

Dr. sc. Aleksandra Vasilj,  
docentica Pravnog fakulteta Sveučilišta  
J. J. Strossmayera u Osijeku

Melita Bošnjak, dipl. iur.

## SUSTAVI OPĆEG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI U POMORSKOM PRAVU – POTREBA UNIFIKACIJE POMORSKOG PRAVA

UDK:347.79

*Pregledni znanstveni rad*

*Primljeno: siječanj 2011.*

Obrađuje se pitanje Sustava općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu. Nakon povijesnog prikaza međunarodne regulative ovog pravnog problema, rad obrađuje ovo pitanje u važećim međunarodnopravnim vrelima i hrvatskom pravu. Istražuje se i kako se nastoji urediti ovo pitanje u najnovijem pokušaju unifikacije prijevoza stvari morem na međunarodnoj razini. Razlažu se razlike koje postoje u pristupu rješavanju ovog pitanja i moguća rješenja za koja bi se trebalo zalagati u suvremenoj regulativi na domaćoj i međunarodnoj razini, a radi ujednačavanja pravnog reguliranja. Na području pravnog uređenja prijevoza stvari morem, postoji nekoliko različitih međunarodnih pravnih instrumenata u pogledu pitanja općeg ograničenja odgovornost u pomorskom pravu, a konvencije i tekstovi pripadajućih protokola se razlikuju. Iako postoje brojne konvencije i protokoli još uvijek nije ostvaren željeni stupanj unifikacije Pomorskog prava. Pravila o ograničenju odgovornosti oni su segmenti pomorskog prava u kojima dolazi do izražaja problem nepostojanja jedinstvene međunarodne regulative.

**Ključne riječi:** *opće ograničenje odgovornosti brodara, brodar, prijevoznik, specifična ograničenja odgovornosti ,onečišćenja zemnim uljima ( naftom) ,štetne i opasne stvari*

### 1. UVOD

U svjetskoj trgovini pomorski promet ima izuzetno važnu ulogu. Sredstva i uvjeti pomorske plovidbe gotovo po svuda stvaraju iste ili vrlo slične pravne probleme. Zbog toga je potrebno, da konkretni pravni odnosi koji nastaju u pomorstvu budu uređeni sadržajno istim ili bar sličnijim pravnim izvorima. Naime, brodari i korisnici njihovih usluga žele znati, a i moraju znati koja su njihova prava i obaveze, bez obzira u kojoj zemlji se nalazi brod kojim se obavlja pojedini plovidbeni pothvat. Različiti nacionalni zakoni i drugi propisi kojima se uređuju pomorske djelatnosti koče nesmetan razvoj pomorske plovidbe i trgovine i izazivaju pravnu nesigurnost. Kako bi se taj problem otklonio, ili bar ublažio, unutar različitih institucija ulažu se veliki napori da se te različitosti premoste i da se ostvari što viši stupanj ujednačenosti (unifikacije) pomorskog prava.

Tema rada je „Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava”. Rješenja aktualnih međunarodnih pravnih vrela razlikuju se u ovom bitnom pitanju. Zbog toga je važnost ove teme neupitna. Korisno je spoznati razlike koje postoje u pristupu rješavanju ovog pitanja i moguća rješenja za koja bi se trebalo zalagati u suvremenoj regulativi na domaćoj i međunarodnoj razini, a radi ujednačavanja pravnog reguliranja.

U povijesti su postojala tri osnovna sustava ograničenja odgovornosti brodarka u pomorskom pravu to su : sustav abandona, sustav egzekucije i engleski sustav ograničene odgovornosti do unaprijed određene svote na tonu brodske tonaže.

Cilj rada je komparativno prikazati različita konvencijska uređenja te se kritički osvrnuti na pitanja koja u praksi, ali i teorijskim interpretacijama predstavljaju najveće poteškoće. Ovo pitanje uz njegovu teorijsku važnost ima i iznimno veliko praktično značenje pa će se, gdje je to moguće, ukazati i na stajališta strane sudske prakse.

Provest će se analiza problema koji je predmet istraživanja u pravnoj regulativi prijevoza stvari morem na međunarodnoj razini te uređenje ovog pitanja u konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti. Nakon toga, istraživat će se rješenja u našem pozitivnom pomorskom pravu, uz usporedbu hrvatskog prava s međunarodnom regulativom.

Na kraju ovog rada analizirat će se specifična ograničenja odgovornosti za štete od onečišćenja zemnim uljima (naftom) te ostalim štetnim i opasnim tvarima koje brod prevozi kao teret.

## **2. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA (BRODARA)**

U pomorskom je pravu, suprotno općim načelima obveznog prava, visina odgovornosti brodarka ograničena. Brodar ne odgovara za čitavu štetu nego samo do propisanih granica, uz uvjet da ne postoji razlog za gubitak prava na ograničenje. To vrijedi za izvanugovornu i ugovornu odgovornost. Dva su sustava ograničene odgovornosti: a) sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti, b) sustav ograničenja ugovorne odgovornosti (za teret, putnike, prtljagu). Sustav općeg ograničenja odgovornosti postavlja opću gornju granicu odgovornosti brodarka neovisno o tome radi li se o tražbinama iz izvanugovornih ili ugovornih odnosa. Za ugovorne odnose redovito su propisane niže svote brodarkove odgovornosti.

Institut ograničene odgovornosti bitno obilježava postojeći sustav odgovornosti poduzetnika pomorskog pothvata. U suvremenim uvjetima su otpali mnogi razlozi koji su svojedobno opravdavali uvođenje i zadržavanje toga instituta, ali postojanje tog izuzetka od općeg načela imovinskog prava o naknadi štete se ne dovodi u pitanje. Ne opravdavaju ga pravni nego životni razlozi; plovidbeno poduzetništvo, u interesu općega gospodarskog napretka.

U primjeni sustava ograničene odgovornosti izrazito važnu ulogu ima

pomorsko osiguranje. Taj je institut omogućio da se uspostavi sustav osiguranja koji može ekonomski funkcionirati uz neusporedivo niže premije osiguranja nego bi one bile da toga ograničenja nema. Sustav ograničene odgovornosti činio je rizik bavljenja plovidbenim poduzetništvom osigurljivim. Što se taj rizik mogao osigurati uz prihvatljive premije osiguranja, koristilo je ne samo brodarima nego i svim drugim gospodarskim subjektima involviranim u međunarodni robni promet. Na primjer, niže premije za osiguranje odgovornosti omogućuju niže vozarine, a to se odražava i na teret. Zbog toga je i pravedno da se rizik raspodijeli na sve subjekte koji imaju koristi od plovidbenog poduzetništva. Upravo institut ograničene odgovornosti u svezi s osiguranjem uspostavlja u tom pogledu potrebnu ravnotežu. Nekada se kao glavni razlog za ograničenu odgovornost navodila potreba za stimuliranjem investiranja u brodarstvo. S druge strane, primjena instituta ograničene odgovornosti broдача sa stajališta osiguranja ima višestruko korisne učinke. Krajnji je učinak da primjena instituta ograničene odgovornosti broдача, s ekonomskog stajališta, unosi elemente sigurnosti ne samo u poslovanje brodarstva nego i osiguratelja.

## **2.1. Povijesni razvoj prava ograničene odgovornosti broдача**

Sustav ograničene odgovornosti broдача nastao je krajem 17. stoljeća. Njegovo uvođenje u pravni sustav pomorskog prava u izravnoj je vezi s razvojem brodarstva u funkciji robnog prometa. Ta je mjera trebala stimulirati razvoj te gospodarske grane i omogućiti bavljenje plovidbenim poduzetništvom bez velikog ekonomskog rizika. Najpoznatije pravno vrelo toga vremena francuska Ordonnance de la marine marchande (1681.) uvodi ograničenje odgovornosti prema sustavu abandona, koji je poslije preuzet i u francuski Trgovački zakonik (Code de commerce, 1807). Prema sustavu abandona (mediteranski sustav) – vlasnik broда odgovara neograničeno i osobno cijelom svojom imovinom za čine i obveze zapovjednika, ali je ovlašten riješiti se neograničene osobne odgovornosti prepuštanjem broда i vozarine (prijevoznine) za ono putovanje na kojem je nastala obveza. Broд se prepušta vjerovnicima. Time se ne prenosi vlasništvo na vjerovnika, već se broд samo prepušta vjerovnicima radi namirenja, a eventualni preostali višak pripada brođovlasniku.

Načelo ograničene odgovornosti prihvatili su nakon toga i drugi pravni sustavi, pri čemu su primjenjivali osim abandona i drugačiji sustav ograničenja. Najpoznatiji su sustav egzekucije (njemački trgovački zakon, 1897.) i engleski sustav ograničene odgovornosti.

Sustav egzekucije (njemački sustav) – vrijedio je do 1972. u Saveznoj Republici Njemačkoj. Broдar je odgovarao za određene obveze samo broдом i vozarinom, a ta se imovina podvrgavala postupku izvršenja da bi se namirili vjerovnici. Novo pravo ograničenja odgovornosti temelji se na Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. Tako se i Njemačka priključila državama koje su prihvatile novi režim ograničenja odgovornosti u Konvenciji iz 1976. godine.

Sustav odgovornosti ograničene na određenu svotu (engleski sustav) – brodar odgovara svom svojom imovinom, ali samo do unaprijed točno određene svote do iznosa utvrđenog prema veličini broda na osnovi (registarske) tonaže.

Svim je sustavima zajedničko da se brodar ne može poslužiti ograničenjem odgovornosti, ako ga tereti osobna krivnja.

## **2.2. Međunarodna unifikacija**

Zbog velikih razlika između pojedinih pravnih sustava u odnosu na institut ograničene odgovornosti trebalo je izjednačiti pravo ograničene odgovornosti donošenjem posebne međunarodne konvencije. Bila su tri takva pokušaja. Rezultat toga su tri međunarodne konvencije:

- Konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (Bruxelles, 1924.)
- Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (Bruxelles, 1957.)
- Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (London, 1976.).

Konvencija iz 1924. nije uspjela, dok se za Konvenciju iz 1957. može reći da je relativno uspjela. Konvencija iz 1957. usvaja britanski sustav ograničenja primjenom određene svote na svaku tonu brodske tonaže. Načela te Konvencije bila su ugrađena i u prijašnji Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1978.). Konvencija iz 1976. godine, pošto ju je ratificiralo dovoljan broj zemalja, stupila je na snagu kao međunarodno pravni regulativ 1986. Tu je Konvenciju ratificirala i Republika Hrvatska 1992. Donošenjem hrvatskog Pomorskog zakonika 1994. godine, temeljne su odredbe te Konvencije ugrađene i u njegov tekst.

Neovisno o tome što je Konvencija iz 1957. postigla zadovoljavajući uspjeh, zbog više je razloga pokrenuta akcija za donošenje nove. Značajan porast vrijednosti brodova, tereta, lučkih uređaja i dr.

Konvencijom 1976. godine povećane su granice odgovornosti brodara, ali u mjeri koja dopušta da se iznosi odgovornosti mogu osigurati uz razboritu cijenu. Uspostavljen je siguran kriterij za gubitak prava na ograničenje. Konvencija se ne odnosi na tankere koji podliježu sustavu odgovornosti iz Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (1992.). Konvencija se primjenjuje na pomorski brod, što znači da se ne primjenjuje na brod unutrašnje plovidbe. Konvencija 1976. izmijenjena je protokolom iz 1996. godine. Tim su izmjenama značajno povećani iznosi ograničenja iz Konvencije.

## **2.3. Ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine prema Konvenciji 1976. i Pomorskom zakoniku**

### *2.3.1. Osobe ovlaštene na ograničenje*

Republika Hrvatska obvezana je Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. i njezinim Protokolom iz 1996. god. Prema tome Hrvatska je obvezana s dva međunarodna ugovora koji uređuju istu materiju. Naglasit ću da Protokol iz 1996. bitno mijenja Konvenciju iz 1976. Tim Protokolom granice odgovornosti se povisuju u odnosu na granice propisane Konvencijom iz 1976..

Pravo na ograničenje odgovornosti izvorno pripada vlasniku broda. Konvencija iz 1976., isto tako kao i Konvencija iz 1957. godine, širi krug osoba koje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost. Pravo na ograničenje osim brodovlasnika sada imaju i spašavatelj i osiguratelj odgovornosti. Pod pojmom brodovlasnik za primjenu svojih odredaba, konvencija osim vlasnika broda podrazumijeva još i broдача, naručitelja iz broдарskog ugovora, poslovođu i upravitelja broда. Prema Pomorskom zakoniku, sve su te osobe, za potrebe primjene toga dijela zakonika, obuhvaćene pojmom „broдар”.<sup>1</sup> Konvencija i Pomorski zakonik pružaju zaštitu i osobama s kojima se vlasnik broда ili spašavatelj služi u svom poslovanju. Ako se neka tražбина upravi protiv neke osobe za čija djela, propuste i pogreške odgovara vlasnik ili spašavatelj, ta osoba je ovlaštena koristiti se ograničenjem odgovornosti. Posebice zapovjednik i ostali članovi posade i druge osobe koje rade za broдача ako su odgovorni za tražbinu, mogu ograničiti svoju odgovornost u istoj mjeri kao i broдар.<sup>2</sup> Uvjet je da su djelovali u okviru svojih dužnosti. Osnovni je razlog za proširenje kruga osoba koje imaju pravo na ograničenje da se spriječi mogućnost da podnositelj odštetnog zahtjeva u namjeri da zaobiđe brodovlasnika tuži npr. zapovjednika, časnika, upravitelja ili neku drugu osobu koja radi za broдача, a koja bi za razliku od brodovlasnika odgovarala neograničeno. Pogodnošću ograničenja odgovornosti obuhvaćene su samo osobe za čije radnje i propuste

brodovlasnik (broдар) i spašavatelj odgovaraju. Samostalne osobe za koje brodovlasnik ne odgovara ne ulaze u pojam „brodovlasnik”. Važno je naglasiti da pozivanje na ograničenje odgovornosti ne znači i priznanje te odgovornosti.<sup>3</sup>

Konvencija i Pomorski zakonik definiraju pojam spašavatelj za primjenu odredaba o ograničenoj odgovornosti. Prema Pomorskom zakoniku, spašavatelj je svaka osoba koja pruža usluge u neposrednoj vezi s radnjama spašavanja ili pružanja pomoći.<sup>4</sup> Pojmom spašavatelj, za razliku od Konvencije iz 1957., obuhvaćene su i osobe koje djeluju izvan broда. Prema Konvenciji iz 1976. godine, ograničenju odgovornosti nisu podvrgnute samo tražbine proistekle iz radnji

---

<sup>1</sup> Čl. 386. st. 1 PZ NN 181/2004

<sup>2</sup> Čl. 387. PZ NN 181/2004

<sup>3</sup> Čl.1. Konvencija iz 1976. NN Međ. ugovori br. 2/1992 ; Čl. 386.st. 5. PZ NN 181/2004

<sup>4</sup> Čl. 386. st.2. PZ NN 181/2004

spašavanja i pomaganja na moru, nego su tom pogodnošću obuhvaćene i tražbine zbog podizanja broda na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda i stvari na brodu; uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu; mjera poduzetih radi sprečavanja ili smanjenja štete, jer se i te za potrebe primjene Konvencije smatraju spašavanjem. Spašavanjem se, prema tome smatra i vađenje potonulih stvari.<sup>5</sup>

Osiguratelj je ovlašten koristiti se povlasticom ograničenja u istoj mjeri kao i sam osiguranik.<sup>6</sup>

### *2.3.2. Vrste tražbina koje su podvrgnute ograničenju*

Pomorski zakonik je uredio područje općeg ograničenja odgovornosti u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1976.).

- smrti ili tjelesne ozljede, ili gubitka ili oštećenja imovine (uključujući i štetu na lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putovima i oznakama za plovidbu) do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja, kao i na daljnje štete koje iz toga proizlaze;

- štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem (tereta, putnika i njihove prtljage);

- drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja i pružanja pomoći;

- podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten, uključujući sve ono što je na brodu ili je bilo na brodu;

- uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu;

- tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprječavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu s zakonom.<sup>7</sup>

Navedene tražbine podliježu ograničenju čak i ako je podignuta tužba, na temelju ugovora ili izvan ugovora, na osnovi regresa ili jamstva.<sup>8</sup>

Postoje tražbine koje se isključuju iz ograničenja odgovornosti, pa se opće ograničenje odgovornosti neće primijeniti na:

- tražbine iz naslova spašavanja ili doprinosi u zajedničkoj havariji;

- tražbine zbog šteta onečišćenjem od broda izlivanjem ulja koje se prenosi kao teret;

- tražbine podvrgnute nekoj konvenciji ili nacionalnom pravu koje zabranjuju

---

<sup>5</sup> Čl.1. st.3., čl .2. Konvencije iz 1976 NN Međ. ugovori br. 2/ 1992.; Čl 386. st.2. PZ NN 181/ 2004

<sup>6</sup> Čl. 386. st. 4 . PZ NN 181/ 2004

<sup>7</sup> Čl. 2. Konvencije iz 1976.NN Međ. ugovori br. 2/ 1992 ; Čl. 388. PZ NN 181/ 2004

<sup>8</sup> Čl. 2. st. 2. Konvencije iz 1976. NN Međ. ugovori br. 2/ 1992 ; Čl.388. PZ NN 181/ 2004

ograničenje odgovornosti od nuklearne štete;

- tražbine službenika broda ili spasitelja;<sup>9</sup>
- brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je brodar učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.
- brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava.<sup>10</sup>

### 2.3.3. Kriterij za gubitak prava na ograničenje

Konvencija 1976. uspostavlja pravo brodovlasnika na ograničenje odgovornosti, osim ako podnositelj odštetnog zahtjeva ne dokaže da je šteta uzrokovana osobnom kvalificiranom krivnjom brodovlasnika, kako je definirana tom Konvencijom : “ Osoba koja odgovara neće imati pravo na ograničenje ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica njene osobne radnje i propusta učinjeni s namjerom da se pričini ta šteta, ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati”.<sup>11</sup> Konvencijski izričaj prihvaća i Pomorski zakonik.<sup>12</sup>

Iz navedene definicije proizlazi da brodovlasnik može izgubiti pravo na ograničenje samo ako su ispunjena ova dva uvjeta: a) šteta mora biti posljedica njegove osobne krivnje, b) štetna radnja mora biti učinjena s namjerom ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. Teret dokazivanja je na podnositelju odštetnog zahtjeva.

Stupnjevi nepažnje:

- namjera (dolus specialis) – direktna namjera za prouzročenjem štete
- namjera (dolus principalis) – bezobzirno djelovanje sa sviješću da će šteta nastupiti
- namjera (dolus eventualis) – spoznaja o mogućoj šteti i mirenje s tim
- krajnja nepažnja (culpa lata) – krajnje nepažljivo ponašanje bez svijesti i želje za štetom
- obična nepažnja (culpa levis) – propuštanje dužne pažnje

U vezi s primjenom ISM kodeksa (Internacional Safety Management Code, SOLAS Konvencija), javlja se pitanje može li nepoštivanje njegovih odredaba imati za posljedicu gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Nema nikakve sumnje da nepoštivanje odredbi ISM kodeksa, ako su ispunjeni potrebni uvjeti iz članka 4. Konvencije iz 1976., može biti razlog da brodar ne ostvari pravo na ograničenje odgovornosti. Na primjer, ako uprava brodarske tvrtke usprkos tome što je obaviještena od designated person o postojanju ozbiljnog defekta u stroju ili trupu broda ništa nije poduzela da taj defekt ukloni.

<sup>9</sup> Čl. 389. PZ NN 181/2004

<sup>10</sup> Čl. 390. PZ NN 181/2004

<sup>11</sup> Čl. 4. Konvencije iz 1976. NN Međ. ugovori br. 2/1992

<sup>12</sup> Čl. 390. PZ NN 181/2004

#### 2.3.4. *Krivnja osoba kojim se brodovlasnik u svom poslovanju služi*

Prema Pomorskom zakoniku za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar.<sup>13</sup> Konvencijom ili zakonikom nije pobliže određeno kod kojih će se osoba krivnja smatrati “osobnom” krivnjom brodovlasnika: a) brodovlasnik je individualni poduzetnik, b) brodovlasnik je brodarska tvrtka, c) brodovlasnik je upravljanje broda prepustio drugoj samostalnoj tvrtki – ship management company. Ako je brodovlasnik individualna osoba, problem se ne pojavljuje. Krivnja vlasnika broda smatrat će se njegovom “osobnom” krivnjom. Problem nastaje kod brodarskih tvrtki – pravnih osoba. Pod pojmom pravna osoba podrazumijeva se pravno uređena organizacija kojoj pravni poredak priznaje pravni subjektivitet. Problem se svodi na pitanje čije će se radnje ili propusti za potrebe ograničenja odgovornosti smatrati “osobnim” radnjama ili propustima brodar. Na to se pitanje u sudskoj praksi odgovorilo primjenom koncepta alter ego ( “ drugo ja “ ) i pravilo prema kojem se radnje jedne osobe mogu pripisati radnjama druge, tj. tvrtke.

Pod osobnom krivnjom vlasnika broda ( brodar ) podrazumijevaju se krivnja fizičkih osoba koje u odnosnoj pravnoj osobi obavljaju rukovodeću ili neku drugu važniju funkciju. Prema tome, ako je šteta uzrokovana radnjom ili propustom članova upravljačkih tijela kompanije ili neke visoko rangirane osobe, smatrat će se to kao radnja same tvrtke. Naglasit ću da to nisu zapovjednik broda i drugi članovi brodske posade, kao ni osobe koje su samo djelatnici kompanije. To rješenje vrijedi i u primjeni našeg Pomorskog zakonika.

#### 2.3.5. *Pravni učinak propusta “designated person” (ISM kodeks)*

Prema ISM kodeksu brodar je dužan odrediti osobu ili osobe na kopnu koje imaju izravan pristup najvišoj razini upravljanja ( designated person ). Time se postavlja pitanje pravnih učinaka radnji i propusta te osobe na prava brodovlasnika u ograničenju odgovornosti. Za to je pitanje mjerodavan status te osobe prema ISM kodeksu: “Kako bi osigurala sigurno vođenje svakog broda i omogućila vezu između kompanija ( company) i broda, svaka kompanija treba odrediti osobu ili osobe na kopnu koje imaju izravan pristup najvišoj razini upravljanja”.<sup>14</sup> Pod izrazom company, ISM kodeks podrazumijeva brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprimalatelj. Svaka je od tih osoba nositelj odgovornosti za provedbu odredaba kodeksa i dužna je prema ISM kodeksu odrediti designated person. To znači ako brodovlasnik prepusti upravljanje brodom drugoj samostalnoj tvrtki – ship management company, ta će tvrtka biti dužna odrediti designated person. Designated person je prema tome, veza između broda i kompanije te prijenosnik važnih informacija u kompaniji. Dužnost je kompanije i njenih vodećih osoba da na temelju tih informacija procijene ozbiljnost situacije i donesu odgovarajuću odluku.

---

<sup>13</sup> Čl. 385. PZ NN 181/ 2004

<sup>14</sup> Čl. 4. ISM Kodeksa



Kvalificirana krivnja te osobe, prema tome, ne dovodi sama po sebi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti. To vrijedi i u slučaju kada je designated person imenovana od strane ship management tvrtke. U takvom slučaju ne bi bilo pravedno lišiti brodovlasnika prava na ograničenje odgovornosti zbog greške designated person kada brodovlasnik nije bio upoznat s problemom, a postupao je razborito angažirajući kompetentnu ship management tvrtku. To naravno ne znači da će u slučaju krivnje designated person brodovlasnik uvijek ostvariti pravo na ograničenje. Za ocjenu je li krivnja designated person ili rukovodećih osoba kompanije uzrokovala štetu može biti važna i narav dužnosti zbog čijeg je neizvršavanja došlo do štete. Ako je riječ samo o dužnosti rukovodećih osoba, koja se ne može delegirati na niže rangirane službenike, može se govoriti o tome da je riječ o “personal act” kompanije.

### *2.3.6. Protokol iz 1996. godine*

Konvencija iz 1976. i Protokol iz 1996. su dva zasebna, odvojena instrumenta s obzirom na države koje su se njima obvezale. Protokol iz 1996. propisuje da ni jedna odredba toga Protokola ne utječe na obveze države koja je stranka i Konvencije i Protokola s obzirom na stranku Konvencije, ali ne i Protokola.<sup>15</sup> Prema tome, Hrvatska je i nadalje u obvezi primjenjivati ( neizmijenjene ) odredbe Konvencije iz 1976. prema svim onim državama koje su stranke Konvencije iz 1976., a nisu stranke Protokola iz 1996.. Republika Hrvatska ocijenila je prihvatljivim rješenje Protokola iz 1996. pa se tim Protokolom obvezala na međunarodnoj razini. Važno je naglasiti da se među strankama Protokola iz 1996. taj Protokol i Konvencija iz 1976. smatraju i tumače kao jedinstveni instrument. Protokol iz 1996. je bilo potrebno donijeti zbog potrebe povišenja granica odgovornosti za pomorske tražbine (deprecijacija SDR 1976. – 1996. iznosi 58%). Uspostavljen je jednostavniji postupak za povećanje visina iznosa odgovornosti. Protokol je stupio na snagu 2004.g. Republika Hrvatska je pristupila Protokolu 2006.g..

### *2.3.7. Granice odgovornosti prema Pomorskom zakoniku*

U Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika 2008. godine, sustav ograničenja odgovornosti je u cijelosti usklađen s Protokolom 1996..

Osoba koja odgovara neće imati pravo na ograničenje, ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica njezine osobne radnje i propusta učinjenih s namjerom da se pričinu šteta, ili bezobzirno i znajući da će šteta vjerojatno nastati ( dolus eventualis).

U Protokolu 1996. povišene su granice odgovornosti za manje brodove ( prvi razred ograničenja: od 2.000 t ). Povišena je odgovornost za putnike: 175 000 SDR, moguće je i po nacionalnom pravu – neograničeno. Broj putnika po svjedodžbi, bez plafona, iz jednog događaja.

---

<sup>15</sup> Čl. 9., st 4. Protokola iz 1996. NN Međ. ugovori br. 12/ 2005

### Granice odgovornosti, Pomorski Zakonik<sup>16</sup>

Smrt i tjelesne povrede ( osim putnika )	
brod do 2000 t	2 milijuna SDR
Brod iznad 2000 t	2 milijuna SDR plus
od 2 001 – 30 000 t	800 SDR za t
od 30 001 do 70 000	600 SDR za t
od 70.001 dalje	400 SDR za t
Materijalne štete i ostale tražbine	
brod do 2 000 t	milijun SDR
brod preko 2 000 t	milijun SDR plus
od 2 001 do 30 000 t	400 SDR za t
od 30.001 do 70.000	300 SDR za t
od 70.000	200 SDR za t

Smrt i tjelesne povrede putnika	
175.000 SDR X broj putnika koje je brod ovlašten prevoziti; jedan štetni događaj	

#### 2.3.8. Postupak ograničenja brodareve odgovornosti

Prema Pomorskom zakoniku, brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti.<sup>17</sup> Fond ograničene odgovornosti može osnovati i svaka druga osoba koja bi mogla odgovarati u sporu, a prema zakonu je ovlaštena ograničiti svoju odgovornost. Fond se osniva u visini iznosa preračunatih prema zakonskim limitima kako se primjenjuju na tražbine za koje ta osoba može odgovarati, uvećanih za kamate koje teku od dana događaja iz kojega je nastala odgovornost do dana osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Svaki tako osnovani fond na raspolaganju je samo za isplate tražbina zbog kojih se može pozvati na ograničenje odgovornosti. Fond se može osnovati polaganjem svote ili pružanjem jamstva ( obično osiguratelja ). Fond znači imovinsku vrijednost koju brodar polaže ili daje jamstvo radi namirenja tražbine koje vjerovnici imaju prema brodaru. Sredstva fonda služe samo za namirenje tražbine nastalih iz događaja zbog kojeg je fond i osnovan. Fond se dijeli između vjerovnika razmjerno iznosu njihovih priznatih tražbina prema fondu. Pomorskim zakonikom predviđen je poseban postupak ograničenja brodareve odgovornosti.<sup>18</sup> Svrha je tih procesnih

<sup>16</sup> Čl. 32 ZID PZ 2008.

<sup>17</sup> Čl. 395. PZ NN 181/ 2004

<sup>18</sup> Čl. 401. PZ NN 181/ 2004

pravila da zainteresiranima na pravno siguran način omogućuje ostvarivanje prava na ograničenje odgovornosti. Postupak ograničenja odgovornosti broдача pokreće se na prijedlog osobe koja je prema zakonu ovlaštena ograničiti svoju odgovornost.<sup>19</sup> Postupak ograničenja provodi se u izvanparničnom postupku što ga provodi sudac pojedinac stvarno nadležnog suda. Stvarno nadležni sud je Trgovački sud. Dioba fonda ograničene odgovornosti provodi se nakon pravomoćnosti rješenja koje je donio ovlašten sud nakon provedenog izvanparničnog postupka. Rješenjem se utvrđuje koje se tražbine priznaju i u kojoj visini, uzimajući u obzir i pisane podneske stranaka.<sup>20</sup> U slučaju osporavanja postojanja ili visine neke tražbine od strane vjerovnika ili predlagatelja, o prigovoru ne odlučuje izvanparnični sud, nego rješenjem upućuje vjerovnika čija je tražbina osporena da tužbom za utvrđenje pokrene posebnu parnicu radi utvrđivanja postojanja i visine njegove tražbine (deklaratorna parnica).

### **3. OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODOVASNIKA I DOKTRINA *FORUM NON CONVENIENS***

Postizanje međunarodne unifikacije pomorskog prava jedan je od najtežih problema. Različiti interesi pojedinih zemalja s obzirom na ulogu njihovih gospodarskih subjekata u pomorskom gospodarstvu, brojnost i raznovrsnost pravnih instrumenata, različita sudska praksa te doktrinarne razlike u pogledu shvaćanja određenih pravnih instituta samo su neki od čimbenika koji otežavaju postizanje pomorsko pravne unifikacije. Raznolikost međunarodnih instrumenata dovodi i do bitnih razlika među pojedinim nacionalnim zakonodavstvima.

S obzirom na navedene okolnosti, u slučaju sudskog spora, iznimno je važno koji će sud biti nadležan za vođenje spora i koje će pravo, kao mjerodavno, sud primijeniti prilikom rješavanja spora. U slučaju spora u koje se postavi pitanje granice do koje brodovlasnik odgovara, svaka će stranka u sporu nastojati izboriti nadležnost onog suda koji primjenjuje pravo koje odgovara interesima te stranke. Ona strana koja od brodovlasnika nastoji nadoknaditi štetu pokušat će ishoditi nadležnost onog suda koji će primijeniti pravo koje propisuje višu granicu odgovornosti brodovlasnika. Brodovlasnik će, naprotiv, ishoditi nadležnost suda koji primjenjuje pravo koje propisuje nižu granicu odgovornosti. U anglosaksonskom pravu u tom je smislu od izuzetne važnosti postojanje doktrine *forum non conveniens*. Doktrine koja govori o neprikladnosti pojedinog suda da, s obzirom na okolnosti konkretnog spora, bude nadležan za rješavanje toga spora.

#### **3.1. Doktrina *forum non conveniens***

Primjena načela *forum non conveniens* zapravo predstavlja način obrane tuženika protiv nadležnosti jednog suda. Tuženik može podnijeti prijedlog za

---

<sup>19</sup> Čl. 402. PZ NN 181/2004

<sup>20</sup> Čl. 417. PZ NN 181/2004

odbacivanje tužbe ako smatra da npr. engleski sud nije prikladan da presuđuje u određenom sporu. Sud će nakon provedenog raspravnog postupka, prema svojoj diskrecijskoj ocjeni odlučiti hoće li usvojiti prijedlog tuženika i odbaciti tužbu.<sup>21</sup> S obzirom da sud u primjeni načela *forum non conveniens* odlučuje na temelju diskrecijske ocjene, osnovno je pitanje kada sud treba usvojiti tuženikov zahtjev za odbacivanje tužbe. Odgovor je dala sama sudska praksa.

Postupak u povodu podnošenja prijedloga za odbacivanje tužbe na temelju primjene načela *forum non conveniens* odvija se u najviše tri faze.<sup>22</sup> U prvoj fazi, tuženik ako želi da sud prihvati njegov prijedlog za odbacivanje tužbe, mora dokazati postojanje dviju činjenica; prve, negativne činjenice – da engleski sud nije prikladan za suđenje u konkretnom sporu, i druge, pozitivne činjenice – da postoji drugi sud koji je očito ili bitno prikladniji da sudi. Sud će u ovoj fazi postupka morati utvrditi postoji li doista drugi sud koji je očito prikladniji da sudi u konkretnom sporu. Stupanj stvarne i bitne povezanosti suda s konkretnim sporom ocjenjuje se uz uvažavanje niza faktora, kao što su ekonomičnost (posebice s obzirom na izvođenje dokaza i troškova koji su s tim povezani). Pravo koje je mjerodavno za konkretan odnos, prebivalište i boravište stranaka, njihova poslovna sjedišta, mjesta gdje obavljaju svoju djelatnost itd.<sup>23</sup>

Ako tuženik uvjeri sud u postojanje ovih dviju činjenica, u drugoj fazi postupka teret dokazivanja prelazi na tužitelja, koji mora uvjeriti sud da postoje posebne okolnosti koje zahtijevaju da se postupak vodi u Engleskoj. Tužitelji često, kao posebnu okolnost zbog koje je nužno da se postupak vodi u Engleskoj, navode, načelo ostvarenja pravde kao cilja primjene prava. To se prvenstveno odnosi na slučajeve kad tužitelj tvrdi da se pred drugim sudom ne bi mogla ostvariti pravda kao cilj primjene prava jer bi, zbog nadležnosti toga drugog suda i prava koji taj drugi sud primjenjuje, tužitelj bio onemogućen u korištenju određenim legitimnim pravnim pogodnostima, koji bi se inače mogao koristiti ako bi se postupak vodio pred engleskim sudom. Valja naglasiti da čak i ako sud dođe do uvjerenja da bi suđenjem pred drugim sudom tužitelj bio uskraćen glede korištenja određenom legitimnom pravnom pogodnošću, to još ne znači da sud neće prihvatiti prijedlog tuženika za odbacivanje tužbe. Ako se tužitelj poziva na ovu činjenicu, tj. postizanje pravde i uskratu korištenja legitimnim pravnim pogodnostima, sud mora utvrditi je li sam tužitelj postupao razumno i u dobroj vjeri pri zaštiti svojih interesa. To znači da sama činjenica da bi pred drugim sudom tužitelj bio uskraćen za određene pogodnosti koje bi imao na raspolaganju pred engleskim sudom ne bi bila dovoljna da sud odbaci tuženikov prijedlog. Za takvu odluku potrebno je i da se sud uvjeri u nedužnost tužitelja u pogledu njegovih nastojanja da zaštiti svoj

---

<sup>21</sup> Cf. Ćorić, D.: *Forum non conveniens* i englesko, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), str. 161.- 163. (1991.).

<sup>22</sup> Marin, J.: Cf. obrazloženje Lorda Goffa u sporu *The Spiliada*, o.c., p. 10- 12

<sup>23</sup> Marin, J.: Cf. Odluku Vrhovnog suda SAD u sporu *Piper Aircraft Company v. Reyno*, 454 U.S: 235, 102 S.Ct 252, 70 L.Ed.2d 419, 1982 A.M.C. 214. Marin, J.: *Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens* Matična publikacija: (Poredbeno pomorsko pravo-Comparative Maritime Law, broj 153 – 154, 1997., str. 37.- 51.)

pravni interes.

Ako tužitelj uvjeri sud u postojanje okolnosti koje zahtijevaju da se postupak vodi u Engleskoj sud se nalazi pred trećom fazom vođenja postupka. U toj fazi sud će usporediti rezultate prvih dviju faza postupka. To znači da će usporediti prikladnost drugog suda da sudi sa značajem i utjecajem posebnih okolnosti koje zahtijevaju da se postupak vodi u Engleskoj. Od rezultata te usporedbe ovisi i konačna odluka suda.

Zbog svih elemenata koje sud pri odlučivanju uzima u obzir, kao i zbog same prirode ovog postupka, konačna odluka suda u svezi prijedloga tuženika za odbacivanjem tužbe ovisi o okolnostima svakog konkretnog slučaja.

Sam institut *forum non conveniens* nepoznat je u pravu zemalja civil law pravnog sustava. Međutim, činjenice i okolnosti koje će sud zemlje common law pravnog sustava razmotriti i analizirati kako bi donio odluku je li taj sud doista *convenient forum* za odlučivanje o nekom sporu, u značajnoj mjeri odgovaraju onim činjenicama i okolnostima koje će sud u zemlji civil law pravnog sustava razmotriti prilikom odlučivanja je li taj sud nadležan da rješava o konkretnom sporu.<sup>24</sup>

### 3.2. Primjeri iz sudske prakse

U nastavku ću upozoriti na neke novije slučajeve iz prakse sudova u Engleskoj u kojima su tuženici, pozivajući se na načelo *forum non conveniens*, zatražili odbacivanje tužbe. Tužitelji su zaustavljanjem brodova u vlasništvu tuženika u zemljama koje su prihvatile Konvenciju iz 1976. i pozivajući se na pravilo *forum arresti*,<sup>25</sup> nastojali ishoditi nadležnost sudova tih zemalja. Tuženici su nastojali ishoditi odbacivanje tužbe pred sudom koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1976. u korist nadležnosti drugog suda koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1957., kojom je propisana niža granica odgovornosti brodovlasnika. Valja naglasiti da je u takvim slučajevima iznimno važno koji će sud biti nadležan, jer se u pitanju ograničenja odgovornosti, prema anglosaksonskom pravu, primjenjuje pravo suda

(*lex fori*), budući se ograničenje odgovornosti brodovlasnika smatra institutom procesnog, a ne materijalnog prava.<sup>26</sup>

Prikaz ovih slučajeva zanimljiv je ne samo zbog pregleda argumenata koje stranke iznose pred sud, nego i zbog analize promjena u stajalištu sudova.

---

<sup>24</sup> Palua, E. : „ Forum non conveniens u SAD“, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br.97, Zagreb, 1983.,str. 45.- 49., Palua:E.“ Još o *forum non conveniens*“, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja,br. 97, Zagreb, 1983., str. 49.- 52., Čorić, D.:“ Forum non conveniens i englesko pravo“,Usporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, v.33, ( 1 -2), 161 – 163 ( 1991 )

<sup>25</sup> Prema tom pravilu, nadležnost suda može se ustanoviti zaustavljanjem broda i pokretanjem postupka *in rem*, ali samo u odnosu na pomorske tražbine.

<sup>26</sup> Za obrazloženje takvog shvaćanja u slučajevima ograničenja odgovornosti brodovlasnika, cf, slučaj *British and Mercantile Navigation v. Mitsui Bussan Kaisha*, Lloyd's Law Reports, ( 1996 ) Vol.1,p.291 – 296.

U sporu **The Vishva Abha** iz 1990.<sup>27</sup> tužitelji, primatelji tereta, pokrenuli su postupak in rem pred engleskim sudom radi naknade gubitka i štete na teretu koji su prouzročeni sudarom broda u vlasništvu tuženih i broda Dias. Tuženici su zatražili odbacivanje tužbe tvrdeći da engleski sud nije nadležan za vođenje postupka, s obzirom da su oni, tuženici, već pokrenuli odgovarajući postupak u Durbanu ( Južna Afrika ) zaustavljanjem broda Dias. Tuženici su također tvrdili da bi vođenjem postupka u Engleskoj bili izloženi povećanim troškovima. Sud nije usvojio prijedlog tuženika. U obrazloženju svoje odluke sud se pozvao na činjenicu da je u Južnoj Africi na snazi Konvencija iz 1957., dok se u Engleskoj primjenjuje Konvencija iz 1976.. Ako se tuženi mogu pozvati na ograničenje odgovornosti, tada bi, ako bi se primjenjivala Konvencija iz 1957., odgovarali do svote koja je četiri puta manja nego svota do koje bi odgovarali u slučaju primjene Konvencije iz 1976.. Povećane troškove tuženika koji će biti prouzročeni vođenjem postupka u Engleskoj sud je ocijenio zanemarivima u odnosu na razliku između svota ograničenja odgovornosti prema Konvenciji iz 1957. i Konvenciji iz 1976. godine.

U slučaju **British Skill** iz 1995.,<sup>28</sup> također se radilo o naknadi štete prouzročene sudarom koji se dogodio u Singapuru. Tužitelj, pravna osoba sa sjedištem u Singapuru, podnio je pred engleskim sudom tužbu za naknadu štete protiv tuženika, engleske pravne osobe registrirane i sa sjedištem u Engleskoj. Tužitelj je naglasio da bi se u slučaju vođenja spora u Singapuru primjenjivala Konvencija iz 1957.. Time bi prema navodima tužitelja, njemu bilo uskraćeno korištenje bitnom legitimnom pravnom pogodnošću. Naime, iznos štete koji je naveo tužitelj u tužbenom zahtjevu značajno premašuje granicu odgovornosti prema Konvenciji iz 1957., ali je manji od granice odgovornosti prema Konvenciji iz 1976..

Tuženik je priznao odgovornost za štetu i pokrenuo postupak ograničenja odgovornosti u Singapuru. Predložio je Engleskom sudu da odbaci tužbu zbog neprikladnosti toga suda da vodi postupak jer, po njegovom mišljenju, zahtjev za naknadu štete treba biti razmatran u Singapuru. Svoj prijedlog tuženik je opravdao, između ostalog, primarnošću načela *lex loci delicti*, činjenici da je tužiteljevo sjedište u Singapuru i razlozima ekonomičnosti. Osim toga, tuženik je osporio i visinu iznosa naknade štete koju je naveo tužitelj, navodeći da je stvarni iznos štete zapravo manji i od granice koju predviđa Konvencija iz 1957..

Sud je ocijenio da je singapurski sud u ovom slučaju doista „ prirodan „ sud koji je očito i u značajnoj mjeri prikladniji da odluči u vezi sa spornim činjenicama, a osobito u pogledu iznosa brodovlasnikove odgovornosti. Međutim, sud je izrazio stajalište da postoji posebna okolnost koja zahtijeva da se postupak vodi

---

<sup>27</sup> Podrobniji prikaz ovog spora objavljen je pod nazivom „ Forum non conveniens“ u : Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, v.33, ( 1-2), str. 159- 160 ( 1991). Marin, J. Naslov: Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens

<sup>28</sup> Cf. Lloyd's Law Reports 1996, Vol. 1,p.286, kao i : Odluke stranih sudova i arbitraža: Forum non conveniens, Uporedno pomorsko pravo Comparative Maritime Law, v. 38., ( 1-4), 197- 199, ( 1996 ) Autor: Jasenko Marin Naslov: Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens

u Engleskoj. Ta okolnost je prema sudu, činjenica da bi u slučaju vođenja spora u Singapuru, tužitelju, zbog primjene niže granice odgovornosti, bila uskraćena mogućnost da mu tuženik u cijelosti naknadi štetu. Sud je ukazao na činjenicu da se postupak treba voditi tamo gdje je to pogodno s obzirom na interese svih stranaka i ostvarenje pravde. Upravo postizanje pravde kao cilja primjene prava zahtijeva da se sudi u Engleskoj. Priznajući da Konvencija iz 1976. još nije prihvaćena od niza zemalja, sud je upozorio na nastojanje Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u pravcu što šire prihvaćenosti i primjene ovog instrumenta. Na taj način bi se u slučajevima kao što je ovaj primjenjivali isti standardi i izbjegli bi se ovakvi problemi. Uzimajući u obzir da je Velika Britanija stranka Konvencije iz 1976., te da je ona inkorporirana u englesko pravo, sud je zaključio da engleski javni poredak zahtijeva primjenu odredaba Konvencije iz 1976. kad god je to moguće. Kako je ključno činjenično pitanje upravo iznos visine štete, sud je donio odluku kojom će zastati s postupkom, dok se ne utvrdi točan iznos štete. Nakon toga sud će odlučiti hoće li odbaciti tužbu ili će nastaviti s postupkom.

#### **4. MEĐUNARODNI SUSTAV ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA ULJEM**

Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem<sup>29</sup> s brodova u više od sto država svijeta predstavlja osnovni model obeštećenja koji osigurava primjenu ujednačenih materijalnih pravila prilikom procjene odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem. Osnovna je svrha navedenog sustava omogućiti brzu i odgovarajuću naknadu osobama koje pretrpe štetu zbog onečišćenja mora uljem.

Stari sustav odgovornosti bio je usvojen 1969., odnosno 1971. godine nakon nezgode tankera Torrey Canyon (1967.). Tijekom godina više se puta mijenjao nastojeći se prilagoditi zahtjevima novijih ekoloških katastrofa. Najznačajnije izmjene doživio je 1992. godine kada se formirao novi sustav odgovornosti.

Nedugo nakon stupanja na snagu novog sustava odgovornosti iz 1992. godine, nezgode tankera Erika (Francuska, 1999.) i Prestige (Španjolska, 2002.) pokazale su da rizik od onečišćenja mora uljem prelazi okvire sustava iz 1992. godine.

Pored toga, nezgoda tankera Erika prva je nezgoda nakon koje je Europska unija pokazala ozbiljan interes glede primjene i učinkovitosti međunarodnog sustava odgovornosti.

Ozbiljne zamjerke upućene su na račun međunarodnog sustava odgovornosti, naglašavajući da njegova primjena ne odgovara potrebama velikih ekoloških katastrofa. U nastojanjima da se izbjegne usvajanje posebnih regionalnih mjera određene izmjene učinjene su u okviru međunarodnog sustava odgovornosti.

---

<sup>29</sup> Ćorić, D.: Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenja mora uljem...Matična publikacija: Zb. Prav. fak. Sveuč. Rij.( 1991. ) v. 27, br. 2, 889 – 912 ( 2006. )

#### 4.1. Razvoj posebnog međunarodnog sustava odgovornosti

Poseban međunarodni sustav građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem reguliran je odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine (Konvencija o odgovornosti iz 1969.)<sup>30</sup> i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971. godine (Konvencija o fondu iz 1971.).

Konvencija o odgovornosti nametnula je odgovornost za onečišćenje brodovlasnicima uz dopunsku financijsku odgovornost vlasnika tereta putem Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koji se osniva na temelju Konvencije o Fondu iz 1971. godine. Prilikom pristupanja međunarodnom sustavu odgovornosti države mogu prihvatiti samo odredbe Konvencije o odgovornosti bez obveze prihvaćanja Konvencije o Fondu. Mogućnost dopunske naknade od strane Fonda odluka je svake pojedine države pod uvjetom da je prihvatila odredbe Konvencije o odgovornosti.

Tijekom godina navedeni sustav odgovornosti nekoliko se puta mijenjao. Protokoli iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o Fondu iz 1971. značajnije su izmijenili početni sustav odgovornosti. Stupili su na snagu u svibnju 1996. godine.

Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine i Protokol iz 1992. tumače se zajedno kao jedinstveni instrument – Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine.<sup>31</sup>

Konvencija o Fondu iz 1971. i Protokol iz 1992. tumače se zajedno kao jedinstveni instrument – Konvencija o Fondu iz 1992. godine.<sup>32</sup>

Sustav odgovornosti iz 1992. godine dopunjen je usvajanjem Protokola iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. Temeljem protokola iz 2003. godine osnovan je Dopunski Fond koji je kao treći sloj odgovornosti. Osigurava naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. godine.

Vodeći računa o ravnomjernoj podjeli odgovornosti i naknade između brodovlasnika i vlasnika tereta, brodovlasnici i njihovi osiguratelji putem posebnih sporazuma povećali su iznos odgovornosti za male brodove (STOPIA) i ostale brodove (TOPIA). Sporazumi su na snazi od veljače 2006. godine.

S obzirom na navedeno, još uvijek ne postoji jedinstveni sustav odgovornosti za onečišćenjem mora uljem. Koji će se režim primijeniti ovisi o mjestu nastanka onečišćenja.

---

<sup>30</sup> Tekst Konvencije na engleskom i hrvatskom jeziku v. u Čorić. D., Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, Jadranski zavod HAZU, Zagreb, 2002., str. 216. – 240..

<sup>31</sup> Čl. 11 Protokola iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. godine.

<sup>32</sup> Čl. 27. Protokol iz 1992. o izmjeni Konvencije o Fondu iz 1971. godine.



## 4.2. Sustav odgovornosti iz 1992. godine

### 4.2.1. Prvi sloj odgovornosti – Brodovlasnik

U državama strankama koje su potpisnice sustava odgovornosti iz 1992. dužnost naknade štete zbog onečišćenja mora uljem tereti u prvom sloju brodovlasnika, a u drugom sloju uvoznike ulja putem Međunarodnog fonda za naknadu štete ( Fond ) kao posebnog tijela koje se osniva na temelju Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

Brodovlasnik je odgovoran za štetu zbog onečišćenja prema načelu objektivne odgovornosti iz 1992. uz mogućnost oslobađanja od odgovornosti ukoliko dokaže da je šteta posljedica jednog od nabrojanih razloga:<sup>33</sup>

a) rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili

b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se šteta prouzroči, ili

c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugoga tijela odgovornoga za održavanje svjetla ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

Razlozima za oslobađanje valja pridodati još jedan. Ako brodovlasnik uspije dokazati da je šteta zbog onečišćenja nastala kao posljedica namjerne radnje ili propusta oštećenika, može se u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema oštećenoj osobi.<sup>34</sup>

#### 4.2.1.1. Obvezno osiguranje odgovornosti

Konvencija o odgovornosti nameće brodovlasnicima obvezno osiguranje odgovornosti za onečišćenje. Dužnost obveznog osiguranja vezuje se za količinu ulja koju brod prevozi. Vlasnik broda koji je upisan u državi stranci, a prevozi više od 2 000 tona ulja kao rasuti teret dužan je sklopiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu. Obvezno osiguranje odgovornosti omogućuje, pod određenim uvjetima, mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.<sup>35</sup> Kao dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju, brodu se izdaje odgovarajuća svjedodžba ( CLC svjedodžba ).<sup>36</sup>

Države stranke, u skladu s konvencijskim odredbama, provode odgovarajući nadzor obveznog osiguranja.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> Čl.3. st.2. Konvencije o odgovornosti iz 1992. NN Međunarodni ugovori br. 2/ 1997

<sup>34</sup> Čl.3. st.3. Konvencije o odgovornosti iz 1992. NN Međunarodni ugovori br. 2/1997

<sup>35</sup> Čl. 7. st. 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. NN Međ. Ugovori br. 2/ 1997

<sup>36</sup> Čl. 7. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. Obrazac svjedodžbe v. Dodatak Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine. NN Međ. Ugovori br. 2/ 1997

<sup>37</sup> Za nadzor osiguranja v. čl. 7. st. 10,11 i 12. Konvencije o odgovornosti iz 1992. Međ. ugovori NN br 2/1997

#### 4.2.2. Drugi sloj odgovornosti – Fond 1992..

Zadatak je Fonda osigurati naknadu štete zbog onečišćenja u opsegu u kojem je naknada koja proizlazi na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. neodgovarajuća. Potrebna financijska sredstva za obavljanje navedenog zadatka, Fond ostvaruje putem godišnjih doprinosa koje za svaku državu stranku Konvencije o Fondu iz 1992. uplaćuje osoba koja je tijekom kalendarske godine primila ukupnu količinu koja prelazi 150.000 tona sirove nafte ili lož ulja, a dopremljeno je morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području te države.<sup>38</sup> Na taj način u slučaju velikih ekoloških katastrofa uvoznici ulja iz raznih država stranki Konvencije o Fondu iz 1992. godine sudjeluju u naknadi štete, bez obzira gdje je došlo do onečišćenja.

Jednako kao i brodovlasnik, Fond ima mogućnost da se u cijelosti ili djelomično oslobodi naknade štete, ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja nastala zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta ili zbog nemara te osobe.<sup>39</sup>

#### 4.3. Visina odgovornosti

Novi sustav odgovornosti zadržava mogućnost ograničenja odgovornosti brodovlasnika po nezgodi. Maksimalni iznosi visine odgovornosti izražavaju se obračunskim jedinicama Posebnih prava vučenja ( Special Drawing Rights ) i ovisi o tonaži broda.

Prema sustavu odgovornosti iz 1992. godine brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost po svakoj nezgodi na ukupan iznos koji se obračunava na sljedeći način:

a) 3 mil. Posebnih prava vučenja za brod koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže;

b) Za brodove iznad naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 420 Posebnih prava vučenja povrh iznosa iz točke a) vodeći računa o tome da ukupan iznos ne smije prijeći 59.70 Posebnih prava vučenja.<sup>40</sup>

Nakon nezgode tankera Erika navedeni su iznosi povišeni za oko 50% i od 1. studenog 2003. iznose:

a) 4.5 mil. Posebnih prava vučenja za brod koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže;

b) za brodove iznad naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 431 Posebnih prava vučenja povrh iznosa iz točke a), vodeći računa o tome da ukupan iznos ne smije prijeći 89.77 Posebnih prava vučenja.<sup>41</sup>

Brodovlasnik može koristiti povlasticu ograničenja samo uz uvjet da osnuje

---

<sup>38</sup> Čl. 10. Konvencija o Fondu iz 1992. godine. NN Međ. ugovori br. 2/ 1997

<sup>39</sup> Čl. 4. st.3 Konvencije o Fondu iz 1992. godine. NN Međ. ugovori br. 2/ 1997

<sup>40</sup> Čl. 5. st.1. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

<sup>41</sup> Čl. 15. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine i čl. 33. Konvencije o Fondu iz 1992. godine uvodi tzv. Sustav prihvaćanja šutnjom (tacit acceptance) NN Međ. ugovori br. 2/ 1997

fond ograničene odgovornosti.<sup>42</sup>

Brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako oštećena strana uspije dokazati da je do onečišćenja došlo njegovim osobnim činom ili propustom učinjenim s namjerom da se izazove šteta ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Najviši iznos odgovornosti Fonda ograničen je u pogledu svake nezgode, na način ukupan zbroj tog iznosa i iznosa naknade stvarno isplaćene za štetu zbog onečišćenja na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. neće prijeći 135 mil. Posebnih prava vučenja za nezgode koje su se dogodile do 1. studenog 2003. Za nezgode koje su se dogodile nakon navedenog datuma maksimalan iznos odgovornosti je 203 mil. Posebnih prava vučenja.<sup>43</sup>

#### **4.4. Treći sloj odgovornosti – Dopunski Fond 2003. godine**

Međunarodni sustav odgovornosti iz 1992. godine nadopunjen je u ožujku 2003. godine novim slojem odgovornosti. Naime, u nastojanjima da se osigura postizanje odgovarajuće naknade u slučajevima velikih ekoloških katastrofa Komisija Europske unije nakon nezgoda tankera Erika i Prestige predložila je osnivanje dopunskog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem. Sa svrhom da se izbjegne osnivanje posebnih regionalnih fondova koji bi ugrozili djelovanje međunarodnog sustava odgovornosti, posebna radna grupa Fonda izradila je Nacrt protokola na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine. Protokol je usvojen na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 2003. godine, a stupio je na snagu u ožujku 2005. godine. Temeljem Protokola iz 2003. osniva se Dopunski Fond koji osigurava naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. godine.

Dodatna naknada plaća se samo u državama strankama Konvencije o Fondu iz 1992. koje su potvrdile navedeni Protokol o Dopunskom Fondu iz 2003. godine i to na nezgode koje se dogode nakon datuma njegova stupanja na snagu.

Dopunski Fond isplaćuje naknadu štete svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja ako ta osoba nije mogla ostvariti potpunu naknadu za utvrđenu tražbinu prema Konvenciji o Fondu iz 1992..<sup>44</sup> Utvrđenom tražbinom smatra se tražbina koju je priznao Fond iz 1992. godine ili se smatra priznatom na temelju odluke nadležnog suda koja je obvezujuća za Fond iz 1992. i protiv koje se ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi.<sup>45</sup> Dopunski Fond financira se na način kao i Fond iz 1992. godine. Ipak treba naglasiti da se za potrebe Protokola iz 2003. jedan milijun tona koje podliježe doprinosu u svakoj državi ugovornici smatra minimalnom količinom. Kada je ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu

---

<sup>42</sup> Čl.5. točka 3 Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine

<sup>43</sup> Čl.4. st. 4. Konvencije o Fondu iz 1992. godine. NN Međ. ugovori br. 2/ 1997

<sup>44</sup> Čl. 4. Protokol iz 2003. NN. Međ. ugovori br. 12/ 2005

<sup>45</sup> Čl.4. st. 1 u svezi čl.1. st. 8. Protokola iz 2003. na Konvenciju o Fondu iz 1992. NN Međ. ugovori br. 12/2005

manja od jednog milijuna tona, a ne postoji osoba odgovorna za ukupnu količinu primljenog ulja, država stranka preuzet će obveze koje bi na osnovi ovoga Protokola imala svaka osoba dužna uplaćivati doprinos Dopunskom fondu za ulje primljeno na teritoriju te države.<sup>46</sup>

Maksimalan iznos odgovornosti po događaju (uključujući iznose prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencije o Fondu iz 1992.) prema Protokolu iz 2003. godine iznosi 750 mil. Posebnih prava vučenja (1133 mil. USD).<sup>47</sup>

Međunarodni režim odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem već više od trideset godina u velikom broju država predstavlja osnovni model obeštećenja u slučaju onečišćenja mora s tankera. Većina zahtjeva riješena je izvansudskim putem što je žrtvama omogućilo brzo i učinkovito ostvarivanje naknade. Početni sustav koji se temelji na Konvenciji o odgovornosti iz 1969. i Konvenciji o Fondu iz 1971. izmijenjen je 1992. Međutim, osnovna obilježja sustava ostala su nepromijenjena. S tim u svezi nije iznenađujuće da većina država stranki potaknuta iskustvima novijih tankerskih nezgoda traži radikalnije izmjene. Tomu su utjecale posebne mjere Europske unije usvojene nakon tankerskih nezgoda Erika i Prestige. Prvi koraci učinjeni su znatnijim povećanjem iznosa odgovornosti putem osnivanja Dopunskog Fonda. Uvođenje trećeg sloja odgovornosti osigurat će naknadu štete u slučaju velikih ekoloških katastrofa.

Republika Hrvatska kao stranka međunarodnog sustava odgovornosti za onečišćenje iz 1992. godine vodi računa o svim njegovim izmjenama i dopunama. S tim u svezi, prihvatila je i Protokol iz 2003. godine o osnivanju Dopunskog Fonda.

## **5. OŽIVOTVORENJE SUSTAVA ODGOVORNOSTI I NAKNADE ŠTETE UZROKOVANE PRIJEVOZOM OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM**

Velika onečišćenja i opasnost koja ona donose moru i njegovom okolišu privlače pozornost javnosti, a pogađaju i vlasnike brodova koji prouzroče takva onečišćenja. Kao posljedica takvih onečišćenja, mogu se javiti prave ekološke katastrofe. U današnje vrijeme nisu tankeri jedini koji prijete moru i njegovom okolišu. Takva opasnost prijete i od drugih vrsta brodova, kao što su brodovi za prijevoz ukapljenih plinova i platforme. Zbog toga su međunarodni propisi koji se donose usmjerili svoje djelovanje ne samo na tankere, već i na druge vrste brodova i plovni objekata kao potencijalnih čimbenika onečišćenja mora.

U svjetskoj trgovini prijevozu opasnih stvari pripada vrlo značajno mjesto.<sup>48</sup> Ne sprječavajući promet takvih tereta, neophodno ih je regulirati na takav način

---

<sup>46</sup> Čl. 14. Protokola iz 2003. godine. NN Međ. ugovori br. 12/ 2005

<sup>47</sup> Čl. 4. Protokola iz 2003. godine. NN Međ. ugovori br. 12/ 2005

<sup>48</sup> Luttenberger, A. : Pomorski zbornik 40 ( 2002.) 1, 445- 452

da se što više umanju mogućnost nastupa štetnih događaja, odnosno da se u slučaju nastanka štete osigura primjerena naknada.

Naknada štete uzrokovana opasnim i štetnim tvarima u pomorskom prijevozu regulirana je Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996., koja je prihvaćena u sklopu aktivnosti Međunarodne pomorske organizacije. Navedena konvencija temelji se na dvorednom sustavu, i to na način da je u prvom redu brodovlasnik odgovoran za štetu do iznosa pokrivenog osigurateljem, a u drugom redu je fond za opasne i štetne tvari koji pruža dodatnu naknadu štete kada oštećenik ne može ostvariti potpunu naknadu od brodovlasnika ili osiguratelja.

### **5.1. Područje primjene međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari, 1996.**

Konvencija se primjenjuje na štetu uzrokovanu na teritoriju, u teritorijalnom moru, države ugovornice za štetu onečišćenjem okoliša uzrokovanu u isključivoj ekonomskoj zoni, za štete uzrokovane tvarima u prijevozu na brodu registriranom ili s pravom vijanja zastave države ugovornice, kao i za preventivne mjere gdje god poduzete. Šteta znači smrt ili tjelesnu ozljedu na brodu ili izvan njega koji prevozi opasne i štetne tvari, gubitak ili oštećenje imovine izvan broda, gubitak ili oštećenje onečišćenjem okoliša i troškove preventivnih mjera kao i daljnju štetu uzrokovanu preventivnim mjerama.<sup>49</sup> Konvencija ne pokriva štetu uzrokovanu prijevozom opasnih i štetnih tvari do broda i od broda, ali obuhvaća nezgode u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari pomorskim sredstvom bilo koje vrste, osim ratnih brodova i onih u vlasništvu i uporabi države za vladine nekomercijalne svrhe. Nadalje, država može izjaviti da se konvencija ne primjenjuje na brodove ne veće od 200 brt i one koje prevoze samo pakirani teret i one brodove uključene u putovanje između luka ili odredišta država.<sup>50</sup>

Opasne i štetne tvari su nabrojene u različitim konvencijama Međunarodne pomorske organizacije i Kodeksima. One uključuju ulja, ostale tekuće tvari označene kao opasne i štetne, tekuće tvari s točkom paljenja ispod 60°C, opasne, štetne i pakirane tvari, kao i čvrste rasute tvari označene opasnim kemijskim svojstvima. Također, uključuju ostatke prethodnog prijevoza opasnih i štetnih tvari, različite od onih u pakiranom obliku. Opasne i štetne tvari mogu biti rasute ili u pakiranom obliku, a broj tvari je velik, što sadrži i Međunarodni pomorski kodeks opasnih tvari.

---

<sup>49</sup> Op. cit., čl.16. Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996..

<sup>50</sup> op. cit., čl.5. Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996..

## **5.2. Utvrđivanje vrste odgovornosti kod prijevoza opasnih i štetnih tvari**

Vlasnik je odgovoran za štetu uzrokovanu opasnim i štetnim tvarima na osnovi same okolnosti da se događaj zbio, ako postoji uzročna veza između štete prijevoza opasnih i štetnih tvari. Dakle odgovoran je i za slučaj kada i ne postoji krivnja vlasnika. Ipak se vlasnik može osloboditi odgovornosti, ako dokaže da je šteta uzrokovana ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, pobunom ili prirodnom pojavom iznimnih, neizbježnih i neotklonjivih svojstava, ili je događaj u cijelosti uzrokovan radnjom ili propustom s namjerom uzrokovanja štete od treće osobe. Oslobođanje odgovornosti važi i u slučaju nepažnje ili pogrešnog čina vlade ili odgovorne vlasti zadužene za održavanje svjetala ili pomoći u navigaciji, ili propusta krcatelja ili druge osobe da pruži informacije o prirodi tvari ukrcanih na brod.

Ako vlasnik dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično posljedica radnje ili propusta učinjenih s namjerom da se uzrokuje šteta, vlasnik se oslobađa obveze da u cijelosti ili djelomično plati naknadu. Kako bi vlasnik prijevoza opasnih tereta bio sposoban snositi svoju odgovornost, konvencija zahtijeva obvezno osiguranje. Odštetni zahtjevi mogu se postaviti izravno prema osiguratelju ili osobi koja pruža financijsko jamstvo.

## **5.3. Uspostava fonda za odgovornost i naknadu štete**

Fond se aktivira kada brodovlasnik ili njegov osiguratelj ne može u cijelosti namiriti obveze iz nezgode. Fond, također, plaća kada je brodovlasnik oslobođen odgovornosti, odnosno kada je odgovoran, a nije financijski u mogućnosti ispuniti svoje obveze.

Iznos naknade, koji će fond odobriti, financirat će se doprinosima koji će se zaračunati osobama koje su primile u kalendarskoj godini odnosno terete nakon pomorskog prijevoza u državi članici u količinama iznad pragova utvrđenog konvencijom. Jednom kada se dođe do ograničenja, naknada štete će se platiti do maksimuma od 250 mil. SDR-a.

## **6. POMORSKI PRIJEVOZ NUKLEARNIH TVARI**

Gotovo već pola stoljeća nuklearni se materijal prevozi svim granama prometa. Kako pojedine zemlje ne posjeduju dovoljno nuklearnog materijala potrebnog za njegovu uporabu, bilo u procesu stvaranja nuklearne energije ili za neku drugu svrhu, trgovina među zainteresiranim državama postala je neminovnost koja je dovela do, danas učestalih, međunarodnih prijevoza tih opasnih tvari.

Nuklearni materijal je izvorni ili posebni fisibilni materijal<sup>51</sup> koji je obuhvaćen

---

<sup>51</sup> Posebni fisibilni materijal je materijal kod kojeg se može izazvati fisija. Fisija je cijepanje teške atomske jezgre u dvije približno jednake jezgre koje se poslije cijepanja gibaju velikom brzinom, uz emisiju nekoliko brzih neutrona i gama zračenja.

sustavom kontrole i mjerama zaštite.<sup>52</sup> Karakterizira ga njegova iznimno opasna i osjetljiva priroda koja može dovesti do nesagledivih štetnih posljedica za ljude i okoliš. Zbog te činjenice prijevoz nuklearnih tvari uopće, pa tako i njihov pomorski prijevoz, obilježen je mnogim problemima. Za sada se, taj prijevoz redovito odvija, a u prilog činjenici da će tako biti i u budućnosti govori podatak da zahvaljujući iznimno razvijenoj sigurnoj regulativi do danas nije zabilježena nijedna nesreća koja je izazvala veću nuklearnu štetu.

### **6.1. Odgovornost za nuklearnu štetu**

Naš Pomorski zakonik definira nuklearnu štetu kao štetu koja prouzroči gubitak života ili svaku tjelesnu ozljedu čovjeka, odnosno gubitak ili oštećenje stvari koji nastaju iz radioaktivnih svojstava s otrovnim, eksplozivnim ili drugim pogibeljnim svojstvima nuklearnog goriva ili radioaktivnih proizvoda i otpada.<sup>53</sup>

Početak 50-ih godina prošlog stoljeća doneseni su prvi nacionalni nuklearni zakoni te je započela izrada međunarodnih propisa o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu. Konvencije koje reguliraju tu materiju donijele su jedinstvena rješenja, regulirajući istim propisima i ugovornu i izvanugovornu odgovornost za nuklearne štete. Najvažnijim međunarodnim konvencijama koje reguliraju tu problematiku smatraju se;

a) Konvencija o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije iz 1960. godine ili tzv. Pariška konvencija,

b) Konvencija o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete iz 1963. godine ili tzv. Bečka konvencija,

c) Konvencija o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnog materijala iz 1971. godine ili tzv. Bruxelleska konvencija o prijevozu.

Pariškoj i Bečkoj konvenciji mnoge države, a posebno nuklearne, nisu htjele pristupiti smatrajući da ne pružaju adekvatnu zaštitu potencijalnim oštećenicima nuklearne nezgode. Kako bi se ispravili nedostaci postojećih međunarodnih konvencija te kako bi se napokon uspostavio globalni režim glede pitanja odgovornosti i naknade nuklearne štete, 1997. godine donesena je Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu. Kako se radi o samostalnom pravnom instrumentu, nije nužno da država stranka ove konvencije istovremeno bude i stranka Pariške ili Bečke konvencije. Upravo ta činjenica bi trebala olakšati postizanje široke primjene ove konvencije i pripomoći stvaranju spomenutog globalnog režima, kao krajnjeg cilja, s obzirom na to da je na ovaj način omogućeno stvaranje pravne veze među državama članicama Pariške i Bečke konvencije i drugim državama koje nisu njihove članice, ali su voljne prihvatiti,

---

<sup>52</sup> Čl. 2., st. 13. Zakona o nuklearnoj sigurnosti. NN 173/03

<sup>53</sup> Čl. 824., st. 2. PZ NN 181/2004

Grabovac, I.; Amižić, P.: Pomorski prijevoz nuklearnih tvari s posebnim osvrtom na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnih tvari iz 1971. godine. Zbornik PFZ, 58, (1-2)97-112 (2008.)

pristupanjem Konvenciji o dopunskoj naknadi, nuklearna načela istovjetna onima na kojima one počivaju. Navedene konvencije prihvaćaju ista načela odgovornosti za nuklearnu: a) načelo isključive odgovornosti b) načelo kauzalne odgovornosti. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu usvojila je sva temeljna nuklearna načela ustanovljena Pariškom i Bečkom konvencijom, s tim da sadrži brojna poboljšanja u odnosu na postojeća rješenja. Proširen je pojam nuklearne štete, povišen je iznos odgovornosti korisnika nuklearnog postrojenja te je dana ekskluzivna nadležnost za sporove o naknadi nuklearne štete sudovima obalne države na čijem je isključivom gospodarskom pojasu došlo do nuklearne nezgode tijekom pomorskog prijevoza nuklearnih tvari.

Prema načelu isključive odgovornosti, cjelokupna odgovornost za nuklearnu štetu usmjerena je prema jednoj osobi – korisniku, neovisno o krivnji drugih osoba za nju. Korisnik je osoba kojoj je nadležno državno tijelo izdalo dozvolu za gradnju, odnosno uporabu nuklearnog postrojenja.<sup>54</sup> Njegova kanalizirana odgovornost ublažena je pravom regresa. Naime, korisnik će se moći regresirati prema osobi koja je stvarno prouzročila nuklearnu štetu:

a) ako je nuklearna nezgoda izazvana od strane pojedinca, odnosno fizičke osobe, i to s namjerom da se prouzroči nuklearna šteta;

b) ako je tako predviđeno ugovorom između korisnika i štetnika.

Načelo kauzalne odgovornosti jedno je od temeljnih načela nuklearne tehnologije. Njime je propisana odgovornost korisnika nuklearnog postrojenja za štetu koja je posljedica nuklearne nezgode u njegovu nuklearnom postrojenju ili koja je prouzročena nuklearnim materijalom koji dolazi ili potječe iz njegova postrojenja bez obzira na krivnju. Da bi dobio odgovarajuću naknadu, prema tom načelu, oštećenik mora samo dokazati postojanje uzročne veze između nuklearne nezgode i nuklearne štete. Korisnik neće biti odgovoran samo ako je nuklearna šteta posljedica nuklearne nezgode nastale zbog ratnog sukoba, građanskog rata ili ustanka. Zahtjev za naknadu štete mora biti upućen u roku 10 godina od nastanka nuklearne nezgode.

## **6.2. Odgovornost za nuklearnu štetu prema Konvenciji o dopunskoj naknadi**

Konvencija o dopunskoj naknadi je povišala iznos odgovornosti za nuklearnu štetu i na taj način, omogućila primjereniju zaštitu potencijalnim oštećenicima. Država članica je dužna osigurati prije nastanka nuklearne nezgode naknadu u prvom stupnju koja može iznositi 300 milijuna posebnih prava vučenja ili više; ili osigurati jedan privremeni iznos od najmanje 150 milijuna PPV koji bi pokrивao naknadu za nuklearnu štetu koja nastane u roku od 10 godina od dana kada je Konvencija o dopunskoj naknadi otvorena za potpisivanje.<sup>55</sup> Detaljno su razrađeni mehanizmi prikupljanja sredstava za naknadu nuklearne štete kada ona iznosi

---

<sup>54</sup> Čl. 2., st. 1. ZONŠ, NN, br. 143/ 98

<sup>55</sup> Čl. 3. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu



preko 300 milijuna PPV. U tom će slučaju, države stranke Konvencije o dopunskoj naknadi, putem međunarodnog javnog fonda, u drugom stupnju, osigurati dodatan iznos za naknadu nuklearne štete.<sup>56</sup> Sredstva iz spomenutih javnih fondova koristit će se za naknadu nuklearne štete pretrpljene:<sup>57</sup>

a) na teritoriju države stranke; ili

b) na ili iznad područja izvan granica teritorijalnog mora države stranke:

- ako je šteta nastala na brodu koji vije zastavu države stranke ili ju je taj brod izazvao, - ako je nuklearnu štetu izazvala pravna ili fizička osoba koja je registrirana ili je državljanin države stranke, s tim da su izuzete štete nastale u ili iznad teritorijalnog mora države koja nije stranka ove Konvencije.

c) na ili iznad područja isključivog gospodarskog pojasa države stranke, ili na području kontinentalne ravnine države stranke uslijed iskorištavanja ili istraživanja prirodnih bogatstava isključivog gospodarskog pojasa ili kontinentalne ravnine.

Međunarodni javni fond države nisu dužne osnovati prije nastanka nuklearne nezgode,<sup>58</sup> a zanimljivo je da je polovina raspoloživog iznosa iz fonda rezervirana isključivo za naknadu tzv. Izvangranične nuklearne štete. 50% sredstava usmjerit će se na naknadu nuklearnih šteta nastalih na području ili izvan područja države na čijem se teritoriju nalazi nuklearno postrojenje, dok će se drugih 50% iskoristiti za kompenzaciju tužbenih zahtjeva zbog pretrpljene izvangranične nuklearne štete ako gore navedena polovina nije bila dovoljna za pokriće iste.<sup>59</sup> Konvencija o dopunskoj naknadi usvojena je 1997. ali još nije stupila na snagu.

### **6.3. Važnost aneksa Konvencije o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu**

Aneks je sastavni dio Konvencije o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu,<sup>60</sup> ali će se njegove odredbe primjenjivati samo na one države koje su ovoj Konvenciji pristupili kao članice njenog Aneksa tzv. anektirane države. Uvodne odredbe Aneksa obvezuju državu koja nije članica Pariške ili Bečke konvencije na usklađivanje odredbi svog domaćeg prava s odredbama Aneksa. S druge strane, država članica koja na svom teritoriju nema nuklearno postrojenje mora u svoje domaće pravo inkorporirati samo one odredbe ovog Aneksa koje su nužne da bi se obveze preuzete ovom Konvencijom ispoštovale.

Odredbe Aneksa prate rješenja Pariške i Bečke konvencije. Odgovornost korisnika ograničena je kvantitativno na iznos od minimalno 300 milijuna PPV.<sup>61</sup>

---

<sup>56</sup> Čl. 3., st. 1b. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu

<sup>57</sup> Čl. 5., st 1. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu

<sup>58</sup> Čl. 7., st.1. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu

<sup>59</sup> Čl. 12. st. 2. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu

<sup>60</sup> Čl.2., st. 3. Konvencija o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu

<sup>61</sup> Čl. 4. Aneksa Konvencije o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu Amižić Jelovčić,P.; Perković, I.: Odgovornost prijevoznika za nuklearnu štetu s posebnim osvrtom na Konvenciju o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu.: Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 45,2/2008., str. 377.- 387.

Aneksom je regulirana i odgovornost za nuklearnu štetu koja nastane tijekom prijevoza nuklearnog materijala na način da je propisano da će odgovornost korisnika nuklearnog postrojenja biti ustanovljena prema odredbama domaćeg prava države na čijem se teritoriju nalazi nuklearno postrojenje. Kada je nuklearnu štetu izazvalo više korisnika, oni će odgovarati solidarno, a ukupan iznos odgovornosti neće prijeći iznos od minimalno 300 milijuna PPV.<sup>62</sup>

Odgovornost korisnika nuklearnog postrojenja ograničena je i vremenski na rok od 10 godina od dana nuklearne nezgode. Subjektivni rok za podizanje tužbe za naknadu nuklearne štete iznosi 3 godine od dana kada je oštećenik saznao ili trebao saznati za nuklearnu štetu i odgovornog korisnika nuklearnog postrojenja.

## 7. ZAKLJUČAK

Na području pravnog uređenja prijevoza stvari morem, postoji nekoliko različitih međunarodnih pravnih instrumenata, a u pogledu pitanja općeg ograničenja odgovornost u pomorskom pravu, a konvencije i tekstovi pripadajućih protokola se razlikuju.

Pravila o ograničenju odgovornosti su segmenti pomorskog prava u kojima dolazi do izražaja problem nepostojanja jedinstvene međunarodne regulative.

Razlike u uređenju iste materije nisu poželjne, stoga su zanimljive ambiciozne zamisli rješavanja ovog problema sadržane u najnovijem pokušaju unifikacije, a on je u izradi Nacrta konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem). U novom Nacrtu konvencije nije postignuta suglasnost oko reguliranja ovog pitanja, štoviše, to je jedno od najspornijih i najsloženijih pitanja za reguliranje u čitavom projektu izrade nove konvencije.

U radu se opisuju sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu., počev sa sustavom abandona ( francuski sustav), sustavom egzekucije ( njemački sustav) i engleskim sustavom ograničene odgovornosti do unaprijed određene svote, temeljem brodske tonaže. Donesene su razne konvencije koje uređuju tu materiju. Neke od njih nisu uspjele, kao što je Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (Bruxelles, 1924.). Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova ( Bruxelles, 1957.) je djelomično uspjela i prihvatila je engleski sustav ograničenja temeljem brodske tonaže. Konvencija iz 1957. je izmijenjena Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine ( London, 1976.). Razlozi za izmjenu su u značajnom porastu vrijednosti brodova, tereta, lučkih uređaja, inflacija. Protokol 1996. Konvencije iz 1976. je bilo potrebno donijeti zbog potrebe povišenja granica odgovornosti za pomorske tražbine. Stupio je na snagu 2004. godine, a Republika Hrvatska je pristupila Protokolu 2006. godine. Sustav ograničenja odgovornosti u Pomorskom Zakoniku je u cijelosti usklađen s protokolom 1996. godine.

Iako postoje brojne konvencije i protokoli još uvijek nije ostvaren željeni

---

<sup>62</sup> Čl 4. Aneksa Konvencije o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu

stupanj unifikacije Pomorskog prava. U državama koje su prihvatile Konvenciju iz 1957. primjenjivat će se odredbe te Konvencije, za razliku od država koje su prihvatile Konvenciju iz 1976. kojom je određena viša granica odgovornosti za pomorske tražbine. Primjena jedne ili druge Konvencije o ograničenju odgovornosti nije ključan faktor pri odlučivanju o primjeni doktrine *forum non conveniens* u zemljama *common law*. Određeni spor će se raspravljati pred sudom koji je najprikladniji za donošenje odluke.

Kako se morem prevoze velike količine opasnih i štetnih tvari morao se uvesti međunarodni režim odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora. U vezi s onečišćenjem mora uljem početni sustav se temeljio na Konvenciji o odgovornosti iz 1969. i Konvenciji o Fondu iz 1971. izmijenjena je 1992.. Većina država stranki potaknuta iskustvima novijih tankerskih nezgoda traži izmjene. Republika Hrvatska kao stranka Međunarodnog sustava odgovornosti za onečišćenje iz 1992. godine vodi računa o svim njegovim izmjenama i dopunama, prihvatila je i Protokol iz 2003. godine o osnivanju dopunskog fonda.

Prijevoz nuklearnih tvari morem je u stalnom porastu. Opasna svojstva tog tereta zahtijevaju osobitu pažnju. Brigu o tim sigurnosnim aspektima pomorskog prijevoza morem na sebe su preuzele Međunarodna agencija za atomsku energiju i Međunarodna pomorska organizacija. Ako ipak nastane nuklearna šteta, odgovornost za nju utvrđuje se prema odredbama Pariške, Bečke, odnosno Bruxelleske konvencije o prijevozu. Povećani interes za nuklearnom energijom dovest će sigurno i do povećanja prijevoza nuklearnih tvari morem.

## SYSTEMS OF GENERAL LIMITATIONS OF LIABILITY IN MARITIME LAW – THE NEED FOR UNIFICATION OF MARITIME LAW

This paper discusses the issue of system of general limits of liability in maritime law. After a historical description of international legal regulation of this problem, the paper deals with this issue in the current international legal sources and Croatian law. It also investigates how this issue was regulated in the latest attempt of unification of transport by sea on the international level. The paper expounds the differences in approach of resolving this issue and possible solutions that should strive in modern regulations on national and international level, in order to harmonize the legal regulation. In the area of legal regulation of carriage of goods by sea, there are several different international legal instruments in respect of issues of common limitation of liability in maritime law, but conventions and texts of related protocols differ. Although there are many conventions and protocols, the desired degree of unification of maritime law has not been achieved yet. The rules on limitation of liability are segments of maritime law in which comes to the fore the problem of lack of uniform international regulations.

**Key words:** *general limitation of carrier's liability, carrier, the specific limits of liability, pollution with natural oils (petroleum), harmful and hazardous substances*

## LITERATURA

1. Amižić Jelovčić, P; Perković, I.; Odgovornost prijevoznika za nuklearnu štetu s posebnim osvrtom na Konvenciju o dopunskoj naknadi za nuklearnu štetu , Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 45, 2/2008.,
2. Ćorić, D.: Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 27 No.2 prosinac 2006.
3. Grabovac, I: Oglеди o odgovornosti brodarara , Književni krug Split 1997.
4. Grabovac, I; Amižić, P.: Pomorski prijevoz nuklearnih tvari s posebnim osvrtom na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevozu nuklearnih tvari iz 1971. godine , Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu 58, ( 1-2) 97- 112 ( 2008.)
5. Luttenberger, A: Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem ; Pomorski zbornik, Vol. 40. No1. 2002, 445- 452
6. Marin, J.: Međunarodne Konvencije i Protokoli kao izvori Hrvatskog pomorskog prava ; Poredbeno pravo Vol 46 No. 161, kolovoz 2007.
7. Marin, J.:Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens ;Poredbeno pomorsko pravo- Comparative Maritime Law, broj 153- 154, 1997.
8. Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split 2006.
9. Zakon o nuklearnoj sigurnosti NN 173/03
10. Zakon o odgovornosti za nuklearnu štetu NN, br. 143/98.
11. Ćorić. D., Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, Jadranski Zavod HAZU, Zagreb, 2002., str. 216. – 240.
12. Sustav odgovornosti iz 1992. NN Međunarodni ugovori br. 2/1997
13. Protokol 2003 na Konvenciju o Fondu iz 1992. NN Međunarodni ugovori br. 12/2005
14. Zakon o nuklearnoj sigurnosti NN, br. 173/03
15. Konvencija o nuklearnoj sigurnosti, NN,. br. 13/95.
16. Konvencija iz 1976. je objavljena u: Narodne novine Međunarodni ugovori, broj 2/1992.
17. Protokol iz 1996. objavljen je u: Narodne novine Međunarodni ugovori, broj 12/2005.
18. Konvencija o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, NN., br. 1/06.
19. Pomorski zakonik, NN., br. 181/ 04, 146/08
20. Bruxelleska konvencija o prijevozu. Tekst konvencije na hrvatskom jeziku: Ivo Grabovac, Konvencije pomorskog prava s napomenama i komentarima bilješkama, Split, 1984.
21. [www.iaea.org/ Publications/ Documents/ Conventions/ supcomp.html](http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/supcomp.html) (Konvencija o dopunskoj naknadi).