 milja sjeverozapadno od otoka Ushant (V. Britanija), došlo je do kvara na uređaju za kormilarenje. Odmah su bili odaslani s broda signali svim ostalim brodovima da izbjegavaju kontakt s brodom Amoco Cadiz te da je brod izvan kontrole zapovjednika i posade ("not-under-command-signals"). Zapovjednik broda Bardari izdao je naredbu da se pokuša popraviti nastali kvar na uređaju za kormilarenje, te da ga se neprekidno obavještava o udaljenosti broda od rta Ushant, zbog opasnosti da se brod ne nasuče na obalu. Pregledom odjeljenja u kojem se nalazio uređaj za kormilarenje utvrđeno je da je puknulo pet od ukupno šest peranja kojima je prirubnica na jednoj od četiri cijevi kroz koje je prolazilo ulje bila pričvršćena na sustav kormilarskog uređaja. Uslijed puknuća peranja iz sustava kormilarskog uređaja je iscurilo hidraulično ulje bez kojeg cjelokupni elektrohidraulički sustav kormilarenja više nije mogao funkcionirati. Kako nekoliko pokušaja članova posade broda da pričvrste puknule peranje i ponovno pričvrste prirubnicu na razvodni blok kormilarskog uređaja nisu uspjeli, zapovjednik Bardari zatražio je oko 11,20 preko radija pomoć tegljača.

Jedini tegljač-spašavatelj u radijusu od oko 150 milja od tankera Amoco Cadiz bio je tegljač zapadnonjemačke tvrtke Busier Reederei Und Bergungs A. G. (u daljnjem tekstu Bugsier) "Pacific". Tegljač "Pacific" sagrađen je 1963. godine i s 1,093.28 BRT, 66.28 m dužine, 11.62 m širine, te 8.250 konjskih snaga

bio je tada najveći i najsnažniji izgrađeni tegljač na svijetu. Iako tegljač "Pacific" nije do tada imao iskustva u spašavanju VLCC brodova dok prevoze teret, čim je uhvaćen signal tankera Amoco Cadiz za pomoć, "Pacific" je skrenuo sa svog puta iz Bresta za Dover i punom brzinom krenuo u pomoć brodu Amoco Cadiz.

Oko 11,28 "Pacific" je obavijestio Amoco Cadiz o dolasku i ponudio mu usluge spašavanja na osnovi LOF. Odmah potom zapovjednik "Pacifica" obavijestio je svoju centralu o razlogu zbog kojeg je skrenuo s predviđenog puta, a šef odjeljenja za spašavanje u tvrtki Bugsier stupio je nakon toga u vezu s drugim tegljačem iste tvrtke pod nazivom "Simson" koji se u tom času nalazio u Britanskom kanalu, 14 milja sjeverno od Cherbourga (Francuska), na putu za Hamburg, te mu je naredio da skrene sa svog puta za Hambrug i pritekne u pomoć tankeru Amoco Cadiz.

Zapovjednik tankera Amoco Cadiz, Bardari, prenio je ponudu "Pacifica" za spašavanje na osnovi LOF svojoj centrali tj. tvrtki Standard Oil Co. (u daljnjem tekstu Standard) u Chicago, tražeći njihov pristanak. Međutim, rukovodilac pomorskih operacija grupe Amoco, zapovjednik Philips, pokušao je preko londonskog agenta Bugsiera tvrtke Samuel Stewart & Co. ishoditi ugovor o tegljenju na osnovi "No Cure - No Pay" obrasca ugovora o spašavanju. To međutim nije prihvaćeno u tvrtki Bugsier s obzirom na činjenicu da je ta tvrtka sve operacije spašavanja njemačkih, skandinavskih i ruskih brodova obavljala isključivo na osnovi DSG obrasca ugovora ("Deutsches Seeschiedsgericht Form) koji predviđa arbitražu u SR Njemačkoj, dok je usluge spašavanja obrasca ugovora, koji predviđa arbitražu u Londonu. Stoga je oko 15,55 zapovjednik Philips ipak pristao na spašavanje tankera Amoco Cadiz prema uvjetima LOF, iako je sama operacija spašavanja već ranije započela i trajala približno 9 sati.

Neposredno prije početka spašavanja tanker Amoco Cadiz se nalazio suprotstavljen struji vjetra oko 160 do 180 stupnjeva manje od 6 milja ispred rta Ushant. S lijeve pramčane strane bila je plićina kanala Du Four, a uz lijevi bok stjenovita obala Finistere. Brod se zbog valova naginjao do 15 stupnjeva na obje strane, tako da je povremeno more preplavljalo i samu krmu broda. Puhao je jak vjetar zapadnog smjera (između 8-10 Beauforta) dižući valove čak i do visine od 7 metara.

Započinjući operaciju spašavanja tankera Amoco Cadiz, zapovjednik tegljača "Pacific" je, ocijenivši položaj tankera te sve ostale relevantne okolnosti, odlučio pokušati tegliti tanker s pramčane strane desno naprijed, što dalje od obale.

Nakon događaja, analizom svih okolnosti pod kojima je izvodjena operacija spašavanja, došlo se do zaključka da ovakav izbor zapovjednika "Pacifica" nije bio najsretniji, jer "Pacific" nije uspio pokrenuti Amoco Cadiz protiv struje vjetera i valova. Kako međjutim prije toga nije nijedan tanker veličine Amoco Cadiza bio ikada spašavan, zapovjednik "Pacifica" se nije mogao prilikom odluke o načinu izvodjenja operacije spašavanja osloniti na bilo kakva ranije stečena iskustva o izboru strategije spašavanja VLCC. Stoga sud ovakvu pogrešnu procjenu zapovjednika tegljača "Pacific" nije okvalificirao kao nemarnost ("actionable negligence") pravno relevantnu za utvrđenje odgovornosti tegljača za naknadu štete zbog neuspjelog tegljenja.

Međjutim, zbog jakog zapadnog vjetera (oko 8, a kasnije i do 10 Beauforta) i visokih valova (preko 8 metara) tegljač nije uspio skrenuti tanker udesno i pomaknuti ga prema pučini. Štoviše, oko 16,19 sati jaki valovi i snažan vjetar prekinuli su užad kojom je tegljač bio vezan s pramcem tankera. Za vrijeme dok se ponovno uspostavljala veza između tegljača i tankera, zapovjednik tegljača je savjetovao Amoco Cadizu da uključi strojeve u poziciju "natrag", kako bi se tanker vlastitim pogonom suprostavio morskoj struji koja ga je sve više nosila prema obali. Amoco Cadiz je uključio strojeve "natrag" i do 19,10 pokušavao se vlastitim pogonom odupirati struji koja ga je vukla prema stjenovitom i izbočenom dijelu Finistere obale između Argentona i Presqu'Ile de Ste Marguerite. Oko tri milje od obale, na pola puta između Argentona i Presqu'Ile de Ste Marguerite leže stijene Roches de Portsall označene plutačom Basse du Portsall. Iz svega je proizlazilo da morska struja i vjetar nose Amoco Cadiz upravo na te stijene.

Nakon nekoliko bezuspješnih pokušaja da uspostavi vezu užetom s Amoco Cadizom, tanker "Pacific" je oko 21 sat napokon uspio i započeo ponovno tegljenje, ali ovaj puta s krme. Međjutim, drugi pokušaj tegljenja nije uspio jer se oko 21,04 Amoco Cadiz

nasukao stražnjim dijelom broda na stijene Roches de Portsall. Usprkos tomu tegljač je još neko vrijeme pokušavao povući tanker od obale prema pučini, ali je definitivno odustao od operacije spašavanja kada je oko 21,50 osjetio jak miris nafte koja je počela izlaziti iz tankera. Tegljač je odmah zatražio od nadležnih organa u Brestu da pošalju helikoptere koji bi spasili posadu tankera.

Kad su oko ponoći stigli helikopteri francuske mornarice, spašavanje posade iz tankera Amoco Cadiz je izvedeno pod izuzetno teškim uvjetima zbog lošeg vremena koji nije prestajalo.

Za vrijeme sudskog spora povodom ovog događaja, vještak tvrtke Amoco je izjavio kako smatra da je zapovjednik "Pacifica" propustio zatražiti od tankera prilikom drugog pokušaja tegljenja (s krme) da uključi ponovno strojeve u poziciji "natrag", jer da je tako postupio, po mišljenju vještaka, pojačala bi se bila snaga tegljača u dovoljnoj mjeri da bi vjerojatno ipak uspio pomaknuti tanker i skrenuti ga od obale. Sud je međutim ocijenio da propusti zapovjednika tegljača nemaju karakter nemarnog postupanja koje bi moglo prouzročiti njegovu odgovornost za nastalu štetu, nego da se samo radilo o pogrešnim prosudbama ("misjudgements") do kojih je neminovno došlo zbog nedovoljnog iskustva zapovjednika tegljača u spašavanju brodova tipa VLCC.

Nakon ovog tragičnog događaja započeli su komplicirani građanskopravni sporovi raznih sudionika ovog plovidbenog pothvata pred nekoliko okružnih sudova u SAD-u, a koji su odlukom suca Mc Garra spojeni u jedinstveni postupak pred Okružnim sudom SAD-a za sjeverni okrug Illinoisa u Chicagu.

Vlasnicima tereta (nafte) afilijaciji tvrtke The Royal Dutch/Shell Group dala je punu naknadu pretrpljene štete druge afilijacija iste grupe - Petroleum Insurance Ltd. (u daljnjem tekstu PIL). PIL je subrogacijom stekao pravo tražiti naknadu za vrijednost izgubljenog tereta od vlasnika broda, te je takav zahtjev i istakla.

Republika Francuska (u daljnjem tekstu France), Francuski upravni odjel za finistere (u daljnjem tekstu Finistere), Opći savjet Cotes du Nord (u daljnjem tekstu Cotes du Nord) te brojne općine (u daljnjem tekstu communes), kao i određeni broj francuskih građana, poslovnih ljudi i udruženja, svi okupljeni u istoj ulozi kao francuski tužitelji ("The French claimants")

podigli su tužbe za naknadu štete zbog zagadjenja mora naftom i za troškove čišćenja obale i mora protiv tvrtki iz grupe Amoco, te protiv spašavatelja Bugsiera. Francuski su tužitelji također utužili Amoco Transport Co. (u daljnjem tekstu Transport) i ostale tvrtke iz grupe Amoco za štetu koja im je nastala zbog nemara grupe Amoco prilikom gradnje, održavanja i upravljanja tankerom Amoco Cadiz.

Côtes du Nord je tužila brodograditelje španjolsku tvrtku Astilleros Espanoles S. A. (u daljnjem tekstu Astilleros) za nemar ("negligence") u izradi nacрта te u izgradnji broda Amoco Cadiz.

Toj su se tužbi kao umješači pridružile sve tvrtke iz grupe Amoco (Transport, AIOC Tanker i Standard) tražeći također od brodogradilišta naknadu štete ili bar dio naknade na koju bi sud mogao osuditi tvrtke iz grupe Amoco prema trećima.

Astilleros je u odgovoru na tužbu naveo da predlaže odbiti tužbeni zahtjev zbog nedostatka stvarne nadležnosti ovog suda koji je prema tvrdnji Astillerosa "forum non conveniens". Kako se Astilleros nije htio upustiti u parnicu ni nakon što je sud odbio ove procesne prigovore, sud je donio doluku u odsutnosti brodograditelja utvrdivši načelno njegovu odgovornost, ali ostavljajući za kasniju fazu postupka da se utvrdi opseg i visina odgovornosti.

Tvrtke iz grupe Amoco (Transport i AIOC) te Côtes du Nord tužili su zajednički zapadnonjemačku tvrtku Bugsier za štetu koju su te stranke pretrpile zbog navodnog nemara tegljača "Pacific" prilikom izvodjenja operacije spašavanja Amoco Cadiza.

Bugsier je u odnosu na Transport i AIOC istakao prigovor da je za sve sporove iz operacije spašavanja bila ugovorena prema obrascu ugovora LOF, arbitraža u Londonu, te da stoga sud za sjeverni okrug Virdžinije nije nadležan rješavati zahtjeve ovih tužitelja prema tvrtki Bugsier. Sud je odbio ovaj prigovor Bugsiera, ali je Apelacioni sud preinačio prvostepenu presudu i odredio prekid sudskog postupka po tužbi Transporta i AIOC-a protiv Bugsiera, dok se ne završi arbitraža u Londonu.

Tvrtke iz grupe Amoco (Transport, AIOC i Standard) pokrenule su povodom tužbi PIL za naknadu vrijednosti izgubljenog tereta i protiv francuskih tužitelja za naknadu štete zbog zagadjenja naftom, postupak pred ovim sudom u Chicagu za oslobo-

djenje od odgovornosti, odnosno, ako budu ipak proglašeni krivima, za ograničenje njihove odgovornosti. Sud je međjutim odbio raspravljati o zahtjevu za ograničenje odgovornosti AIOC i Standarda, s obzirom da oni nisu upisani vlasnici broda Amoco Cadiz i ne uživaju pravo na ograničenje odgovornosti ni po francuskom pravu ni po CLC konvenciji.

Odmah potom Bugsier je povodom tužbi Cotes du Nord i ostalih francuskih tužitelja, PIL, te tvrtki iz grupe Amoco za naknadu štete zbog nemarnog obavljanja operacija spašavanja i time prouzročene nasukavanja broda Amoco Cadiz, također pokrenuo postupak za ograničenje odgovornosti pred ovim sudom. Međjutim, tijekom postupka PIL je odustao od tužbe protiv Bugsiera.

Ne ulazeći u detaljan prikaz uzroka koji su doveli do kvara kormilarskog uredjaja na brodu Amoco Cadiz, iznijet ćemo samo ukratko osnovne uzroke koji su po utvrdjenju suda doveli do kvara kormilarskog uredjaja, te razloge koje je sud naveo u obrazloženju odluke, a koji se odnose na utvrdjenje krivnje pojedinih stranaka kao i na utvrdjenje prava na ograničenje odgovornosti.

Ispitujući nastali kvar na kormilarskom uredjaju broda Amoco Cadiz sud se nije zadržao samo na konstataciji kvara nego je utvrdio i uzroke zbog kojih je do kvara došlo. Tako je sud utvrdio da su poluge kormilarskog uredjaja bile istrošene i izrubljene. Taj podatak su stranke iz grupe Amoco znale već od ranije, a znale su i za uzrok tomu. Naime, istrošenost i izrubljenost poluga bila je posljedica činjenice što su ležajevi poluga ili napravljeni od lijevanog željeza umjesto od bronce. Stoga je, da bi se smanjilo trošenje poluga, trebalo zamijeniti postojeće ležajeve od lijevanog željeza brončanim ležajevima koje je brodograditelj već odavno bio isporučio vlasniku broda ali je ovaj propustio iste zamijeniti, ponajviše zbog toga da brod ne bi mogao ostati neko vrijeme izvan upotrebe (dok se vrši popravak). Ova pogreška u gradnji broda uočena je još prilikom izgradnje ranija dva broda istog tipa iz grupe Amoco, ali su na tim brodovima ležajevi od lijevanog željeza naknadno bili zamijenjeni brončanim ležajevima.

U odnosu na odgovornost stranaka iz grupe Amoco sud je utvrdio sljedeće:

U odnosu na odgovornost Transporta sud je našao da Amoco Transport, kao upisani vlasnik tankera Amoco Cadiz, nije uspio

dokazati svoju neodgovornost za nemar ("free from privity and knowledge with respect to the negligence") koji je direktno prouzročio nasukavanje Amoco Cadiza i time nastalu štetu. Transport je imao neprenosivu obvezu osigurati da tanker Amoco Cadiz bude sposoban za plovidbu ("seaworthy"), da ga se pravilno održava ("properly maintained") i prema potrebi popravlja, kao i da posada broda bude propisno obučena. Amoco Transport je propustio vršiti kontrolu nad tvrtkom AIOC koja je, prema internoj organizaciji unutar grupe Amoco, nadgledala i vršila ove obveze, iako je iz izvještaja brodskih inspektora vidljivo da je centrala Amoco Transporta znala ili je trebala znati za nedostatke koji su brod Amoco Cadiz činili nesposobnim za plovidbu. Stoga sud nije dopustio Amoco Transportu pravo na ograničenje odgovornosti za nastalu štetu nasukavanjem broda Amoco Cadiz.

U odnosu na AIOC sud je utvrdio da je to bila tvrtka koja je vršila cjelokupni nadzor nad iskorištavanjem, održavanjem i popravljavanjem broda Amoco Cadiz, kao i nad nadzorom i obukom posade broda. Stoga je AIOC bio dužan osigurati da brod Amoco Cadiz bude sposoban za plovidbu, pravilno održavan i redovito popravljivan, te da posada broda bude propisno obučena kako bi znala otkloniti nastale kvarove broda. Tijekom sudskog postupka utvrđeno je da je AIOC te svoje obveze nesavjesno i nemarno obavljao jer je centrala AIOC znala za poteškoće koje su postojale u vezi s ležajevima u sistemu za kormilarenje, a nije poduzela ništa da nedostatke u sistemu za kormilarenje ukloni i tako održi brod sposoban za plovidbu. Također je utvrđeno da je AIOC znao ili je trebao znati da elektrohidraulički sustav za kormilarenje na brodu Amoco Cadiz nije propisno izveden jer su ležajevi od neadekvatnog materijala, pa je nemarno postupio odbijajući zamijeniti postojeće ležajeve brončanima koje mu je izvodjač isporučio samo da ne bi morao tanker Amoco Cadiz zadržavati u brodogradilištu prije sljedećeg dokiranja. Stoga je sud utvrdio odgovornost AIOC zbog nemara u izvršavanju obveza nadzora nad iskorištavanjem, održavanjem i popravkom Amoco Cadiza kao i propusta u obučavanju posade broda.

AIOC i Standard su istakli, povodom tužbi raznih tužitelja podignutih protiv njih za naknadu štete zbog nasukavanja Amoco Cadiza, zahtjev za ograničenje odgovornosti po CLC konvenciji iz 1969. godine. Ovaj sud je međjutim odbio zahtjev obiju tvrtki

iz grupe Amoco time što je rekao da američko pravo određuje da li su američki sudovi nadležni za tužbe koje se podnose u SAD-u, te koje će se pravo primjenjivati na odnose iz tih tužbi. Sve kad bi se na tužbe spomenutih tužitelja protiv AIOC i Standarda i primjenjivalo francusko pravo (a time i konvencija CLC koju je Francuska unijela u svoje interno pravo), to pravo ničime, kao ni sama Konvencija, ne sprečavaju oštećene stranke da zatraže naknadu zbog posljedica zagadjenja naftom i od bilo koje druge odgovorne strane koja nije istovremeno i upisani vlasnik broda koji je prouzročio zagadjenje (odnosno njegov "agent" ili "servant").

Kad bi se dakle, po mišljenju suda u Chicagu, i primjenjivalo francusko pravo, sadržaj čl. III s. 4 CLC konvencije treba tumačiti u svjetlu francuske pravne doktrine, a to znači tako da namjera sastavljača CLC konvencije nije bila predviđanjem odgovornosti vlasnika broda za naknadu štete zbog zagadjenja za njegovu vlastitu krivnju kao i za krivnju njegovih agenata i službenika ("agents and servants") (pod kojima sud podrazumijeva samo zapovjednika i posadu (!) isključiti pravo oštećenim strankama da tuže razne velike i moćne tvrtke koje iskorištavaju brodove, a koje iako nisu upisani vlasnici broda snose odgovornost za zagadjenje naftom. Po tumačenju suda u Chicagu odredbom čl. III s. 4 CLC željelo se samo izbjeći mogućnost da se tužbama protiv zapovjednika ili protiv posade broda pokreću parnice protiv pojedinaca - fizičkih osoba - koje su potpuno financijski nedorasle da nadoknade štete koje iz zagadjenja mora naftom mogu proizići. Po mišljenju suda u Chicagu AIOC i Standard ne mogu se smatrati ni kao "agent" ni kao "servant" Transporta, pa prema tome i po francuskom i po američkom pravu mogu samostalno odgovarati za naknadu štete nastale zagadjenjem mora naftom i to bez prava na ograničenje odgovornosti.

Odgovornost Amoco Standarda sud je našao u tome što je Standard, kao udružena višenacionalna korporacija, sastavljena od afilijacija (AIOC, TRANSPORT, Tanker i dr.) vršila stvarnu kontrolu nad djelatnošću svojih afilijacija koje su bile organizaciono i poslovno potpuno zavisne od Standarda. Štoviše, Standard je u početku direktno nadgledao i sudjelovao u izradi nacrtu za tri VLCC iz grupe Amoco, a potom i za vrijeme same gradnje brodova te prilikom iskorištavanja i održavanja svakog od

izgradjenih brodova. Stoga je Standard, po mišljenju suda u Chicagu, odgovoran za vlastiti nemar u odnosu na izradu nacрта, iskorištavanje, održavanje i popravak broda Amoco Cadiz, kao i za propust u pravilnom obučavanju posade broda. Istovremeno sud smatra da je Standard jednako odgovoran i za isto takav nemar u odnosu na izvršavanje istih obaveza od strane njegovih afilijacija AIOC i Transporta.

Stoga je Okružni sud u Chicagu odlučio da su Standard, AIOC i Transport solidarno dužni nadokanditi svu štetu francuskim tužiteljima i PIL proizašlu iz nasukavanja broda Amoco Cadiz 16. ožujka 1978. godine bez prava na ograničenje odgovornosti.

U odnosu na tužbu francuskih tužitelja (Cotes du Nord i Bretagne) protiv spašavatelja tvrtke Bugisier, ovaj sud je ocijenio da između ovih stranaka nije postojala nikakva ugovorna veza iz koje bi proizlazila povreda bilo kakve ugovorne obveze spašavatelja prema tužiteljima. Stoga zahtjev tužitelja za naknadu štete prema Bugsieru može biti osnovan samo ako tužitelji uspiju dokazati da postoji izvanugovorna (in tort) odgovornost Bugsiera za nastanak štete na osnovi grube nemarnosti ("actionable gross negligence") ili namjerno nesavjesnog postupanja spašavatelja ("willfull misconduct").

Tijekom sudskog postupka utvrđeno je međjutim da su zapovjednik i posada tegljača "Pacific" poduzeli sve kako bi spasili tanker Amoco Cadiz, te da je izbor načina spašavanja tankera Amoco Cadiz bio razuman, bez obzira što se kasnijom analizom događaja od strane više vještaka utvrdilo da je odluka zapovjednika "Pacifica" - pokušati tegliti tanker s pramčane strane - bila pogrešna. U nedostatku bilo kakvog prethodnog iskustva u teglednju broda tipa VLCC, odluka zapovjednika tegljača, iako pogrešna, ne predstavlja grubu nemarnost u obavljanju operacije spašavanja koja bi rezultirala odgovornošću spašavatelja za naknadu nastale štete zbog nasukavanja tankera. Stoga je sud tužbe Cotes du Nord i Bretagne protiv Bugsiera odbio.

U odnosu na eventualnu odgovornost tvrtke Bugsiera prema tvrtkama iz grupe Amoco (Transport i AIOC) odlučiti će se dalje nakon što bude završena arbitraža u Londonu.

U odnosu na tužbene zahtjeve francuskih tužitelja kao i pridruženi zahtjev tvrtki iz grupe Amoco za naknadu štete od

strane brodograditelja tvrtke Astilleros, sud je utvrdio da je do kvara na kormilarskom uređaju zaista došlo zbog nedostatka koji su nastali prilikom izrade nacrtu i izgradnje broda Amoco Cadiz, a za što djelomično snosi odgovornost i brodograditelj. Stoga je sud utvrdio tvrtku Astilleros djelomično odgovornom za nastalo nasukavanje broda i zagađenje naftom, time što će opseg i visina odgovornosti brodograditelja utvrditi naknadno.

Protutužbe te zahtjeve tvrtki iz grupe Amoco kao umješača na strani raznih tužitelja, a protiv francuskih tužitelja (France, Departments od Finistere i Côtes du Nord) za naknadu štete zbog nemarnog propusta spriječiti na vrijeme odnosno zadržati istjecanje nafte iz tankera Amoco Cadiz, sud je odbio kao neosnovane. Sud je u obrazloženju tog dijela odluke iznio da nikakva obveza koju bi Francuska, kao država, mogla imati prema svojim državljanima, ne može ići u korist tvrtki iz grupe Amoco. Drugim riječima, nikakav postupak ili propust na strani francuske države ne može rezultirati pravo za tvrtke iz grupe Amoco da traže naknadu od Francuske zbog propusta u čišćenju ili zbog nedjelotvornog čišćenja mora od posljedica zagađenja. Ako se prilikom određivanja visine štete koju su zbog zagađenja pretrpile razne stranke u grupi francuskih tužitelja, dokaže da je dio takve štete rezultirao iz propusta francuske države da pravovremeno i djelotvorno očisti more od zagađenja, tvrtke iz grupe Amoco neće biti odgovorne za taj dio odštete.

Napokon, u nekoliko tužbi raznih tužitelja tužen je za naknadu štete i American Bureau of Shipping, brodarsko klasifikacijsko društvo, osnovano 1862. godine sa sjedištem u New Yorku, koje je nadgledalo izradu i odobravalo nacрте za izgradnju broda Amoco Cadiz. Nakon što je brod bio izgrađen, ABS je izdao brodu Amoco Cadiz svjedodžbu o klasi. U odnosu na ove zahtjeve sud je zaključio da dosada provedeni dokazi nisu dovoljni da bi se sa sigurnošću moglo ocijeniti da li postoji ili ne postoji suodgovornost i spomenutog klasifikacijskog društva za nedostatke prilikom izgradnje broda Amoco Cadiz, a koji su doveli do kvara na uređaju za kormilarenje. Stoga će u nastavku postupka biti potrebno nadopuniti dokazni postupak kako bi sud mogao donijeti konačnu odluku i o odgovornosti ABS.

Na kraju ove opširne medjupresude u kojoj je Okružni sud u Chicagu donio odluku samo o pravnoj osnovi tužebnih zahtjeva raznih tužitelja spojenih u jedinstvenu parnicu, sud upozorava i dopušta mogućnost da je prilikom donošenja odluke došlo do pogrešaka, propusta ili dvosmislenosti što s obzirom na kompleksnost i veličinu spora nije začudno.

(LLR 1984, 2, str. 304)

Ljerka Mintas-Hodak,
asistent-istraživač