

# HRVATSKA BI TREBALA RATIFICIRATI NOVE PROTOKOLE 1992. O NAKNADI ŠTETE UZROKOVANE ONEČIŠĆENJEM NAFTOM

Prof.dr.Velimir Filipović

UDK 347.51:665.6:347.79  
izvorni znanstveni rad  
primljeno(received):  
prosinac(December)1993

*Iznose se osnovna načela odgovornosti za naknadu štete od onečišćenja naftom Konvencije od odgovornosti iz 1969 i Konvencije o fondu iz 1971. kao i promjene koje su izvršene Protokolima iz 1976, 1984. i 1992. Autor analizira karakteristike Protokola iz 1992. te dolazi do zaključka da bi Republika Hrvatska radi usklađenja svojih divergentnih interesa - razvoja turizma i razvoja naftne industrije - trebala ratificirati Protokole iz 1992. kako bi u slučaju veće tankerske nezgode zaštitila svoj dio Jadrana.*

## 1. UVODNE NAPOMENE

Republika Hrvatska je među mnogobrojnim mnogostranim ugovorima čijom je strankom postala na temelju notifikacije o sukcesiji također pristupila Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom, sklopljenoj u Bruxellesu 9. studenog 1969.<sup>1</sup> (u daljnjem tekstu Konvencija o odgovornosti 1969), te Međunarodnoj konvenciji o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uzrokovane onečišćenjem naftom, sklopljenoj u Bruxellesu 18. prosinca 1971.<sup>2</sup> (u daljnjem tekstu Konvencija o fondu 1971).

Potaknuti katastrofom tankera "Torrey Canyon"<sup>3</sup> 1967. godine, ovi međunarodni sporazumi predviđaju naknadu za štete od onečišćenja, koja nastane isticanjem nafte što

<sup>1</sup> Vidi: Narodne novine, Međunarodni ugovori, br.1/1992. Tekst ugovora države prednice vidi: Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori br.7/1977 od 6. rujna 1977. Republika Hrvatska je 27. srpnja 1992. notifikacijom o sukcesiji glavnom tajniku Međunarodne pomorske organizacije (IMO) izjavila da pristupa Konvenciji od nadnevka svoje neovisnosti (8.listopada 1991); vidi o tome u FUND/A- 16/5, 15 July 1993, Annex IV, p.18.

<sup>2</sup> Vidi: Narodne novine, Međunarodni ugovori, br.1/1992. Tekst ugovora države prednice vidi: Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori br.3/1977 od 10.lipnja 1977. O notifikaciji IMO-u vidi prethodnu bilješku.

<sup>3</sup> Vidi: V.Filipović, Da li će nezgoda broda Torrey Canyon dovesti do novih načela odgovornosti u pomorskom pravu, Pomorstvo, br.3-4, 1968.

se kao teret prevozi u tankerima. Konvencija o odgovornosti iz 1969. predviđa brodovlasnikovu odgovornost bez krivnje (objektivna odgovornost), koja je ograničena na 2.000 tisuće Poincaré franaka po toni broda, ali ne može prijeći ukupni iznos od 210 milijuna franaka.

U slučajevima kada ne postoji odgovornost brodovlasnika, ili kada je on platežno nesposoban, kao i u slučajevima da je šteta viša od granice njegove odgovornosti, dolazi do primjene Konvencija o fondu iz 1971. koja ograničava odgovornost na svotu do 450 milijuna Poincaré franaka (odlukom skupštine fonda do 900.000 milijuna).

Premda ove dvije međunarodne konvencije predstavljaju određenu cjelinu stvarajući instrumente za naknadu štete od onečišćenja naftom (prva počiva na odgovornosti vlasnika tankera<sup>4</sup>, a druga se oslanja na sredstva uvoznika nafte koji svojim obveznim doprinosima stvaraju Fond)<sup>5</sup>, broj država stranaka obaju sporazuma ipak nije identičan.<sup>6</sup> No možemo ih smatrati najuspješnijim međunarodnim sporazumima na području građanskog prava, koji su sklopljeni pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Prema tvrdnjama Gantena (prvog direktora Fonda) uspješni međunarodni sporazumi mogu potvrditi svoju uspješnost samo ako se njihova osnovna načela mogu prilagoditi izmijenjenim odnosima.<sup>7</sup> Upravo takve izmjene teksta tih konvencija učinjene su u obliku Protokola, pa je cilj ovoga napisa upozoriti na te razlike i predložiti da ih Hrvatska kao strana ugovornica što prije prihvati.

## 2. PROTOKOLI IZ 1976.

U okviru međunarodnog monetarnog fonda stvorena je 1974. umjetna jedinica svjetskog novca nazvana Posebna prava vučenja (engl. Special Drawing Rights, u daljnjem tekstu SDR) koja je trebala nadomjestiti zlato kao međunarodnu obračunsku jedinicu, te osigurati veću stabilnost u međunarodnim plaćanjima planskim reguliranjem međunarodne likvidnosti.<sup>8</sup> U pomorsko pravo SDR se po prvi puta uvode na Diplomatskoj konferenciji u Londonu kada su 19. studenog 1976. doneseni Protokoli za

<sup>4</sup> Brodovlasnik koji nije "osobno kriv", može ograničiti svoju odgovornost na gore navedene iznose po toni broda. Za sve tankere koji prevoze više od 2.000 tone nafte Konvencija o odgovornosti 1969. predviđa i sustav obveznog osiguranja brodovlasnikove odgovornosti, što bi trebalo pridonijeti olakšanju ostvarenja oštećenikova zahtjeva. U svom prilogu Konvencija ima i obvezne potvrde o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu.

<sup>5</sup> Međunarodni fond za naknadu šteta od onečišćenja naftom (u daljnjem tekstu: Fond) je samostalna ustanova sa sjedištem u Londonu (u zgradi IMO-a), koja se sastoji od svega 9 osoba (krajem 1992). Za svaku državu ugovornicu doprinose Fondu plaćaju uvoznici nafte na temelju podataka o količinama uvezene nafte, a koji prelaze godišnje 150.000 tona. Krajem 1992. iznosili su ti doprinosi, odlukom Opće skupštine fonda, 0,0028654 engleske funte po toni uvezene nafte. Uz te "početne doprinose" ("initial contributions") plaćaju se i tzv. "annual contributions", a njihova visina zavisi o naknadama za onečišćenja od pojedinih tankerskih nezgoda. Visinu tih dodatnih "godišnjih doprinosa" određuje također Opća skupština Fonda. Vidi: International Oil Pollution Compensation Fund, Annual Report 1992.

<sup>6</sup> Konvenciju o odgovornosti iz 1969. koja je stupila na snagu 1975. ratificiralo je 79 država (do kraja 1992), a Konvenciju o fondu iz 1971. koja je stupila na snagu 1978. ratificiralo je 55 država (do kraja 1992), vidi CMI Yearbook 1992. Budući da je Konvencija o fondu iz 1971 dopuna Konvencije o odgovornosti iz 1969, jasno da nju ne mogu ratificirati države koje nisu prihvatile Konvenciju iz 1969.

<sup>7</sup> Vidi R.Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen, Die 1971, Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Reine B, Heft 17, Hamburg 1986.

<sup>8</sup> O tome pobliže vidi: V.Filipović, Posebna prava vučenja, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1983, str.383-384.

Konvenciju o odgovornosti iz 1969. i Konvenciju o fondu iz 1971. u kojima se Poincaré franci (dakle zlatna klauzula) zamjenjuju SDR-ima (1 SDR = 15 Poincaré franaka).<sup>9</sup> Protokol iz 1976 uz Konvenciju o odgovornosti iz 1969 stupio je na snagu 8.travnja 1981. Protokol iz 1976. uz Konvenciju o fondu iz 1971. nije stupio na snagu.<sup>10</sup> Bivša Jugoslavija nije ratificirala niti jedan od ovih Protokola. Republika Hrvatska ne bi tim Protokolima trebala posvetiti veću pažnju, jer je njihov tekst prenesen u kasnije protokole o kojima će još biti riječi, a i skupština Fonda je u svojoj Rezoluciji br.1 od studenog 1978. odredila konverziju franaka u SDR.<sup>11</sup>

### 3. PROTOKOLI IZ 1984.

Premda su prve rasprave o potrebnim revizijama Konvencije o odgovornosti iz 1968. i Konvencije o fondu iz 1971. započele već na 29. jednici Pravnog odbora IMCO-a 1976, put do njihove finalizacije bio je dosta dugačak. Nezgoda supertankera "Amoco Cadiz" pred obalama Francuske 16. ožujka 1978. koja je izazvala ekološku katastrofu, pokazala je kako su predviđeni konvencijski iznosi ograničenja odgovornosti daleko preniski da pokriju takve štete. Također se pokazalo da bi te sporazume valjalo proširiti kako na području njihovog prostornog djelovanja tako i na području njihove materijalne primjene. Od 1981. do 1983. (45. do 51. zasjedanja Pravnog odbora) intenzivno se radilo na tim izmjenama<sup>12</sup>, a nacrti novih Protokola prihvaćeni su na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 25. svibnja 1984.<sup>13</sup>

Protokol iz 1984. uz Konvenciju o odgovornosti iz 1969. odredio je u svojim završnim klauzulama da će stupiti na snagu 12 mjeseci od dana kad deset država, od kojih šest predstavljaju države od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica tankerske tonaže, polože ispravu o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju kod glavnog tajnika Organizacije (čl.13.st.1). Protokol iz 1984. uz Konvenciju o fondu iz 1971. propisao je da stupa na snagu 12 mjeseci nakon ispunjenja dvaju kumulativnih uvjeta: a) da je najmanje osam država položilo kod glavnog tajnika Organizacije svoje isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju; b) da je glavni tajnik Organizacije primio obavijest u skladu s člankom 29. da su osobe koje su bile obvezne na plaćanje doprinosa na osnovi članka 10. Konvencije o fondu iz 1971. izmijenjene ovim protokolom primile u toku protekle kalendarske godine ukupnu količinu nafte koja podliježe doprinosu od najmanje 600 milijuna tona (čl.30.st.1).

<sup>9</sup> Tako se u Protokolu uz Konvenciju o odgovornosti iz 1969. određuje ograničenje odgovornosti vlasnika tankera na 133 SDR po registarskoj toni broda s tim da ukupni iznos ne može premašiti 14 milijuna SDR. U Protokolu Konvenciji o fondu iz 1971. svota od 450 milijuna Poincaré franaka mijenja se u 30 milijuna SDR-a, a svote od 900 milijuna Poincaré franaka u 60 milijuna SDR.

<sup>10</sup> Razloge za to vidi u bilješci 14.

<sup>11</sup> U Rezoluciji broj 1 (o obračunskoj jedinici) iz studenog 1978. skupština Fonda odlučuje da se svote iz Konvencije o fondu iz 1971. izražene u francima pretvore u SDR kako ih je definirao Međunarodni monetarni fond i to u odnosu 15 franaka = 1 SDR. Vidi u IOPC Fund Statistics, 1 October 1993, p.8.

<sup>12</sup> Vidi Ganten, *o.c.*, bilj.7.

<sup>13</sup> Komentar tih protokola vidi: V.Filipović, Izmjena međunarodnih sporazuma o naknadi štete uslijed zagađivanja. Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br.103-104, 1984, str.503-514. U istom broju periodika objavljen je originalni tekst Protokola na engleskom te hrvatski prijevod. Također vidi: I.Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split 1986, str.215-244.

Ovi uvjeti nisu ni do kraja 1992. bili ispunjeni.<sup>14</sup> Glavni razlog ležao je u tome što SAD i Japan, kao najveći uvoznici nafte, nisu ratificirali ove Protokole. Napominjemo da smo takav ishod bili predvidjeli već prije 9 godina analizirajući stajališta tih država na Diplomatskoj konferenciji 1984.<sup>15</sup>

#### 4. PROTOKOLI IZ 1992.

Kada je postalo jasno da Protokoli iz 1984. neće stupiti na snagu, Skupština Fonda je na svom godišnjem sastanku u listopadu 1991. donijela Rezoluciju br.8 u kojoj se traži od glavnog tajnika IMO-a da sazove međunarodnu konferenciju prije kraja 1992. na kojoj bi izmijenili Protokole iz 1984. u smislu da im omogući stupanje na snagu.<sup>16</sup> Na sazvanoj Diplomatskoj konferenciji (od 23-27. studenog 1992. u Londonu) donesena su dva Protokola koji mijenjaju samo odredbe Finalnih klauzula Protokola iz 1984. Tako za stupanje na snagu Protokol iz 1992. uz Konvenciju o dogovornosti iz 1969. traži ratifikaciju deset država, ali od njih samo četiri (podcrtao V.Filipović) trebaju imati 1 milijun tankerske tonaže.<sup>17</sup> Protokol iz 1992. uz Konvenciju o fondu iz 1971. traži osam ratifikacija, ali se zadovoljava s ukupnom količinom uvezene nafte od 450 milijuna tona (podcrtao V.F.).<sup>18</sup>

Ostali tekst Protokola iz 1984. ostao je nepromijenjen (ukoliko zanemarimo zamjenu god.1984. s god. 1992!). Ipak ćemo se ukratko osvrnuti i na nepromijenjeni dio bivših Protokola i to na području njihove primjene, odgovornosti brodovlasnika, visine odgovornosti, uprave Fondom te završnih klauzula, a sve u svjetlu dosadašnje prakse Fonda.

<sup>14</sup> Protokol iz 1984. uz Konvenciju o odgovornosti iz 1969. ratificirali su do 31. prosinca 1992. Australija, Francuska, Južna Afrika, Luxemburg, Njemačka, Peru, St. Vincent i Grenadini, Venezuela. Od tih država jedino je Francuska raspolagala s tankerima od 1 milijun tona. Države kao Danska, Velika Britanija, Grčka, Španjolska i Norveška željele su da zajedno stupe na snagu i Protokoli iz 1984. uz Konvenciju o fondu iz 1971. No, za to nije bila dostatna količina uvezene nafte. Podaci: R.Renger, Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschaden auf See, Transportrecht 4/93, str.135.

<sup>15</sup> Vidi V.Filipović, o.c., bilj.13, u zaključcima str.511-512.

<sup>16</sup> Vidi Resolution No.8. Request to IMO to convene Diplomatic Conference (October 1991), IOPC Fund Statistics, October 1993, str.10.

<sup>17</sup> Prema podacima Lloydovog pomorskog registra, statističke tablice, studeni 1992, na dan 30.lipnja 1992. sljedeće 22 države su imale više od 1 milijun jedinica tankerske tonaže: Bahami, Brazil, Cipar, Danska, Francuska, Grčka, Indija, Iran, Italija, Japan, Kina, Kuvajt, Liberija, Malta, Maršalski Otoci, Norveška, Panama, Ruska Federacija, SAD, Singapur, Španjolska, Ujedinjeno Kraljevstvo. Samo tri od nabrajenih država (Iran, Maršalski otoci, SAD) nisu države ugovornice Konvencije o odgovornosti iz 1969.

<sup>18</sup> Prema podacima Fonda za 1992. prvih deset najvećih uvoznica od država ugovornica Konvencije o fondu iz 1971. bile su: Japan - 269 932 430 t, Italija 148 507 529 t, Nizozemska 97 735 913 t, Francuska 92 028 206 t, Ujedinjeno Kraljevstvo 82 477 057 t, Republika Koreja 82 076 982 t, Španjolska 57 686 894 t, Indija 39 169 000 t, Njemačka 32 457 327 t, Kanada 30 805 464 t. Podaci prema Outcome of the International Conference on the Revision of the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, FUND/A. 16/10, 26. July 1993. Annex II.

## **4.1. Primjena Protokola**

### **4.1.1. Zemljopisna primjena Protokola**

Protokoli proširuju primjenu Konvencija s njihovog područja, tj. granica teritorijalnog mora, i na tzv. "Gospodarski pojas" (Exclusive economic zone) u skladu s međunarodnim pravom. Međutim, ako država nije proglasila takav pojas, onda na područje od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Obalna država moći će u tako širokom području poduzimati sve zaštitne mjere radi sprečavanja ili umanjivanja šteta od onečišćenja.

U Nacrtu prijedloga hrvatskog Pomorskog zakonika u čl.33. kaže se da "Gospodarski pojas Republike Hrvatske obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njihove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom." Ta granica bi u praksi bila granica razgraničenja epikontinentskog pojasa s Italijom. Međutim, ta se odredba odlaže do časa kad Vlada Republike Hrvatske donese odluku o proglašenju. (čl.1042).<sup>19</sup>

Ta odredba (zapravo suspenzivni uvjet uz čl.33 - čl.42) donesena je radi očuvanja dobrosusjedskih odnosa na Jadranu. Smatramo da bi prihvaćanje ovih Protokola mogao biti dobar trenutak da Republika Hrvatska proglasi i svoj gospodarski pojas.

### **4.1.2. Materijalna primjena Protokola (definicija)**

Definicija "broda" izmijenjena je tako da se brodom označuje svaki pomorski brod ili bilo kakvo plovilo na moru koji su sagrađeni ili uređeni za prijevoz nafte u rasutom stanju, samo ako stvarno prevozi naftu u rasutom stanju kao teret, te tijekom bilo kojeg putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza, osim ako dokaže da na njemu nije bilo ostataka od tog prijevoza nafte kao rasutog tereta.

Dakle, novost je u tome što se Konvencija primjenjuje i tijekom putovanja praznog tankera, ako se radi o putovanju koje neposredno slijedi nakon prijevoza i iskrcaja nafte. Opravdanje je u činjenici da se samim prečišćavanjem tankera u balastu može ispustiti veća količina mazutne mase i drugih nečistoća. Bez obzira na to što bi naftna industrija, u sustavu funkcioniranja Fonda, mogla prigovoriti reguliranju odgovornosti za štete od tvari koje nisu teret nafte, nedvojbeno je da se putovanje u balastu može smatrati kao nerazdvojni dio rizika posla prijevoza nafte.<sup>20</sup>

U definiciji pojma nafte (ulja) Konvencija o odgovornosti iz 1969. obuhvaćala je sva postojana ulja kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje, ulje za podmazivanje i kitovo ulje. Protokol je kao naftu označio sva postojana ugljikova mineralna ulja. Ispustio je iz definicije kitovo ulje, ali su izmijenjenom definicijom izostala i sva biljna ulja i silikoni.

---

<sup>19</sup> Iako se radi samo o nacrtu prijedloga hrvatskog pomorskog zakonika, vjerujemo da se te odredbe u podmakloj zakonodavnoj fazi (2. čitanje) više neće ni mijenjati.

<sup>20</sup> Vidi o tome Grabovac, o.c., str.224

Zanimljivo je spomenuti da je na godišnjoj Skupštini Fonda 1993. određena nafta (tzv. Cohasset-panuke) iz izvora u Novoj Škotskoj (Kanada) proglašena nepostojanim uljem za koje Kanada nije dužna plaćati doprinose Fondu.<sup>21</sup>

Osnovna definicija "štete od onečišćenja" iz Konvencije o odgovornosti iz 1969. bila je vrlo široko sročena tako da je dopuštala slobodna tumačenja u domaćim zakonodavstvima država ugovornica. Takovo široko određivanje pojma štete omogućivalo je također da se u okviru Fonda na samim godišnjim skupštinama stvara interpretacija koja je odgovarala pravno političkom razvoju i mišljenju većine država članica. Naročito je pojam naknade za oštećenje okoliša, tzv. "ekološka šteta" bio povod dugotrajnih rasprava, jer ta šteta sama po sebi predstavlja jedan od najsloženijih problema modernog odštetnog prava. Kako kvantificirati odštetni zahtjev? Kolika je vrijednost neke morske ptice ili sisavca koji slobodno žive u prirodi? Neka dosadašnja iskustva također pokazuju da se nakon nekoliko godina poslije nezgode i bez intervencije ponovno samo po sebi uspostavlja prirodno stanje ravnoteže.<sup>22</sup> U slučaju nezgode tankera "Antonio Gramsci" Sovjetski Savez je podnio prema Fondu zahtjev za naknadu štete, a njezinu je visinu izračunao prema unaprijed propisanoj formuli predviđenoj u svom domaćem pravu (dvije rublje po kubičnom metru onečišćenja vode). Tako je zahtjev za isteklih 5500 tona nafte iznosio preko 100 milijuna DM.<sup>23</sup>

Upravo taj slučaj potaknuo je Fond da 1980. donese Rezoluciju u kojoj se među ostalim kaže: "Određivanje visine naknade štete koju treba podmiriti Fond ne može se učiniti prema apstraktnoj kvantifikaciji štete obračunate prema teoretskom uzorku."<sup>24</sup> Zbog tih razloga nova definicija štete sadrži, među ostalim, i sljedeću odredbu: "Iznos naknade za oštećenje okoliša ...ograničen je na troškove razumnih mjera za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, koje su stvarno poduzete ili će se poduzeti..."

#### **4.2. Odgovornost brodovlasnika**

Protokol iz 1992. nije mijenjao osnovnu koncepciju u pogledu osobe koja odgovara za štetu od onečišćenja teretom nafte s brodova. Ostaje se na principu usmjeravanja (kanaliziranja) odgovornosti na brodovlasnika. Također se nije mijenjao temelj odgovornosti (odgovornost bez krivnje), kao ni slučajevi koji oslobađaju brodovlasnika od odgovornosti. No Protokol proširuje krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti tužba. Dok prema Konvenciji o odgovornosti iz 1969. nikakav zahtjev nije mogao biti podnesen protiv osoba u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika (servants or agents) sada se u Protokolu izričito taj krug osoba proteže i na peljara (pilota), naručitelje

<sup>21</sup> Ustanovljeno je da Cohasset-panuke sirova nafta 50% svoje količine destilira kod 340° C, 95% svoje količine kod 370° C pa da prema tome spada u nepostojana ulja. Vidi: Assembly 16 th session, Agenda item 29, FUND/A.16/26, 23 August 1993.

<sup>22</sup> O tome detaljnije: Baca/Lankford/Gundelach, Recovery of Brittany coastal marshes in the eight years following the Amoco Cadiz incident, Proceedings of the 1987 Oil Spill Conference, Baltimore (USA); također B.Hodgson, Alaska Big Spill: Can the Wilderness Heal?, National Geographic, January 1990.

<sup>23</sup> Vidi: R.Ganten, Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds, VersR, 1989, Heft 10, str.329-334. Također Naert Radne grupe CMI-a od 10. kolovoza 1993; Trotz, Gold, Clark, Watkins, Calin de la Rue, Assessment of Claims for Pollution Damage, str.14.

<sup>24</sup> Vidi: Resolution No 3, Pollution Damage (October 1980), IOPC Fund Statistic, 1 October 1993, str.8.

ugovora o prijevozu, upravitelje, brodare, spašavatelje, osobe koje poduzimaju zaštitne mjere, kao i na njihove službenike ili punomoćnike.

Slažemo se s Grabovcem<sup>25</sup> da su u našem pravu potupno zaštićeni od tužbenih zahtjeva zbog štetnih posljedica onečišćenja teretom nafte jedino zapovjednik i drugi članovi posade broda, a protiv drugih osoba koje rade u ime brodarka, kao i protiv samog brodarka, ne može se podnijeti tužba ni zahtijevati odgovornost na osnovi specifičnih načela o odgovornosti od onečišćenja od pomorskog broda izlivanje nafte koja se prevozi kao teret. Ostala bi, međutim, odgovornost na temelju općih načela.

Ipak, načelo usmjeravanja odgovornosti na brodovlasnika nije provedeno do kraja, jer je, usprkos oporbama na Diplomatskoj konferenciji, ostala regulativa iz dosadašnjeg teksta prema kojoj brodovlasnik ima pravo regresa od bilo koje osobe.

Protokol uz Konvenciju o fondu iz 1971. ukida jednu od zadaća Fonda koja se sastojala u tome da naknadi brodovlasniku dio njegovih obveza prema Konvenciji. U doba kad je bila donesena, ta je odredba trebala pomoći brodarstvu, a njezin je smisao bio da se prinosima naftne industrije ublaže tereti dodatnih granica odgovornosti koje su bile nametnute vlasnicima tankera. Kako su novim Protokolom određene i nove granice odgovornosti brodovlasnika vodeći pritom računa o opravdanim interesima brodarstva, time je otpala i potreba takve intervencije Fonda.

#### **4.3. Nove granice odgovornosti**

Osnovni cilj Protokola bio je da se poboljša položaj oštećenika u slučaju katastrofalnih šteta od onečišćenja naftom. Tako vlasnik tankera sada ima pravo na ograničenju odgovornosti po nezgodi na tri milijuna SDR za brod koji ne prelazi 5.000 BRT. Ako se pak radi o većem tankeru, u svrhu ograničenja za svaku se dodatnu tonu pridodaje još 420 SDR, s tim da ukupna svota ne može prijeći iznos od 59,7 milijuna SDR.

Time je zapravo odgovornost brodovlasnika odnosno njihovih osiguratelja, povećana gotovo četiri puta.

Što se tiče naftne industrije, Protokol od sadašnjih 60 milijuna SDR povisuje granicu odgovornosti Fonda na 135 milijuna SDR, a naknada će se povisiti i do limita od 200 milijuna SDR kad u tri države ugovornice njihovi uvoznici u godinu dana dobiju najmanje 600 milijuna nafte koja se računa u doprinose. Daljnja povišenja mogu u budućnosti u pojednostavljenom obliku (tzv. opting out) doseći i trostruke iznose od onih u Protokolima iz 1992, ako tako zaključi dvotrećinska većina država ugovornica.

Na kraju još treba spomenuti da brodovlasnik ne gubi svoje pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju svoje "osobne krivnje" ("the actual fault or privity")<sup>26</sup>, kao dosada, nego ako mu se dokaže da je šteta od onečišćenja "nastala njegovim osobnim djelovanjem počinjenim u namjeri da se uzrokuje šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da bi do takve štete vjerojatno moglo doći". Ta već uobičajena formulacija u pomorskim

---

<sup>25</sup> Vidi Grabovac, *o.c.*, str.227.

<sup>26</sup> Vidi: V.Filipović, Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje, Naša zakonitost, 1966, br.3, str.212-220.

konvencijama isključuje beneficije ograničenja u slučaju da postoji brodovlasnikov "dolus" ili "dolus eventualis".

#### **4.4. Uprava Fondom**

Premda je Fond u svom dosadašnjem djelovanju pokazao izuzetnu efikasnost uz minimalni broj službenika, ipak je na prijedlog njegovog Direktora ukinuto dosadašnje tijelo tzv. Izvršni odbor. To tijelo koje se sastojalo od 15 članova (biranih po kriterijima zemljopisne zastupljenosti i između najvećih država uvoznica nafte), a kojih je mandat trajao između jednogodišnjih zasjedanja Skupštine (nijedna država članica nije mogla biti birana više od dva puta uzastopce), vršilo je poslove administrativnog upravljanja Fondom, odobravanja isplata potraživanja koja su se podnosila Fondu i nadzor nad radom Direktora. Izvršni odbor sastajao se tri do četiri puta godišnje, no sve njegove odluke morala je naknadno potvrđivati Skupština. Sada se predlaže osnivanje novog tijela, eventualno u obliku specijaliziranih Odbora koji bi bili nadležni za pojedina pitanja (npr. likvidaciju velikih šteta), a čiji bi mandat trajao duže, kako bi se mogli intenzivnije posvetiti određenoj problematici. Upravo se takve prijedloge očekuju od postojećeg Fonda iz 1971. da bi mogao biti osnovan novi Fond 1992. Vjerujemo da će se osim osnivanja novog tijela morati donekle revidirati i Postupovna pravila Fonda zajedno s odredbama o financijskom poslovanju i eventualnom proširenju funkcija te broja službenika Fonda.<sup>27</sup>

Držimo kako bi bilo vrlo korisno da Republika Hrvatska ubuduće ima stalnog kvalificiranog predstavnika na godišnjim Skupštinama Fonda, koji bi mogao upućeno sudjelovati u donošenju odluka o sustavu budućeg Fonda.

#### **4.5. Završne klauzule**

Završne klauzule oba Protokola iz 1992. prilično su složene, jer se radi o gospodarske i pravne ovisnosti između Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o fondu iz 1971. nije moglo izravno prijeći na novi sistem. Zbog toga je predviđen kontinuirani prelazak na novi sustav Fonda (završne klauzule sadrže tzv. stupnjevit prelazak -Phased in System) prema kojem će u prijelaznom razdoblju djelovati izravno oba sustava.<sup>28</sup>

U završnim klauzulama Protokola iz 1992. uz Konvenciju o fondu iz 1971. nailazimo također na novu odredbu (prihvaćenu na Konferenciji na prijedlog Japana) kojom se uspostavlja ograničenje za doprinose (cap on contributions) pojedine države koje ne može biti više od 27,5% od ukupnih godišnjih doprinosa članica Fonda. Taj limit ostaje na snazi samo u prijelaznom razdoblju koje traje do trenutka kad ukupna količina uvezene nafte prijede 750 milijuna tona, no najduže nakon 5 godina od stupanja na snagu Protokola.

---

<sup>27</sup> Vidi: Preparations for the entry into force of the 1992 Protocols amending the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, Assembly 16th session, Agenda item 14, FUND/A. 16/11, 26 July 1993.

<sup>28</sup> Iscrpno o tome Renger o.c., str.134.



## 5. ZAKLJUČAK

Iz dosadašnje međunarodne unifikacije pomorskog prava nije nam poznat nijedan slučaj da već postojeći međunarodni sporazum na ponovnoj Diplomatskoj konferenciji (nakon 8 godina) bude podvrgnut neznatnom "popravku" završnih klauzula, kako bi se omogućilo njegovo stupanje na snagu. No upravo taj izuzetni postupak pokazuje kako je međunarodnoj zajednici država ugovornica Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o fondu iz 1971. bilo stalo da se uspostave uzajamni temelji zaštite te naknade za eventualnu štetu na njihovim obalama bez koje ne bi bili u mogućnosti obraniti se od sve većeg broja prolazećih i dolazećih tankera.

Kada je nakon priličnog protoka vremena konačno postalo jasno da su SAD (najveći uvoznik nafte) krenule svojim samostalnim putem bez namjere da se pridruže državama članicama Fonda (donoseći svoj Oil Pollution Act od 1990), preostalo je samo jedno rješenje: smanjiti zahtjeve završnih klauzula glede Protokola iz 1984, koji su predstavljali rezultat velikih međunarodnih dogovaranja i kompromisa, da bi konačno stupili na snagu. Vjerujemo da će u svom dotjeranom obliku Protokoli iz 1992. u skoroj budućnosti postati pozitivno ugovorno pravo, a Hrvatska bi, kao turistička zemlja s tisuću otoka, trebala što prije pristupiti novim Protokolima, jer je to, prema našem mišljenju, jedini način da se osigura od eventualnih tankerskih nezgoda te da tako uspostavi ravnotežu između potreba uvoza nafte i pritoka turista.

## Summary

### **CROATIA MUST RATIFY THE NEW 1992 PROTOCOLS ON COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE**

The article deals with basic provisions on compensation for oil pollution damage of the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, as well as amendments made by Protocols of 1976, 1984 and 1992.

The author discusses the principle amendments contained in the 1992 Protocols and comes to the conclusion that the Republic of Croatia must take steps to harmonize divergent interests - the development of oil industry and the development of tourism - by ratifying the 1992 Protocols for the purpose of providing adequate compensation for oil pollution damage resulting from spills of persistent oil in cases of major tanker incidents in the eastern part of the Adriatic Sea.