

OIL POLLUTION ACT (1990) I P & I OSIGURANJE

Ljerka Mintas-Hodak
znanstveni asistent

UDK. 351.771.6
izvorni znanstveni rad

U članku se donose osnovne odredbe novog američkog Zakona o onečišćenju naftom iz 1990 (Oil Pollution Act-OPA). U nastavku slijedi usporednopravna analiza odredaba OPA s nekim osnovnim odredbama o odgovornosti brodovlasnika za naknadu štete od onečišćenja mora uljima važećim u ranijem američkom pravnom režimu, a s druge s postojećim međunarodnim pravnim režimom o tom pitanju utvrđenom odredbama CLC konvencije (1969), Konvencije o fondu (1971) te Protokolima iz 1974. i 1984. Autorica posebno obrađuje utjecaj odredaba OPA na osiguranje odgovornosti brodovlasnika u londonskoj grupi P & I klubova, kao i neka pitanja odnosa odredaba OPA i financiranja nabavke brodova.

UVOD

Povećana učestalost pomorskih nezgoda velikih tankera do kojih je došlo posljednjih godina, a koje su rezultirale katastrofalnim onečišćenjem mora izazvale su ne samo zabrinutost svjetske javnosti nego i razvoj svijesti da se očuvanje morskog okoliša od daljnjih uništenja katastrofalnih razmjera može postići samo adekvatnijom prevencijom šteta i izuzetno strogim kriterijima odgovornosti kako brodovlasnika tako i nositelja plovidbenog pothvata.

Ogromne štete zbog onečišćenja mora izazvane slučajevima pomorskih nezgoda brodova kao što su bili Torrey Canyon, Exxon Valdez, Amoco Cadiz i Mega Borg, uvjetovale su legislativnu reakciju prvenstveno u SAD-u. SAD nisu pristupile međunarodno utvrđenom režimu odgovornosti za štetu nastalu onečišćenjem mora utvrđenom bruxelleskim konvencijama, i to Konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu zagađivanjem naftom iz 1969, Konvencijom o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed onečišćenja naftom iz 1971. te Protokolima iz 1976. i 1984. Američki režim odgovornosti za naknadu štete zbog onečišćenja mora temeljio se do

donošenja Oil Pollution Acta (1990) na federalnim zakonima SAD-a, (kao npr. Federal Water Pollution Control Act (FWPCA) i Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act (CERCLA) zakonima pojedinih federalnih država i na common lawu.¹

Donošenjem Oil Pollution Acta iz 1990. (OPA) značajno je promjenjen standard odgovornosti za štete zbog onečišćenja svih vrsta voda u odnosu na dotadašnji američki pravni okvir takve odgovornosti. Tako je npr. po odredbama FWPCA² odgovorna osoba gubila pravo na ograničenje odgovornosti tek ako se moglo dokazati da je štetu prouzročila postupajući svjesno nemarno («willful negligence») ili namjerno («willful misconduct»). Osim toga, u odnosu na FWPCA, odredbama OPA znatno su proširene kategorije osoba koje imaju pravo tražiti naknadu štete. Naime, dok je po odredbama FWPCA predviđeno da pravo na naknadu štete za troškove čišćenja i otklanjanja štete imaju samo federalne vlasti kao i odgovarajuće vlasti države u kojoj je došlo do štete i to uz pravo odgovorne osobe na ograničenje odgovornosti na 150 US\$ po bruto toni broda³, po odredbama OPA pravo na naknadu štete priznato je znatno širem krugu potencijalnih oštećenika, uključujući i razne privatnopravne i javnopravne oštećenike.

U svakom takvom slučaju brodovlasnik je uživao zaštitu koju mu je pružao Limitation of Liability Act (1851) kojim je bio predviđen institut realnog abandona odnosno mogućnost brodovlasnika da ograniči svoju odgovornost za nastalu štetu na vrijednost broda nakon udesa uvećanu za zarađenu vozarinu. Odredbama OPA izuzeta je primjena ovih odredaba Limitation of Liability Acta kad se radi o šteti za koju je odgovornost regulirana odredbama OPA.

Nije također na odmet naglasiti kako je odredbama OPA (čl. 1002(b)) odstupljeno od dotada utvrđenog pravila da se ne nadoknađuje tzv. ekonomska šteta u vidu gubitka profita i mogućnosti zarade zbog uništenja imovine ili prirodnih bogatstava.

Istodobno, donošenje OPA predstavlja daljnje udaljavanje američkog pravnog režima odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora od standarda takve odgovornosti i mjera predviđenih u važećim međunarodnim unifikacijskim instrumentima.

Stoga će u nastavku ovog rada biti nešto detaljnije iznijete osnovne odredbe OPA te njihova usporedba s odredbama CLC konvencije uz naznaku samo nekih važnijih pitanja koja novi američki pravni režim odgovornosti za štetu od onečišćenja mora izaziva na međunarodnom planu, i to posebno u odnosu na osiguranje odgovornosti brodovlasnika odnosno broдача.

¹ Usp. Mendelsohn, A. I. Fidel, E. R., »Liability for Oil Pollution — United States Law«, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 10, br. 4, 1979, str. 475—496; M'Gonigle, R. M., — Zacher, M. W., *Pollution, Politics and International Law*, Berkley, Los Angeles, New York, 1981.

² Usp. tekst zakona Federal Water Pollution Control Acta.

³ Usp. ibidem.

ODREDBE AMERIČKOG OIL POLLUTION ACTA (1990)

OPA⁴ određuje odgovornost za naknadu štete nastale uslijed izlivanja odnosno istjecanja ili opasnosti od izlivanja ulja i naftnih derivata u sve vrste plovnih vodenih puteva SAD-a (uključujući dakle i unutrašnje vode), ali i vode na kojima važi režim »isključivog gospodarskog pojasa« (do 200 milja od polazne crte) kao i u vode Portorika, Guama, Američke Samoe, Virđžinijskih otoka te Marijanskih otoka. Odredbe Zakona primjenjuju se također i na izljev ulja i naftnih derivata u vode izvan područja SAD-a kad do takvog izlivanja dođe s brodova koji plove između luka SAD-a ili kad prevoze ulje iz Aljaske u luke na istočnoj obali SAD-a, te transpanamskim naftovodom u luke u predjelu Meksičkog zaljeva.

Zakonom predviđeni standardi odgovornosti zbog onečišćenja plovnih voda primjenit će se bilo da štetni događaj potječe s broda, bilo s neke naprave na kopnu (»onshore facility«) ili na moru (»offshore facility«), bilo od naftovoda. Kad se radi o brodovima Zakonom je predviđeno da definicija broda uključuje kako tankere tako i brodove za prijevoz suhog tereta. To drugim riječima znači da se pod pojmom broda podrazumijeva svako plovilo ili druga umjetna naprava koja se koristi ili je podobna za korištenje kao prijevozno sredstvo na vodi, osim broda za javne svrhe. Ovako definiran pojam broda uključuje i privatnu jahtu, tegljač, trajekt, tanker, samopokretnu maonu, brod na jedra i dr.

Kao osobu odgovornu za nastalu štetu OPA predviđa brodovlasnika, brodarka (»operator«) i zakupoprimca (»demise charterer«), kao i vlasnika ili osobu koja upravlja na osnovi leasinga (»lessee«) ili po bilo kojoj drugoj osnovi područjem na kojem se nalazi instalacija na moru, osoba koja ima ovlaštenje (»licensee«) iskorištavati podvodnu luku, te vlasnika i osobu koja upravlja naftovodom. Pojam odgovorne osobe ne obuhvaća vlasnika tereta koji se prevozi brodom, pa tako ni vlasnika nafte koja se izlila ako se prevozila kao teret, dakako pod uvjetom da vlasnik tereta nije istodobno i brodovlasnik ili brodar ili zakupoprimac broda ili na drugi način odgovorna osoba za nastalu štetu.

Šteta po odredbama OPA obuhvaća:

- a) stvarnu štetu na imovini (pokretnoj i nepokretnoj), smrt i tjelesnu ozljedu i/ili svaku izmaklu dobit (economic loss) proizišlu iz uništenja imovine;
- b) mogućnosti iskorištavanja prirodnih bogatstava;
- c) izmaklu dobit u vidu neto gubitka prihoda od poreza, tantijema, renta, naknada ili neto profit od dionica, do čega dođe uslijed oštećenja pokretne ili nepokretne imovine ili prirodnih bogatstava;
- d) gubitak zarade ili nemogućnost daljnjeg stjecanja prihoda zbog tjelesne ozljede ili oštećenja odnosno uništenja pokretne ili nepokretne imovine ili prirodnih bogatstava;

⁴ Usp. tekst zakona The Oil Pollution Act (1990).

e) čisti troškovi nastali zbog povećanog ili dodatnog opterećenja javnih službi za vrijeme ili nakon poduzimanja mjera za otklanjanje nastale štete;

Osobe odgovorne za štetu (»responsible parties«) odgovaraju po OPA solidarno i objektivno, tj. bez obzira na krivnju (tzv. objektivna odgovornost) uz pravo na ograničenje odgovornosti pod određenim uvjetima.

S obzirom da se radi o objektivnoj odgovornosti odgovorne osobe, bit će dovoljno da oštećenici dokažu samo nastanak štetnog događaja kao i uzročnu vezu između štetnog događaja i nastanka štete. Zakon ostavlja osobi odgovornoj za štetu mogućnost da isključi svoju odgovornost za nastalu štetu samo ako dokaže da je do štete došlo zbog jednog od sljedećih uzroka:

— više sile (»an act of God«);

— rata;

— čina ili propusta treće osobe (različite od agenta ili namještenika odgovorne osobe ili trećega koji je djelovao na osnovi ugovornog odnosa sa odgovornom osobom) pod uvjetom da osoba odgovorna za štetu dokaže da je upotrijebila dužnu pažnju te da je poduzela sve potrebne mjere kako bi bila u stanju spriječiti predvidive čine ili propuste treće osobe kao i posljedice takvih njenih čina i propusta;

— kombinacija različitih više naprijed navedenih uzroka.

Dakako i po odredbama OPA osoba odgovorna za štetu neće biti dužna nadoknaditi štetu ako je štetu namjerno (»willful misconduct«) ili iz krajnje nepažnje (»gross negligence«) prouzročio sam oštećenik, ali samo u mjeri u kojoj se oštećeniku može dokazati takva namjera ili krajnja nepažnja.

Međutim, i kad bi mogla dokazati postojanje nekog od naprijed istaknutih razloga za oslobođenje od (isključenje) odgovornosti, odgovorna će osoba ipak odgovarati za štetu po američkom OPA ako se dokaže da je propustila postupiti na jedan od sljedećih načina:

— obavijestiti nadležne o istjecanju ulja ako za to sazna ili je to bila dužna znati, ili

— razborito surađivati i pomagati u skladu sa zahtjevima osobe zadužene da otkloni štetu, ili

— udovoljiti, bez opravdanog razloga, nalogu izdanom od strane osobe ovlaštene izdati takav nalog na temelju zakona.

S obzirom da pod određenim, naprijed opisanim, uvjetima osoba koja je inače po OPA odgovorna za naknadu štete neće odgovarati ako je štetu isključivo vlastitim činom ili propustom prouzročila treća osoba ili više njih, takva treća odnosno treće osobe smatrat će se onda odgovornom osobom odnosno osobama u smislu OPA. Ako je takva treća osoba istodobno brodovlasnik broda ili vlasnik naprave s kojih potječe onečišćenje (šteta), oni se pod uvjetima predviđenim američkim OPA mogu poslužiti ograničenjem odgovornosti time da će za njih važiti granice ograničenja odgovornosti izračunate s obzirom na brod odnosno napravu u njihovu vlasništvu kojim je

prouzročena šteta. Ako treća osoba, odgovorna za nastanak štete, nije brodomovlasnik odnosno vlasnik naprave s kojih potječe onečišćenje plovnih voda (šteta), može se, uz zakonom predviđene uvjete, koristiti granicama ograničenja odgovornosti koje bi bile primjenjive da se radi o vlasniku broda odnosno naprave koji su prouzročili onečišćenje plovnih voda.

Potrebno je međutim istaknuti da je osoba odgovorna za štetu po odredbama OPA uvijek primarno odgovorna nadoknaditi troškove otklanjanja štete (»removal costs«) kao i naknadu štete oštećenima bez obzira na eventualnu krivnju treće osobe. Takva odgovorna osoba ima po zakonu pravo tražiti povrat isplaćenog iznosa (regresni zahtjev) od treće osobe odgovorne za štetu.

OPA daje pravo odgovornoj osobi da ograniči svoju odgovornost za naknadu štete regulirane zakonom i to:

a) za tankere:

- 1.200 US\$ po brutto toni, ali
- najmanje 10.000.000 US\$ ako su veći od 3.000 brutto tona, ili
- najmanje 2.000.000 US\$ ako su manji od 3.000 brutto tona.

b) za druge vrste brodova:

- 600 US\$ po brutto toni, ili
- najmanje do 500.000 US\$.

c) za naprave na moru (izuzevši podvodne luke):

- troškove otklanjanja štete plus 75.000.000 US\$.

d) za naprave na kopnu i podmorske luke:

— 350.000.000 US\$ (ovaj iznos može biti posebnim propisima ubuduće snižen, ali za naprave na kopnu ne ispod 8. milijuna US\$, a za podvodnu luku ne ispod 50. milijuna US\$).

e) za pokretne morske naprave za bušenje (»mobile ofsshore drilling units«):

— jednako kao i za brodove osim ako troškovi otklanjanja štete, povećani za iznos odštete, premašuju granicu odgovornosti predviđenu OPA za tankere, nakon čega se primjenjuju odredbe o odgovornosti za naprave na moru.

Zakonom pod nazivom »Internal Revenue Code« (1986) osnovan je posebni fond koji se alimentira iz sredstava prikupljenih na osnovi posebno razrezanih 5 centa od 1 US dolara federalnog poreza na 1 galon ulja odnosno naftnih derivata uvezenih u SAD. Prikupljena sredstva fonda nalaze se u državnoj Riznici. Zakonom je predviđeno da se iz tih sredstava u Riznici može pozajmiti do ukupno jednu milijardu US\$, od čega se za pokriće štete prirodnim bogatstvima može namijeniti najviše do 500.000.000 US \$. Pravo na korištenje ovim sredstvima u predviđenim limitima imaju:

a) federalna i lokalne američke vlasti za troškove otklanjanja štete;

- b) za troškove utvrđivanja štete na prirodnim bogatstvima mora;
- c) za troškove otklanjanja štete i za odštetu uslijed izlivanja ulja i naftnih proizvoda s naprave na moru u stranom vlasništvu;
- d) troškovi otklanjanja štete i odšteta koji se ne mogu na drugi način namiriti;
- e) troškovi federalne američke vlade nastali zbog primjene, ostvarivanja i administriranja zakona.

Međutim, u prvom je redu uvijek osoba odgovorna za štetu dužna namiriti troškove otklanjanja štete. Takvi troškovi namirit će se odmah neposredno iz sredstava Fonda u sljedećim slučajevima ako:

- a) to dopusti Predsjednik;
- b) osoba odgovorna za štetu istakne valjan prigovor isključenja vlastite odgovornosti ili ima pravo ograničiti svoju odgovornost prema odredbama OPA. U ovom drugom slučaju iz sredstava Fonda će se podmiriti samo onaj iznos troškova koji premašuje iznos ograničenja odgovornosti osobe odgovorne za štetu;
- c) guverner neke države SAD-a zatraži plaćanje državnih troškova otklanjanja štete;
- d) izlivanje ulja potječe s naprave na moru u stranom vlasništvu, a oštećenik je američka fizička ili pravna osoba.

Ako, međutim, osoba odgovorna za štetu ospori odštetni zahtjev ili ne podmiri štetu u roku od 90 dana, oštećenik ima pravo izbora da li će tužiti odgovornu osobu, ili njenog jamca koji je izdao svjedodžbu o osiguranju (do visine ugovorenog jamstva), ili će svoj tužbeni zahtjev usmjeriti protiv Fonda.

Prema odredbama OPA svaki brod iznad 300 bruto tona (osim broda bez vlastitog pogona koji ne prevozi ulje kao teret ili gorivo) kao i bilo koji brod koji uđe u vode isključivog gospodarskog pojasa SAD-a da bi prekrcao ulje ili iskrcajem oteretio brod, ako je ulje namijenjeno uvozu u SAD, mora posjedovati dokaz o financijskoj snazi da može podmiriti obvezu koja bi za njega nastala u okviru ograničenja odgovornosti po OPA.

Carinski organi i Obalna straža SAD-a mogu zabraniti ulazak u vode SAD-a i zadržati svaki brod koji ne posjeduje takav dokaz. Štoviše, nadležni organ SAD-a može zaustaviti brod i zadržati teret ako ga zatekne na plovnom vodenom putu SAD-a bez odgovarajuće svjedodžbe.

Potrebno je posebno istaknuti da je osoba odgovorna za štetu, prema američkom OPA, dužna pripadajuće kamate na iznos naknade štete isplatiti preko iznosa ograničenja odgovornosti. Kamate počinju teći 30-tog dana od isticanja odštetnog zahtjeva i teku (uz neke izuzetke) do potpune podmire odštete.

Osim toga korisno je ponoviti kako se pravom ograničenja odgovornosti ne može koristiti u sljedećim slučajevima:

a) troškovi otklanjanja štete koji nastanu državi SAD, odnosno organima federalne i lokalnih vlasti zbog izlijeva ulja i/ili naftnih proizvoda s postrojenja koje se nalazi u vanjskom dijelu kontinentalnog shelfa ili s broda koji prevozi ulje s ili do takvog postrojenja;

b) ako je do istjecanja ulja ili naftnih proizvoda došlo zbog — kako se kaže »gross negligence« (grube nepažnje) ili »willful misconduct« (namjere) — odgovorne osobe kao i njenog agenta, namještenika te svakog trećeg koji je s njom u ugovornom odnosu, ili zbog povrede (»violation«) saveznog propisa od strane tih osoba o sigurnosti na moru, gradnji broda ili o upravljanju brodom;

c) ako odgovorna osoba propusti obavijestiti nadležne organe o istjecanju nafte kad je na to obvezna po zakonu, ili propusti surađivati i pomagati prilikom operacije otklanjanja štete ako je to od nje zatraženo, ili bez pravog razloga propusti postupiti po nalogu izdanom u skladu sa Federalnim zakonom o kontroli onečišćenja voda (Federal Water Pollution Control Act) ili sa Zakonom o intervenciji na otvorenom moru (Intervention on the High Sea Act).

Kad je riječ o troškovima otklanjanja štete vrijedno je spomenuti da su po američkom OPA u to uključeni kako troškovi lokalizacije izlivenog ulja ili štetnih tvari tako i troškovi njihovog otklanjanja, ali i druge akcije poduzete kako bi se zaštitilo zdravlje ljudi. Ovakve troškove snose osobe odgovorne za nastanak štete bilo da su troškovi nastali američkim državnim organima, federalnim ili lokalnim ili plemenskim (indijanskih plemena) bilo da su nastali ma kome drugome ako su takvi troškovi predviđeni tzv. »Nacionalnim planom hitnih mjera« (National Contingency Plan). Prema tome, svi oni koji su po američkim propisima dužni i ovlašteni poduzimati mjere otklanjanja nastale štete odgovarat će za izazvane troškove kao i eventualno nastalu štetu prilikom poduzimanja takvih mjera samo ako je do toga došlo zbog postupka takvih osoba koji se može okarakterizirati kao »gross negligence« ili »willful misconduct«.

NEKE NOVINE KOJE DONOSI OPA U ODNOSU NA MEĐUNARODNO UTVRĐENU ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

Iz prethodnog sumarnog prikaza nekih od najvažnijih odredaba OPA očite su već na prvi pogled neke bitne novine, i to:

a) odredbama OPA uspostavljen je jedinstveni režim za naknadu vrlo široko definiranog pojma štete nastale uslijed izlivanja odnosno istjecanja ulja i drugih taksativno predviđenih naftnih proizvoda u vodama SAD-a (uključivo isključivi gospodarski pojas SAD-a) od strane također vrlo široko određenog kruga potencijalno odgovornih osoba;

b) odredbama OPA bitno se mijenja i postrožuje dosadašnji američki pravni režim odgovornosti brodovlasnika za štetu zbog onečišćenja mora;

c) pravni režim odgovornosti za naknadu štete uspostavljen odredbama federalnog OPA stvara veliku pravnu nesigurnost i neizvjesnost ostavljajući mogućnost da se zakonodavstvom pojedinih američkih država pojedina pitanja odgovornosti, regulirana odredbama OPA, urede još i znatno strože odnosno nepovoljnije za odgovornu osobu negoli je to predviđeno odredbama OPA;

d) donošenje OPA predstavlja izraz stava zakonodavne politike SAD-a da uspostavi vlastiti put razvoja američkog prava u području uređenom ovim zakonom ne vodeći računa o postojećim međunarodnim unifikacijskim instrumentima;

e) zbog načela teritorijalnog važenja odredaba OPA, novouspostavljeni pravni režim neminovno izaziva potrebu adekvatne reakcije svih privrednih segmenata međunarodne pomorske zajednice čiji interesi su ili mogu biti direktno ili indirektno tangirani primjenom OPA.

Zbog široko definiranog polja primjene OPA kao i mnogih novina koje on donosi, vjerujemo da će ovaj zakon biti ubuduće predmetom brojnih pravnih analiza. Ovom prilikom ne bi bilo uputno upustiti se u bilo kakvu sustavniju i sveobuhvatniju pravnu analizu njegovih odredaba, posebno stoga što još nedostaju mnogi važni provedbeni propisi (kao npr. propisi američke Obalne straže i dr.), a također valja pričekati da se vidi kako će se odredbe OPA primjenjivati u praksi.

Ipak, korisno se već sada upoznati sa osnovnim postavkama novog američkog pravnog režima naknade štete, posebno kad se radi o izlivanju ili opasnosti od izlivanja nafte s brodova te s pravnim posljedicama koje, primjenom takvog pravnog režima, nastaju za brodovlasnike iz država koje su u svom zakonodavstvu prihvatile međunarodno unificirani pravni režim odgovornosti brodovlasnika za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem.

Premda su razlike između postojećeg međunarodno unificiranog pravnog režima naknade štete zbog onečišćenja mora naftom i novog američkog režima uspostavljenog donošenjem OPA mnogostruke i velike, primjera radi dovoljno je istaknuti samo neke razlike uočljive u definiranju polja primjene odredaba međunarodnih konvencija iz 1969. i 1972. te pripadajućih protokola iz 1976. i 1984. s jedne strane te odredaba OPA s druge.⁵

Tako dok se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem mora naftom (CLC) iz 1969. odnosi samo na onečišćenje do kojeg dođe u teritorijalnom moru države ugovornice, a koje potječe s pomorskih brodova ili plovila »bilo koje vrste koje stvarno prevoze ulje kao teret u rasutom stanju« (čl. 1. st. 1. t. 1.) dotle se odredbe OPA primjenjuju kad se radi o svim vrstama brodova kao i bilo koje druge vrste plovila kao i ostalih umjetnih naprava ne samo na moru nego na svim plovnim vodenim putevima (navigable waters) SAD-a uključujući i isključivi gospodarski pojas, osim brodova koji se koriste u javne svrhe (sec. 1001. (35)).

⁵ Usp. tekst CLC konvencije (1969), Konvencije o fondu (1971), Protokola 1974. i 1984. u Grabovac, I., Konvencije pomorskog i imovinskog prava s komentarom, Split, 1986.

Pojam štete definiran CLC konvencijom obuhvaća samo »svaki gubitak ili štetu uzrokovanu onečišćenjem izvan broda koji prevozi ulja, zbog otjecanja ili izbacivanja ulja, ma gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo i obuhvaća troškove zaštitnih mjera i svakog gubitka ili štete uzrokovane ovim mjerama«. (čl. 1. st. 1. t. 6. CLC).⁶ Usuprot tomu odredbama američkog OPA pojam štete određen je znatno šire (sec. 1002(b)). Nadoknađuje se ne samo šteta koja predstavlja ekonomski gubitak za oštećenika zbog fizičke štete na imovini nego i šteta koju predstavlja gubitak zarade (»loss of profit«) i mogućnosti ostvarivanja zarade (»earnings capacity«) uslijed gubitka imovine ili prirodnih bogatstava. Posebno je također predviđena mogućnost naknade štete nastale u vidu uništenja ili oštećenja prirodnih bogatstava plovnih voda. Kod toga treba imati na umu da su troškovi mjera za otklanjanje štete, uključeni u pojam štete, i da će biti znatno veći jer su kako osobe ovlaštene na poduzimanje takvih mjera tako i sadržaj mjera usklađeni sa vrlo visokim američkim standardima zaštite prirodnog okoliša.

Najvažnije su ipak razlike koje postoje između odredaba OPA i CLC konvencije u pogledu uređenja pitanja odgovornosti za štetu. Iako je CLC konvencijom ustanovljen strogi režim odgovornosti za štetu prihvaćanjem objektivne odgovornosti, tj. odgovornosti bez obzira na krivnju odgovorne osobe⁷, američko zakonodavstvo je odredbama OPA ne samo drastično proširilo pojam »osobe odgovorne za štetu« nego je znatno pogoršalo njenu pravnu poziciju s obzirom na dužnost naknade štete.

Naime, CLC konvencijom je kao osoba odgovorna za naknadu štete predviđen samo vlasnik broda, a izričitom odredbom Konvencije istaknuto je da »nikakav zahtjev za naknadu štete zbog zagađivanja, bilo da se temelji ili ne temelji na ovoj konvenciji, ne može se podnijeti protiv osobe u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika« (čl. 3. st. 4.) Odredbe OPA pojam »odgovorne osobe« definiraju znatno šire (sec. 1001(32) i sec. 1002(d)(1)(A)), a u odnosu na brod solidarno odgovaraju vlasnik broda, zakupoprimac, ako se brod upotrebljava na osnovi zakupa (demise charter), i brodar (operator).

Ako se pođe od objektivne odgovornosti odgovorne osobe, kao zajedničkog polazišta i američkog OPA i CLC konvencije, odredbama OPA predviđe-

⁶ O pojmu štete vidi поближе Grabovac, I., »što obuhvaća »šteta od onečišćenja« mora naftom u Konvenciji i Protokolu o odgovornosti i Fondu?«, Pomorski zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, knj. 25, 1987, str. 457—461; Jacobsson, M. — Trotz, N., »The Definition of Pollution Damage in The 1984 Protocols to the 1969 Oil Liability Convention and The 1971 Fund Convention«, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 17, br. 4, 1986, str. 467—491; Brodecki, Z., »New definition of pollution damage«, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, br. 3, 1985, str. 382—391.

⁷ Usp. o odgovornosti brodovlasnika općenito Bazala, B., »Uzročna (kauzalna) odgovornost«, Osiguranje i privreda, vol. 2, br. 4—5, 1961, str. 35—40, i »osobe odgovorne za štetu nastalu uslijed povećane opasnosti«, Osiguranje i privreda, vol. 2, br. 7, 1961, str. 13—17; Stanković, G., Opće ograničenje odgovornosti pomorskog brodarica i trendovi razvitka na međunarodnom planu, mag. rad, Split, 1990; Grabovac, I., Neka pitanja o vanugovornoj odgovornosti zaštite od zagađivanja mora s brodova, Split, 1974; Bergman, S., »Nofault Liability for Oil Pollution Damage«, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 5, No 1, 1973, str. 1—50.

na je neograničena odgovornost odgovorne osobe u svakom slučaju kad je do štete došlo uslijed njene krajnje nepažnje (»gross negligence«) ili namjernog postupka (»willful misconduct«) (sec. 1004(c)(A) OPA) ili zbog povrede važećeg federalnog propisa o sigurnosti gradnje i upravljanja brodom. Ovo predstavlja u praksi znatno stroži standard odgovornosti od onog predviđenog u čl. V(2) CLC konvencije prema kojoj osoba odgovorna za štetu (vlasnik) gubi pravo na ograničenje odgovornosti tek ako je slučaj koji je doveo do štete uzrokovan njenom osobnom krivnjom (»actual fault of privity«).⁸

Polazeći od znatno viših limita ograničenja odgovornosti predviđenih odredbama OPA u odnosu na CLC konvenciju i ako se tome doda odredba OPA po kojoj osoba odgovorna za štetu gubi pravo na ograničenje odgovornosti i kad je do štete došlo zbog namjere ili krajnje nepažnje u postupanju osoba koje djeluju kao službenici, agenti i suugovarači odgovorne osobe, onda postaje još očitije da se nijedan brodovlasnik, uz primjenu odredaba OPA, ne može osjećati ni najmanje pravno zaštićen primjenom instituta ograničenja vlastite odgovornosti u slučaju ostvarenja rizika onečišćenja mora izlivanjem nafte.

Direktnu posljedicu izuzetno strogog kriterija odgovornosti kao i široko utvrđenih slučajeva gubitka prava na ograničenje odgovornosti odgovorne osobe po OPA predstavljat će u praksi enormi porast broja slučajeva kad će brodovlasnici kao i ostale osobe koje ulaze u kategoriju »odgovorne osobe« po OPA odgovarati praktički neograničeno, tj. cjelokupnom svojom imovinom. Nadoda li se tome još i izričita odredba OPA kojom se dopušta federalnim državama u okviru SAD-a da vlastitim zakonodavstvom reguliraju i drugačije pitanje odgovornosti i naknade štete od onečišćenja mora naftom te njihova sklonost propisivanju neograničene odgovornosti u takvim slučajevima, postaje i odviše očito u kako se prekarom položaju nalaze brodovlasnici čiji brodovi, nakon stupanja na snagu OPA, plove u američkim vodama.

OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA I PRAKSA P & I KLUBOVA

U okviru osiguranja odgovornosti brodovlasnika u tzv. protection and indemnity associations (P & I clubs) protiv širokog spektra različitih rizika⁹, osiguranje odgovornosti brodovlasnika za štete zbog onečišćenja mora naftom zauzima istaknuto mjesto zbog potencijalno vrlo visokih odštetnih zahtjeva. Općenito uzevši, uvjeti uz koje razni P & I klubovi pružaju osiguranje, a koji su u pravilu sadržani u »Pravilima Klubova«, međusobno se mnogo ne

⁸ Usp. Doud, A. L., »Compensation for Oil Pollution Damage: Further Comment on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions«, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 4, br. 4, 1973, str. 525—542.

⁹ Poblje o osiguranju odgovornosti brodovlasnika i o P & I klubovima usp. Dover, V./Brown, R. H., A Handbook to Marine Insurance, 8. izd., London, 1982; Braekhus, S./Rein, A., Handbook of P & I Insurance, Gjensiding/Arendal, 1972.

razlikuju. Osnovna razlika mogla bi se svesti uglavnom na visinu osiguranja koje se nudi i kvalitetu usluga odnosnog kluba.¹⁰

Iako je pokriće osiguranih rizika, koje P & I klubovi pružaju svojim osiguranicima, neograničeno ipak, kad se radi o pokriću šteta od onečišćenja mora naftom, pokriće je ograničeno.¹¹

Tako P & I klubovi koji su učlanjeni u tzv. »Londonsku grupu P & I klubova« (a koji su za nas najinteresantniji jer osiguravaju hrvatsku flotu) pružaju u 1991. neograničeno pokriće odgovornosti brodovlasnika za sve štete, osim onečišćenja mora naftom.¹² Kad je riječ o štetama zbog onečišćenja mora naftom londonska je grupa klubova u 1991. godini predvidjela granicu isplate pokrića na US\$ 500.000.000.— u slučaju svake pojedine nezgode.¹³

Povećani broj pomorskih nezgoda popraćenih izlivanjem nafte u zadnjih nekoliko godina, izuzetno visoki troškovi čišćenja mora i otklanjanja polucije, veliki broj oštećenika i njihovi visoki odštetni zahtjevi izazvali su osjetne financijske poteškoće mnogih P & I klubova što je onda neminovno rezultiralo plaćanjem dodatnih doprinosa (»supplemental calls«) kao i znatnim povećanjem doprinosa za 1991.

Uzimajući u obzir sve naprijed opisane elemente koje donosi novi američki pravni režim uobličen u OPA, a koji predstavljaju povećanu izloženost brodovlasnika da postane odgovoran za naknadu enormnih iznosa štete nastale uslijed onečišćenja mora naftom, logično je bilo očekivati da OPA naiđe na oštro protivljenje P& I klubova.

Na osnovi analize podataka o troškovima čišćenja i otklanjanja posljedica izlivanja nafte u more u pomorskim nezgodama koje su se dogodile od 1980, Međunarodna federacija za zagađenje vlasnika tankera (International Tanker Owners Pollution Federation — ITOPF) došla je do zaključka da su se prosječni troškovi čišćenja morskog okoliša u odnosu za barel izlivena nafte kretali oko 250 US\$ u cijelom svijetu. Nakon 1987, čak i ako se isključi šteta koja je nastala u slučaju broda Exxon Valdez, troškovi čišćenja morskog okoliša u vodama SAD-a drastično su porasli. Tako je prema podacima ITOPF-a procijenjeno kako su troškovi čišćenja u vodama SAD-a do-

¹⁰ Usp. ibidem.

¹¹ Usp. ibidem i također Springall, R. C., »P & I Insurance and Oil Pollution«, Journal of Energy and Natural Resources Law, vol. 6, No. 1, London, 1988, str. 25—40.

¹² Za svaki iznos odgovornosti brodovlasnika za štetu veći od 1.600.000 US\$ a do iznosa od 12.000.000 US \$ klubovi se uzajamno osiguravaju u okviru poola londonske grupe. Pool londonske grupe P & I klubova osiguravaju odgovornost brodovlasnika na komercijalnom tržištu osiguranja odnosno reosiguranja do iznosa od 1.250.000.000 US\$ (excess reinsurance«). Ako je odgovornost premašuje granicu u iznosu od 1.250.000.000 US\$, tj. najviši iznosa pokrića kojeg je moguće pokriti reosiguranjem, višak odgovornosti snosi ponovno pool londonske grupe P & I klubova time da uzajamnost između članova grupe ne počiva na načelu solidarne odgovornosti.

¹³ Usp. U. K. Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd., Letter to Members, February, i March 1990.

stigli prosječno čak više od 2,500 US\$ po barelu izlivena nafte dok su u ostalom dijelu svijeta rasli znatno sporije i dostigli prosječni iznos od 400 US\$ po barelu izlivena nafte.¹⁴ Uzimajući u obzir da su i odštetni zahtjevi kao i troškovi pravnih usluga znatno viši u SAD-u negoli u ostalim zemljama, Grupa londonskih P & I klubova ocijenila je da će povećani troškovi otklanjanja šteta u vodama SAD-a predvidivo iziskivati daljnjih otprilike 50.000.000 US\$. Odlučeno je da udjel svakog pojedinog P & I kluba u snošenju ovih troškova odgovara udjelu tankerske tonaže koju odnosni klub osigurava u trgovini sa SAD-om. Raspodjela snošenja ovih troškova unutar pojedinog kluba predviđena je po kriteriju broja putovanja pojedinog tanke-
ra u SAD, time da svaki pojedini tanker doprinosi snošenju ovih dodatnih troškova tijekom najviše deset putovanja u 1991.

S obzirom na bitno različit stupanj izloženosti pojedinih P & I klubova kao i cijele grupe klubova u odnosu na visinu odštete zbog onečišćenja mora u SAD-u u usporedbi sa ostalim dijelovima svijeta, bilo je možda opravdano očekivati da će londonska grupa P & I klubova, utvrđujući zajednička načela politike pružanja osiguranja odgovornosti brodovlasnika u 1991, predvidjeti mogućnost više granice odgovornosti svakog kluba kad se radi o plovidbi brodova članova kluba u vode SAD-a. Međutim, londonska grupa P & I klubova odlučila je zadržati jedinstvenu granicu odgovornosti P & I klubova za onečišćenje izlijevanjem nafte bez obzira na područje gdje bi moglo doći do izlijevanja (bilo u vodama SAD-a ili negdje drugdje). Dogovoreno je međutim također da se pravilima klubova za 1991. predvidi općenito isključenje pokriva rizika onečišćenja mora naftom u vodama SAD-a za sve tankere time što će članovi kluba moći kupiti pokriće rizika od polucije, ali uz plaćanje dodatne premije osiguranja. Dakle, londonska grupa P & I klubova je odlučila, uz jedinstveno određenu granicu odgovornosti svakog kluba (kao i grupe) za sve vrste šteta onečišćenjem mora bez obzira gdje nastanu¹⁵, na osnovi izračunate aproksimativne vrijednosti mogućih povećanih iznosa pokriva za štete nastale u SAD-u, da svaki član kluba čiji brod ulazi u vode SAD-a treba kupiti dodatno osiguranje (uz dodatnu premiju) za putovanje u SAD koje je za članove U.K. P & I utvrđena za 1991. po fiksnoj stopi od 32 centa po bruto toni po putovanju u SAD-e radi prijevoza ulja kao tereta.¹⁶

S obzirom da se odredbama OPA traži da svaki brodovlasnik čiji brod plovi vodama SAD-a osigura dokaz da raspolaže financijskim pokrićem za moguće štete zbog izlijevanja nafte u more, i to u visini od 900.000 US\$, postavilo se pitanje odnosa P & I osiguranja prema takvom stavu američkog prava.

Londonska grupa P & I klubova zauzela je zasada stav da bi svjedodžba o financijskom pokriću, koju po odredbama OPA treba imati svaki brod koji plovi u SAD, predstavljala u biti jamstvo odnosnog P & I kluba za svaku odgovornost brodovlasnika predviđenu odredbama OPA. S obzirom da svje-

¹⁴ Usp. Report by Tankers Owners Pollution Federation, 1989.

¹⁵ Usp. UK P & I Club Rules, 1991.

¹⁶ Usp. Okružnica UK P & I kluba članovima, ožujak, 1990.

dodžbe o obvezatnom osiguranju brodovlasnika protiv šteta onečišćenjem mora (tzv. blue card¹⁷) koje P & I klubovi izdaju brodovlasnicima/članovima klubova u skladu sa kriterijima predviđenim CLC konvencijom, pružaju odnosnim brodovlasnicima pokriće odgovornosti za štete zbog izlivanja nafte samo uz uvjete osiguranja predviđene pravilima svakog takvog kluba, to klubovi, u okviru londonske grupe klubova, nisu zasada prihvatili izdavati bilo kakvu drugu svjedodžbu koja bi se mogla tretirati kao bezuvjetna garancija P & I kluba za sve vrste obveza iz odgovornosti brodovlasnika, sukladno američkom OPA.

Prema tome, sadašnji je stav londonske grupe P & I klubova ustrajati u izdavanju svjedodžbi kojima se potvrđuje pokriće do limita i uz uvjete predviđene režimom koji utvrđuje CLC konvencija i Protokol iz 1984. odnosno za područje SAD — Federal Water Pollution Control Act.

Iako je odredbama OPA američka Obalna straža obvezana unutar roka od godine donijeti propise o načinu i uvjetima dokazivanja postojanja financijskog pokrića brodovlasnika, do donošenja tih propisa zasada još važe svjedodžbe o osiguranju brodovlasnikove odgovornosti u P & I klubu izdane u skladu sa dosada važećim američkim zakonskim propisima, tj. pokriće do granice od 150 US\$ po toni. Treba očekivati da će daljnja politika izdavanja svjedodžbi o pokriću londonske grupe P & I klubova (a slično će biti i sa drugim grupama) ovisiti uvelike o sadržaju novih propisa američkog Cost Guarda i eventualnog dogovora između poola P & I klubova i nadležnih američkih vlasti.

ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE IZLIJEVANJEM NAFTE I FINANCIRANJE NABAVKE BRODOVA

Uvažavajući činjenicu da će novi američki režim odgovornosti za onečišćenje mora i morskog okoliša zbog izlivanja ulja utemeljen OPA imati većeg ili manjeg utjecaja na ukupnu praksu svjetskog pomorstva, možda nije na odmet naznačiti utjecaj koji bi američki režim odgovornosti za onečišćenje mogao izvršiti na uvjete ponude svjetskog financijskog kapitala za nabavku brodova.¹⁷

Prvenstveno treba očekivati da će svi sudionici posla financiranja nabavke broda (kreditori, dioničari itd.) pojačano voditi brigu o adekvatnom P & I pokriću broda u kojem imaju bilo kakav ekonomskopravni interes. Ovo prvenstveno stoga što je mogućnost trgovine u vodama SAD-a po odredbama OPA uvjetovana posjedovanjem dokaza o adekvatnom finacijskom pokriću odgovornosti brodovlasnika. Međutim, i prije negoli američka Obalna straža donese potrebne provedbene propise o dokazivanju financijskog pokrića brodovlasnika, opasnost plovidbe vodama SAD-a nije ništa manja.

¹⁷ O tome više vidi Paine, F., »Pollution Liability — a Financier's Nightmare?, Fairplay, 26th July, 1990.

Tako će npr. osoba koja je uključena u financiranje nabavke broda tako što stječe suvlasništvo u brodu u omjeru na uložena financijska sredstva (tzv. »mezzanine financing«) biti izložena odgovornosti kao brodovlasnik za štetu onečišćenjem mora po odredbama OPA. U situaciji kad takav brodovlasnik ne može ograničiti svoju odgovornost za nastalu štetu u skladu s odredbama OPA, važnost adekvatnog P & I pokriva bit će presudno značajna.

Nakon presude u slučaju Amoco Cadiz¹⁸ postalo je jasno da u slučaju pomorskih nezgoda uz veliko onečišćenje mora izlijevanjem nafte, primjenom američkog prava, stvarni vlasnici kapitala tvrtke-brodovlasnika (tzv. holding companies), a to su velike nacionalne i multinacionalne korporacije, ne uživaju nikakvu sigurnu zaštitu činjenicom što je brod koji je prouzročio štetu formalno u vlasništvu tzv. single-ship company odnosno tvrtke sa vrlo ograničenim kapitalom (subsidiary). Štoviše, kad takav brod holding tvrtka upotrebljava na osnovi dugoročnog zakupa, njena solidarna odgovornost za štete nastale izlijevanjem nafte izričito je predviđena odredbama OPA i neće joj moći izbjeći čak ni ako prepusti zakup broda trećemu, a sama ga iskorištava na osnovi brodarskih ugovora.

Osim toga, iz ne baš sasvim konzistentnog stava dosadašnje američke sudske prakse o personalnom opsegu odgovornosti za naknadu šteta zbog onečišćenja mora izlijevanjem ulja (mada se nije radilo o izlijevanju većih razmjera), moglo se zaključiti da je i po dosadanjem američkom pravnom režimu kreditor iz ugovora o kreditu za nabavku broda, koji je ujedno i mortgagee broda, a koji je preuzeo kontrolu nad brodom preuzimanjem broda u posjed, mogao biti smatran odgovornim za štetu nastalu onečišćenjem mora, jednako kao i brodovlasnik. Primjenom odredaba OPA, takav kreditor koji je ujedno i »mortgagee in possession« dakle nastupa u ulozi broдача, uvijek je solidarno odgovoran za nastalu štetu sa brodovlasnikom.

ZAKLJUČAK

Na osnovi svega naprijed iznesenog nameće se sam od sebe zaključak da će novi američki pravni režim odgovornosti za onečišćenje mora izlijevanjem raznih ulja i štetnih tvari značajno utjecati na daljnje odvijanje svjetske trgovine sa SAD-om.

Imajući u vidu dodatne troškove koje brodovlasnicima nameće udovoljenje odredbama OPA, kako u odnosu na pokriće odgovornosti tako i u odnosu na tehničke karakteristike brodova (dupla oplata tankera i drugi pooštreni tehnički standardi, standardi u pogledu posade broda i dr.), već sada ima slučajeva da neki doista renomirani i odgovorni brodovlasnici odbijaju ploviti u vode SAD-a, a svakodnevno se čuju nove najave takve vrste. Ne bi trebalo potcijeniti značaj ovakvih reakcija svjetskog brodarstva

¹⁸ Usp. Kačić, H., O presudi »Amoco Cadiz«, Uporedno pomorsko pravo, br. 103—104, Zagreb, 1984, str. 159—176; Jacobsen, D. A. — Yellen, J. D., »Oil Pollution: The 1984 Protocols and the Amoco Cadiz«, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 15, br. 4, 1984, str. 467—488.

jer bi one mogle upućivati na pojavu jednog trenda da se, iz razno raznih razloga, mnogi renomirani brodovlasnici počnu trajnije povlačiti iz trgovine sa SAD-om, prepuštajući svoje mjesto upravo onima manje odgovornim koji su spremni preuzeti sve rizike plovidbe vodama SAD-a, ali za koje nije sasvim sigurno u kojoj će mjeri biti spremni i sposobni udovoljiti izuzetno visokim standardima utvrđenim novim američkim režimom odgovornosti prigodom plovidbe vodama SAD-a.

Kad je riječ o osiguranju odgovornosti brodovlasnika u P & I klubovima treba očekivati sve skuplje premije dodatnog osiguranja protiv rizika polucije. To je logična posljedica okolnosti da se uzajamno osiguranje (kao i svako drugo) zasniiva već tradicionalno na načelu — pružiti najveću moguću zaštitu svojim članovima uz najniži mogući trošak. To se u praksi postiže što širokom disperzijom snošenja posljedica ostvarenja osiguranog rizika na što veći krug osoba.¹⁹ Po sličnom načelu i pool P & I klubova nastoji dobiti reosiguranje na svjetskom tržištu reosiguranja u odnosu na rizik polucije. Međutim, kad jedan aspekt moguće štete uslijed ostvarenja osiguranog rizika postane nesrazmjeran u odnosu na ostale, to u pravilu dovodi do smanjenja interesa reosigurateljnih krugova za prihvaćanje takvog rizika u polucije, odnosno ako se prihvati, onda samo uz znatnu premijsku stopu. S obzirom da su se dosadašnji slučajevi odgovornosti brodovlasnika za naknadu šteta zbog onečišćenja mora izlivanjem ulja u vodama SAD-a pokazali kao nesrazmjerno visoko opterećenje fondova P & I klubova u odnosu na takve slučajeve u drugim dijelovima svijeta, jasno je da se i cijena dodatnog osiguranja (premije) usklađuje kako sa povećanom cijenom reosiguranja rizika polucije na svjetskom tržištu reosiguranja, tako i sa anticipiranim troškovima eventualnih budućih nezgoda brodova u vodama SAD-a izračunatih uz primjenu odredaba OPA.

Na kraju kad se radi financiranja nabavke brodova za očekivati je da će neki oprezniji kreditori naći načina da kvantificiraju, tj. utvrde novčani ekvivalent rizika koji se sastoji u tome da eventualna buduća šteta i troškovi zbog onečišćenja mora izlivanjem ulja premaši osiguranje odgovornosti brodovlasnika odnosno dužnika. Taj tzv. »risk factor«²⁰ ugradit će potom, u omjeru na vlastitu izloženost odgovornosti, u cijenu kredita i tako teret snošenja »risk factora« prebaciti na leđa ionako financijski slabog dužnika. Kod toga će pri procjeni visine cijene rizika vrlo važno mjesto imati prava procjena u kojoj mjeri je upravljačka struktura brodovlasnika koja upravlja i odnosnim brodom sposobna i renomirana.

Postoji međutim i druga mogućnost da kreditor cijenu tzv. »risk factora« posebno osigura na račun kreditnog dužnika, ali u oba slučaja treba imati u vidu da, kad se radi o neograničenoj odgovornosti brodovlasnika kao i svih drugih odgovornih osoba (a među njima može biti i kreditor pod uvjetom da se direktno ili indirektno angažira u kontroli broda) po OPA, ako dođe do šteta katastrofalnih razmjera, to može financijski uništiti i vrlo stabilne

¹⁹ Usp. Jakaša, B., Pravo osiguranja, Zagreb, 1987.

²⁰ Usp. Paine, F., Pollution Liability — a Financier's Nightmare?, op. cit.

financijske institucije u ulozi financijera nabavke broda. Dakako kod toga treba imati na umu kako u praksi ne treba očekivati da će ijedna ozbiljnija banka/kreditor prihvatiti rizik da neograničeno odgovara za štete onečišćenjem mora, a to znači da će izbjegavati preuzeti bilo kakvu vrstu stvarne »kontrolne« nad brodom kako ne bi došla pod udar odredaba OPA o odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora.

Ono, međutim, što se sa sigurnošću može već sada zaključiti jest da će sadašnji pooštreni režim odgovornosti brodovlasnika i poduzetnika tankera koji posluju sa SAD-om utjecati na povećanje troškova poslovanja, a time i na poskupljenje trgovine sa SAD-om.

Summary

THE OIL POLLUTION ACT (1990) AND P & I ASSOCIATIONS

The article elaborates in detail most of the provisions of the new U.S. Oil Pollution Act (1990) pointing out the differences between the new American legal regime of liability for oil pollution damages and the old one. The author also compares some most important provisions of the Oil Pollution Act (1990) with the internationally unified legal regime on that subject embodied in the CLC (1969), Fund Convention (1971), and the relevant Protocols from 1974 and 1984. She associates herself to those pointing out that the regime introduced by the Oil Pollution Act (1990) makes limitation of liability mechanism very easy to break and thus opens the door for wide implementation of unlimited liability not only of shipowner himself but also of wide scope of other persons connected with the vessel concerned.

Furthermore the author stresses the impact of the new Oil Pollution Act (1990) on liability insurance as obtainable by London group of P & I clubs and main reasons for implementation of the additional insurance for tanker owners.

In addition to the negative impact of the Oil Pollution Act on the liability cover by P & I insurance, the author indicates some points on which the new American legal regime on liability for oil pollution can negatively affect even the availability of financing on the world financial market. She concludes with an assumption that many of financiers will tend to protect themselves against the increased risk of liability for oil pollution by including such »risk factor« in the price of the credit for acquisition of the relevant vessel.