

Dr. sc. **Axel Luttenberger**, docent
Pomorski fakultet
Studentska 2, 51000 Rijeka

OŽIVOTVORENJE SUSTAVA ODGOVORNOSTI I NAKNADE ŠTETE UZROKOVANE PRIJEVOZOM OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM

Sažetak

U radu se obrađuje složena problematika reguliranja prijevoza opasnih i štetnih tvari morem. Analizira se područje primjene Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari, 1996., te utvrđivanje vrste odgovornosti, kao i uspostave fonda za odgovornost i naknadu štete. Navode se poteškoće u oživotvorenju imenovane konvencije koje se očituju u nepoduzimanju potrebnih radnja od vlada usmjerenih na njeno oživotvorenje. Autor daje za reguliranje prijedloge odgovornosti i naknade štete na način da se izmijeni i dopuni postojeći tekst konvencije u dijelu funkcioniranja fonda i pribave sredstava na način analogan rješenjima klupskog osiguranja. Predloženim izmjenama i dopunama tekst konvencije bio bi, po mišljenju autora, prihvatljiv za većinu vlada, čime bi se postigao cilj konvencije o neophodnosti sustavnog reguliranja pitanja odgovornosti i naknade štete kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari.

Ključne riječi: pomorski prijevoz, opasne i štetne tvari, odgovornost, naknada štete

1. Uvod

U svjetskoj trgovini prijevozu opasnih stvari pripada vrlo značajno mjesto. Ne sprječavajući promet takvih tereta, neophodno ih je regulirati na takav način da se što više umanjí mogućnost nastupa štetnih događaja, odnosno da se u slučaju nastanka štete osigura primjerena naknada.

Naknada štete uzrokovana opasnim i štetnim tvarima u pomorskom prijevozu regulirana je Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996., koja je prihvaćena u sklopu aktiv-

nosti Međunarodne pomorske organizacije. Navedena konvencija temelji se na dvorednom sustavu, i to na način da je u prvom redu brodovlasnik odgovoran za štetu do iznosa pokrivenog osigurateljem, a u drugom redu je fond za opasne i štetne tvari koji pruža dodatnu naknadu štete kada oštećenik ne može ostvariti potpunu naknadu od brodovlasnika ili osiguratelja.

2.2. Područje primjene međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari, 1996.

Konvencija se primjenjuje na štetu uzrokovanu na teritoriju, uključivo teritorijalno more, države ugovornice za štetu onečišćenjem okoliša uzrokovanu u isključivoj ekonomskoj zoni, za štete uzrokovane tvarima u prijevozu na brodu registriranom ili s pravom vijanja zastave države ugovornice, kao i za preventivne mjere gdje god poduzete.¹ Šteta znači smrt ili tjelesnu ozljedu na brodu ili izvan njega koji prevozi opasne i štetne tvari, gubitak ili oštećenje imovine izvan broda, gubitak ili oštećenje onečišćenjem okoliša i troškove preventivnih mjera kao i daljnju štetu uzrokovanu preventivnim mjerama.²

Konvencija ne pokriva štetu uzrokovanu prijevozom opasnih i štetnih tvari do i od broda, ali obuhvaća nezgode u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari pomorskim sredstvom bilo koje vrste, osim ratnih brodova i onih u vlasništvu i uporabi države za vladine nekomercijalne svrhe. Nadalje, država može izjaviti da se konvencija ne primjenjuje na brodove ne veće od 200 brt i one koje prevoze samo pakirani teret i one brodove uključene u putovanja između luka ili odredišta države.³

Opasne i štetne tvari su nabrojene u različitim konvencijama Međunarodne pomorske organizacije i Kodeksima. One uključuju ulja, ostale tekuće tvari označene kao opasne i štetne, tekuće tvari s točkom paljenja ispod 60°C, opasne, štetne i pakirane tvari, kao i čvrste rasute tvari označene opasnim kemijskim svojstvima. Također, uključuju ostatke prethodnog prijevoza opasnih i štetnih tvari, različite od onih u pakiranom obliku.

Opasne i štetne tvari mogu biti rasute ili u pakiranom obliku, a broj tvari je velik, što sadrži i Međunarodni pomorski kodeks opasnih tvari.⁴

¹ Handbook of Maritime Conventions, Comite Maritime International, Matthew & Bender, New York, San Francisco, 1998, Document 39, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, čl.3

² Op.cit., čl.16.

³ Op.cit., čl.5.

⁴ International Maritime Dangerous Goods Code including Amendment 30-00, IMO, 2000

3. Utvrđivanje vrste odgovornosti kod prijevoza opasnih i štetnih tvari

Konvencija uvodi strict liability brodovlasnika, pa je tako vlasnik odgovoran za štetu uzrokovanu opasnim i štetnim tvarima na osnovi same okolnosti da se događaj zbio ako postoji uzročna veza između štete i prijevoza opasnih i štetnih tvari. Dakle, odgovoran je i za slučaj kada ne postoji krivnja vlasnika.

Ipak se vlasnik može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta uzrokovana ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, pobunom ili prirodnom pojavom iznimnih, neizbježnih i neotklonjivih svojstava, ili je događaj u cijelosti uzrokovan radnjom ili propustom s namjerom uzrokovanja štete od treće osobe. Oslobođanje odgovornosti važi i u slučaju nepažnje ili pogrešnog čina vlade ili odgovorne vlasti zadužene za održavanje svjetala ili pomoći u navigaciji, ili propusta krcatelja ili druge osobe da pruži informacije o prirodi tvari ukrvanih na brod.⁵

Ako vlasnik dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično posljedica radnje ili propusta učinjene s namjerom da se uzrokuje šteta, vlasnik se oslobađa obveze da u cijelosti ili djelomično plati naknadu.

Vlasnik je ovlašten ograničiti svoju odgovornost do 10 mil posebnih prava vučenja (SDR) za brod koji ne prelazi 2.000 brt. Za brod od 2.001 do 50.000 brt za svaku tonu dodaje se iznos od 1.500 SDR, te 360 SDR za svaku tonu iznad 50.000 brt, uz određenje da ukupni iznos ne prelazi 100 mln SDR.⁶

Kako bi vlasnik prijevoza opasnih tereta bio sposoban snositi svoju odgovornost, konvencija zahtijeva obvezno osiguranje. Cerifikat o obveznom osiguranju mora se nalaziti na brodu, a primjerak mora imati vlast koja vodi upisnik broda.⁷ Odštetni zahtjevi mogu se postaviti izravno prema osiguratelju ili osobi koja pruža financijsko jamstvo.

4. Uspostava fonda za odgovornost i naknadu štete

Fond se aktivira kada brodovlasnik ili njegov osiguratelj ne može u cijelosti namiriti obveze iz nezgode. Fond, također, plaća kada je brodovlasnik oslobođen odgovornosti, odnosno kada je odgovoran a nije financijski u mogućnosti ispuniti svoje obveze.

Iznos naknade, koji će fond odobriti, financirat će se doprinosima koji će se zaračunati osobama koje su primile u kalendarskoj godini odnosno terete nakon pomorskog prijevoza u državi članici u količinama iznad pragova utvrđenog konvencijom.

⁵ Op.cit, čl.7.1

⁶ Na dan 8. siječnja 2003. jedinica posebnog prava vučenja (SDR) iznosila je 1,35259 USD.

⁷ Op.cit, Handbook of Maritime convention, čl.12

Jednom, kada se dođe do ograničenja, naknada štete će se platiti do maksimuma od 250 mil. SDR-a.

Fond će imati skupštinu i sekretarijate s čelnikom direktorom.⁸

5. Poteškoće u oživotvorenju konvencije o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996.

Međunarodna konferencija održana u Londonu 1984. posebnu je pozornost posvetila Nacrtu konvencije o odgovornosti i naknadi štete uzrokovano prijevozom opasnih i štetnih tvari morem.⁹ Ta konvencija nije uspjela riješiti složena pitanja iz Nacrta konvencije, ali su se njeni sudionici složili da postoji potreba za međunarodnom konvencijom.¹⁰ Redoviti je postupak djelatnosti unutar Međunarodne pomorske organizacije da se nacrt konvencije uz primjedbe od vlade ili zainteresiranih subjekata u daljnjem postupku razmatra uz brojne izmjene i dopune kako bi se razlučio prijedlog koji je prihvatljiv za vlade. Potom se usuglašeni tekst konvencije prihvaća na konferenciji. U konkretnom slučaju, dugotrajni je bio napor za utvrđivanje konačnog teksta konvencije koji je prihvaćen 3. svibnja 1996.

Dakle, postupak prihvaćanja Konvencije trajao je 12 godina. Međutim, to je i dalje samo prva faza dugotrajnog postupka. Naime, prije nego što stupi na snagu i postane obvezna za vlade koje je ratificiraju, konvenciju moraju formalno prihvatiti pojedine vlade. U završnim odredbama uobičajeno su regulirani uvjeti koji se moraju ostvariti za primjenu konvencije.

Imenovana konvencija će stupiti na snagu protekom 18 mjeseci od dana kada je najmanje 12 država prihvati, uključivo 4 države svaka s najmanje 2 mil. brt, sve pod uvjetom da osobe u tim državama, koje bi bile odgovorne platiti na opći račun, zaprimile ukupan iznos od najmanje 40 mil. tona prinosećeg tereta u prethodnoj godini.¹¹ Prosječna dužina stupanja na snagu konvencija Međunarodne pomorske organizacije je pet godina. Razlozi tome leže u činjenici da države prihvaćanjem konvencija moraju donositi ili izmjenjivati nacionalno zakonodavstvo, što ima redovito za posljedicu određene troškove i obveze za određene subjekte u državi.

Naravno da prihvaćanje konvencija pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije isključivo ovisi o državama članicama, te da Međunarodna pomorska

⁸ Op.cit., čl. 24

⁹ IMO, Doc. LEG/CONF. 6/3

¹⁰ Luttenberger, Axel, *Odgovornost za onečišćenje u prijevozu opasnih tereta pomorskim brodovima*, Doktorska disertacija, Pravni fakultet Split, Split, 1992., 214. str.

¹¹ Na dan 31. prosinca 2002. samo su dvije države sa 1,79% svjetske tonaže prihvatile Konvenciju.

organizacije nema mogućnost nametanja prihvaćanja konvencija, premda joj je zadaća da podstiče donošenje novih konvencija ako i kada za to postoji potreba.

6. Prijedlozi za reguliranje odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem

Međunarodna pomorska organizacija je u svojoj rezuluciji iz 2001. o oživotvorenju predmetne konvencije naglasila da je samo šest država potpisalo Konvenciju, te su samo dvije države postale ugovornice. Zbog toga je Pravni komitet ustanovio posebno tijelo da nadzire napore zainteresiranih za oživotvorenje konvencije, uz pozivanje država da tom pitanju posvete pozornost.¹²

Mišljenje je autora da nakon 12 godišnjeg rada na tekstu Konvencije i protek od 6 godina od završnog akta s izrazito slabim prihvaćanjem od vlada mora ponukati na razmišljanje i poduzimanje odgovarajućih koraka. Dakle, očito da tekst konvencije nije prihvatljiv za vlade koje, usprkos prihvaćanja na samoj konferenciji, u daljnjim aktivnostima ne pridonose njenom stupanju na snagu.

Naše je stajalište da je razlog tome poglavito u Konvenciji prijedporan veoma složen ustroj fonda, gotovo prerreguliran, a naročito u pribavi sredstava za fond. Može se, stoga, zaključiti da su troškovi uspostave fonda razmjerno veliki, a prisutan je i odbojan stav prema uspostavi nove administracije i obvezi snošenja tih novih troškova.¹³

Prijedlog je autora da se predloži cjelovita izmjena tog dijela konvencije na način da se sustav drugog reda pojednostavi i ustroji bez nove administracije na principima uzajamnog osiguranja. Naime, uzajamno osiguranje je podjela odgovornosti bez stjecanja dobiti¹⁴. Premija koja se naplaćuje članovima naziva se poziv (call). Unatoč stanovitoj nepredvidivosti nastupa štetnih događaja može se predviditi godišnji poziv. Nakon što se ustanovi potrební prag, članovima se saopćava s kolikim doprinosima trebaju računati i taj približan prag se naziva predvidiva ukupna uplata (estimated total call – ETC). Ovisno o ishodu klub može naplatiti cijeli ili dio iznosa predviđenih uplata. Naknadno opterećenje članova naziva se dodatna uplata ili zaključna uplata (call supplementary or closing call) i redovito se izražava u postotku prethodne uplate. Nepredvidiva priroda naknada i povremene veoma velike štete mogu dovesti do golemih promjena praga premije, pa se rješenje pronalazi u reosiguranju. Iako to

¹² Resolution A.932(22) Adopted on 29 November 2001

¹³ Op.cit. Handbook of Maritime Convention, čl.15

¹⁴ Klubovi uzajamne zaštite pojavili su se 1855., a klubovi odštete 1874. zbog pružanja odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede. Iako djeluju samostalno, klubovi tijesno surađuju od 1899. (Londonska grupa). Danas ih je naslijedila Međunarodna grupa P&I klubova.

smanjuje godišnje prihode kluba to omogućuje sigurnost protiv naknada katastrofalno visokih iznosa. Unatoč neophodnom reosiguranju poželjno je što manje koristiti slobodno tržište, a kako bi se to postiglo, svi P&I klubovi u Međunarodnoj grupi sudjeluju izravno ili neizravno u sporazumu o uzajamnoj podjeli (pooling agreement).¹⁵

Iz navedenog slijedi da je osiguranje odgovornosti P & I klubova temeljna djelatnost, pa bi, po sudu autora, trebalo opseg pokrića predloženog fonda ugovoriti izravno kod poola P & I klubova. Na taj način korisnicima usluge ona bi bila jeftinija, pa bi, tako izmijenjena Konvencija, bila brzo i široko prihvaćena.

Pitanje mogućeg kapaciteta tržišta osiguranja za prihvaćanje velikih rizika ovisi i o raspoloživom fondu premija. Ono, pak, ovisi o tomu koliku premiju može osiguranik podnijeti i spreman ju je platiti. Troškovi osiguranja uvjetovani su učestalošću nastupa osiguranog rizika, te naročito stvarnim iznosom troškova u odnosu na pokriveni rizik, odnosno eventualnoj ukupnoj financijskoj ekspanziji osiguratelja, odnosno osobe koja pruža jamstvo.

U ranoj fazi razvitka pomorskog prava pravo brodovlasniku na ograničenje odgovornosti je smatrano iznimkom od načela potpune odgovornosti, da bi se potom situacija bitno izmijenila. To je vidljivo i danas,¹⁶ između ostalog, i u Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, 1976.¹⁷ Okolnost da je u većini slučajeva odgovornost moguće ograničiti na nekoj višoj razini pojavljuje se kao važan kriterij, ukoliko i ne najvažnije načelo, na temelju kojeg operatori tržišta pružaju povećano pokriće za pomorske zahtjeve. Kod toga je spremnost tržišta da podnese veću izloženost riziku temeljena i na djelovanju mehanizma raspodjele rizika (risk spreading)¹⁸. Dakle, ograničenje odgovornosti je pozitivan element kod odluke osiguratelja da prihvaća sklapanje ugovara o osiguranju.

7. Zaključak

Pomanjkanje volje da tekst konvencije o prijevozu opasnih i štetnih stvari morem stupi na snagu nije tolika posljedica nedostatnog zanimanja za tu materiju, već je rezultat različitih interesa pojedinih subjekata koji se ne žele podvrgnuti financijskim obvezama nametnutih novom konvencijom.

¹⁵ Halling, C.J., Meaures, A.H., (prijevod Luttenberger, Axel), P&I osiguranje, Croatia, Zagreb, 1990, 230 str.

¹⁶ Ivamy, E.R. Hardy, Payne and Ivamy's Carriage of Goods at Sea, Butterworth, London-Edinburgh, 1989, pp.178-210

¹⁷ Grabovac, Ivo, Pomorsko pravo, Školska knjiga, Zagreb, 1982, str.83

¹⁸ Keenan, Denis, Smith and Keenan's English law, 9 ed., Pitman, London, 1989, pp.340-342

Ranije reguliranje temeljilo se na relativno maloj količini tereta u prijevozu s opasnim i štetnim svojstvima, pa je izostao i motiv za potrebno sveobuhvatne međunarodne regulacije. Današnja situacija je bitno drugačija, jer je karakterizira velika količina prijevoza opasnih i štetnih tvari, kao i porast svijesti o mogućem pogibeljnom utjecaju takvog prijevoza.

S ciljem izbjegavanja ne samo predugog, već mogućeg prijepornog trenutka oživotvorena Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996., kao prinos otklanjanju postojećih nejasnoća i pravne nesigurnosti oštećenika opasnim i štetnim tvarima s brodova, predlaže se izmjena i dopuna postojećeg teksta konvencije na način da se imenovana složena pravna problematika regulira na način analogan rješenjima uzajamnog osiguranja iz pomorske industrije.

Mišljenje je autora da se brodari i korisnici prijevoza redovito osiguravaju, te je na principima poznatim iz klupskih osiguranja nužno na jasan i nedvosmislen način odrediti subjekte odgovorne za naknadu štete, bez uspostave novog i skupog sustava fonda i pripadajuće posebne administracije iz teksta predmetne donesene konvencije. Pri tome, najprihvatljiviji je sustav koji će prihvatiti tržište klupskih osiguratelja na osnovi pravične raspodjele odgovornosti između više sudionika plovidbenog pothvata.

Literatura:

1. Handbook of Maritime Conventions, Comite Maritime International, Matthew & Bender, New York, San Francisco, 1998
2. IMO Resolution A.983(22), Implementation of the HNS Convention
3. International Maritime Dangerous Code including Amendment 30-00, IMO, 2000
4. IMO, Doc. LEG/CONF. 6/3
5. Bolanča, Dragan, Pomorsko pravo (odabrane teme), Pravni fakultet Split, 1999.
6. Ivamy, E.R., Hardy, Payne and Ivamy's Carriage of Goods at Sea, Butterworth, London-Edinburgh, 1989
7. Halling, C.J., Measures, A.H., (prijevod Luttenberger, Axel), P & I osiguranje, Croatia, Zagreb, 1990., 230 str.
8. Keenan, Denis, Smith and Keenan's English Law, 9ed., Pitman, London, 1989
9. Luttenberger, Axel, Ostvarivanje prava na naknadu ekološke štete, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2, 2002., str. 63-80

Axel Luttenberger

IMPLEMENTATION OF LIABILITY SYSTEM AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA

Summary

Paper deals with the complex issue concerning regulation of the carriage of hazardous and noxious substances by sea. The analysis has involved the scope of implementation of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1966, the determination of the nature of liability, as well as the establishment of a Liability and Compensation Fund. Difficulties have been revealed concerning the implementation of the Convention, in form of the failure on part of Member States to take the necessary measures with a view to facilitating the implementation. The author has proposed some solutions to the problem concerning the regulation of liability and compensation, to be reached through modifications and amendments of the existing Convention by providing for the administration and supply of funds by analogy with the Club mutual insurance system. The author believes that the proposed modifications and amendments would make the Convention acceptable for the majority of Governments, thus enabling the aim of the Convention, i.e. the requirement for a systematic regulation of liability and compensation for damage incurred by hazardous and noxious substances by sea, to be accomplished.

Key words: carriage by sea, hazardous and noxious substances, liability, compensation for damage

ATTUAZIONE DELL'ISTITUTO DI RESPONSABILITÀ E RISARCIMENTO DEI DANNI CAUSATI DAL TRASPORTO PER MARI DI SOSTANZE PERICOLOSE E NOCIVE

Sommario

Lo scritto elabora il complesso dei problemi di regolamentazione del trasporto per mare di sostanze pericolose e nocive. Qui viene analizzato l'ambito di applicazione della Convenzione internazionale sulle responsabilità e considerato il risarcimento dei danni causati dal trasporto di sostanze pericolose e nocive del 1996 accertando il tipo di responsabilità e la costituzione del fondo di responsabilità e risarcimento dei danni. L'autore indica le difficoltà di attuazione di detta Convenzione per l'inadempienza dei governi a provvedere alla loro realizzazione ed avanza alcune proposte per la regolamentazione delle responsabilità e del risarcimento dei danni presentando modifiche ed emendamenti del testo della convenzione in vigore nella parte riferentesi al funzionamento del fondo ed il reperimento dei mezzi. La soluzione che l'autore propone è analoga a quella prevista dall'associazione di mutua assicurazione. Le proposte di modifica ed emendamento del testo della Convenzione potrebbero, secondo l'autore, essere accettabili alla maggioranza dei governi raggiungendo con ciò l'obiettivo della Convenzione che è l'indispensabile regolamentazione della questione delle responsabilità e del risarcimento dei danni nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive.

Parole chiave: trasporto marittimo, sostanze pericolose e nocive, responsabilità, risarcimento del danno