

## MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA POGONSKIM ULJEM IZ 2001.

### PREDGOVOR

Nova Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Konvencija) usvojena je pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u ožujku 2001. godine.

Usvajanje navedenog sustava odgovornosti posljedica je stalnog porasta zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao gorivo na brodu, odnosno kao posljedica nezgoda u kojima sudjeluju brodovi koji ne prevoze ulje kao teret.

Procjenjuje se da je u posljednje vrijeme više od polovice zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem posljedica onečišćenja pogonskim uljem.

Prosječna količina goriva koja se nalazi na brodovima koji nisu tankeri iznosi oko 14 milijuna tona. Veliki kontejnerski brodovi, veliki brodovi za prijevoz generalnog tereta ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta.

Osim toga, ulje koje se koristi za pogon broda, ubraja se u tzv. prljava ulja (*heavy or dirty oil*) koja predstavljaju mnogo veću opasnost za morski okoliš od nekih vrsta ulja koja se prevoze kao teret.

Konvencija iz 2001. primjenjuje se na onečišćenja prouzročena *pogonskim uljem*, što označava ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za pogon broda, kao i ostatke tog ulja.

Konvencija se odnosi na onečišćenja pogonskim uljem koja prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste.

Iz novog sustava isključena su onečišćenja koja spadaju u režim Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1992. (CLC konvencije). To znači onečišćenja koja prouzroče tankeri (bez obzira na to da li stvarno prevoze ulje kao teret) i brodovi za kombinirani prijevoz ulja i rasute rudače kada stvarno prevoze ulje kao teret.

*Šteta zbog onečišćenja* obuhvaća štetu koja nastane uslijed istjecanja ili izbacivanja ulja koje se koristi kao gorivo na brodu.

Glede kategorija štete, po uzoru na CLC sustav, Konvencija obuhvaća:

- stvarnu štetu, gubitak dobiti uslijed onečišćenja, ekološku štetu koja se ograničava na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju po-

duzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja, kao i troškove zaštitnih mjera ili štetu prouzročenu tim mjerama.

Konvencija se primjenjuje na štetu zbog onečišćenja koja je prouzročena na teritoriju, uključujući i teritorijalno more država stranke, u gospodarskom pojasu države stranke, kao i na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete.

Teret odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom leži na širem krugu osoba. Za razliku od CLC sustava, koji odgovornost usmjerava isključivo na upisanog brodovlasnika, Konvencija pod pojmom *brodovlasnik* označava vlasnika, uključujući upisanog vlasnika, zakupoprimalca, broдача i upravitelja pomorskog broda.

Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge spomenute osobe leži u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom nema dopunske naknade putem Fonda.

Brodovlasnik za štetu odgovara objektivno, uz utvrđene mogućnosti oslobađanja od odgovornosti.

U slučaju da se brodovlasnik oslobodi svoje odgovornosti protiv njega se ne može voditi nikakav drugi postupak na temelju općeg ili posebnog režima odgovornosti.

Treće osobe, koje ne ulaze u krug odgovornih osoba (npr. spašavatelji ili osobe koje poduzimaju mjere čišćenja) ne uživaju nikakvu zaštitu. One mogu samostalno odgovarati za naknadu štete zbog onečišćenja brodskim gorivom prema mjerodavnom režimu odgovornosti.

Takvo rješenje izazvalo je veliko negodovanje spašavatelja i osoba koje poduzimaju zaštitne mjere.

Kao kompromisno rješenje, Konvencija je usvojila Rezoluciju o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja (*Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution*) kojom države stranke poziva da, inkorporirajući odredbe Konvencije u nacionalno zakonodavstvo, unesu posebnu odredbu o zaštiti tih osoba.

Brodovlasnik i osoba koja mu pribavlja osiguranje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost u skladu s primjenjivim međunarodnim ili nacionalnim režimom ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine.

Kolika će biti visina brodovlasnikove odgovornosti za slučaj onečišćenja pogonskim uljem utvrđivat će se u svakom pojedinačnom slučaju, a ovisit će o granicama propisanim na temelju međunarodnog režima ili nacionalnog prava koje se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo.

Tražbine za naknadu štete zbog onečišćenja pogonskim uljem kontribuiraju u opći fond ograničenja, pa će raspoloživa sredstva za njihovu naknadu ovisiti o postojanju dodatnih (materijalnih ili tjelesnih) šteta koje ulaze u isti fond ograničene odgovornosti.

Sa svrhom da bi se izbjegle poteškoće primjene različitih režima ograničenja, te da bi se svota odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom vezala za svotu iz Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996, konferencija je usvojila Rezoluciju o ograničenju odgovornosti (*Resolution on Limitation of Liability*) kojom se pozuruju vlade država stranaka da što prije ratificiraju Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.godine.

Konvencija nameće dužnost obveznog osiguranja odgovornosti upisanim brodovlasnicima brodova preko 1000 tona, uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.

Za stupanje na snagu Konvenciju mora prihvatiti 18 država, uključujući 5 država koje imaju po milijun mješovite tonaže.

Sa željom da Vam približimo novi sustav odgovornosti za onečišćenje mora u ovom broju časopisa objavljujemo originalni tekst Konvencije na engleskom jeziku i stručni prijevod na hrvatski jezik.

**Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić**  
*Pravni fakultet u Rijeci*