

Dr. sc. **Marinko Đ. Učur**
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
Hahlić 6, Rijeka, Hrvatska

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (2001)

Sažetak

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu onečišćenja pogonskim uljem usvojena je na diplomatskoj konferenciji u Londonu 23. ožujka 2001., pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije. Konvencijom se želi uspostaviti poseban režim odgovornosti i osigurati naknada štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem, koje prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste. Ne odnosi se na građansku odgovornost za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem tankera jer o tome postoji i na snazi je Konvencija iz 1992, kojom su pokrivene štete koje nastanu istjecanjem ulja koje tankeri prevoze kao teret, kao i onog kojeg koriste kao gorivo.

Konvencija (2001.) popunjava prazninu u međunarodnom režimu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova. Interes je EU da se ta Konvencija počne primjenjivati, pa se na taj način "usklađuje hrvatsko pomorsko zakonodavstvo s pravnom stečevinom EU"

Konvencija ima 19 članaka, a u preambuli (vizi) naglašava se njezino značenje. Stranke te Konvencije su sve države koje su je potpisale od 1.X.2001. do 30.IX.2002., koje su joj pristupile nakon toga roka i uredno to registrirale. Snažno uporište je i u Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. godine. Mora se nadoknaditi svaka šteta prouzročena onečišćenjem morskog okoliša. Uvodi se objektivna odgovornost za sve oblike onečišćenja uljem i očekivati je plaćanje adekvatne, brze i djelotvorne naknade.

Ključne riječi: Konvencija, onečišćenje, građanska odgovornost, pogonsko ulje, pravo mora, pomorsko plovilo.

1. Uvod

Temeljem odredbi članka 139. Ustava Republike Hrvatske (NN 91/2001. proć. tekst, 55/2001 ispr.) i članka 18 i 19. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora ("NN" 28/96). Republika Hrvatska je potvrdila i na taj način Zakonom iskazala formalni pristanak za Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001.

Međunarodna Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu onečišćenja pogonskim uljem (u nastavku: Konvencija (2001.) usvojena je pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization), na diplomatskoj

konferenciji održanoj u Londonu 23. ožujka 2001. godine. Svrha je Konvencije da uspostavi poseban režim odgovornosti i osigura naknadu štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem, koja prouzroče pomorska plovila bilo koje vrste.

Konvencija se ne odnosi na građansku odgovornost za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem tankera, jer je već na snazi i primjenjuje se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine, ako štetu prouzroče tankeri (puni i prazni). Tom konvencijom (dalje: Konvencija 1992. – tankeri) pokrivene su štete koje nastanu istjecanjem ulja koje tankeri prevoze kao teret, kao i onog kojeg koriste kao gorivo.

Sve je evidentniji problem odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao brodsko gorivo, pa će Konvencija popuniti prazninu u međunarodnom režimu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova.

Raste broj odštetnih zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koja se koristi kao gorivo na brodu.¹ To je rezultat činjenica da veliki kontejnerski brodovi za prijevoz generalnog tereta ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta, pa tako prosječna količina goriva koja se nalazi na brodovima koji nisu tankeri iznosi oko 14 milijuna tona. Veliki kontejnerski brodovi mogu ukrcati oko 7.500 tona goriva. Ulje, koje se koristi za pogon broda, spada u tzv. prljava ulja koja predstavljaju daleko veću opasnost za morski okoliš od pojedinih vrsta ulja koja se prevoze kao teret. Ona na morskoj površini isparavaju sporije i ostavljaju štetan trag. Daleko se teže čiste i znatno poskupljuju troškove čišćenja.²

Do sada su Konvenciju (2001.) prihvatile ove države: Cipar, Jamaika, Grenada, Latvija, Luxemburg, St. Vicent i Grenadini, Slovenija, Tango, Singapur. No, to je nedovoljno da bi Konvencija stupila na snagu, jer treba je prihvatiti 18 država (uključujući pet od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica mješovite tonaže). Zbog toga je Vijeće Europe, 19 rujna 2002. donijelo Odluku (2002/765/EC) kojom su ovlaštene sve države Europske unije da prihvate Konvenciju, 2001. te da polože odgovarajuću ispravu kod glavnog tajnika Međunarodne pomorske organizacije (IMO; MPO) do 30 VI. 2006. godine.

Republika Hrvatska već je prihvatila poseban međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete za slučaj onečišćenja mora koju prouzroče tankeri, a ovime se nadopunjuje sustav građanskopravne odgovornosti za onečišćenje mora uljem koju prouzroče i drugi brodovi (uključujući teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas). Usklađuje se "hrvatsko pomorsko zakonodavstvo s pravnom stečevinom Europske unije".

¹ "Procjenjuje se da je više od 50% zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem upravo posljedica onečišćenja brodskim gorivom." Hrvatski sabor, P. Z. br. 538. Klasa: 351-0/06-01/01 ur.br. 65-06-02, Zagreb, 21.srpnja 2006.

² "Pogonsko ulje označava sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda, kao i ostatke tog ulja."

Republika Hrvatska poduzima značajan korak u cilju zaštite i sprječavanje onečišćenja morskog okoliša. U toj fazi ne mogu se obavljati izmjene i dopune konvencije (kao međunarodnog ugovora), ali će stupanjem na snagu Konvencije ona postati dio pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj je snazi iznad zakona (čl.140. Ustava RH).

Sadržaj Konvencije raspoređen je u 19 članaka s Dodatkom "Svjedodžba o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem". Kako je uobičajeno, Konvencija ima preambulu (vizu) kojom naglašava značenje Konvencije i put do sporazuma o njenom sadržaju: o pojmovima (i njihovoj definiciji), području primjene, odgovornosti vlasnika broda, izuzeća, nezgoda u kojoj su sudjelovale dva ili više brodova, ograničenje odgovornosti, obvezno osiguranje ili financijsko jamstvo, zastara, nadležnost, priznanje i ovrha, klauzula o ukidanju, potpisivanje, potvrđivanje, prihvata, odobrenje i pristupanje, države s više sustava prava, stupanje na snagu, otkazivanje, revizija i izmjena, depozitar, dostavljanje Ujedinjenim narodima, jezici i dr.

Stranke te Konvencije su sve države koje su je potpisale (a Konvencija je bila otvorena za potpisivanje od 1.10.2001. do 30.12.2002), koje su joj pristupile nakon toga roka i položile ispravu o potvrđivanju, prijemu, odobrenju ili pristupanju kod glavnog tajnika. Te države, prema Preambuli Konvencije "poduzimaju sve potrebne mjere za sprječavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša," pozivom na članak 194. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu roka iz 1982. godine.³

Prema članku 235. Konvencije UN o pravu mora (1982) u svrhu osiguranja brze i odgovarajuće naknade svake štete (podcrtao U.M.) prouzročene onečišćenjem morskog okoliša države surađuju u daljnjem razvoju odgovarajućih pravila međunarodnog prava.⁴

Konvencija predstavlja jedinstvena međunarodna pravila i postupke za utvrđivanje odgovornosti i omogućavanje adekvatne naknade u takvim slučajevima, nakon što je postignut uspjeh Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (tankeri) i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete iz 1992. u osiguranju raspoložive naknade osobama koje su pretrpjele štetu zbog onečišćenja uslijedi istjecanja ili ispuštanja ulja koje se u rasutom stanju prevozi morem. Osim toga usvojena je i Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. sa svrhom da se omogući adekvatna, brza i djelotvorna naknada za štetu prouzročenu nezgodama u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem.

³ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-IX, sastavljena u Montego Bayu 10. prosinca 1982. Republika Hrvatska stranka je od 08. listopada od 1991, temeljem Odluke o sukcesiji, NN – MU 11/95 i "Narodne novine – Međunarodni ugovori" 9/00

⁴ Završni akt Treće Konferencije UN o pravu mora s Prilozima I-VII i Dodatkom, Montego Bayu, 10 prosinca 1982. ("Narodne novine – Međunarodni ugovori" 9/00), Sporazum o primjeni XI dijela Konvencije UN o pravu mora od 10 prosinca 1982. s Prilogom, sastavljen u New Yorku 28 srpnja 1994 (Republika Hrvatska stranka je od 5 travnja 1995... Odluka o sukcesiji NN –MU 1/92) i "Narodne novine – Međunarodni ugovori" 9/00.

Posebno se naglašava važnost uvođenja objektivne odgovornosti za sve oblike onečišćenja uljem, a vezana su i za odgovarajući iznos ograničenja te odgovornosti. Treba postići plaćanje adekvatne, brze i djelotvorne naknade za štetu zbog onečišćenja prouzročenu istjecanjem ili ispuštanjem pogonskog ulja s brodova.

2. Prostorno važenje konvencije

Prema članku drugom Konvencija (2001.) se "primjenjuje isključivo (a) na štetu onečišćenja prouzročenu (i) na području države stranke, uključujući njezino teritorijalno more i (ili) u gospodarskom pojasu države stranke uspostavljenom u skladu s međunarodnim pravom (ili) ako država stranka nije uspostavila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezinog 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 teritorijalnoga mora, (b) na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprječavanja ili umanjavanja takve štete."⁵

3. Odgovornost vlasnika broda

Vlasnik broda odgovara za svaku štetu zbog onečišćenja prouzročenu pogonskim uljem ukrcanim na brod ili koje proizlazi s broda, osim ako dokaže da je (a) šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili (b) šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta ili (c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugoga tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju te funkcije" (članak 3. st.1., 2. i 3. Konvencije).

"Vlasnik broda" znači vlasnika, uključujući i upisanoga vlasnika, zakupoprimalca, poslovođu broda i brodaru (čl.1. st.1. t.3).

"Brod" znači svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste" (čl.1.st.1.t.1. Konvencije).

⁵ Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, Ženeva, 29. travnja 1958. (Republika Hrvatska stranka je od 8 listopada 1991... Odluka o sukcesiji NN – MU 1/92), Narodne novine – Međunarodni ugovori 12/94.

- "Zaštitne mjere" znače svaku razumnju mjeru koju poduzme bilo koja osoba (pojedinaac, udruženje, javna ili privatna osoba, država) nakon nastanka nezgode kako bi se šteta zbog onečišćenja spriječila ili umanjila." (čl.1. st.1. t. 7. Konvencije).

- "Šteta zbog onečišćenja znači (a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed istjecanja ili ispuštanja koje se dogodilo, pod uvjetom da je naknada za onečišćenje okoliša, osim za gubitak dobiti uslijed takvog oštećenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjega stanja i (b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama." (čl.1. st.1. t.9. Konvencije).

- Pomorski zakonik, NN 17/94, 74/94, 43/96 prestao je važiti stupnjem na snagu Pomorskog zakonika. NN 181/04.

"Upisani vlasnik" znači osobu ili osobe koje su upisane kao vlasnici broda, ili u nedostatku upisa, osobu ili osobe koje posjeduju brod. Međutim, ako je brod vlasništvo države, a koristi ga društvo koje je u toj državi upisano kao brodar, izraz "upisano društvo" znači to društvo (čl.1.st.1. t.4. Konvencije).

Utvrđuje se da se vlasnikom broda smatra onaj koji je takav "u trenutku nastanka nezgode", odnosno "ako se nezgoda sastoji od niza događaja, u trenutku nastanka prvoga događaja..." (čl.3. st.1. Konvencije). Vlasnik broda odgovara po kriteriju objektivne odgovornosti, a ako je "više osoba odgovorno, njihova odgovornost je solidarna" (čl.3. st.2. Konvencije). Samo u skladu s ovom Konvencijom "vlasnik broda" odgovara za štetu jer "nikakav zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja ne može se podnijeti protiv vlasnika broda, osim u skladu s ovom Konvencijom" (čl.3. st.5. Konvencije), a "Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na pravo regresu koje vlasnik broda ima prema bilo kojoj trećoj osobi (čl.3. st.6. Konvencije).

U odredbama čl.3. st.4. Konvencije (2001) predviđeno je kada je moguće da se vlasnik broda oslobodi odgovornosti prema oštećenoj osobi. Oslobođenje od odgovornosti moguće je ako vlasnik broda «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". Teret dokazivanja je na vlasniku broda s kojeg je (ili od kojeg je) došlo do onečišćenja. Dokazuje se namjerna radnja ili propust oštećene osobe ili njezin nemar. To je vrlo zahtjevan postupak (složen, skup, dugotrajan).

4. Izuzeća

Već je navedeno da je poseban sustav odgovornosti reguliran Međunarodnom Konvencijom o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja uljem iz 1992., ako to prouzroče puni ili prazni tankeri. Ta Konvencija i dalje ostaje na snazi i prema odredbi članka 4 Konvencija (2001) ne primjenjuje se na štetu zbog onečišćenja kako je definirana u navedenoj Konvenciji za tankere "bez obzira da li se na temelju te Konvencije plaća naknadu za štetu ili ne" Nadalje, Hrvatska može (kao i druge države članice ove Konvencije) odlučiti da se ova Konvencija primjenjuje na njezine ratne brodove, pomoćno ratno brodogradilište ili na druge brodove čiji je vlasnik ili brodar držao i kojima se ona u razmotrenom razdoblju koristila isključivo za trgovačke djelatnosti Vlade", s tim da o tomu obavijesti glavnog tajnika IMO (MPO), navodeći trajanje i uvjete te primjene. Inače, država može isključiti odgovornost za štete od navedenih brodara jer je to omogućeno odredbama čl.4.st.2. Konvencije (2001). Dakako, "u pogledu brodova koje država koristi u trgovačke svrhe" svaka država je podvrgnuta sudskom postupku pred sudovima koji su nadležni za sporni odnos "i odriče se svake obrane koja se zasniva na njezinu svojstvu suverene države" (čl.4. st.4. Konvencije).

5. Solidarna odgovornost dva ili više brodova

Ako se vlasnici brodova ne mogu osloboditi odgovornosti, a došlo je do štete zbog onečišćenja iz nezgode u kojoj su sudjelovala dva broda ili više njih, vlasnici svih brodova solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razmjerno ne može podijeliti.

Dakako, u sporu se utvrđuje visina štete, sudionici odnosno štetnici i mogućnost utvrđivanja koliko je koji brod počinio štetu u nezgodi. Ako se šteta ne može razumno podijeliti, slijedi solidarna odgovornost (čl.5 Konvencije).

"Nezgoda" znači svaki događaj ili niz događaja istoga porijekla koji prouzroči štetu zbog onečišćenja ili predstavlja tešku i neposrednu prijetnju nastanku takve štete (članak 1.st.8. Konvencije).

6. Ograničenje odgovornosti

Imajući u vidu da se radi o visokim iznosima za naknadu štete, ova Konvencija preferira vlasnika broda i osobe koje pribave «osiguranje ili druga financijska jamstva da ograniče svoju odgovornost na temelju bilo kojeg primjenjivog nacionalnog ili međunarodnog režima...". Kako je navedeno, pojam štete obuhvaća i troškove zaštitnih mjera koje su poduzete sa svrhom da se onečišćenje spriječi ili smanji. Troškovi zaštitnih mjera nadoknađuju se bez obzira gdje su mjere poduzete.

Propisana je objektivna odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljima, a tereti vlasnika broda, zakupoprmatelja, brodarka i poslovođu pomorskog broda. Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge spomenute osobe leži u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljima nema dopunske naknade.

Konvencija (2001.) ne predviđa osnivanje posebnog fonda ograničena odgovornosti brodovlasnika, kako je učinjeno Međunarodnom konvencijom o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete iz 1992.

U primjeni Konvencije (2001.) visina ograničenja vezuje se za odgovarajući sustav općeg ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi stranci na čijem području je došlo do onečišćenja pogonskim uljem. Kolika će biti maksimalna visina odgovornosti, utvrđivati će se u svakom pojedinačnom slučaju. U Republici Hrvatskoj to će biti sustav ograničenja predviđen Konvencijom o ograničenju za pomorske tražbine iz 1976, kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. Maksimalan iznos odgovornosti ovisit će o tonaži broda.⁶

⁶ Konvencija o ograničenju za pomorske tražbine iz 1978 i Protokol iz 1996., N.N. – M.U. 2/1992 i N.N. –M.U. 12/05

7. Obvezno osiguranje ili financijsko jamstvo

Konvencija (2001.) nameće dužnost obveznog osiguranja od odgovornosti upisanim vlasnicima brodova iznad 1.000 tona, uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju. Financijsko jamstvo može biti garancija banke ili slične financijske organizacije. Obvezno osiguranje je propisano radi pokrića odgovornosti za štetu zbog onečišćenja "u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenim prema primjenljivom nacionalnom ili međunarodnom režimu ograničenja, ali ni u kojem slučaju neće proći svotu obračunatu u skladu s Konvencijom ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena" (članak 7. st. 1. Konvencije (2001)).

Za brod i druge subjekte to je vidljivo iz posebnog dokumenta – svjedodžbe koju izdaje "odgovarajuće tijelo države stranke". Iz svjedodžbe se mora vidjeti da brod ima osiguranje ili drugo financijsko jamstvo "na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije"

Svjedodžba ima propisan sadržaj.⁷

Svjedodžbom se potvrđuje da određeni brod ima na snazi policu osiguranja ili drugo financijsko jamstvo prema odredbama članka 7. Konvencije (2001). Upisuje se: vrsta jamstva, ime i adresa osiguratelja (ili više njih ili/i jamca (jamaca); rok do kojega svjedodžba vrijedi i od koga je izdana, mjesto i datum sastavljanja, potpis i funkcija službenika koji izdaje i ovjerava potvrdu. Ako ukupan iznos jamstva potječe iz više izvora, naznačuje se iznos svakoga od njih, kao što se moraju pobrojati svi oblici jamstva ako je jamstvo dano u više oblika. U pravilu, poslovno mjesto je ono gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.⁸

"Država upisa broda" znači u odnosu na upisane brodove državu u kojoj je brod upisan, a u odnosu na brodove koji nisu upisani, državu čiju je zastavu brod ovlašten viti (čl. 1. st. 9. Konvencije (2001)).

Za brodove koji nisu upisani "svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke. U svakom slučaju država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka u tako izdanoj svjedodžbi i "poduzima potrebne dogovore kako bi osigurala izvršenje te obveze". O svemu država – stranka mora obavijestiti glavnog tajnika IMO (MPO), a ovlaštenja se mogu primjenjivati po proteku roka od tri mjeseca po obavijesti. Pravo je institucije da povuče dano ovlaštenje, odnosno svjedodžbu o čemu obavještava državu – stranku, a ona glavnog tajnika IMO (MPO) – članak 7. st. 3. Konvencije (2001.).

⁷ Dodatak Konvenciji je Svjedodžba o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (ime broda, slova ili brojevi za raspoznavanje, IMO identifikacijski broj, luka upisa, ime i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta upisnog vlasnika).

⁸ Annex certificate of insurance or other financial security in respect of civil Liability for bunker oil pollution damage, Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

U ostalim odredbama propisuje se jezik svjedodžbe (službeni jezik države i prijevod na engleski, francuski ili španjolski), a ta se mora nalaziti na brodu i kod izdavatelja, te odnosi u slučaju prestanka važnosti svjedodžbe, dakako prema uvjetima izdavanja i važenja svjedodžbe koja određuje država u čijem je upisniku brod upisan. Utvrđuje se i stanje (posljedica) za državu koja povjeruje ("pouzda se") u obavijesti "dobivene od drugih država stranaka", a ima se vjerovati u svjedodžbe izdane u bilo kojoj državi stranci, uz mogućnost bilateralnih "provjera". Imaju se uvažavati svjedodžbe drugih država – stranaka.

Tužba za naknadu štete podnosi se protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo, ali "vlasnik broda mora za zahtjev tuženika sudjelovati u postupku".

Država – stranka može zabraniti da brod pod njezinom zastavom plovi, ako ima rezerve prema svjedodžbi o osiguranju. Država odlučuje o statusu osiguranja svakog broda iznad 1.000 tona "bez obzira gdje je on upisan, koji ulazi ili izlazi iz luke na njezinu području, odnosno koji stiže ili napušta izvanobalni objekt u njezinu teritorijalnom moru." Izuzeci mogu biti u zapisima u elektronskom obliku, "dostupni svim državama strankama". Konvencija utvrđuje i stanje, ako osiguranjem ili financijskim jamstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država stranka.

"Država može, u vrijeme potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupa ovoj Konvenciji, ili u bilo koje vrijeme nakon toga, izjaviti da se ovaj članak ne primjenjuje na brodove koji plove isključivo na području te države..."uključujući njeno teritorijalno more (članak 7. st. 15. u vezi s člankom 2. st. 1. (a) pod (i)).

Nije uputno koristiti se tom mogućnošću.

8. Zastara

U odredbama članka 8. Konvencija (2001) utvrđuje subjektivni i objektivni rok zastare prava na naknadu štete ako se ne podnese tužba. Subjektivni rok je tri godine "računajući od dana kada je šteta nastala", a objektivni rok "nakon šest godina tužba se ne može podnijeti računajući od dana kada je nastala nezgoda koja je prouzročila štetu. Ako se ta nezgoda sastoji od niza događaja, rok od šest godina počinje teći od dana nastanka prvog događaja."

9. Nadležnost

Utvrđena je nadležnost sudova države – stranke, ako se vodi spor zbog nezgode koja je prouzročila štetu "zbog onečišćenja na području, uključujući teritorijalno more ili pojas u gospodarskom pojasu države uspostavljen u skladu s međunarodnim pravom....ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri teritorijalno more...., jedne ili više država stranka, ili ako su poduzete zaštitne mjere radi sprječavanja ili umanjavanja štete zbog onečišćenja na tom području, uključujući teritorijalno

more ili navedeni pojas....pred sudovima bilo koje od tih država stranki". U tom slučaju svakom tuženiku treba uputiti "odgovarajuću obavijest o podnošenju tužbe". "Svaka država stranka osigurat će nadležnost vlastitih sudova u postupcima za naknadu štete prema ovoj Konvenciji" (članak 9. Konvencije (2001)).⁹

10. Priznanje i ovrha

U odredbama članka 10. Konvencija (2001) utvrđuje pravo na priznanje i ovrhu "svake presude nadležnoga suda....koja je ovršna u državi u kojoj je donesena gdje se protiv nje ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi...." u svakoj drugoj državi – stranci.

Neće se priznati presude "ishođene prevarom ili kada tuženik nije dobio odgovarajuću obavijest niti mu je pružena pravična mogućnost da iznese slučaj". Presuda je ovršna "u svakoj državi stranci čim se ispune formalni uvjeti koje zahtijeva ta država. Formalni uvjeti ne smiju dopuštati ponovno raspravljanje o predmetu spora."

11. Odredbe konvencije o ukidanju, potpisivanju, stupanju na snagu, otkazivanju i drugim pitanjima

U odredbama članka 11. uređena su pitanja ukidanja u odnosu na druge konvencije "koje su na snazi ili otvorene za potpisivanje, potvrđivanje ili prihvata u vrijeme kad je ova Konvencija otvorena za potpisivanje". Ova će Konvencija imati prednost "ali samo u mjeri u kojoj bi te konvencije bile u sukobu s njom. Međutim, ništa....ne utječe na obveze država stranki prema državama koje nisu stranke ove Konvencije na osnovi tih Konvencija".

Konvencija je bila otvorena za potpisivanje u sjedištu IMO od 1.X.2001. do 30.IX.2002. "a zatim ostaje otvorena za pristupanje". Republika Hrvatska ne stavlja nikakve rezerve na Konvencije, u skladu s odredbama čl. 12. st. 2 pod (a) Konvencije (2001). Inače i "rezerve" su predviđene. Hrvatska će položiti ispravu o potvrđivanju kod glavnog tajnika IMO, a stupit će na snagu "tri mjeseca nakon datuma kada....polaži odgovarajuću ispravu", ako je Konvencija prethodno stupila na snagu.¹⁰

⁹ Konvencija se primjenjuje na štetu zbog onečišćenja koje je prouzročeno na području, uključujući i teritorijalno more država stranke, u gospodarskom pojasu država stranke ili sličnom pojasu koje je država odredila u skladu s međunarodnim pravom. U slučaju Republike Hrvatske to će se odnositi na zaštićen ekološko-ribolovni pojas.

¹⁰ Člankom 14. Konvencije (2001) određeno je stupanje na snagu.

Najmanje jedna trećina država – stranaka može predložiti izmjene i dopune Konvencije, o čemu se odlučuje na konferenciji koju saziva Međunarodna pomorska organizacija (IMO, MPO).

Imajući u vidu odredbe članka 14. Konvencija (2001.) još nije stupila na snagu. Naime, "Ova Konvencija stupa na snagu godinu dana nakon datuma kada je osamnaest država, uključujući pet od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica mješovite tonaže, potpišu bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, bilo polože ispravu o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupanju kod glavnog tajnika" (članak 14. st. 1.).

Svaka država može otkazati Konvenciju. Otkazni rok je dvanaest mjeseci od polaganja isprave o otkazivanju kod glavnog tajnika "ili protekom duljeg razdoblja koje bi u toj ispravi moglo biti naznačeno" (članak 15. Konvencije (2001.)).

Glavni tajnik IMO vodi cjelokupnu evidenciju o Konvenciji: izvještajima državama koje potpišu ili pristupe Konvenciji, o svakom novom potpisu ili polaganju nove isprave i njihovom datumu, o datumu stupanja na snagu Konvencije, o dokumentima o otkazu, o izjavama i priopćenjima u vezi Konvencije i "dostavljati ovjerene prijepise ove Konvencije svim državama potpisnicama i svim državama koje joj pristupe" (članak 17.).

Kada Konvencija stupi na snagu, glavni tajnik IMO dostavit će njezin tekst Tajništvu Ujedinjenih naroda radi njezina registriranja i "objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje UN".¹¹ Konvencija 2001. sastavljena je "u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan" (članak 19. Konvencije).

12. Zaključak

12.1. Na Konferenciji Međunarodne pomorske organizacije 23. ožujka 2001. godine u Londonu sačinjena je Konvencija (2001.).¹²

Konvencija UN o pravu mora iz 1982. predstavlja značajno pravno, ali i političko postignuće Ujedinjenih naroda. Kao okvirni dokument koji regulira odnose na moru ta Konvencija, ustvari, predstavlja svojevrsan "Ustav morskih prostora". Održava ravnotežu interesa koji su postojali u vrijeme njezinog usvajanja. Stupila je na snagu 16. studenog 1994. Na dan 11. travnja 2003. Konvencija je imala 142 ugovorne strane – države. Europska zajednica (EU) postala je strankom Konvencije 1. travnja 1998.¹³

¹¹ Povelja Ujedinjenih naroda, potpisna u San Francisku 26. lipnja 1945, Nar. novine- Međunarodni ugovori 15/93, 7/94.

¹² 1959. godine, do tada Međunarodna pomorska savjetodavna organizacija, nazvana je Međunarodna pomorska organizacija, Konvencijama o povlasticama imunitetima specijaliziranih ustanova, odobrena 21. studenog 1947. godine ("N.N." – Međ. ugovori 10/99); Konvencija o međunarodnoj pomorskoj organizaciji, Ženeva, 6. ožujka 1948., N.N. – Međunarodni ugovori 6/94, 12/01, 6/02.

¹³ Turkalj, Kristijan, Kako podignuti razinu očuvanja i zaštite morskih bogatstava Sredozemlja, Hrvatska pravna revija, Zagreb, 7/2004, str. 49., vidi Nar. novine – Međunarodni ugovori 9/2000.

Pored drugih brojnih pitanja i odnosa na moru, za sadržaj ovoga članka posebno se ističe transport nafte koji može imati dalekosežne posljedice za morski okoliš u cijelosti. Prisutan je enormni pomorski promet, a posebice tankera. Permanentna je opasnost i za Sredozemno i za Jadransko more od eventualnih havarija. Puno je opasnije namjerno zagađivanje ispuštanjem bolesnih voda, pranje tankova i dr. Sve je više problema transporta nafte na zapadno tržište.

12.2. Temeljem Konvencije (2001) širenje jurisdikcije trebala bi biti u zajedničkom interesu svih država, a za Republiku Hrvatsku posebno kada je u pitanju Jadransko more. Cilj je sprječavanje, umanjivanje i kontrola zagađivanja morskog okoliša.

No, ono što je još značajnije stvara se sigurniji pravni okvir za postupak naknade štete zbog onečišćenja mora pogonskim uljem. To se odnosi i na nadležnost sudova u Republici Hrvatskoj, i na pomorske nesreće.¹⁴ Stupanjem na snagu Konvencije (2001) ona postaje dio pravnog poretka Republike Hrvatske i po pravnoj je snazi iznad zakona.

12.3. Odgovornost za štete zbog onečišćenja pogonskim uljem zahtijeva jaču kontrolu brojnih pravnih objekata na moru. Provedba Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine u djelokrugu je Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka.

12.4. Potvrđivanjem Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljem iz 2001. godine upotpunjuje se cjelina mnogostranih ugovora koje Republika Hrvatska, u postupku usklađivanja hrvatskog pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije, postiže.

12.5. Republika Hrvatska i na ovaj način jača vezu s Međunarodnom pomorskom organizacijom (International Maritime Organization) i njezinim organima.

U primjeni Konvencije (2001.) primjenjuju se pojmovi teritorijalno more, gospodarski pojas države i drugi u skladu s vrelima međunarodnog prava.

12.6. Aktivnost u spašavanju i zaštiti morskog okoliša ima brojne subjekte i odnose. Međunarodna konvencija o spašavanju usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 1989.,¹⁵ koja posvećuje značajnu pozornost zaštiti morskog okoliša. Konvencija 1989. stimulira spašavatelja u situacijama kada bi trebalo spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša (npr. tankeri s teretom), a da, ipak, ne dođe do spašavanja. Dolazi do situacije da se primijeni načelo da ako nema rezultata pružene usluge, nema niti nagrade. Posebno se misli na spašavanje brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari (tankeri, brodovi koji prevoze ulje i dr.). No, «nova» Konvencija 1989. vodi računa o koristi u zaštiti okoliša i sprečavanju njegovog onečišćenja.¹⁶

¹⁴ Pomorski zakonik – cit. čl. 966-988 (o mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske) i čl. 748-840 (Pomorske nesreće)

¹⁵ Od 1910. postojala je Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru. Republika Hrvatska je bila subjekt te Konvencije s Protokolom iz 1967. , pa ju je otkazala 10. rujna 1998. kada je ratificirala Konvenciju iz 1989. Narodne novine – Međunarodni ugovori 9/98 i 5/99.

¹⁶ GRABOVAC, IVO, Usporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1989.

Konvencija uređuje odnose između spasavatelja, broda kojemu je potrebna pomoć, ali i države i njene obale koja može biti oštećena zbog istjecanja veće količine ulja, naftnih derivata i drugih škodljivih i štetnih tvari u more. Dosadašnja iskustva govore o katastrofalnim posljedicama za države i obalno stanovništvo od takvih onečišćenja. Konvencija potiče akcije spašavanja. Konvencija pokriva ne samo štetne posljedice od izljeva ulja (nafte i naftnih derivata) u more, nego i štetne posljedice od bilo kojih ishodišta s brodova, bez obzira na vrstu ili prihoda onečišćivača.¹⁷

12.7. Pomorski zakonik stupio je na snagu 29. prosinca 2004. godine. Njime su uređeni svi važni javnopravni i imovinskopravni odnosi povezani s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću i pomorskim brodovima. U sadržaj Pomorskog zakonika ugrađeni su brojni međunarodni ugovori pomorskog prava i prava mora koji obvezuju Republiku Hrvatsku.¹⁸ Pod odgovornošću broda podrazumijeva se odgovornost vlasnika broda i broдача (čl. 750. st. 2 Pomorskog zakonika). Brod može biti vezan ili usidren, a u pravilu je u plovidbenom zadatku.

12.8. Problem je sve veći.¹⁹ EU zahtijeva od država veći broj inspektora u lukama, u skladu s Direktivom 95/21/EC koja se odnosi na državni nadzor luka te zabranu uplovljavanja brodova koji su zadržavani više puta... («crna lista» koja se ažurira svakih šest mjeseci).²⁰ Svako onečišćenje mora i morskog okoliša, nesumnjivo, za sobom ostavlja brojne posljedice. Potrebna je temeljna revizija i poboljšanje međunarodnog sustava naknade štete prouzročene onečišćenjem. To se odnosi i na zaštitu obalnih voda EU i primjenu Konvencije UN o pravu mora (1982.).²¹

12.9. U Konvenciji UN o pravu mora (NN – M.U. 9/00) «onečišćenje morskog okoliša znači čovjekovo izravno ili neizravno unošenje tvari ili energije u morski okoliš», što može prouzročiti takve pogubne posljedice kao što su šteta živim bogatstvima i životu u moru, ugrožavanje ljudskog zdravlja, ometanje pomorske djelatnosti, uključujući ribolov i druge zakonite upotrebe mora, pogoršanje upotrebne kvalitete morske vode i umanjene privlačnosti.²²

¹⁷ GRABOVAC, IVO, Spašavanje i zaštita morskog okoliša, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 42, broj 4 (80), Split, 2005., str. 489-496.

¹⁸ Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS Konvencija); Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine; Pravila o naknadi štete u slučaju sudara brodova 81987. – Lisabonska pravila), PAVIĆ, Drago, Pomorsko pravo, knjiga 3., Split, 2000.

¹⁹ EU 90% svojih potreba nafte prevozi morem, PERIČIN Ljiljana, Mjere EU u sprečavanju onečišćenja mora i naknadi štete za onečišćenje, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 42, br. 4/2005., str. 589-599.

²⁰ «ERIKA I» i «ERIKA II» - paketi. Preko 4.000 brodova predmet su posebne kontrole jer predstavljaju opasnost i poseban rizik, pa se ulazi u postupak uklanjanja tankera s jednostrukom oplatom do 2025. godine.

²¹ RUDOLF, Davorin, Konvencija UN o pravu mora, Split, 1986.; PERIČIN, LJ. op. cit.

²² Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja usvojena u Barceloni 9. i 10. lipnja 1995., NN – M.U. 17/98, 11/04. Protokol o suradnji u sprečavanju onečišćavanja s brodova i, u slučajevima opasnosti, u suzbijanju onečišćenja Sredozemnog mora (kojeg je Republika Hrvatska potpisala u Valletti, na Malti 25. siječnja 2002., NN – M.U. 12/03 i 4/04.)

LITERATURA

1. HLAČA, V. i STANKOVIĆ, G., Pravo zaštite morskog okoliša, Pravni fakultet, Rijeka, 1997.
2. UČUR, Marinko, Pomorsko radno pravo, Pravni fakultet Rijeka, 1997.,
3. UČUR, Marinko, Specifičnosti ravnopravnog statusa pomoraca u sprečavanju zagađenja mora s brodova, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci 11 (1990) str. 363-376.
4. UČUR, Marinko, Radnici – nezaobilazan čimbenik u sprečavanju zagađenja mora s brodova, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci 10/89
5. VUKAS, B., The Protection of the Mediterranean Sea from Pollution, Indian Journal of International Law, vol. 28.1988., str. 104-113
6. VUKAS, B., Zatvorena ili poluzatvorena mora, Pomorska enciklopedija, drugo izdanje, Sv. 8. Zagreb, 1989. str. 598-599.

PROPISI

1. Ustav Republike Hrvatske, NN 41/01 i 55/01
2. Zakon o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora, NN 28/96
3. Pomorski zakonik, NN 181/04
4. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN 158/03, 100/04.

Marinko Đ. Učur

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (2001)

Summary

The Civil Liability Convention was adopted at the Diplomatic Conference of the International Maritime Organization held in London on 23rd March 2001 to establish special regime of liability and compensation for bunker oil pollution damage involving all seagoing vessels. The Convention is not applicable to civil liability for oil pollution damages caused by oil-carrying ships, since spills of bunker oil from tankers as well as of oil in bulk carried as cargo are covered by the effective 1992 Convention.

The 2001 Convention fills in the gaps in the contemporary international regime of liability and compensation for oil pollution damages. It is in the interest of the EU to have the Convention implemented and this is the way 'Croatian maritime legislation will be brought in harmony with the EC legislation, *acqui communautaire*.'

The Convention contains 19 articles and the preamble emphasizing its significance. Parties to the Convention are all the States that added their signatures in the period between 01.10.2001 and 30.09.2002 and have ratified it accordingly. The Convention is strongly based on the UN Convention on the Law of the Sea 1982. Any damage attributable to oil pollution of the marine environment must be appropriately compensated. Owing to the introduction of objective liability for all forms of oil pollution as well, one may expect adequate, prompt and efficient compensations for such damages to become reality.

Key words: Convention, pollution, civil liability, bunker oil, law of the sea, seagoing vessel

Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni da inquinamento causato dal petrolio

Sommario

La Convenzione di responsabilità civile approvata nella Conferenza diplomatica dell' Organizzazione Marittima Internazionale, tenuta a Londra il 23 marzo 2001, stabilisce il regime di responsabilità e risarcimento dei danni per inquinamento da navi d'alto mare. La Convenzione non comprende la responsabilità civile per danni d'inquinamento da petroliere, essendo la fuoriuscita di olio combustibile o nafta alla rinfusa previsti dalla Convenzione del 1992.

La Convenzione del 2001 colma alcune lacune del regime legislativo internazionale sulla responsabilità e risarcimento dei danni per inquinamento. È interesse dell' UE rendere operante tale convenzione ed in questo senso si sta muovendo la Croazia allo scopo di conformare la sua legislazione marittima a quella dell'UE , *acqui communautaire*.

La Convenzione contiene 19 articoli ed un preambolo che ne evidenzia il significato. Le parti contraenti sono tutti gli Stati che nel periodo tra l'01.10.2001 e il 30.09.2002 hanno firmato la ratifica. La Convenzione attinge per gran parte alla Convenzione sul diritto marittimo internazionale emanata dalle Nazioni Unite nel 1992. Per ogni danno all'ambiente marittimo causato da inquinamento per fuoriuscita di petrolio deve corrispondere un congruo risarcimento. Grazie all'introduzione del concetto di responsabilità oggettiva è da aspettarsi che la corresponsione del risarcimento avvenga in modo sollecito, congruo ed efficace.

Parole chiave: Convenzione, inquinamento, responsabilità civile, olio combustibile, nave d'alto mare