

STUPANJE NA SNAGU MEĐUNARODNE KONVENCIJE O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA MORA BRODSKIM GORIVOM, 2001.

Mr. sc. Marija Pospišil*

UDK 347.795

341.236.24

Pregledni znanstveni rad

Primljeno: rujan 2008.

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine, (Bunker konvencija), donesena na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu od 19. do 23. ožujka 2001. godine u sklopu Međunarodne pomorske organizacije (IMO) s namjerom osiguravanja adekvatne, brze i efikasne naknade osobama koje trpe štete od onečišćenja mora pogonskim gorivom, stupa na snagu 21. studenoga 2008. godine.

Stupanjem na snagu Bunker konvencije koja regulira pitanje odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom, unaprjeđuje se i zaokružuje sustav međunarodnopravne regulacije građanske odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem koja je započeta donošenjem Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine (CLC 1969.) i Međunarodnom konvencijom o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971. godine (IOPC fond 1971.), a nastavljena izmjenama navedenih Konvencija donošenjem Protokola iz 1992. godine te Protokola o osnivanju dopunskog fonda 2003. godine, kao i donošenjem Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari iz 1996. godine (HNS), kojom su obuhvaćene određene vrste ulja koja nisu uključena u CLC sustav odgovornosti.

U radu se analiziraju bitne značajke Bunker konvencije o odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom u usporedbi s CLC sustavom odgo-

* Mr. sc. Marija Pospišil, viši samostalni referent (za odštetne zahtjeve u pomorskom osiguranju), North of England P&I Association LTD., The Quayside, Newcastle upon Tyne, NE1 3DU, UK (podružnica HONG KONG: Room 2503 Cosco Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong).

vornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret, s posebnim osvrtom na pitanja vezana za obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda i pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju kao i pitanja u svezi certifikacije brodova u skladu s Bunker konvencijom.

Ključne riječi: onečišćenje mora pogonskim gorivom, obvezno osiguranje, izravna tužba.

1. UVOD

Kao što je katastrofa putničkog broda *Titanic* koji je potonuo nakon sudara s ledenim brijegom usmjerila pažnju država na sigurnost brodova i potakla sazivanje konferencije na kojoj je donesena prva Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS),¹ katastrofa broda *Torry Canyon*² probudila je svijest o potrebi međunarodnopravnog reguliranja zaštite mora od onečišćenja uljima i ostalim štetnim tvarima, kao i reguliranja odgovornosti za štete od onečišćenja te adekvatne, brze i efikasne naknade štete osobama oštećenima zbog onečišćenja mora.

¹ Katastrofa broda *Titanic* 14. travnja 1912. godine u kojoj je poginulo više od 1500 putnika i posade bila je neposredan povod hitnom sazivanju međunarodne Konferencije u Londonu na kojoj je 1914. godine usvojena prva Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) koja zbog Prvoga svjetskog rata nije stupila na snagu 1. 7. 1915. godine, kako je bilo predviđeno, pa je na Međunarodnoj konferenciji u Londonu 1929. godine donesena nova, druga, SOLAS konvencija iz 1929., koja je stupila na snagu 1933. godine. Nakon toga donesena je treća SOLAS konvencija 1948. i četvrta 1960., koja je stupila na snagu 1965. godine. Danas je na snazi potpuno nova SOLAS konvencija donesena 1. 11. 1974. godine koja je stupila na snagu 25. 5. 1980. godine, s nizom kasnijih izmjena. Vidjeti IMO: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647 – posjećena 13. 7. 2008.

² Tanker *Torry Canyon* koji se 1967. godine nasukao na ulazu u Engleski kanal, zbog čega se u more izlio sav teret od oko 120 000 tona nafte, koji je prouzročio najveće dotad zabilježeno onečišćenje mora uljem. Iako je u to doba bila na snazi Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora uljem (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil* (OILPOL), iz 1954., incident *Torryja Canyon* pokazao je nedostatke u međunarodnim regulativima, kako u vezi s mjerama za sprječavanje onečišćenja mora, tako i u postojećem sustavu naknade šteta proizašlih iz nezgoda na moru te je taj incident najbolji primjer za tzv. *Titanic effect* – usvajanje međunarodne regulative nakon pomorske nesreće. Vidjeti: Marko Pavliha; Mitja Grbec, *The Supplementary fund Protocol: an Important Improvement to the International Compensations System for Oil Pollution Damage*, Zbornik PFZ, 58, (2008.) (1. – 2.), str. 307. – 332., str. 312.

Inicijativa IMO-a³ izazvala je stoga usvajanje MARPOL konvencije⁴ za sprječavanje onečišćenja s brodova te uspostavu sustava građanske odgovornosti za naknadu štete od onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1969. godine (CLC 1969.)⁵ i Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem uljem, iz 1971. godine (IOPC fond 1971.),⁶ zajedno čine CLC sustav 1969./1971., koji, poslije izmijenjen i osuvremenjen, postaje uzor ostalim konvencijama u svezi odgovornosti za onečišćenje mora s brodova, pa je stoga nužno navesti glavne značajke koje obilježavaju taj sustav odgovornosti.

³ Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization – IMO*), do 1982. godine Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO*), specijalizirana agencija UN-a, odgovorna za unaprjeđenje sigurnosti na moru i sprječavanje onečišćenja s brodova, danas ima 167 država članica te 42 međuvladine i 68 nevladinih organizaciju u svojstvu konzultativnih članova. <http://www.imo.org/about> – posjećena 13. 7. 2008.

⁴ Nakon incidenta broda *Torrey Canyon*, Skupština IMO-a je već 1969. godine odlučila sazvati Međunarodnu konferenciju, koja je održana 1973. godine radi donošenja novoga međunarodnog sporazuma za sprječavanje onečišćenja s brodova. Na Konferenciji je donesena Međunarodna konvencija za sprječavanje onečišćenja s brodova MARPOL 1973., sa 6 Dodataka, ali kako nije stupila na snagu, 1978. godine donesen je MARPOL Protokol iz 1978., u koji je bila uključena i osnovna Konvencija, pa je cjelovit instrument (*International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto - MARPOL 73/78*), stupio na snagu 2. 10. 1983., uz Dodatak I. i II., a ostali su dodatci stupali na snagu sukcesivno. Vidjeti IMO: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=678&topic_id=258#28 – posjećena 10. 7. 2008.

⁵ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.*, (CLC) donesena je 29. 11. 1969., a stupila na snagu 19. 6. 1975. godine. Republika Hrvatska notifikacijom o sukcesiji glavnom tajniku IMO-a postala je strankom Konvencije od datuma svoje neovisnosti 8. 10. 1991. *Status of Multilateral Conventions and Instruments in respect of which the IMO or its Secretary General performs Depositary or other Functions, as at 31 December 2007.*, (u daljnjem tekstu: *Status of Conventions and Instruments, 2007.*), str. 210. Prijevod Konvencije: Grabovac, Ivo, Konvencije pomorskoga imovinskog prava s komentarom, Split, 1986., (u daljnjem tekstu: Grabovac, 1986.), str. 108.

⁶ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.*, (IOPC Fund) donesena 18. 12. 1971., a stupila na snagu 16. 10. 1978. godine. Republika Hrvatska je postala strankom Konvencije 8. 10. 1991. notifikacijom o sukcesiji. Vidjeti *supra* bilj. 5. Prijevod Konvencije: *Ibid.*, str. 122.

1.1. Značajke CLC sustava 1969./1971.

Jedna od glavnih značajki CLC sustava 1969./1971. svakako je dvoslojna odgovornost za štete od onečišćenja koje nastanu istjecanjem nafte koja se prevozi kao teret. U prvom sloju to je objektivna (kauzalna) odgovornost brodovlasnika do granice u skladu s CLC konvencijom iz 1969. godine, a u drugom sloju štetu naknađuje strana tereta (uvoznici nafte), putem doprinosa u Međunarodni fond osnovan prema Konvenciji o fondu iz 1971. godine, koja također propisuje granice odgovornosti.

Prema CLC konvenciji iz 1969. godine, brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem samo ako dokaže da je takva šteta:

- posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave iznimnoga, neizbježnoga i nesvladivog karaktera, ili
- u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se šteta prouzroči, ili
- u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi u obavljanju te funkcije.⁷

Ako brodovlasnik dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala kao posljedica namjerne radnje ili propusta oštećenika, može se u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema toj osobi.⁸

Druga bitna značajka CLC sustava 1969./1971. jest to da odgovornost usmjerena (kanalizirana) na brodovlasnika te zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja nije moguće podnijeti protiv osoba u službi brodovlasnika ili njegovih punomoćnika.⁹

Brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost na temelju članka 5 (1) Konvencije iz 1969., osnivanjem fonda ograničene odgovornosti na ukupnu svotu od 2 000 franaka po događaju i po toni broda, ali ta svota ne može premašivati ukupan iznos od 210 milijuna franaka.¹⁰ Pravo na ograničenje odgovornosti brodovlasnik gubi ako je nezgoda rezultat njegove osobne krivnje ili propusta,¹¹ bez obzira na stupanj te krivnje.

⁷ Članak 3 (2) CLC konvencije 1969.

⁸ Članak 3 (3) CLC konvencije 1969.

⁹ Članak 3 (4) CLC konvencije 1969.

¹⁰ Pod frankom iz ovog članka Konvencije smatra se jedinica od 65,5 miligrama zлата finoće 900/1000. Članak 5 (9) CLC konvencije 1969.

¹¹ *Actual fault or privity* – članak 5 (2) CLC konvencije iz 1969.

Treća značajka CLC sustava 1969./1971. je obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda uz pravo oštećenoga na izravnu tužbu prema osiguratelju. CLC konvencija iz 1969. godine propisuje da su vlasnici brodova upisanih u državi stranci Konvencije, koji prevoze više od 2 000 tona ulja u rasutom stanju dužni zaključiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu u iznosu ograničene odgovornosti uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju. Država stranka CLC konvencije iz 1969. godine izdat će tada brodu Potvrdu (*Certificate*) u skladu s modelom u prilogu Konvencije, kojom se potvrđuje da brod ima osiguranje u skladu s Konvencijom.¹²

Kako žrtve šteta od onečišćenja ne bi ostale bez naknade u slučajevima kada ne postoji odgovornost brodovlasnika ili kada je on platežno nesposoban ili ako ne mogu postići potpunu naknadu u slučajevima kada je šteta viša od granica odgovornosti brodovlasnika prema CLC konvenciji iz 1969. godine, omogućena je naknada štete iz Međunarodnog fonda za naknadu štete (IOPC fond) osnovanoga temeljem Konvencije o fondu 1971. godine. IOPC fond naknađuje štetu iznad granica odgovornosti prema CLC konvenciji iz 1969. godine, do najvišeg iznosa od 450 milijuna franaka¹³ po jednom događaju.

Financijska sredstva prikupljaju se u Fond putem obveznih doprinosa, početnih i godišnjih, koje uplaćuju uvoznici nafte svake države stranke Konvencije o Fondu iz 1971., koji su tijekom godine morskim putem uvezli na teritorij države stranke Konvencije o Fondu iz 1971. više od 150 000 tona nafte koja podliježe doprinosu, a iznose doprinosa utvrđuje Skupština Fonda.¹⁴

Fond se također može osloboditi obveze naknade štete:

- ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja nastala kao posljedica ratnih djelovanja, neprijateljstava, građanskog rata ili ustanka ili ako je šteta izazvana naftom koja je iscurila ili je bila ispuštena iz ratnog broda ili nekoga drugog broda koji je u vlasništvu ili pod upravom neke države, a koji je u vrijeme incidenta bio korišten isključivo za netrgovačku državnu službu
- ako podnositelj zahtjeva ne može dokazati da je šteta nastala kao posljedica incidenta u kojemu su sudjelovali jedan ili više brodova.¹⁵

Jednako kao i brodovlasnik, Fond ima mogućnost osloboditi se obveze naknade štete, u cijelosti ili djelomično, ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja nastala zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se

¹² Članak 7. CLC konvencije iz 1969.

¹³ Članak 4. (4) Konvencije o Fondu iz 1971.

¹⁴ Članci 10. – 15. Konvencije o Fondu iz 1971.

¹⁵ Članak 4. (2) Konvencije o Fondu iz 1971.

prouzroči šteta ili zbog nemara te osobe. Oslobođenje se, međutim, ne će odnositi na troškove zaštitnih mjera koje će Fond biti dužan nadoknaditi bez obzira na krivnju oštećene osobe.¹⁶

Protokolom iz 1976. godine CLC konvenciji iz 1969. godine i Konvenciji o fondu iz 1971. godine, zamjenjuje se zlato kao međunarodna obračunska jedinica s Posebnim pravom vučenja (SDR),¹⁷ novom međunarodnom obračunskom jedinicom stvorenom u sklopu Međunarodnoga monetarnog fonda za svrhu ograničenja odgovornosti. Ograničenje odgovornosti brodovlasnika u skladu s Protokolom iz 1976. CLC konvenciji iz 1969., utvrđeno je u iznosu od 133 SDR-a za registarsku tonu po događaju, s tim da ukupan iznos ne može premašiti 14 milijuna SDR-a, a iznos ograničenja odgovornosti prema Protokolu iz 1976. Konvenciji o fondu iz 1971. godine, utvrđen je u iznosu od 60 milijuna SDR-a.

1.2. CLC sustav iz 1992. godine

Nezgodna supertankera *Amoco Cadiz*,¹⁸ koja je 1978. godine prouzročila katastrofalno ekološko onečišćenje francuske obale, pokazala je da su iznosi ograničenja odgovornosti prema tada važećem CLC sustavu iz 1969./1971. preniski u slučajevima ekoloških šteta takvih razmjera. Stoga su usvojeni Protokoli iz 1984. godine CLC konvenciji iz 1969. i Konvenciji o fondu iz 1971. godine,¹⁹

¹⁶ Članak 4. (3) Konvencije o Fondu iz 1971.

¹⁷ Posebno pravo vučenja – *Special Drawing Rights* (SDR) jest jedinica koju utvrđuje Međunarodni monetarni fond prema “korpi valuta” koja se u početku sastojala od 16 valuta. Od 1981. godine broj valuta u “korpi” smanjen je na 5, a utvrđuje ih Međunarodni monetarni fond svakih pet godina kao i njihove omjere koji se uzimaju prilikom izračuna. Aktualna vrijednost na dan 11. srpnja, 2008. godine: 1SDR= 1.63051 US\$. Poblje o tome: <http://www.imf.org> posjećena 11. 7. 2008. Vidjeti: Filipović, Velimir, *Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, Upredno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (1974.), 64, str. 72.

¹⁸ Supertanker *Amoco Cadiz* nasukao se na obali Francuske 16. 3. 1978., samo mjesec dana nakon konferencije na kojoj je usvojen Protokol MARPOL 1978. godine, pri čemu je u more iscurio sav teret od 223 000 tona nafte i prouzročio do tada najveće onečišćenje mora i obale. Vidjeti IMO: http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=231 – posjećena 13. 7. 2008.

¹⁹ Protokoli iz 1984. o izmjeni CLC 1969. i Konvencije o fondu iz 1971. doneseni su na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 25. svibnja 1984. godine; vidjeti poblje: Velimir,

koji, međutim, nisu stupili na snagu zbog vrlo visokih kriterija određenih samim Protokolima.²⁰ Tome je pridonijela i činjenica da države, najveće uvoznice nafte kao što su Japan i SAD, nisu ratificirale Protokole. SAD je i do tada imao vlastiti sustav općeg ograničenja odgovornosti,²¹ a nakon nesreće broda *Exxon Valdez*²² regulirao je i pitanje onečišćenja mora uljima s brodova donošenjem vlastite regulative, *Oil Pollution Act* (OPA) iz 1990. godine. Taj se sustav odgovornosti također uvelike razlikuje od međunarodnog sustava,²³ pa

Filipović, *Izmjena međunarodnih sporazuma o naknadi štete uslijed zagađivanja mora naftom* (komentar), UPPK, 103-104 (1984.), str. 503. – 5, 14.; Prijevod u: Grabovac, 1986., str. 215. – 244.

²⁰ Protokolom iz 1984. godine CLC konvenciji iz 1969. godine bilo je predviđeno njegovo stupanje na snagu 12 mjeseci od dana polaganja 10 ratifikacijskih isprava od strane država, od kojih barem šest država ima najmanje 1 milijun tankerske tonaže (čl. 13. st. 1. Protokola iz 1984. CLC konvenciji iz 1969.). Za stupanje na snagu Protokola iz 1984. godine Konvenciji o fondu iz 1971. godine, bila su potrebna dva kumulativna uvjeta: 1. polaganje 8 ratifikacijskih isprava i 2. da je Glavni tajnik IMO-a primio obavijest u skladu s člankom 29. Konvencije, da su osobe koje su bile obvezne na plaćanje doprinosa prema članku 10. Konvencije o fondu iz 1971. godine, primile tijekom protekle kalendarske godine ukupno najmanje 600 milijuna tona nafte koja podliježe doprinosu (čl. 30. st. 1. Protokola iz 1984. Konvenciji o Fondu iz 1971.).

²¹ Vidjeti: Ivo, Grabovac, *Opće ograničenje odgovornosti brodara u Sjedinjenim Američkim Državama u usporedbi s rješenjima u međunarodnim konvencijama*, ZPF u Splitu, 1 (1993.) str. 37. – 46.; Također i: Aleksandar Bravar, *Ograničenje odgovornosti brodovlasnika u Sjedinjenim Američkim Državama*, Zbornik PFZ, 4 (1993.), str. 701. – 713.

²² U nezgodi tankera *Exxon Valdez* 24. ožujka 1989. godine na Aljasci u more se izlilo oko 10,8 milijuna galona nafte (oko 40 000 tona). Iako ta nezgoda nije među najvećima prema količini nafte koja se izlila u more, ona svakako predstavlja najveće ekološko onečišćenje mora u SAD-u i pokazala je sve nedostatke dotadašnjega američkog sustava odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora naftom pa je javnost zahtijevala brzu akciju vlasti u donošenju zakona koji bi regulirao tu materiju. Zanimljivo je istaknuti da je u sporu za naknadu štete nakon višekratnih suđenja i žalbi upravo donesena presuda američkoga Vrhovnog suda (*Supreme Court of the United States*) od 25. 6. 2008. kojom je sudac David Suter smanjio iznos za *punitive damages* sa 2,5 milijarde američkih dolara na 500 milijuna američkih dolara koliko je već plaćeno na ime štete, obrazlažući da je taj iznos 'a fair upper limit in maritime cases that involved recklessness, compared to the lower liability of negligence or the higher liability of intentional conduct.' Vidjeti: http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Shipping_Co._v._Baker – posjećena 17. 7. 2008. Presuda: <http://www.hklaw.com/File.aspx?id=2750&inline=1> – posjećena 16. 8. 2008.

²³ Tako se primjena američkog OPA proteže na sve vrste brodova (ne samo one koji prevoze naftu kao teret) i na sve plovne puteve, osim na brodova koji se rabe u javne svrhe.

je postalo izvjesno da SAD ne će ni postati strankom međunarodnog sustava odgovornosti (CLC).

Stoga je Skupština fonda na svojem zasjedanju u listopadu 1991. godine, donijela rezoluciju²⁴ kojom se traži sazivanje Međunarodne konferencije radi izmjene Protokola iz 1984. godine, kako bi se omogućilo njihovo stupanje na snagu.

Na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu od 23. do 27. studenoga 1992. godine doneseni su Protokoli iz 1992. godine uz CLC konvenciju iz 1969. godine i uz Konvenciju o fondu iz 1971. godine koji preuzimaju tekst Protokola iz 1984. godine, s tim da mijenjaju samo uvjete stupanja na snagu koji su ublaženi.²⁵ Protokol iz 1992. o izmjeni CLC 1969. i CLC konvencija iz 1969. zajedno čine jedinstven instrument CLC konvenciju iz 1992., dok Protokol iz 1992. o izmjeni Konvencije o fondu iz 1971. zajedno s tom Konvencijom, čini Konvenciju o fondu iz 1992.²⁶

Pojam štete određen je mnogo šire pa se, osim fizičke štete na imovini, naknađuje i gubitak zarade (*loss of profit*) i gubitak mogućnosti ostvarivanja zarade (*earnings capacity*), a treba imati na umu da su troškovi mjera za otklanjanje štete viši jer su američki standardi zaštite prirodnog okoliša mnogo viši. Najveća je razlika, međutim, u vezi s odgovornosti za štetu. Širi je krug osoba koje su odgovorne za naknadu štete, limiti ograničenja odgovornosti su mnogo viši, a odgovorna osoba 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. Vidjeti pobliže u: Ljerka Mintas-Hodak, *Oil Pollution Act 1990 i P&I osiguranje*, UPP, 129. – 130. (1991.), str. 29. – 44.

²⁴ *Resolution No. 8. Request to IMO to convene Diplomatic Conference, October 1991.*

²⁵ Prema Protokolu iz 1992. CLC konvenciji iz 1969., za stupanje na snagu potrebno je deset ratifikacijskih dokumenata, ali samo četiri države trebaju imati 1 milijun tanker-ske tonaže, dok se za stupanje na snagu Protokola iz 1992., Konvenciji o fondu iz 1971., zahtijeva 8 ratifikacijskih isprava, ali je dovoljna ukupna količina uvezene nafte od 450 milijuna tona. Vidjeti pobliže: Velimir Filipović, *Hrvatska bi trebala ratificirati nove Protokole 1992. o naknadi štete uzrokovane onečišćenjem naftom*, UPP 1-4 (1993.), str. 33. – 42., str. 35.

²⁶ Dorotea Ćorić, *Međunarodni sustav odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.* (Predgovor), PPP 153. – 154. (1997.), str. 53. – 55.; Protokoli iz 1992. godine stupili su na snagu 30. svibnja 1996. godine, a za Hrvatsku 12. siječnja 1999. godine. Vidjeti: *Status of conventions and Instruments*, 2007., str. 227. i 258.; Zakoni o potvrđivanju Protokola iz 1992. CLC konvenciji iz 1969. godine i Konvenciji o fondu iz 1971. godine objavljeni u: NN-MU 2/1997; Stručni prijevod: Jasenko Marin i Vlatka Živojnović, u: PPP 153. – 154. (1997.), (tisak 1999.) str. 56. – 133.

Novim sustavom odgovornosti utvrđenim Protokolima iz 1992. godine proširena je njihova primjena i na gospodarski pojas, odnosno na drugi pojas proglašen u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širi od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.²⁷

Definicija broda također je izmijenjena, pa se brodom smatra svaki pomorski brod ili plovilo na moru bilo koje vrste, sagrađeno ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret, s tim da će se brod sposoban za prijevoz ulja i drugih tereta smatrati brodom u smislu Konvencije, samo ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i tijekom putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza, osim ako se dokaže da na njemu nema ostataka takvog prijevoza ulja kao rasutog tereta.²⁸ Definicija ulja označuje sva postojana ugljikova mineralna ulja, a iz nje je ispušteno kitovo ulje i sva biljna ulja i silikoni.

Definicija štete od onečišćenja također je izmijenjena jer je prijašnja definicija dopuštala vrlo široka i različita tumačenja, a posebno u odnosu na tzv. ekološke štete, pa je u tom smislu nova definicija, iako ne navodi pojedine kategorije šteta, preciznija, jer iznos naknade za oštećenje okoliša ograničuje na „... troškove razumnih mjera za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, koje su stvarno poduzete ili će se poduzeti...“.²⁹ Pojam nezgode također je proširen tako, pa se njome ne smatra samo događaj koji je prouzročio stvarnu štetu od onečišćenja, nego i teška i neposredna prijetnja od nastanka takve štete pa će se nadoknaditi i troškovi zaštitnih mjera koje su poduzete u slučaju teške i neposredne prijetnje nastanku štete od onečišćenja.³⁰

Načelo usmjeravanja (kanaliziranja) odgovornosti na brodovlasnika i dalje je zadržano kao i načelo kauzalne odgovornosti uz iste slučajeve oslobođenja

²⁷ Članak 3 Protokola iz 1992. CLC konvenciji iz 1969.

²⁸ Članak 2 (1) Protokola iz 1992. CLC konvenciji iz 1969.

²⁹ O utvrđivanju obujma i popravljanju šteta od onečišćenja mora naftom vidjeti u: Maja Seršić, *Šteta od onečišćenja mora naftom: obujam i popravljanje*, UPP 141. – 144. (1994.) str. 103. – 124. Radi olakšavanja tumačenja i ujednačivanja primjene Konvencija, CMI (*Comite Maritime International*) je na svojoj Konferenciji u Synedyju 8. listopada 1994. usvojio *Guidelines on Oil Pollution Damage*.

³⁰ O tumačenju pojma ekološke štete i ostvarivanju prava na naknadu štete vidjeti поблиže u: Axel Luttenberger, *Ostvarivanje prava na naknadu ekološke štete*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2-Supplement (2002.), str. 63. - 80., str. 64. i dalje; Vidjeti također u: Dorotea Ćorić, *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene*, Zbornik Pravnog fakulteta, Sveučilište u Rijeci, 2 (2006.), str. 889. – 912., str. 899. i dalje.

od odgovornosti. Vlasnik, međutim, ne gubi više pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju svoje osobne krivnje (*actual fault or privity*), nego samo ako se dokaže da je šteta od onečišćenja nastala njegovim osobnim činom ili propustom učinjenim s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.³¹

Krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti tužba proširuje se, pa su, osim osoba u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika, sada uključeni i peljari, naručitelji ugovora o prijevozu, upravitelji, brodari, spašavatelji, osobe koje poduzimaju zaštitne mjere, kao i njihovi službenici ili punomoćnici. Ipak bi i te osobe trebale odgovarati ako je šteta nastala kao posljedica njihove osobne radnje ili propusta učinjenih u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.

Kako je osnovni cilj donošenja Protokola bio poboljšati položaj oštećenika u slučaju katastrofalnih ekoloških šteta, nove granice odgovornosti uvelike su povišene. Vlasnik broda nosivosti manje od 5 000 tona može ograničiti odgovornost na iznos od tri milijuna SDR-a po događaju, a ako brod premašuje tu tonažu, za svaku dodatnu tonu obračunava se po 420 SDR-a. Ukupan iznos ograničenja odgovornosti ne može prijeći iznos od 59,7 milijuna SDR-a, što bi odgovaralo veličini broda od oko 140 000 tona.³²

Granica odgovornosti Fonda također je povišena na 135 milijuna SDR-a, a za štete koje se dogode u vrijeme kada u tri države članice Konvencije uvoz nafte prijeđe 600 milijuna tona nafte koja se računa u doprinose, granica odgovornosti Fonda povisuje se na 200 milijuna SDR-a.³³

Nakon nezgode broda *Erika*,³⁴ na 82. sjednici Pravnog odbora IMO-a održanoj od 16. do 20. listopada 2000. godine,³⁵ iznosi ograničenja odgovornosti

³¹ '*... recklessly and with knowledge that such damage would probably result*'. Tumačenje izraza *recklessly* vidjeti u: Grabovac, Ivo, *Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodara u prijevozu stvari morem*, UPP, (1989.), 121., str. 51. – 64., str. 58. i dalje, (u daljnjem tekstu: Grabovac, 1989.).

³² Članak 6 (1) Protokola iz 1992. CLC konvenciji iz 1969.

³³ Članak 6 (3) Protokola iz 1992. Konvenciji o Fondu iz 1971.

³⁴ U nezgodi koja se dogodila 12. prosinca 1999. godine u blizini francuske obale, tanker *Erika* se raspolovio u dva dijela pri čemu je u more isteklo oko 14 000 tona nafte, a šteta se procjenjuje na oko 387 milijuna eura, što je iniciralo prijedlog za povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti.

³⁵ *Resolution LEG.1(82) adopted 18 October 2000*; prijevod: Dorotea Ćorić u: PPP 156 (2002.), str. 64. – 67.

ponovno su povišeni, i to odgovornost brodovlasnika za brod do 5 000 tona na iznos od 4,51 milijun SDR-a, a za brodove iznad te tonaže dodaje se daljnjih 631 SDR-a za tonu po događaju, usto da ukupan iznos ne smije prijeći 89,77 milijuna SDR-a. Iznos ograničenja odgovornosti Fonda povisuje se na ukupan iznos naknade od 203 milijuna SDR-a, odnosno najviše 300 milijuna SDR-a za svaku nezgodu koja se dogodi u vrijeme kada u tri države članice Konvencije uvoz nafte koja se računa u doprinose prelazi 600 milijuna tona.³⁶

1.2.1. Osnivanje Dopunskog fonda 2003. godine

Ekološke štete tankera *Erika* i *Prestige*,³⁷ uvelike su premašile iznose ograničenja odgovornosti na snazi. Da bi se spriječilo donošenje regionalnih rješenja Europske zajednice, koja je nakon nezgoda tih brodova inicirala osnivanje dopunskog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (*Compensation for Oil Pollution in European Waters – COPE Fund*), i da bi se mogle nadoknaditi i štete takvih razmjera kao što su one brodova *Erika* i *Prestige*, na Diplomatskoj konferenciji u Londonu održanoj 16. svibnja 2003. donesen je Protokol iz 2003. godine Konvenciji o fondu iz 1992.³⁸ koji predviđa osnivanje Dopunskog

³⁶ To povišenje iznosa ograničenja odgovornosti stupilo je na snagu 1. studenoga 2003. u skladu s *tacit acceptance procedure* predviđenim Protokolima iz 1992. godine (čl. 15. CLC konvencije iz 1992. i čl. 33. Konvencije o fondu iz 1992.), prema kojemu više nije potrebno sazivanje Diplomatske konferencije za povišenje iznosa ograničenja odgovornosti koji se usvajaju skraćanim postupkom tako da države koje se ne slažu s povišenjem usvojenim na Pravnom odboru IMO-a, moraju otkazati Konvenciju, osim ako najmanje jedna četvrtina država koje su bile članice u trenutku izmjena, obavijesti Glavnog tajnika da izmjenu ne prihvaća, pa se ona smatra odbijenom i bez učinka. Vidjeti поближе: Dorotea Ćorić, *Najnovije izmjene međunarodnog sustava građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.*, PPP 156 (2002.), str. 3. – 12., str. 6.

³⁷ Nakon oštećenja u olujnom nevremenu španjolske vlasti odbile su primiti tanker *Prestige* u luku zakloništa, pa se nakon neuspjelog spašavanja raspolovio i potonuo oko 250 km od španjolske obale s teretom od oko 77 000 tona od kojeg se veći dio, od oko 80%, izlio u more, a ispumpano je samo oko 13 000 tona. Samo troškovi čišćenja procjenjuju se na oko 2,8 milijardi američkih dolara.

³⁸ Protokol iz 2003. godine stupio je na snagu 3. ožujka 2005. godine, a na dan 31. 12. 2007. imao je 21 državu članicu. Za Hrvatsku je stupio na snagu 17. svibnja 2006. godine. Vidjeti *Status of Conventions and Instruments*, 31. 12. 2007. Tekst i prijevod Protokola u: NN-MU 12/2005.

fonda, tzv. treći sloj odgovornosti,³⁹ a doprinose u fond plaćaju uvoznici nafte pod istim uvjetima kao i u fond iz 1992. godine.

Međutim, u svakoj je državi stranci minimalna količina koja podliježe doprinosu 1 milijun tona, pa ako je ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu manja od toga, država stranka Protokola iz 2003., dužna je preuzeti obveze plaćanja doprinosa razlike između 1 milijuna tona i ukupne količine stvarno zaprimljenog ulja u toj državi.

Prema Protokolu iz 2003. godine, maksimalan iznos odgovornosti po događaju (uključujući i iznose po CLC 1992. i Konvenciji o fondu iz 1992. godine), iznosi 750 milijuna SDR-a po događaju.

1.2.2. STOPIA⁴⁰ i TOPIA⁴¹ iz 2006.

S obzirom na to da se uvođenjem trećeg sloja odgovornosti putem Dopunskog fonda iz 2003., dodatnoj financijskoj odgovornosti izlažu samo uvoznici tereta, da bi se opet postigla ravnoteža u snošenju odgovornosti i naknade za onečišćenje mora uljem, vlasnici tankera koji osiguravaju svoju odgovornost putem P&I klubova⁴² udruženih u *International Group*,⁴³ prihvatili su obeštetiti Fond iz 1992. godine i Dopunski fond iz 2003. godine, putem posebnih sporazuma STOPIA 2006. i TOPIA 2006.

STOPIA predviđa dobrovoljno povišenje odgovornosti vlasnika manjih brodova s iznosa ograničene odgovornosti od 4,5 mil. SDR-a na iznos od

³⁹ *Third tier.*

⁴⁰ *Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA).*

⁴¹ *Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA).*

⁴² P&I klubovi (*Protecting and Indemnity Associations – P&I Clubs*) su udruženja (klubovi) brodovlasnika kao članova kluba u svrhu osiguranja odgovornosti prema trećima, a pravo na zaštitu i naknadu od kluba za štete i troškove koje su pretrpjeli temeljem odgovornosti prema trećima, članovi ostvaruju tek kada tu štetu stvarno pretrpe i plate. P&I klubovi posluju na temelju uzajamnosti i bez namjere ostvarivanja profita, a udruženi su na istom načelu uzajamnosti u *International Group of P&I Clubs*. <http://ukapandi.com/2about.html>. – posjećena 17. 8. 2008.

⁴³ Članovi *International Group of P&I Clubs* su sljedeći: American, Britania, Gard, Japan Club, London, North of England, Skuld, SOP, Standard, Steamship Mutual, Swedish Club, UK Mutual, West of England, dok su klubovi izvan *International Groupa* uglavnom manji klubovi ili koji posluju na temelju fiksnih premija, a ne na uzajamnosti. Vidjeti: <http://www.igpandi.org/The+Group+Clubs> – posjećena 17. 8. 2008.

20 mil. SDR-a, što uključuje brodove do 29,548 tona. STOPIA se primjenjuje u državama strankama Konvencije o fondu iz 1992. godine, neovisno o tome jesu li potpisnice Protokola iz 2003. godine.

TOPIA 2006. je sporazum prema kojemu vlasnici tankera učlanjeni u jedan od P&I klubova, nadoknađuju Dopunskom fondu iz 2003. godine 50% naknade koju je Dopunski fond isplatio na ime štete zbog onečišćenja na području države stranke Protokola iz 2003. godine.

STOPIA i TOPIA primjenjuju se na sve nezgode koje se dogode nakon 20. siječnja 2006. godine, a zbog održavanja ravnoteže u odgovornosti, sporazumi predviđaju da će se ponovno preispitati nakon 10 godina primjene.

2. GLAVNE ZNAČAJKE BUNKER KONVENCIJE IZ 2001.

Tijekom rasprava za izmjenu CLC konvencije iz 1969., studije su pokazale da ulje koje se prevozi kao teret nije jedina prijetnja onečišćenju mora s brodova, pa je slijedom toga po uzoru na već afirmirani CLC sustav, donesena Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi za štetu u svezi s prijevozom škodljivih i štetnih tvari morem iz 1996. godine (HNS),⁴⁴ kojom su obuhvaćene i pojedine vrste ulja koja nisu uključena u CLC sustav odgovornosti. Pet godina nakon toga usvojena je Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja pogonskim gorivom, iz 2001. godine,⁴⁵ kojom se zaokružuje međunarodnopravna regulacija građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem s brodova.

Rad na Bunker konvenciji započeo je početkom 1990-tih godina, kad su podatci IMO-a pokazali da je broj incidenata koji su prouzročili onečišćenje mora uljem s ostalih brodova znatno veći od onih prouzročenih tankerima,

⁴⁴ *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996., (HNS). Konvencija još nije stupila na snagu. Vidjeti pobliže: Axel Luttenberger, *Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem*, Pomorski zbornik, 40. (2002.) str. 445. - 452.

⁴⁵ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001. (Bunker konvencija iz 2001.) donesena je u Londonu 21. ožujka 2001. O značenju Konvencije vidjeti u: Ivo Grabovac, *Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom*, 2001., Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, Suppl. Br. 2/2002., str. 219. - 227.

što ne čudi s obzirom na to da se zna da veliki trgovački brodovi mogu imati veću količinu ulja u svrhu goriva, nego što manji tankeri imaju tereta. Stoga je donošenje Bunker konvencije vrlo važan dio u zaokruživanju međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora uljem.

Iako Bunker konvencija u najvećem dijelu preuzima već poznata rješenja CLC sustava odgovornosti, ipak ima i određenih razlika, nekih zbog same prirode stvari jer, primjerice, nema podjele odgovornosti sa stranom tereta kao u CLC sustavu i u HNS konvenciji, a i zbog nedosljednog provođenja rješenja iz CLC sustava, što će se vidjeti, primjerice, kod usmjeravanja odgovornosti itd.

S obzirom na to da su dosta rigorozni uvjeti za njezino stupanje na snagu relativno brzo ispunjeni,⁴⁶ Bunker konvencija iz 2001. godine stupila je na snagu 21. studenoga 2008. godine,⁴⁷ pa se stoga analiziraju njezina rješenja kako bi se upozorilo na neka pitanja koja mogu izazvati određene dvojbe prilikom njezine primjene.

⁴⁶ Člankom 14. Bunker konvencije, za njezino stupanje na snagu traži se polaganje 18 ratifikacijskih isprava, uz dodatni uvjet da najmanje pet država koje su ratificirale Bunker konvenciju ima najmanje milijun tona mješovite tonaže. Tako visoko postavljene uvjete za stupanje Konvencije na snagu dio su kompromisa (paketa) postignutoga pri usvajanju Konvencije kao ustupak za relativno nizak kriterij tonaže (1 000 BRT) za brodove koji su dužni imati obvezno osiguranje za pokriće odgovornosti iz Konvencije. Treba naglasiti da je Europska zajednica već u rujnu 2002. godine nastojala potaknuti države članice EU na što raniju ratifikaciju Bunker konvencije, pa je u tom smislu donesena i *Council Decision 2002/762/EC dated 19 September 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community to sign, ratify or accede to the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (the Bunkers Convention)*; <http://europa.eu.int/eur/lex/lexUriServ.do?uri=CELEX:3202DO762:EN:HTML> – posjećena 3. 7. 2008.

⁴⁷ Uvjeti za stupanje na snagu ispunjeni su 21. studenoga 2007. polaganjem 18. ratifikacijske isprave od strane Sijera Leone. Stranke konvencije su: Bahami, Bugarska, Cipar, Estonija, Grčka, Hrvatska, Island, Jamajka, Latvija, Litva, Luksemburg, Maršalski Otoci, Njemačka, Norveška, Poljska, Samoa Sijera Leone, Singapur, Slovenija, Španjolska, Tonga, Ujedinjeno Kraljevstvo; Prema: *Status of Conventions*, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22499/status-x.xls – posjećena 31. 8. 2008. U međuvremenu su stranke Konvencije postale Danska, 23. 7. 2008., Prema: *Latest ratification*, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=249#top – posjećena 31. 8. 2008., i Liberija, prema: Marine operation note 02/2008 od 28. 7. 2008. http://www.lisr.com/lisr/Portals/0/Marine%20Operations%20Note_05_2008.pdf – posjećena 31. 8. 2008. Hrvatska je postala strankom konvencije 15. prosinca 2006. temeljem Zakona o potvrđivanju objavljenom u NN-MU br. 9/2006. od 18. listopada 2006.

2.1. Definicije

Bunker Konvencija primjenjuje se na onečišćenje mora postojanim ugljikovim mineralnim uljima koja se prevoze kao pogonsko gorivo, uključujući ulja koja se rabe ili se namjeravaju rabiti za podmazivanje, kao i ostatke toga ulja.⁴⁸

Bunker konvencija brod definira vrlo široko jer brodom smatra svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste.⁴⁹ Treba, međutim, napomenuti da, iako je definicija broda široka i po tome bi obuhvaćala i tankere, iz primjene Bunker konvencije izričito je odredbom⁵⁰ izuzeta šteta zbog onečišćenja kako je definirana u CLC 1992., bez obzira na to može li se na temelju te Konvencije naplatiti naknada za štetu ili ne može. To znači da se Bunker konvencija ne će primijeniti na tankere koji prevoze ulje kao teret, a ni na brod sposoban za prijevoz ulja i drugih tereta, ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i tijekom putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza jer će se i na takav brod u tom slučaju primijeniti CLC 1992.⁵¹

Isto tako, iz primjene Bunker konvencije izuzeti su ratni brodovi, osim ako država stranka ne odluči da će se Konvencija primijeniti i na ratne brodove. Međutim, Bunker konvencija, uključujući i odredbu o nadležnosti suda iz članka 9., primjenjuje se i na ratne brodove države stranke Bunker konvencije, ako se rabe u trgovačke svrhe.

Iako se brodom smatra svako plovilo, što bi obuhvaćalo različite plutajuće objekte, Konvencija se ne će primijeniti na njih ako ne prevoze pogonsko gorivo kako je definirano Bunker konvencijom.

Vlasnik broda definiran je⁵² tako da osim upisanog vlasnika uključuje i zakupoprimatelja (*bare-boat Charterer*), upravitelja broda (*manager*) i brodaru (*operator*), za razliku od CLC konvencije gdje se vlasnikom broda smatra samo upisani vlasnik broda. To je bitno stoga što se i odgovornost za štetu prema Bunker konvenciji odnosi na sve navedene osobe, za razliku od CLC konvencije gdje je odgovornost usmjerena na upisanog vlasnika.

Šteta od onečišćenja⁵³ definirana je jednako kao u CLC konvenciji, kao gubitak ili šteta nastala izvan broda zbog onečišćenja zbog istjecanja ili ispuštanja

⁴⁸ Članak 1(1) t. 5. Bunker konvencije.

⁴⁹ Članak 1(1) t. 1. Bunker konvencije.

⁵⁰ Članak 4. Bunker konvencije.

⁵¹ Članak 2 (1) Protokola iz 1992. CLC konvenciji iz 1969.

⁵² Članak 1(1) t. 3. Bunker konvencije.

⁵³ Članak 1(1) t. 9. Bunker konvencije.

pogonskog ulja s broda, bez obzira na to gdje se to istjecanje ili ispuštanje dogodilo, usto da je naknada za oštećenje okoliša, osim za gubitak dobiti zbog takvog oštećenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja, i troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene tim mjerama. Iako su tijekom primjene uočeni nedostaci definicije štete iz CLC konvencije, pokušaj prilikom usvajanja Bunker konvencije da se definicija štete poboljša nije uspio zbog premalo vremena.⁵⁴

2.2. Teritorijalna primjena

Bunker konvencija primjenjuje se na:⁵⁵

- a) štetu zbog onečišćenja koja je prouzročena:
 - (i) na području države stranke, uključujući njezino teritorijalno more,
 - (ii) u gospodarskom pojasu države stranke uspostavljenome u skladu s međunarodnim pravom, ili ako država stranka nije uspostavila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina teritorijalnog mora i uz njega, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora;
- b) na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprječavanja ili umanjivanja takve štete.

Teritorijalna primjena Bunker konvencije utvrđena je na jednak način kao i u CLC konvenciji iz 1992. godine i tu ne bi bio potreban daljnji komentar. Međutim, ovakav tekst dovodi u pitanje primjenu obiju Konvencija izvan gra-

⁵⁴ Prijedlog International Group da se definicija štete u Bunker konvenciji poboljša u odnosu prema definiciji iz CLC konvencije morao se povući zbog nedostatka vremena, pa je usvojen identičan tekst. Vidjeti: Griggs, Patrick, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, News from Intergovernmental and International Organizations, News from IMO*, http://www.comitemaritime.org/news/pdfiles/n101_01.pdf – posjećena 3. 7. 2008; Različiti primjeri interpretacije pojma štete prema Konvenciji o građanskoj odgovornosti vidjeti u: Ćorić, Dorotea, *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem: najnovije izmjene*, Zbornik Pravnog fakulteta, Sveučilište u Rijeci 2 (2006.), str. 889. – 912., str. 904. i dalje.

⁵⁵ Članak 2. Bunker konvencije.

nica teritorijalnog mora u državama koje nisu uspostavile gospodarski ili neki drugi pojas u skladu s međunarodnim pravom.

Prema tekstu Bunker konvencije, ona će se primijeniti izvan teritorijalnog mora države stranke samo ako je formalno proglašen gospodarski pojas ili neka slična zona u skladu s međunarodnim pravom, pa će se za države koje nisu iskoristile to svoje pravo Bunker konvencija primijeniti samo na području teritorija i teritorijalnog mora, odnosno države. To znači da u slučaju onečišćenja koje nastane izvan granica njihova teritorijalnog mora ne postoji mogućnost naknade, osim za zaštitne mjere na koje se Bunker konvencija primjenjuje bez obzira na to gdje bile poduzete radi sprječavanja ili umanjavanja štete od onečišćenja.⁵⁶

Republika Hrvatska nije proglasila gospodarski pojas u skladu s međunarodnim pravom, nego je još 3. listopada 2003. godine proglasila Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP) čija je puna primjena trebala početi 1. siječnja 2008., ali je odlukom Vlade njegova primjena za članice EU odgođena od 15. ožujka 2008. S obzirom na ove okolnosti, dvojbeno je bi li se se u slučaju onečišćenja izvan granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske ostvarila naknada (osim naknade za zaštitne mjere) prema Bunker konvenciji, i bi li se ta naknada ostvarila u slučaju onečišćenja prouzročenoga brodom članice EU.

2.3. Odgovornost za onečišćenje

Za razliku od CLC konvencije, prema kojoj je odgovornost za štetu za onečišćenje usmjerena na upisanog vlasnika broda, što se vidi iz definicije, Bunker konvencija pod pojmom vlasnika razumijeva širi krug osoba, tj. osim upisanog vlasnika, obuhvaća i zakupoprimalca, upravitelja i brodara, pa odredbu članka 3 (1) o odgovornosti vlasnika treba tumačiti u svezi članka 1. t. 3. Da odgovornost nije usmjerena samo na upisanog vlasnika, proizlazi i iz odredbe članka 3 (2) kojom je utvrđena solidarna odgovornost ako je odgovorno više osoba, kao i iz odredbe o pravu regresa vlasnika prema odgovornoj osobi. Krug osoba proširen je zato što u sustavu odgovornosti prema Bunker konvenciji ne postoji fond koji bi u drugom sloju platio naknadu, pa prošireni

⁵⁶ Isto se odnosi i na CLC konvenciju. Vidjeti u: Ćorić, Dorotea, *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom*, 2001., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 4. – 6. (2001.) str. 435. – 447., str. 439.

krug osoba prema kojima se zahtjev za naknadu može uputiti, ako se naknada iz bilo kojeg razloga ne ostvari od upisanog vlasnika ili njegova osiguratelja, daje više mogućnosti da će oštećene osobe primiti naknadu.

Odgovornost je objektivna (kauzalna), što znači da se vlasnik može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže:

- (a) da je šteta posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesvladive prirodne pojave,
- (b) da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe, učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta,
- (c) da je šteta u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju te funkcije.⁵⁷

Vlasnik broda može se u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema oštećenoj osobi i ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala, bilo zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, bilo zbog njezina nemara.⁵⁸ Ako se vlasnik oslobodi odgovornosti, protiv njega se ne može voditi nikakav drugi postupak niti se može podnijeti bilo kakav drugi zahtjev osim na temelju Konvencije.⁵⁹

Treba napomenuti da, za razliku od CLC konvencije gdje se navodi široki krug trećih osoba protiv kojih se ne može podnijeti tužba, bilo da se temelji na Konvenciji ili ne,⁶⁰ treće osobe, koje ne ulaze u krug odgovornih osoba, ne uživaju nikakvu zaštitu prema Bunker konvenciji, pa te osobe mogu samostalno odgovarati za naknadu štete zbog onečišćenja brodskim gorivom prema mjerodavnom sustavu odgovornosti.

Propust Bunker konvencije da zaštiti treće osobe, primjerice, spašavatelje i osobe koje poduzimaju mjere čišćenja prouzročenoga izlivanjem pogonskog goriva, pokušao se ispraviti na prijedlog spašavatelja, ali uza sve je napore pokušaj ostao bez učinka i zaštita trećih osoba nije unesena u tekst Konvencije. Stoga je donesena posebna Rezolucija o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere

⁵⁷ Članak 3 (3) Bunker konvencije.

⁵⁸ Članak 3 (4) Bunker konvencije.

⁵⁹ Članak 3 (5) Bunker Konvencije.

⁶⁰ Treće osobe koje uživaju zaštitu i protiv kojih se prema CLC konvenciji ne može podnijeti tužba su: a) osobe u službi vlasnika i članova posade, b) peljari, c) naručitelj ugovora o prijevozu, upravitelj ili brodar, d) spašavatelji, e) osobe koje poduzimaju zaštitne mjere te sve osobe u službi osoba iz c), d) i e) ili njihovih punomoćnika, Članak 3 (4) CLC iz 1992. godine.

sa svrhom sprječavanja ili smanjenja učinaka onečišćenja,⁶¹ kojom se pozivaju države članice Konvencije da to učine internim pravom prilikom unošenja odredbi Bunker konvencije u nacionalno zakonodavstvo.

2.4. Ograničenje odgovornosti

Prema Bunker Konvenciji,⁶² vlasnik i njegov osiguratelj imaju pravo na ograničenje odgovornosti u skladu s odredbama bilo kojega nacionalnoga ili međunarodnog sustava ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje, kao što je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, kako je izmijenjena.⁶³

Iz takve se formulacije ne zna unaprijed na koji će iznos vlasnik i njegov osiguratelj moći ograničiti svoju odgovornost u slučaju nastanka štete od onečišćenja te s obzirom na to da se unaprijed ne zna koje će se pravo primjenjivati u svakom konkretnom slučaju, ne znaju se unaprijed ni uvjeti osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Visina ograničenja odgovornosti utvrđivat će se u svakom konkretnom slučaju i ovisit će o pravu koje se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo. Tako se može primijeniti bilo koji od postojećih međunarodnih instrumenata o globalnom ograničenju odgovornosti, ovisno o tome koji je na snazi u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo i to: Međunarodna konvencija za ujednačenje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924. godine, Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine, Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. te Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju iz 1976. godine, koji su svi na snazi. Ako država članica Bunker

⁶¹ *Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effect of Oil Pollution*, Dorotea Ćorić, (prijevod), PPP, 156 (2002.), str. 108. – 109.

⁶² Članak 6. Bunker konvencije.

⁶³ *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)*, 1976., usvojena 19. 11. 1976., stupila na snagu 1. 12. 1986.; *Protocol 1996 to the LLMC 1976.*, usvojen 3. 5. 1996., stupio na snagu 13. 5. 2004. godine. (U daljnjem tekstu Protokol iz 1996.) Prema podacima, na dan 3. 7. 2008. godine, Konvenciju 1976. godine ratificiralo je 50 država, a 29 država ratificiralo je Protokol 1996. godine, među kojima i Hrvatska, (Narodne novine – MU 12/2005). Vidjeti: *Summary of status of Conventions as at 3 July 2008*. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe> – posjećena 18 .8. 2008.

konvencije na čijem se području onečišćenje dogodilo nije stranka nijednoga od navedenih instrumenata, primjenjuje se nacionalno pravo te države. Stoga Bunker konvencija, nije najbolji primjer uspješnog ujednačavanja međunarodnog prava.

Kako bi se ipak svote ograničenja odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom ujednačile primjenom istog sustava ograničenja odgovornosti u što više država, uz Bunker konvenciju donesena je i Rezolucija o ograničenju odgovornosti kojom se države stranke požuruju da što prije ratificiraju Protokol iz 1996. godine o izmjeni Konvencije iz 1976.⁶⁴

Međutim, čak kad bi se i dogodilo da sve države stranke Bunker konvencije ratificiraju Protokol iz 1996. godine Konvenciji iz 1976., to još ne znači da će iznos raspoloživ za namirenje tražbina za naknadu štete zbog onečišćenja pogonskim gorivom biti ujednačen i uvijek jednak jer će te tražbine konkurirati u istom fondu ograničene odgovornosti s tražbinama za naknadu drugih šteta iz istog događaja, pa će o iznosu ostalih šteta ovisiti koji će iznos u konkretnom slučaju biti raspoloživ za štete od onečišćenja.⁶⁵

Tijekom Konferencije upozoreno je i na dvojbu je li prema Konvenciji iz 1976. godine uopće moguće ograničiti odgovornost za štete od onečišćenja iz Bunker konvencije jer su tražbine za koje se može ograničiti odgovornost nabrojene u članku 2(1) Konvencije iz 1976. godine, te postoje i argumenti da Konvencija iz 1976. godine ne daje mogućnost za ograničenje odgovornosti za štete zbog onečišćenja koja nisu vezana za štetu na imovini ili povrjedi prava, kao ekonomski gubitak zbog zastoja u poslu prouzročen onečišćenjem. Međutim, zbog kratkoće vremena na Konferenciji ni to pitanje nije riješeno, nego je ostavljena dvojba koja može izazvati probleme prilikom primjene Bunker konvencije iz 2001.⁶⁶

Također treba napomenuti da, s obzirom na to da sama Bunker konvencija ne utvrđuje ni visinu ograničenja ni postupak ograničenja odgovornosti, u njoj nije utvrđeno ni kada vlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti za štete od onečišćenja pa će se i to pitanje rješavati u svakom pojedinom slučaju, a ovisit će o sustavu globalnog ograničenja odgovornosti po pravu koje se primjenjuje

⁶⁴ *The Resolution on Limitation of Liability*, Dorotea, Ćorić, (Prijevod), PPP, 156 (2002.), str. 102. – 103.

⁶⁵ Vidjeti u: Dorotea, Ćorić, *Međunarodni sustav odgovornosti i nanade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Zagreb, 2002., str. 205.

⁶⁶ Patrick Griggs, *op. cit.*, str. 12.

u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo, prema kojemu će se utvrđivati pravo vlasnika na ograničenje odgovornosti i visina odgovornosti, kao i gubitak prava na ograničenje odgovornosti.

2.5. Obvezno osiguranje

Osnovni cilj donošenja Bunker konvencije bio je osigurati žrtvama onečišćenja mora pogonskim gorivom adekvatnu, brzu i efikasnu naknadu.⁶⁷ U tom je smislu ključni zahtjev Bunker konvencije dužnost upisanog vlasnika broda nosivosti više od 1 000 BRT zaključiti ugovor o osiguranju ili ishoditi drugo financijsko jamstvo radi pokrića odgovornosti za štetu zbog onečišćenja u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenima prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja, ali ni u kom slučaju ne će prijeći svotu obračunanu u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena.⁶⁸

Valja naglasiti da ostale osobe koje mogu biti solidarno odgovorne s upisanim vlasnikom broda, iako mogu osigurati svoju odgovornost, nemaju dužnost obveznog osiguranja, nego samo upisani vlasnik,⁶⁹ što će vjerojatno usmjeriti sve potencijalne zahtjeve na upisanog vlasnika broda, odnosno izravno na njegova osiguratelja.⁷⁰

Obvezno osiguranje prema Bunker konvenciji upisani vlasnik mora ishoditi u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenima prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja odgovornosti države zastave broda, ali kako te svote mogu biti različite u pojedinim država-

⁶⁷ Obvezno osiguranje pojavljuje se u novijim međunarodnim konvencijama, posebno onima koje reguliraju odgovornost za štete od onečišćenja, počevši od Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda iz 1962., Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1969. s izmjenama iz 1992. godine, i Konvencijom o Fondu iz 1971. s izmjenama iz 1992., HNS konvencijom iz 1996., kao i u Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine i najnovijoj Konvenciji o uklanjanju podrtrine iz 2007.

⁶⁸ Članak 7 (1) Bunker konvencije iz 2001.

⁶⁹ Napominje se da je u službenom prijevodu Bunker konvencije iz 2001. objavljenome u NN-MU br. 9/2006. pogrešno ispuštena riječ 'upisani' uz riječi 'vlasnik broda' pa bi se moglo pogrešno protumačiti da su obvezno osiguranje dužne ishoditi sve osobe koje se navode u definiciji vlasnika broda.

⁷⁰ O obveznom osiguranju vidjeti u: Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje*, Knjiga druga, Zagreb, 1994., str. 370.

ma, ovisno o sustavu ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u pojedinoj državi stranci, visina obveznog osiguranja limitirana je na svote obračunane u skladu s Protokolom iz 1996. Konvenciji iz 1976., kao najvišom svotom obveznog osiguranja.

Kako iznos ograničenja odgovornosti vlasnika broda nije unaprijed određen, nego se, kako je već navedeno, utvrđuje za svaki pojedini slučaj prema pravu koje se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo, a kako bi bio u pokriću, bez obzira na to gdje se onečišćenje dogodi i bez obzira na to koji će se sustav ograničenja odgovornosti primijeniti, upisani vlasnik broda bit će prisiljen zaključiti obvezno osiguranje na najviši iznos, tj. na svote obračunate u Protokolu iz 1996. Konvenciji iz 1976.

Međutim, s obzirom na to da se prilikom pozivanja na Protokol iz 1996., Konvenciji iz 1976. godine, Bunker konvencija ne poziva na članak 6 (1) (b) Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., tj. na ostala potraživanja, ostaje dvojbeno je li iznos obveznog osiguranja limitiran na svote obračunate u skladu s Protokolom iz 1996. iz članka 6(1) (b) – ostala potraživanja ili, na kumulativni iznos iz članka 6 (1) (a) – potraživanja zbog smrti i tjelesnih ozljeda i članka 6 (1) (b) – ostala potraživanja. U posljednjem slučaju visina obveznog osiguranja uvelike bi nadmašila iznos na koji vlasnik može ograničiti svoju odgovornost prema članku 6. Bunker konvencije.

Prema članku 7 (15) Bunker konvencije, država stranka može izjaviti da se članak 7 Bunker konvencije o obveznom osiguranju ne primjenjuje na brodove koji plove isključivo na “domaćim putovanjima” tj. na području teritorijalnog mora te države (članak 2 (a) (i)).

2.6. Izravna tužba

Drugi ključni zahtjev Bunker konvencije jest mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju⁷¹ jer se time osigurava raspoloživost sredstava za naknadu štete u korist oštećene osobe.

Izravna tužba⁷² je, međutim, protivna pravilima osiguranja kojim se brodomlasnici tradicionalno koriste za pokriće svoje odgovornosti prema trećima putem

⁷¹ Članak 7 (10) Bunker konvencije iz 2001.

⁷² Poblize o izravnoj tužbi: Adriana Vincenca Padovan, *Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marine Insurance with a special Focus on the Developments in Croatian Law*, PPP, 42 (2003.), 157., str. 35. – 83.

P&I klubova, a u sklopu kojih je i pokriće odgovornosti vlasnika broda za štete zbog onečišćenja. Razlog je tomu što je osnovno pravilo svih klubova da pravo na naknadu ima samo član kluba kada štetu pretrpi, što znači nakon što je član kluba već obavio plaćanje trećima (*pay to be paid*).⁷³ Stoga je svaka tužba trećih usmjerena izravno prema klubu za odgovornost člana kluba protivna tom pravilu.

Upravo su zato P&I klubovi u slučaju OPA 1990. odbili izdavati potvrde o obveznom osiguranju jer je svaka izravna tužba prema osiguratelju protivna pravilima Klubova.⁷⁴ Drugi je razlog protivljenju P&I klubova za izdavanje potvrde o obveznom osiguranju prema OPA 1990. dvojbenost o tome je li taj rizik uzajamni rizik (*mutual risk*),⁷⁵ pa vlasnici brodova koji plove u SAD moraju ishoditi *Blue Card* u skladu sa zahtjevima OPA 1990., od drugih osiguratelja koji pristaju izdati *Blue Card*, ali opet samo ako vlasnik broda već ima P&I pokriće. Na taj način izbjegla se izravna tužba prema P&I klubovima koji i dalje pokrivaju taj rizik, a tužen može biti izravno osiguratelj koji izdaje *Blue Card*, potvrđujući da vlasnik broda ima osigurateljno pokriće u skladu s OPA 1990.

Za razliku od navedenog slučaja u OPA 1990., u odnosu prema CLC i HNS konvenciji, P&I klubovi nisu pružali neki veći otpor za izdavanje potvrda o osiguranju (tzv. *Blue Card*), iako je i tim Konvencijama predviđena izravna tužba prema osiguratelju, što se protivi pravilima P&I klubova (*pay to be paid*). Međutim, treba istaknuti da, iako je pokriće odgovornosti putem P&I klubova u načelu bez ograničenja, prvo ograničenje pokrića uvedeno je upravo za štete od onečišćenja uljima i danas iznosi 1 000 milijuna američkih dolara.⁷⁶

⁷³ Pravilo *pay to be paid*: Rule 20 – Payment first by the Member: Unless the Directors in their discretion otherwise decide, it is a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the Association in respect of any liabilities, costs or expenses that he shall first have discharged or paid the same. *North of England P&I, P&I Rules, 2008/2009.*, str. 44. Praktičnu potvrdu pravilo je dobilo u žalbenom postupku pred engleskim House of Lords u presudi: *The "Fanti" and "iPadre Island"*, *Lloyd's Law Reports, Part 3/1990., Vol. 2., Sept. 1990.*, str. 191. – 206.

⁷⁴ P&I klubovi nisu pristali izdavati potvrdu o obveznom osiguranju u slučaju OPA iz 1990. u SAD-u jer nisu željeli stvoriti presedan za izravnu tužbu.

⁷⁵ Smatra se da svi brodovi ne idu u SAD, pa to stoga nije *mutual risk*. Zbog čega su vlasnici brodova koji plove u SAD morali ishoditi potvrdu o obveznom osiguranju od drugih osiguratelja.

⁷⁶ Ograničenje pokrića odgovornosti za onečišćenje mora uljima prvi je put uvedeno 1970. godine s tim da je limit rastao do 1990. kada je dosegao 500 000 000 američkih dolara i u tom iznosu ostao do veljače 2000., kada je povišen na 1 000 000 000 američkih dolara. Marijan Štambuk, *Osiguranje odgovornosti brodara za onečišćenje kroz pravila P&I osiguravatelja*, *Osiguranje*, broj 3 (2002.), str. 20. – 33., str. 31.

I Bunker konvencija u svom članku 7 (10) predviđa da se svaki zahtjev zbog onečišćenja pokriven obveznim osiguranjem može podnijeti izravno protiv osiguratelja koji ima pravo na svu obranu na koju bi se imao pravo pozivati i sam vlasnik temeljem odredaba Konvencije (osim stečaja), uključujući i pravo na ograničenje odgovornosti u skladu s člankom 6. Čak i ako sam vlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti, osiguratelj može ograničiti svoju odgovornost u visini svote osiguranja. Usto, osiguratelj ima pravo i na obranu *willful misconduct*⁷⁷ osiguranika, ali ne može isticati drugu obranu na koju bi se imao pravo pozivati prema svom osiguraniku, već samo ima pravo zahtijevati da vlasnik broda sudjeluje u postupku.

Međutim, kod Bunker konvencije dogodilo se protivljenje klubova izdavanju potvrda o obveznom osiguranju, ne samo zato što Konvencija predviđa izravnu tužbu, nego i stoga što prema Bunker konvenciji štete prouzročene terorističkim aktima nisu isključene iz odgovornosti vlasnika broda, iako su nakon 11. rujna 2001. štete prouzročene terorističkim aktom isključene iz pokrića gotovo svih osiguratelja i reosiguratelja.⁷⁸

Kako su, međutim, obvezno osiguranje u skladu s Bunker konvencijom dužni ishoditi svi brodovi (nosivosti više od 1 000 BRT), bez obzira na vrstu broda osim onih na koje se primjenjuje CLC konvencija, pa je prema tome riječ o uzajamnom riziku, P&I klubovi udruženi u International Group odlučili su izdavati tzv. *Blue Card*, potvrđujući da brod ima zaključeno obvezno osiguranje u skladu s Bunker konvencijom.

U skladu s tim, suglasno su izmijenili i klupska pravila, i to tako da će izdati brodovima potrebne potvrde (*Blue cards*) u skladu s Bunker konvencijom, ali uz obvezu člana kluba da za štete prouzročene terorističkim aktom za koje bi

⁷⁷ Obrana koja daje pravo osiguratelju odbiti isplatu naknade osiguraniku ako je šteta posljedica vlastitoga namjernoga protupravnog čina osiguranika.

⁷⁸ I u slučaju nove Atenske konvencije iz 2002. godine, (*Athens Convention Relating to Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 2002.), donesene 1. studenoga 2002., kojom se predviđa obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesnih povreda putnika do iznosa od 250 000 SDR-a po putniku i po događaju uz pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju, P&I klubovi usprotivili su se izdavanju potvrda o obveznom osiguranju zbog visokih iznosa ograničenja odgovornosti i zato što štete od terorističkog akta nisu isključene iz odgovornosti prijevoznika. Zato Konvencija još nije stupila na snagu, pa je radi omogućivanja ratifikacije te Konvencije donesen tekst rezerve koju će države izraziti prilikom ratifikacije, a kojom se odredbe o obveznom osiguranju retroaktivno mijenjaju.

temeljem potvrde o obveznom osiguranju Klub obavio isplatu naknade štete, obešteti klub ili mu prenese prava iz police osiguranja ratnog rizika.⁷⁹

S obzirom na to da Bunker konvencija stupa na snagu 21. studenog 2008. godine i da je velik broj brodova kojima je potrebno izdati *Blue Card*, a u svrhu olakšavanja i ubrzanja postupka izdavanja *Blue Card*, klubovi udruženi u International Group of P&I već su na svojim web stranicama objavili upute kao i tekst zahtjeva (*Application Form*) za izdavanje *Blue Card*.⁸⁰

Na temelju potvrde kluba (*Blue card*), da vlasnik broda ima pokriće u skladu s Bunker konvencijom, država stranka Bunker konvencije ili drugo ovlašteno tijelo, moći će vlasniku izdati potrebnu potvrdu o obveznom osiguranju, koju moraju imati svi brodovi nosivosti više od 1 000 BRT, osim onih izuzetih samom Konvencijom.

2.7. Izdavanje Potvrda o obveznom osiguranju odgovornosti

Bunker konvencija sadržava i detaljne odredbe o sadržaju potvrde osiguranja, čiji se model nalazi u aneksu Konvenciji, te o postupku njezina izdavanja.⁸¹ Prema tim odredbama, nakon što se uvjeri da su predviđeni uvjeti Konvencije ispunjeni, država stranka u kojoj je brod upisan izdaje potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu. Država stranka može ovlastiti

⁷⁹ Izmijenjeno pravilo klubova glasi: *The exclusion contained in Rule 24 (1) (War Risks) shall not apply to liabilities, costs and expenses of a Member insofar only as they are discharged by the Association on behalf of the Members pursuant to a demand made under a certificate issued by the Association in compliance with the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution 2001 (the "Bunker Convention").*

PROVIDED ALWAYS THAT:

Where any such certificate is provided by the Association on behalf of the Member, the Member agrees that where any payment by the Association under the certificate is in respect of war risks, the Member shall indemnify the Association to the extent that such payment is recoverable under the Member's P&I war risks policy or would have been recoverable if the Member had maintained and complied with the terms and conditions of a standard P&I war risks insurance policy, and that there shall be assigned to the Association all the rights of the Member under such insurance and against any third party. To je pravilo klubova stupilo na snagu 20. svibnja 2008., North of England, Circular letter 29. 5. 2008.

⁸⁰ Vidjeti: NOE Circular letter 8. 7. 2008 http://www.nepia.com/club_circulars_article.php?id=759 – posjećena 31. 8. 2008.

⁸¹ Članak 7 (2) Bunker konvencije.

instituciju ili organizaciju koja će u njezino ime izdati brodu potvrdu, ali u cijelosti odgovara za potvrde izdane temeljem njezinog ovlaštenja,⁸² te ima posebnu dužnost obavješćivanja generalnog sekretara IMO-a o davanju takve autorizacije, njezinu ukidanju i datumu stupanja na snagu takve autorizacije ili njezina ukidanja.

Bunker konvencija predviđa mogućnost da država stranka Konvencije izda potvrdu i brodu koji nije upisan u toj državi, ako brod ima osigurateljno pokriće ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom, kako bi se omogućilo da brodovi koji nisu upisani u državi koja je stranka Konvencije ipak mogu ishoditi potvrdu radi uplovljavanja u luke država stranaka Konvencije.⁸³

Predviđena je i obveza država stranaka Konvencije da prihvate potvrdu koju im je izdala druga država stranka kao da su je same izdale, čak i kad je potvrdu izdala država stranka za brod koji nije upisan u državi koja je izdala potvrdu. Međutim, ako država stranka sumnja u financijsku snagu osiguratelja ili izdavatelja financijskog jamstva navedenoga u potvrdi i u njegove mogućnosti da ispunjava financijske obveze iz Konvencije, država stranka Konvencije može konzultirati državu koja je izdala potvrdu.⁸⁴

Posebno je važno istaknuti da država stranka Bunker konvencije ne smije dopustiti da brod koji je upisan u toj državi, a na koji se primjenjuje Bunker konvencija, plovi bez potvrde o obveznom osiguranju izdane u skladu s Konvencijom.⁸⁵ S druge strane, svaka država stranka obvezna je osigurati svojim internim pravom da svaki brod nosivosti više od 1 000 BRT-a, bez obzira na to gdje je upisan, koji uplovljava u njezine luke ili isplovljava iz njih, mora imati osiguranje ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom.⁸⁶ Iz toga proizlazi da države stranke Konvencije prihvaćaju dvostruku obvezu: izdavati potvrde o osiguranju brodovima koji su upisani u toj državi stranci Konvencije, nakon što se uvjeri da brod ima osigurateljno pokriće u skladu s Konvencijom, ali i kontrolirati da brodovi na koje se Konvencija odnosi, a koji uplovljavaju/isplovljavaju u/iz njezinih luka, imaju potrebne potvrde o obveznom osiguranju

⁸² Članak 7 (3) Bunker konvencije.

⁸³ Države koje su se do sada izjasnile da će izdavati Potvrde i brodovima koji ne viju njihovu zastavu su sljedeće: Cipar, ali samo kad brod uplovljava u ciparske luke, Njemačka, samo brodovima u vlasništvu njemačkih tvrtki, Singapur, također samo ako brod uplovljava u Singapur, itd.

⁸⁴ Članak 7 (9) Bunker konvencije.

⁸⁵ Članak 7 (11) Bunker konvencije.

⁸⁶ Članak 7 (12) Bunker konvencije.

ili financijskom jamstvu u skladu s odredbama Konvencije, i to bez obzira na državu upisa, odnosno na zastavu koju brod vije.

Kao što su P&I klubovi objavili postupak za izdavanje *Blue Cards*, tako su i pojedine države stranke Konvencije utvrdile i objavile postupak izdavanja Potvrda o obveznom osiguranju za brodove pod njihovom zastavom, što se može naći i na web stranicama.⁸⁷

Republika Hrvatska stranka je Konvencije, pa se očekuje da će uskoro također objaviti postupak ishoda Potvrda u skladu s Bunker konvencijom.⁸⁸ Pri tome bi bilo korisno da kao, primjerice, Njemačka prihvati izdavati Potvrde i brodovima koji ne viju hrvatsku zastavu, ali su u vlasništvu hrvatskih tvrtki, te brodovima koji uplovljavaju u hrvatske luke kako bi se omogućilo ticanje hrvatskih luka i onim brodovima koji viju zastavu države koja nije stranka Bunker konvencije, s jedne strane, a s druge strane, da bi se utvrdilo i uvjerilo da i ti brodovi imaju obvezno osiguranje u skladu s Bunker konvencijom što je korisno za državu u koju brod uplovljava jer će biti sigurna da i ti brodovi imaju potrebno osiguranje kojim će se moći naplatiti eventualne štete od onečišćenja pogonskim gorivom.

3. ZAKLJUČAK

Donošenje Bunker konvencije 2001. godine bilo je bez sumnje važan korak u zaokruživanju međunarodne regulative građanske odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem, unatoč značajnim zamjerkama na neka rješenja Konvencije. Kao što proizlazi iz analize odredbi Bunker konvencije, to se ponajprije odnosi na ograničenje odgovornosti koje nije određeno samom Konvencijom,

⁸⁷ Primjerice, Bahami, Cipar, Danska, Njemačka, Maršalski Otoci i Ujedinjeno Kraljevstvo. Zanimljivo je da su neke države, primjerice Liberija, i prije nego su postale strankom Bunker konvencije (21. 8. 2008.), već unaprijed (28. 7. 2008.) objavile postupak izdavanja Potvrda o obveznom osiguranju. http://www.lisr.com/lisr/Portals/0/MarineOperationsNote_02-2008_Final.pdf – posjećena 31. 8. 08.

⁸⁸ RH je postala strankom Bunker konvencije 15. prosinca 2006., vidjeti: *supra* bilj. 47. pa Konvencija stupa na snagu i za Hrvatsku 21. studenoga 2008. Međutim, RH (do predaje ovog rukopisa 1. 9. 2008), nije unijela odredbe Konvencije u interno pravo (kao npr. UK, vidjeti: *Statutory Instrument 2006 No. 1244 The Merchant Shipping (Oil Pollution) (Bunkers Convention) regulations 2006*, <http://www.opsi.gov.uk/si/si20061244.htm> – posjećena 31. 8. 2008.), niti je objavljen postupak izdavanja Potvrda o obveznom osiguranju.

nego se vezuje na sustav globalnog ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo, pa se iznos ograničenja odgovornosti ne može unaprijed utvrditi.

Međutim, unatoč zamjerkama i vrlo visokim kriterijima za stupanje na snagu, bilo je potrebno relativno kratko vrijeme, u usporedbi s ostalim konvencijama, da je prihvati 18 država, uključujući 5 država od kojih svaka ima milijun mješovite tonaže, koliko je bilo potrebno za stupanje na snagu Bunker konvencije. To je nedvojbeno pozitivan korak jer će se time ciljevi Konvencije, a to su adekvatna, brza i efikasna naknada osobama koje trpe štete od onečišćenja mora pogonskim gorivom, moći i ostvariti.

Tome svakako pridonosi i činjenica da su P&I klubovi otklonili zapreke i našli rješenje koje im omogućuje izdavanje potvrde o osiguranju (*Blue Card*), što će državama strankama Konvencije omogućiti brže izdavanje potrebnih potvrda o obveznom osiguranju u skladu s Konvencijom jer se mogu pouzdati da je pokriće koje pruža jedan od P&I klubova u sklopu International Group u skladu s Konvencijom. Time je omogućeno ostvarenje ključnog zahtjeva Bunker konvencije, a to je sigurnost naplate štete putem obveznog osiguranja, što će u praksi vjerojatno usmjeriti odštetne zahtjeve na upisanog vlasnika i njegov P&I klub, pa će se time postići usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti na upisanog vlasnika, iako to nije dosljedno učinjeno samom Konvencijom, što joj se također zamjera.

Svakako je pozitivno da je Republika Hrvatska već postala strankom Bunker konvencije, tako da stupanjem na snagu Bunker konvencije na međunarodnoj razini, ona stupa na snagu i za Republiku Hrvatsku. Time se postiže bolja zaštita hrvatskog mora od onečišćenja pogonskim gorivom, odnosno sigurnost brze i adekvatne naknade štete. Stoga provedbenim propisima treba na vrijeme osigurati primjenu Konvencije, kako bi se potrebne potvrde o obveznom osiguranju mogle na vrijeme izdati brodovima pod hrvatskom zastavom.

Uputno bi, međutim, bilo predvidjeti i mogućnost izdavanja potvrda o obveznom osiguranju i brodovima koji viju zastavu država koje nisu stranke Bunker konvencije, kao što su već učinili Ujedinjeno Kraljevstvo, Liberija i Cipar, ili barem brodovima koji uplovljavaju/isplovljavaju u/iz hrvatskih luka, kako je učinio Singapur, odnosno brodovima pod stranom zastavom, ali s ekonomskom vezom s Hrvatskom (koji su, primjerice, u vlasništvu hrvatskih tvrtki), kako je već učinila Njemačka da bi pomogla vlasnicima sa sjedištem u Njemačkoj čiji brodovi viju zastavu država koje nisu stranke Bunker konvencije.

Summary

Marija Pospíšil*

ENTRY INTO FORCE OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention) adopted at IMO Diplomatic Conference held in London from 19 to 23 March 2001, with an aim to ensure that adequate, prompt and effective compensation is available to persons who suffer damage caused by spills of oil when carried as fuel in ship's bunkers, will enter into force on 21 November 2008.

Entry into force of the Bunker Convention, which regulates the liability and compensation for damages resulting from bunker oil pollution, will fill a significant gap in international regulations on marine pollution liability and it will improve and complete the international oil pollution regime which was established by International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC) and International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensations for Oil Pollution Damage, 1971 (IOPC Fund), followed by amendments to those Conventions by the adoption of Protocols of 1992 and by Protocol of 2003 establishing the Supplementary Fund, as well as by adoption of International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS) which deals with different types of oil not included in CLC regime.

This paper analyzes the main characteristics of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 comparing them with the CLC liability regime, with a special emphasis on issues relating to compulsory insurance and direct action against the insurer, as well as on issues relating to certification of ships as required by the Bunker Convention.

Key words: bunker oil pollution, compulsory insurance, direct action.

* Marija Pospíšil, LL.M., Senior Executive (Claims), North of England P&I Association LTD., The Quayside, Newcastle upon Tyne, NE1 3DU, UK, (HONG KONG Branch Office: Room 2503 Cosco Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong)

Zusammenfassung

Marija Pospíšil **

DAS INKRAFTTRETEN DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE ZIVILRECHTLICHE HAFTUNG FÜR BUNKERÖLVERSCHMUTZUNGSSCHÄDEN (2001)

Das im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation auf der Diplomatenvonferenz von London (19. bis 23. März 2001) verabschiedete Internationale Übereinkommen über die zivilechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, das von Meeresverunreinigung durch Kraftstoffe Geschädigten eine angemessene, schnelle und wirkungsvolle Entschädigung sichern soll, tritt am 21. November 2008 in Kraft.

Mit dem Inkrafttreten des Bunkeröl-Übereinkommens, das die Frage der Haftung und Entschädigung wegen Meeresverunreinigung durch Kraftstoffe regelt, wird das System der internationalrechtlichen Regelung der zivilrechtlichen Haftung wegen Meeresverunreinigung durch Öl verbessert und abgerundet, das mit der Verabschiedung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden aus dem Jahre 1969 (CLC, 1969) und dem Internationalen Übereinkommen zur Gründung des Internationalen Kompensationsfonds für Ölverschmutzungen aus dem Jahre 1971 (IOPC-Fonds, 1971) eingeleitet und durch die Veränderungen der genannten Übereinkommen durch das Protokoll von 1992 und das Protokoll zur Gründung des Zusatzfonds von 2003 wie auch durch die Verabschiedung des Internationalen Übereinkommens über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe aus dem Jahr 1996 (HNS), das einige nicht zum Haftungssystem der CLC gehörige Ölarten erfasst, fortgesetzt wurde.

Die vorliegende Arbeit analysiert die wesentlichen Merkmale des Bunkeröl-Übereinkommens über die Haftung für Schäden infolge von Meeresverunreinigung durch Kraftstoffe im Vergleich zum CLC-System der Schadenshaftung bei Meeresverschmutzung durch Öl, das als Last transportiert wird, wobei Fragen im Zusammenhang mit der Haftpflichtversicherung des Schiffseigners und dem Recht, den Versicherer direkt zu verklagen, wie auch Fragen im Kontext der Schiffszertifizierung gemäß dem Bunker-Übereinkommen besonders berücksichtigt werden.

Schlüsselwörter: Meeresverunreinigung durch Kraftstoff, Pflichtversicherung, Direktklage.

** Mr. sc. Marija Pospíšil, Schadenssachbearbeiterin für Schifffahrtshaftpflichtschäden, North of England P&I Association LTD., The Quayside, Newcastle upon Tyne, NE1 3DU, UK, (Filiale HONG KONG: Room 2503 Cosco Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong)