

O PRESUDI "AMOCO CADIZ"

U slučaju "Amoco Cadiz", Franck J. McGarr, okružni sudac Sjedinjenih Američkih Država, razmatrajući činjenično zaista izvanredno neobičnu situaciju, s rezultirajućim štetama katastrofalnih razmjera, donio je dana 18. travnja 1984. godine prvostepenu presudu, zauzevši pravno vrlo zanimljive stavove, od kojih će neki, ukoliko ne budu izmijenjeni, imati revolucionarne dimenzije (posljedice) u pravu SAD-a.

Nadležnost

Nadležnost Okružnog suda za Sjeverno područje Illinoisa - Istočni odjel u Chicagu temelji se na okolnosti da dvoje od "glavnih" tuženika, imaju svoj glavni poslovni domicil u Chicagu, a to su "Standard Oil company" (Indiana), (u dalnjem tekstu "Standard") i "Amoco International Oil company" "AIOC" (Delaware) (u dalnjem tekstu "AIOC"). U pogledu trećeg subjekta, koji je kao tužnik inicijalno označen "Amoco Transport Company" (u dalnjem tekstu "Transport"), koja je tvrtka bila nominalno upisani vlasnik broda "Amoco Cadiz", luke pripadnosti Monrovia, i liberijske zastave, ustanovljeno je da je ista tvrtka imala svoj poslovni nastan u Hamiltonu (Bermuda), ali za čiji su račun nastupali i djelovali "AIOC" i "Standard". Osim toga, u odnosu na "Transport" nadležnost suda u Chicagu proizlazi iz činjenice, da je pred tim sudom pokrenut postupak za ograničenje odgovornosti "Transporta", kao brodovlasnika. (Transport, Standard i AIOC kada se tretiraju skupno, bit će označene u dalnjem tekstu kao "Amoco stranke").

Petroleum Insurance Limited, Bermuda (u dalnjem tekstu "PIL"), kao osiguratelj tereta, na temelju subrogacije, tužio je pred sudom u Chicagu, uz naprijed navedene tuženike iz "Amoco" obitelji, takodjer i "Bugsier Reederei und Bergungs, A. G." Hamburg (u dalnjem tekstu "Bugsier") kao brodovlasnika m/tegljača "Pacific" i spašavatelja, a protiv kojeg su se pridružili i ostali oštećeni, uključivo i "AIOC" i "Transport", nadležnost suda u Chicagu je proširena i u odnosu na spašavatelja, za sva sporna pitanja, izuzev u odnosu na "Transport" i "AIOC", u kojem dijelu je utvrđen prekid postupka, respektirajući sporazum stranaka

podvrgavajući sva sporna pitanja arbitraži u Londonu, koja je ugovorena zaključenjem LOF-a. U nas-avku postupka PIL je odustao od odštetnog zahtjeva protiv "Bugsiera".

"Amoco" stranke ustale su protiv tužbom, pridržavajući regresno pravo protiv države Francuske za navodne propuste do kojih je došlo u nepoduzimanju adekvatnih mjera u sprečavanju polucije.

U odnosu na protutužbu država Francuska je istakla prigovor pomanjkanja, pasivne legitimacije, temeljeći svoj stav na doktrini državnog suvereniteta i vlastitog imuniteta u pogledu sudbenosti sudova stranih država. Sudac McGarr je odbio ovaj prigovor države Francuske osnovano zauzimajući stav da i države kada se jednom podvrgnu sudovanju u položaju tužitelja odredjenoj sudu strane države ne mogu postavljati prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije u vezi s tražbinama odnosno protutražbinama iz iste činjenične osnove.⁽¹⁾

Francuski tužitelji i "Amoco" stranke su tužili pred istim sudom i "Astilleros de Espanoles", kao brodogradilište koje je izradilo nacrte, sagradilo i isporučilo m/b "Amoco Cadiz", a zbog konstrukcijskih grešaka u brodu, odnosno dijelovima broda. Brodogradilište je prigovorilo nenađežnost suda u Chicagu pozivajući se na doktrinu američkog prava "Forum non conveniens". Ocjenjujući nadležnost suda u Chicagu, kroz prizmu rješenja koje sadržavaju procesne odredbe u parničnim postupcima kontinentalne Evrope. Zaista je teško naći valjano uporište za ustanovljenje nadležnosti suda u Chicagu i protiv Brodogradilišta, u konkretnim prilikama ovog slučaja. Međutim, sudac Mr Garr je odbio prigovor nenađežnosti, i ovaj stav u pogledu nadležnosti prvostepenog suda bio je potvrđen od strane Apelacionog suda SAD-a,⁽²⁾ te se u nastavku postupka, nakon što se Brodogradilište dezangažiralo, ipak raspravljaljalo i odlučivalo o odgovornosti konstruktora broda u njegovoj odustnosti.

Nadležnost američkog suda u Chicagu u odnosu na American Bureau of Shipping, kao klasifikacijskog zavoda koji je odobrio nacrte broda i nadzirao gradnju broda ne sadržava značajnijih osobitosti, jer po mjestu svojeg utemeljenja i poslovног nastana, American Bureau of Shipping je podvrgnut američkim sudovima po kriterijama suda opće nadležnosti prema mjestu gdje tuženi ima svoj domicil.

Atrakcija nadležnosti sudova anglo-američkih zemalja u pomorskim sporovima je vrlo rasprostranjena pojava, i temelji se na vrlo elastično primjenjivanom načelu "natural forum", - da kje pitanje se ocjenjuje u kontekstu pojma prirodnog foruma, koji se interpretira vrlo ekstenzivno u odnosu na nadovezne okolnosti svakog pojedinog slučaja.

Afirmativno postojanje nadležnosti će u kontekstu pojma "Natural forum" biti primijenjeno i u situaciji kada po istim kriterijima sudbenost može potpasti i u sferu nadležnosti sudova više različitih stranih država. Kod višestranačkih parničkih postupaka elasticitet apliciranja vrlo slobodnih kriterija o tome što jest, a što nije "natural forum" vodi pravnoj nesigurnosti. Jedina obrana od ekstenzivnog primjenjivanja nadležnosti prirodnog foruma u zemljama angloameričkog sustava odnosno jedini način da se pred sudovima tih zemalja uspije s prigovorom pomjicanja pasivne legitimacije i nenadležnosti konkretnog suda jest pokušaj da se valjanom argumentacijom podvrgne pojedini slučaj, s obzirom na svoje konkretne okolnosti, pod doktrinu "Forum non conveniens". Ova doktrina je izgradjena u pomorskom pravu SAD-a u nizu precedenata. U Velikoj Britaniji je doktrina "Forum non conveniens" bila napuštena, dok Lord Diplock početkom 1984. godine nije rekao⁽³⁾ da je došlo vrijeme da se dokine u stanovitom smislu tzv. pravni šovinizam, te da se i u pogledu sudbenosti engleskih sudova ne prihvaca nadležnost, onda kada za to nema valjane osnove, reafirmirajući ponovno doktrinu "Forum non conveniens" kao sastavni dio engleskog Common Law sistema, a u vezi s kriterijima koncepta prirodnog foruma. U tome se sastoji razlika izmedju engleskog i škotskog prava, jer u Škotskoj isto kao i SAD nisu bili nikad napustili primjenu doktrine "Forum non conveniens".

Primjena prava

Sudac McGarr je ocijenio da u odnosu na spornu situaciju prevladavaju elementi iz sfere (područja) izvanugovorne odgovornosti za štetu - "liability for damages in tort". Na temelju takve pretpostavke i s obzirom na činjenicu da je do štete došlo u Obalnom moru Francuske ili na obali Francuske, da u smislu načela lex loci delicti commissii sporni odnosi su reguli-

rani materijalnim odredbama francuskog prava, kao mjerodavnog. Kod toga je prvostepeni sud postupio vrlo pragmatično, jer je pošao od pretpostavke da su materijalne odredbe francuskog prava identične s materijalnim odredbama američkog prava, jer da nitko nije dokazao suprotno. Osim toga, jedan od oštećenih i to grupa tužitelja nazvanih "Côtes du Nord" je na relevantan način stipulirao da ovaj slučaj potпадa uz regulativnu primjenu američkog prava, a čemu se nisu protivili ni ostali oštećenici.

Osim toga, treba voditi računa, da kad god se pred američkim sudom pokrene postupak ograničenja odgovornosti brodovlasnika, da se potпадa pod regulatornu primjenu američkog prava u ovoj materiji, jer se institut ograničenja odgovornosti brodovlasnika smatra da spada u područje procesualnog prava, pa prema tome američko pravo se primjenjuje u smislu načela "lex fori", unatoč tome što institut ograničenja odgovornosti brodovlasnika odnosno brodara se u pravima velikog broja zemalja smatra da spada u područje materijalnog prava. (4)

Primjenjujući američko pravo na pitanje ograničenja odgovornosti u pogledu "Transporta", "AIOC-a" i "Standarda" rješavajući kao prethodno pitanje na prigovor oštećenih stranka, sud je odbio zahtjev "AIOC-a" i "Standarda" da smiju ustrajati u postupku ograničenja odgovornosti, ocjenjujući da spomenute dvije tvrtke ne spadaju u kategoriju službenika ili agenata brodovlasnika, te smatrajući da jedino "Transport" kao registriрani vlasnik m/b "Amoco Cadiz" ima pravo nastaviti s postupkom ograničenja odgovornosti brodovlasnika.

Sličan kriterij je sudac primijenio i u odnosu na primjenu odredaba Medjunarodne konvencije o gradjanskoj odgovornosti za štete uslijed izljevanja nafte i naftnih derivata 1969 (CLC u dalnjem tekstu), koja je Konvencija bila ratificirana od strane Francuske i Liberije, ali nije bila ratificirana u trenutku kada je nastala šteta od strane USA. (5) Sud je zauzeo stajalište da u SAD niti "Standard", a niti "AIOC" ne mogu biti zaštićeni granicama odgovornosti CLC konvencije, pa i u pretpostavci primjene francuskog prava, u kojem su inkorporirane odredbe CLC 1969, ne postoje nikakve zapreke da oštećenici usmjeri svoje odštetne zahtjeve prema "Standardu" i "AIOC-u" jer ovi ne spadaju u odnosu na "Transport" kao registriranog brodovlasnika ni u kategoriju njegovih "mandataires" (agents) ili "pre-poses" (servants). Uvažavajući, da se odredbe CLC trebaju tuma-

čiti u svijetlu francuske zakonodavne prakse i u skladu s francuskim pravom, sudac McGarr smatra da su izrazima "mandataires" i "preposes", sastavljači CLC željeli pružiti zaštitu zapovjeđniku i članovima posade broda, koji inače ne mogu snositi finansijski teret odgovornosti, koja iza toga stoji, a da nisu imali namjeru zaštитiti "imunitetom neutuživosti" veće kompanije - operatore, koje iskorištavaju brodove.

Ovaj potonje izneseni stav suda McGarra teško da će izdržati kritiku i teško će se održati da se izrazi "mandataires" ili "proposes" upotrebljavaju radi identificiranja samo zapovjednika i članova posade broda. Mišljenja smo da izrazi "mandataires" i "proposes" imaju znatno ekstenzivnije značenje i obuhvaćaju sve osobe, kojima se u svojem poslovanju služi, radi obavljanja određenih konkretnih poslova i radnji u odnosu na konkretni brod. Svakako, da se ta zaštita pruža i nizu osoba koje svoju djelatnost obavljaju izvan osobe zapovjednika i članova posade i nije ograničeno samo na fizičke osobe, nego i druge osobe, koje za brodovlasnika obavljaju odredjene radnje ili poslove. Do ovakvog zaključka može se doći usporedbom tekstova pojedinih međunarodnih konvencija.

Sudac McGarr je propustio izričito spomenuti da li se u odnosu na "Transport", kao registriranog vlasnika broda, primjenjuju odredbe CLC.

Nedostaci broda

U postupku su vrlo minuciozno i detaljno razmotrene sve činjenice i relevantne okolnosti. Pri tome su osvijetljene vrlo iscrpno pojedinosti u vezi s osnivanjem, djelovanjem i ponašanjem "Transporta", ingrencija i struktura, "Standarda" i "AIOC-a" s jedne strane, te izvorište ideje o izgradnji mamutskog tankera za prijevoz nafte (VLCC), koji je kasnije nazvan "Amoco Cadiz", učešće "Standarda" i "AIOC-a" u radnjama oko zaključenja ugovora o gradnji i odobrenja konstrukcijskih nacrtta broda, uz provjeru realizacije gradnje i isporuke broda, te kasnije eksplatacije i održavanja broda, popunjavanja posadom i njihove instruktaze, s druge strane. Posebno je cijenjeno i ustavlјeno sudjelovanje svake od "Amoco stranaka" u odnosu na sva moguća pitanja.

u vezi m/b "Amoco Cadiz", i s tim u vezi je bila prikupljena sva odgovarajuća evidencija iz arhiva "Amoco stranaka", klasifikacijskog zavoda itd. Osim toga, "povijest bolesti" broda je do u tančine osvijetljena pomoću unakrsnog ispitivanja svih svjedoka i svakog vještaka. Iz mora su naknadno izvadjeni dijelovi kormilarskog uredjaja, sidrenog vitla, upotrebljenog teglja itd., te su svi relevantni dijelovi podvrnuti metalurgijskom testu.

Zanimljivo je da je ronilačku operaciju pretraživanja mor-skog dna u području pomorske nezgode i prikupljanja pojedinih djelova organizirao i financirao brodovlasnik odnosno "Amoco stranke". Iz mora su bile izvadnjene sve četiri motke kormilar-skog uredjaja, te ukupno 90 peranja odnosno vijaka, prirubnica razvodnog bloka, odgovarajuće sisaljke, cijevi i ventili. U slučaju ovakvih dimenzija mozaik činjeničnog stanja ostaje ne-potpunjen zbog toga, što pet od šest vijaka prirubnice nisu pro-nadjeni, međutim, unatoč tome, ne može se pretpostaviti da u pogledu utvrđenih činjenica može doći do bilo kakvih izmjena.

Od samog početka manifestiranja havarije m/b "Amoco Cadiz" nesporno je da je brod ostao onesposobljen za plovidbu zbog kvara u sustavu elektro-hidrauličnog kormilarskog uredjaja.

Kormilom se moglo upravljati jedino sa zapovjedničkog mo-sta preko elektro-hidrauličkog sustava koji je, izmedju ostalog, preko četiriju motki (klipova) cilindara, omogućavao kretanje odnosno otklon kormila od po 35° na svaku stranu. Svaki od ovih motki imala je svoj oslon u zasebnoj blaženici (vodilica leža-ja), a snaga se prenosila pod djelovanjem ubrizgavanja hidrau-ličnog ulja u sustav, koje je bilo napajano dvjema sisaljkama, preko četiriju cijevi, koje su prirubnicama bile učvršćene na razvodni blok kormilarskog uredjaja. U sustavu su bili ugradje-ni sigurnosni ventili, koji su omogućavali, u slučaju nekog oštećenja, izoliranje svakog pojedinog cilindra ili sisaljke, kako bi kormilarski uredjaj mogao funkcionirati i samo s par-cijalnim napajanjem.

Neposredni uzrok kvara kormilarskog uredjaja je puknuće pet od ukupno šest peranja kojima je prirubnica, na jednoj od četiriju cijevi ulja bila pričvršćena na sustav kormilarskog uredjaja, uslijed čega je iz sustava iscurilo hidraulično ulje. Sud se, međutim, nije zaustavio na ustanovljenju samo neposred-

nog uzroka blokiranja kormilarskog uredjaja, nego se upustio u analizu posrednih uzroka, zbog čega je došlo do puknuća peranja prirubnice.

Teza brodovlasnika je bila da su pernji prirubnice pukli uslijed izvanredno snažnog pritiska olujnih valova na kormilo. Ovu tezu sud nije prihvatio iz sljedećih razloga:

a) vještačenjem se utvrdilo (došlo se do zaključka) da kinetička energija koju je izazivala snaga valova nije mogla prouzročiti puknuće peranja prirubnice, da je sustav kormilarskog uredjaja bio ispunjen hidrauličkim uljem. Ovo ni u ekstremnoj pretpostavci da je visina valova bila 14 m, iako je prema izjavama svjedoka prevladavalo stanje mora s visinom valova od 7-8 m.

b) Prazni prostori u cilindrima kormilarskog uredjaja su narušili potrebnu ravnotežu i učinili defektnim pouzdanost mehanizma, te time prouzročili dodatnu kinetičku energiju koja je iznad proračunatih snaga i dopuštene tolerancije djelovala u sustavu, koji nije bio konstruiran da izdrži takve sile.

c) Kormilarski uredjaj broda je u posljednja četiri mjeseca prije havarije "trošio" izmedju 7 i 12 litara hidrauličkog ulja dnevno, iako bi dopuštena tolerancija za dnevni utrošak trebala biti nekoliko desetaka puta manje vrijednosti.

d) Jedan od glavnih uzroka trošenja i iscurenja ulja je konstatiran u činjenici da su motke u cilindrima kormilarskog uredjaja bile izvrgnute izvanrednom struganju i trošenju, a prvi tragovi tih struganja su bili zapaženi već na pokusnim vožnjama broda, dakle skoro četiri godine prije havarije.

e) Uzrok trošenja motki u cilindrima kormilarskog uredjaja je identificiran da je nastao uslijed neadekvatnog materijala blaženice (vodilice motke) cilindra, u kojemu se nalaze ležišta motki cilindra. Naime, blaženice su bile izradjene od lijevanog željeza, a bilo je potrebno da budu izradjene od bronce.

f) Brončane blaženice su bile isporučene od brodogradilišta brodovlasniku već znatno ranije i nalazile su se na brodu već od 1976. godine, ali zamjena istih je bila odložena iz komercijalno-profitterskih motiva, da bi se izbjeglo zdaržavanje broda u brodogradilištu prilikom posljednjeg dokiranja broda, prije havarije. Za obavljanje ove zamjene s brušenjem izgrebe-

nih i istrošenih motki bilo je potrebno zadržati brod u brodogradilištu 14 dana s radom stručnjaka u dvije smjene. Zanimljivo je da su na ostalim trima tankerima, tehnički sister-ship tipa, a koji su pripadali istog grupaciji Amoco stranaka, blaženice iz lijevanog željeza bile već ranije zamijenjene brončanim, čime se eliminiralo struganje i trošenje motki cilindra a time i prekomjerni gubitak ulja u kormilarskom uredjaju.

g) Odgoda o ugradnji brončanih blaženica na m/b "Amoco Cadiz" je uslijedila isključivo iz profiterskih razloga, iako je inspektor, koji je za račun brodovlasnika nadzirao radove, konstatirao pismeno i o tome izvijestio svoje pretpostavljene, da su motke kormilarskog uredjaja izrubljene, pa da je prema tome potrebno ukloniti nedostatak, što se pak nije moglo učiniti bez dodatnog gubitka vremena.

h) Bilo je takodjer ustanovljeno da se posada nije pridržavaла uputa brodograilišta u pogledu kontrole ulja u sustavu kormilarskog uredjaja, te da je nadomještavanje ulja u posebni za tu svrhu ugradjeni tank, bilo vršeno bez upotrebe filtera, povremenog čišćenja spomenutog tanka i drugih nepravilnosti u rukovanju, a da su inspektori brodovlasnika nemarno postupali u vršenju nadgleda i instruiranja posade.

i) Posada broda nije bila valjano instruirana niti je vježbala kako se u nuždi mogu efikasno izolirati pojedini dijelovi kormilarskog uredjaja, iako je ovaku izvježbanost posade bilo potrebno postići prema uputama brodogradilišta.

j) Tijekom eksplotacije m/b "Amoco Cadiz" u dva navrata su bila registrirana nepravilna ponašanja kormila, bijegom u maksimalni otklon od 35 stupnjeva, a da ni nakon takvog upozorenja, i još češćeg "šetanja" kormila nisu utvrđeni uzroci nepouzdanog funkcioniranja kormilarskog uredjaja.

k) Kao dodatni doprinašajući čimbenik u konkretnom kvaru kormilarskog uredjaja sud smatra da se nalazi u konstrukciji samog sustava i kod toga je ocijenio da su prilikom konstrukcije kormilarskog uredjaja učinjene odredjene pogreške. Naime, brod mamutskih dimenzija, kakav je bio "Amoco Cadiz" zahtijevao je ugradnju ventila koji mogu izdržati pritisak od 220 bara, dok je brodogradilište svojim konstrukcijskim proračunom izradilo ventile za maksimalno opterećenje od 140 bara. Osim toga

prirubnica je bila izgradjena od materijala debljine 20 mm, dok je prema standardima Udruženja strojara SAD-a trebala biti od materijala debljine 30 mm. Nadalje, sud je utvrdio da su perni trebali biti izradjeni prema standardima istog udruženja promjera od 3/4 palca, dok su u konkretnom slučaju ugradjeni perni imali promjer od samo 1/2 palca.

Naprijed smo naveli samo najistaknutije nedostatke, i to vrlo sumarno, koji su prouzročili ili doprinijeli kvaru kormilarskog uredjaja. Budući da su spomenuti nedostaci bili poznati odgovornim tehničkim stručnjacima, ili su po svojoj prirodi trebali biti poznati odgovornim stručnjacima koji su nadzirali gradnju broda i funkciranje pogona tijekom eksploatacije broda "Amoco Cadiz" kroz dulje vremensko razdoblje prije nezgode, nedvosmisleno upućuju na zaključak da je do štete došlo uslijed "privity", tj. osobne krivnje osoba za koje brodovlasnik odgovara.

Činjenično stanje kako je utvrđeno u prvostepenom postupku nizom akumuliranih propusta pripisanih brodovlasniku, nameće zaključak da brodovlasnik u osobi "Transporta" nije uspio s te-retom dokaza koji leži na njemu da bi stekao uvjete za otklanjanje kontraktuelne odgovornosti prema PIL-u (za naknadu pune vrijednosti tereta), a niti da su ispunjene pretpostavke za stjecanje prava na ograničenje svoje odgovornosti prema ostalim oštećenicima za izvanugovornu štetu pretrpljenu uslijed polu-cije.

Posebno je pitanje u kojoj se mjeri mogu primijeniti standardi američkog Udruženja strojara na odgovornost brodovlasnika i odgovornost brodogradilišta. Primjena ovih standarda za ocjenu ponašanja American Bureau of Shipping, koja je američka korporacija, a u svojstvu klasifikacijskog zavoda je odobrio nacrte i nadzirao gradnju broda, je opravdana. Međutim, mišljenja smo da apliciranje spomenutih standarda za utvrđivanje krivnje i odgovornosti brodara, a osobito brodogradilišta, nije opravданo. Ovo stoga, jer nema nadovezne okolnosti prema kojoj bi španjolsko brodogradilište i liberijski brodovlasnik bili u obvezi respektirati standarde američkog Udruženja strojara, pogotovo ako se ima u vidu činjenica da je i u tom dijelu nacrte za ugradnju odobrio American Bureau of Shipping, koji je nedvojbeno dovoljno renomiran i kvalificiran klasifikacijski zavod.

Odgovornost brodogradilišta

Razmatrajući kao prethodno pitanje odgovornost španjolskog brodogradilišta Astilleros de Cadiz prema "Amoco strankama" i svim trećim oštećenicima, sud je utvrdio postojanje imovinsko-pravne odgovornosti za štetu, s time da će visina i opseg, a vjerojatno i omjer odgovornosti odnosno naknade biti ustanovljena naknadno.

Ovdje se nameću daljnja pitanja od izvanredne važnosti o odgovornosti brodogradilišta za mane u konstrukciji broda. Očito je da je sudac McGarr zauzeo stajalište da se ni prema naručitelju broda brodogradilište ne oslobadja za nedostatke broda iz sfere konstrukcijskih mana protekom jamčevnog (garantnog) roka. Osim toga, zanimljivo je kakva će pravna logika biti iznesena u odnosu na odgovornost brodogradilišta za posredne odnosno posljedične štete (consequential losses), u pogledu kojih je jamačno u ugovoru bio stipuliran uvjet o isključenju takve odgovornosti. Što se tiče nadležnosti suda u Chicagu može se opravdati postupanje ovog suda u rješavanju odnosa izvanugovorne odgovornosti za štetu izmedju brodogradilišta i svih "trećih" osoba, ipak čini nam se da bi odnos brodogradilište - naručitelj broda, što se tiče nadležnosti, trebao biti meritorno raspravljen u skladu s kompromisornom kaluzulom iz zaključenog ugovora o gradnji broda.

Protuzahjev Amoco stranaka protiv Francuske kao fiskusa

Zahtjev za naknadu štete protiv Francuske i Okružja Finistere, Côte du Nord i odnosnih općina u Francuskoj, na čijim područjima je nastupila šteta, kao fiskusa, a na temelju protutužbe "Amoco stranaka", s naslova navodne odgovornosti na strani oštećenih koji su propustili pravovremrenom intervencijom i/ili adekvatnim mjerama izbjegći štetu ili umanjiti njezin opseg, sud je odbio. Sud je naime zauzeo načelno stajalište da "Amoco stranke" ne mogu steći valjanu osnovu za usmjeravanje svojeg tužbenog zahtjeva zbog navodnih propusta države odnosno fiskusa u izvršenju svojih dužnosti koje inače država može imati prema interesima svojih građana.

Medjutim, sud se ipak izjasnio da prilikom konačnog ustanovljenja visine i opsega štete, za koju su štetnici, tj. "Amo-

co stranke", odgovorni, štetnicima se neće moći pripisati odgovornost i za onaj dio u kojem je šteta bila uvećana zbog odgovornosti francuskog fiskusa uslijed neadekvatnog postupanja u vezi s operacijom čišćenja.

Ovo je vrlo složeno činjenično pitanje i pravilnost njegove procjene ovisit će o nalazima i mišljenjima vještaka. Dakle, bit će utvrđena primjenom arbitraarnih mjerila i kriterija.

Suradnja izmedju francuskih i američkih vlasti u vezi istražnih radnji je izostala, iako u tom pogledu postoji izričita preporuka IMO sadržana u rezuluciji A. 173 od 28. studenog 1968. Sudac McGarr se vrlo kritički izražavao na ponašanje francuskih organa vlasti, osobito stoga što je Francuska odbila podnijeti sudu u Chicagu odredjene isprave i druge dokaze, odnosno stoga što nije udovoljila zahtjevu suda da se saslužaju odredjeni svjedoci. Zbog toga je došlo do odlaganja odredjenih procesnih radnji i s time povezano do dodatnih troškova. Zanimljivo je da je sud odredio da Francuska plati te troškove, visina kojih je trebala biti naknadno utvrđena.

S ekonomskog aspekta kao stožerni problemi mogu se izdvojiti tri osnovna pitanja, a to su:

- a) temelj odgovornosti za vrijednost izgubljenog tereta od oko 220.000.- long tona sirove nafte. Ovaj pravni odnos u SAD-u je reguliran odredbama Medjunarodne konvencije o teretnici 1924.
- b) izvanugovorni odnos odgovornosti za štete uslijed zagađivanja onečišćenja morske okoline koji se u Sjedinjenim američkim državama do 1983. godine rješava u skladu s normama "liability in tort".⁽¹¹⁾
- c) pravo brodovlasnika na ograničenje odgovornosti (globalno ograničenje odgovornosti).

U pogledu ugovorne odgovornosti za teret treba konstatirati da se nalazimo na području gdje u SAD-u postoji vrlo bogata sudikatura viših sudova, pa i od strane Vrhovnog suda SAD-a u tumačenju i primjeni pojma "want of due diligence". Zbog toga ovo se pitanje ne odlikuje osobitostima.

Što se tiče pitanja pod b) i c) američko pravo u kontekstu primjene na slučajeve iz 1978. godine, već poprima konture povjesne kategorije. Naime, Watter Quality Actom iz 1983. prihvaćena su od strane Kongresa SAD-a osnovna načela iz Protokola iz svib-

nja 1984. godine o izmjenama Konvencije o gradjanskoj odgovornosti za štete uslijed izlijevanja nafte i naftnih derivata. Temelj odgovornosti je izjednačen, kao i uvjeti pod kojima se gubi pravo na ograničenje odgovornosti, ali s tim da su u američkom pravu predviđeni znatno viši limiti odgovornosti od onih kako su utvrđeni Protokolom. Zbog toga ne treba očekivati ratifikaciju Protokola od strane SAD-a.

U odnosu na globalno ograničenje odgovornosti brodovlasnika u Predstavnicičkom domu SAD-a nalazi se od 3. siječnja 1985. nacrt Zakona o izmjeni prava koje se odnosi na ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine i za druge svrhe. Ovaj nacrt Zakona će do kraja 1985. godine inkorporirati u američko pravo načela Konvencije o globalnoj odgovornosti brodovlasnika iz 1976. godine, ali opet sa znatno većim granicama odgovornosti, nego što se to predviđa spomenutom Konvencijom. Iz navedenih razloga, smatramo da je opravданje komentirati ostala pravna pitanja koja su razmatrana od strane prvostepenog suda u Chicagu.

Zanimljivo je da se sudac McGarr nije pobliže upuštao u analizu pojma krivnje, kako u odnosu na odgovornost za izvanugovorne štete, tako i u odnosu na odgovornost za štete na teretu prema PIL-u.

Očito je da je sudac McGarr usmjerio težište na što detaljnije i potpunije ustanovljene činjeničnog stanja u tijeku postupka pred prvostepenim sudom. Ovo je od osobite važnosti u američkom sustavu sudovanja, jer se o činjenicama, kako su do sada ustanovljene, ne mogu očekivati nikakvi obrati. Propusti kako su akumulirani na strani brodara su takve prirode da nameću zaključak, da brodovlasnik u osobi "Transporta" nije uspio dokazati da postoje uvjeti odnosno pretpostavke za globalno ograničenje odgovornosti za štete u konkretnom slučaju, a isto tako da ne može zadovoljiti kriterije kojima se određuje da je brodovlasnik uložio dužnu pažnju u osposobljavanju broda za plovidbu a da bi stekao pravo na oslobođenje odgovornosti za gubitak tereta na vlastitom brodu.

Iako je odluka suca McGarra jasna i nedvosmislena u pogledu afirmativne odgovornosti "Amoco stranaka" za štete u konkretnom slučaju, ipak s iznenadnjem se moralo konstatirati da nedostaje jezgrovito i čvrsto pravno obrazloženje u pravcu kvalificiranja krivnje i same odgovornosti. Vjerojatno se u tome

manifestira jedna od značajki američkog sudjenja da se u izvanredno složenim situacijama detaljnija pravna razmatranja i kvalifikacije prepuštaju za prezentiranje višim sudovima.

Zanimljiva je, po svojoj neobičnosti i završna konstatacija suca McGarra, koji svoj pravorijek zaključuje, citiramo, "da sud priznaje da su pravorijeku ovakve složenosti i opsega moguće greške, propusti i nejasnoće.

Iz naprijed navedenih razloga smatramo opravdanim detaljnije komentirati naprijed navedena pitanja kada i ukoliko dodje predmet na raspravu pred apelacioni sud.

Ipak, u ovom trenutku smatramo zanimljivim i potrebnim razmotriti pitanje solidarne odgovornosti "Standarda", "AIOC-a" i "Transporta" za naknadu štete.

Solidarna odgovornost "Standarda", "AIOC-a" i "Transporta"

Radi zanimljivosti i osobitosti situacije citiramo odluku suda u dijelu u kojem se odnosi na odgovornost "Amoco stranaka", a koja u prijevodu glasi:

Francuski tužitelji i "PIL" (osiguratelji tereta) imaju pravo na punu naknadu za pretrpljene štete protiv "Standarda", "AIOC-a" i "Transporta", za koje štete tuženi odgovaraju solidarno".

U prvom redu upada u oči da se dispozitiv odluke istodobno odnosi i na ugovornu i na izvanugovornu odgovornost za štetu, bez ikakve distinkcije, iako se i po pravu Sjedinjenih Američkih Država radi o potpuno različitom pravnom odnosu i o različitim temeljima odgovornosti. Ovakav pragmatizam trpanja u istu košaru različitih pravnih instituta i različitih temelja odgovornosti nezamisliv je sa stajališta jugoslavenskog prava, pa i većine prava kontinentalne Evrope. Solidarna odgovornost triju tuženih subjekata iz obitelji "Amoco" ne proističe iz pravne prirode odgovornosti ili kvalificiranja krivnje, nego kao rezultat medjusobne ovisnosti (interrelacije) između "Standarda", "Transporta" i "AIOC-a", a to su, kao što je poznato zasebni pravni subjekti, koji pripadaju ekonomski-pravno istoj multinacionalnoj grupaciji.

Sudac je konstatirao da je "Standard" multinacionalna, integralna korporacija, koja se preko svojih područnih tvrtki

bavi poslovima iz sfere istraživanja, proizvodnje, prerade, prijevoza i prodaje nafte i naftnih derivata po svijetu. Konstatiravši prethodno da su i "Transport" i "AIOC" u vlasništvu "Standarda", bilo direktno bilo indirektno, sudac McGarr utvrđuje odgovornost "Standarda" za štetu na temelju "Tortius act" - protupravnih radnji (uvijek u području izvanugovorne odgovornosti) svojih područnih firmi i organizacija (subsidiaries and instrumentalities).

Sud je nadalje utvrdio da je "Standard" u svojem poslovanju brod "Amoco Cadiz" smatrao faktično svojim, a svoju kontrolu nad tim brodom je izvršavao putem "AIOC-a" i "Transporta", te je shodno tome "Standard" odgovoran za vlastite propusta, ali odgovara i za propuste "AIOC-a" i "Transporta" u odnosu na nacrte i konstrukciju, te eksploataciju, održavanje, popunjavanje posadom i stručno usavršavanje posade na m/b "Amoco Cadiz".

Za "AIOC" sud je utvrdio sljedeće:

- da je tvrtka koja je vršila potpuni nadzor u pogledu poslovanja, održavanja, popravaka mamutskog broda za prijevoz tekućina "Amoco Cadiz";
- da je vršila izbor posade i brinula se za stručno usavršavanje posade;
- da je preuzela brigu da brod bude u svakom pogledu sposoban za plovidbu;
- da nije uložila dužnu pažnju da "Amoco Cadiz" bude općenito sposoban za plovidbu, a posebno s obzirom na stanje kormilarskog uredjaja, propusta u održavanju broda, koji su propusti učinili m/b "Amoco Cadiz" nesposobnim za plovidbu;
- da se kvar kormilar skog uredjaja na brodu može neposredno pripisati neadekvatnom nacrtu, konstrukciji i održavanju sustava kormilar skog uredjaja, te da je tvrtka "AIOC" znala ili trebala znati za ovakvo nepravilno stanje;
- da nije uspjela dokazati da je do nedostatka odnosno defektnosti kormilar skog uredjaja na brodu došlo bez osobne greške tvrtke "AIOC";
- da su propusti ove tvrtke u izvršenju dužne pažnje na održavanju i popravku kormilar skog uredjaja neposredan uzrok kvara ovog sustava dana 16. ožujka 1978 godine, te nasukanja broda i odnosnih šteta uslijed polucije;

- da posada nije bila stručno, osposobljena za održavanje, funkcioniranje, pregledavanje i popravak sustava kormilar-skog uredjaja i da je to takodjer bio neposredni uzrok nasukanja broda i s tim u vezi nastalih oštećenja uslijed polu-cije;
- pomanjkanje (nepostojanje) dovoljno jakog i pouzdanog sustava kormilarenja je doprinašajući neposredni uzrok nasukanja i taj se propust takodjer pripisuje tvrtki "AIOC", u situaciji kada nije bio predviđen nikakav dopunski sustav za funkciranje kormila u slučaju potpunog kvara hidrauličnog kormilarskog sustava;

Sud je posebno istakao da svaki od naprijed navedenih propusta predstavlja dovoljnu pretpostavku odgovornosti prema tužiteljima za štete koje su nastale uslijed nasukanja; za "Transport" kao nominalnog vlasnika broda sud je utvrdio da nije uspio s egzoneracijom u pogledu odgovornosti za osposobljavanje broda za plovidbu, a propusti s tim u vezi su doveli do nasukanja broda. Izričito je navedeno da je "Transport", kao nominalni vlasnik broda imao dužnost pregleda i nadzora u odnosu na standard održavanja, i popravaka broda, te da je "Transport" nemarno propustio vršiti bilo kakav pregled ili nadzor u odnosu na ponašanje "AIOC-a" pri vršenju svojih obveza u odnosu na m/b "Amoco Cadiz". U tome su sadržane pretpostavke za neograničenu odgovornost "Transporta" za štete koje su oštećeni pretrpjeli uslijed nasukanja m/b "Amoco Cadiz".

Lista akumuliranih propusta kako ih je sud utvrdio na temelju konkretnog činjeničnog stanja je zaista golema, te ne treba očekivati da se pitanje odgovornosti može drugačije rješiti. Poznato je da su kriteriji za priznavanje ograničenja odgovornosti brodovlasnika po sadašnjem stanju prava SAD-a bili izvanredno oštiri i strogi. Međutim, ne ustručavamo se konstatirati da prema okolnostima ovog slučaja, a kako je ustaljeno od suda u Chicagu, smatramo da bi brodar odnosno brodovlasnik u jurisdikciji suda bilo koje od pomorskih država i uz primjenu prava bilo koje države kako je bilo na snazi 1978. godine ne bi mogao očekivati da će u danim okolnostima biti priznato pravo na ograničenu odgovornost. Prema tome, ne smatramo da se u ovom slučaju manifestiraju elementi koji upućuju na nastavak uočene

i postojeće tendencije u suvremenom pomorskom pravu kao pooštrenju kriterija za priznanje prava na ograničenje odgovornosti brodara, kao što se takav zaključak može izvoditi s obzirom na rješenje Kuće lordova u slučaju "Marion".

Ono što je u ovom slučaju posebno zanimljivo, a i na svoj način revolucionarno s mogućim dalekosežnim posljedicama odnosi se na solidarnu odgovornost svih zasebnih jurističkih osoba, koje pravno svaka za sebe egzistira i djeluje, ali koje su ekonomski dio iste zajedničke finansijske grupacije. Kod toga "Transport" i "AIOC" su tvrtke vrlo ograničene solventnosti, dok je "Standard" multinacionalna korporacija vrlo jakih i solidnih dimenzija. Sudac McGarr ovu jurističku izoliranost i izdvojenost nominalnog vlasništva područne tvrtke, kao izmišljene i proračunato zamišljenje pravne tvorevine zanemaruje i utvrđuje solidarnu odgovornost uključujući i "Standard" u čijem se krilu i za čiji se račun stvarno donose odluke i za čiji račun se obavljaju odredjeni poslovi o konkretnom slučaju operativna brodarška djelatnost, i konačno u čiju korist se pripisuju pozitivni ekonomski efekti. Rezoniranje prvostepenog suda počiva na premissi da onaj koji se koristi pozitivnim ekonomskim efektima treba u krajnjoj konsekvensiji snositi i negativne efekte takvog poslovanja, a pod tim se podrazumijeva i rizik imovinske odgovornosti. Time se otvara jedno izvanredno osjetljivo pitanje efikasnosti organiziranosti i funkciranja, danas vrlo razgranate pojave u pomorsko-brodarskoj djelatnosti nominalnog vlasništva isturenih područnih pravnih osoba. Iako sudac McGarr temelji svoju odluku na utvrđenoj krivnji i opsegu odgovornosti "Transporta" navodeći greške i propuste "Transporta", može se uočiti, da se njegova odgovornost iscrpljuje u tome da osim formalnog inkorporiranja jurističkog postojanja, kao nimirinalnog brodovlasnika m/b "Amoco Cadiz", "Transport" nije imao uredne stručne službe, a ni adekvatnu organizaciju da na valjan način obavlja brodarsku djelatnost. Sud nije smatrao potrebnim da se odgovornost svede na nominalnog vlasnika "Transport", nego je solidarnu odgovornost protegao i na "AIOC", a što je najzanimljivije i na "Standard", koji predstavlja u poslovnom svijetu doista giganta. Ukoliko u ovom dijelu odluka prvostepenog suda ostane neizmijenjena može se govoriti o početku kraja "papirna-

tih" područnih tvrtki, najčešće organiziranih kao "single ship company", čiji brodovi plove pod tzv. jeftinim zastavama, bar u situacijama kada takve tvrtke nisu samo formirane radi izbjegavanja primjene poreznih režima i drugih uvjeta odredjenih država.

Ne vidimo valjanog razloga da bi se gledište koje je za-uzeo sudac McGarr moglo opravdano usporedjivati s našim organizacijama udruženog rada sa solidarnom odgovornošću, ali smatramo da je za našu judikaturu izvanredno važno upoznati se s pojedinostima i motivima zauzimanja iznesenog gledišta, u odnosu na boravak i pojavljivanje brodova tzv. "single ship company" u sporovima koji potпадaju pod jurisdikciju naših sudova. Zaključak se navodi sam od sebe, da nije dovoljno zadovoljiti se s formalnim aspektom inkorporiranja odredjene tvrtke i njenog jurističkog postojanja, nego da od slučaja do slučaja treba utvrdjivati sve druge važne elemente koji otkrivaju bit organizacije odredjenog brodarskog poduzetništva. Ove okolnosti treba ispitivati i utvrdjivati osobito u situacijama kada se pojavljuje problem izvanugovorne odgovornosti za pričinjene štete.

-
- (1) Na sličan način ovo je pitanje riješeno meritorno i u našoj judikaturi - v. Djelomična presuda Okružnog suda Split IX-P-617/80, presuda Višeg privrednog suda Zagreb Pz 1936/82 i presuda Vrhovnog suda Hrvatske XI. Rev. 111/1983 od 30 siječnja 1985.
 - (2) Odluka Apelacionog suda sedmog orkuga u slučaju Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France, donesena 3. veljače 1983.
 - (3) Odluka Kuće lordova u slučaju The Abidin Daver (1984), LLR, 1984, Vol. 1, str. 339.
 - (4) SFRJ, Italija, Francuska, SR Njemačka, SSSR, itd.
 - (5) Odluka u slučaju Bartsch v. Metro-Goldwyn-Mayer, Inc., US Law Cases 826 (1968).
 - (6) Resolution on Co-operation in Official Inquiries into Maritime Casualties. A. 173 (ES IV) od 28. studenog 1968.
 - (7) Odluka u predmetu "Marion", Kuća lordova, prema prikazu dr. E. Pallue, u Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 103/104, 1985.

SUMMARY

Dr Hrvoje Kačić: ON JUDGMENT OF AMOCO CADIZ

In the first instance judgment dated 18 April 1984 the USA District Judge Frank J. McGarr deals with extremely complex situation of the stranding of VLCC Amoco Cadiz and consequent pollution damages of massive extent at the French Atlantic Coast.

Commentary focused several problems but mostly has concentrated on the issue concerning jurisdiction of Chicago Court in this multiparties litigation, applicable law, liabilities for damages in tort, and responsibilities of the so called Amoco Parties for damages caused to various French claimants. Special attention has been given to liabilities attributed to Amoco Parties. Particular feature of the opinion of the Judge McGarr establishing joint and several liability of Amoco Parties will attract attention of jurisprudence even outside USA. Namely, significance and importance of that judgement lies in the attitude taken that joint and several liability arises out of the relationship and actual links between Standard Oil Co., as holding company for responsibilities of its affiliates AIOC and Amoco Transport. Activity of each of the Amoco Parties inclusive their structure, competence and involvement has been elaborated and commented in details.

Provided that the judgement of the Judge McGarr remains unchanged, the author expresses a view that it might provoke reconsideration of the present practices in interference of various multinational companies in organisation of their ship-owning business through "single ship" companies.

As a matter of particular importance it has been underlined the effect of failure to invoke protection through limitation of liability by the Amoco Parties. The author stresses the necessity to comment further of this most interesting judgement after it is known what are final legal decision of the issues concerned including apportionement of liability, beside Amoco Parties for other parties involved as defendants, depending on their contributive negligence in connection with Amoco Parties accident.