

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, 2001.

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 2001, 38, 435 - 447**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:003645>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-26**

PRAVI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA


DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Dr. sc. DOROTEJA ĆORIĆ, viši asistent
Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA BRODSKIM GORIVOM, 2001.

UDK: 347.51:662

Primljeno: 15.10.2001

Izvorni znanstveni članak

Predmet ovoga rada je Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom koja je usvojena na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u ožujku 2001.godine.

U radu se navode osnovni razlozi za donošenje nove Konvencije, te njezina osnovna obilježja.

Autorica pruža cjelovit prikaz i komentar bitnih odredbi Konvencije, te usporedbu s rješenjima postojećeg CLC/Fond sustava odgovornosti iz 1992.godine.

Na kraju pokušava ocijeniti izgleda za stupanje na snagu Konvencije, te posebno naglašava pojedina rješenja koja bi mogla negativno utjecati na međunarodnu prihvaćenost novog sustava odgovornosti.

1.UVODNE NAPOMENE

U posljednje vrijeme zaštiti morskog okoliša od onečišćenja posvećuje se velika pozornost, a u okviru toga poseban je naglasak stavljen na onečišćenje mora s brodova.

Od svih onečišćivača koji potječu s brodova najviše pažnje posvećuje se ulju.

Razlog tomu jest činjenica da se velike količine ulja svakodnevno prevoze svjetskim morima.¹

Pored toga, pojedine nezgode pomorskih brodova, posebice tankera upozorile su svjetsku javnost na pogubne posljedice koje mogu izazvati.

Tako je već nakon prve tankerske nezgode (*Torrey Canyon, 1967.*) na međunarodnom planu započela vrlo sustavna i organizirana borba u suzbijanju onečišćenja mora s brodova.

Rezultat toga je usvajanje velikog broja unifikacijskih instrumenata, dokumenata i akata, koji svaki na svoj način pridonosi sprječavanju onečišćenja mora.²

Za potrebe ovoga rada valja spomenuti instrumente koji uređuju režim odgovornosti za naknadu štete prouzročene onečišćenjem mora uljem Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969.

(*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) (**Konvencija o odgovornosti iz 1969. ili CLC Konvencija**) i Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971.

¹ Procjenjuje se da se svjetskim morima prosječno dnevno prevozi oko 130 milijuna tona ulja.
V. *New oil spill convention may fall short*, Lloyd's List, March 26, 2001.

² Detaljan popis međunarodnih instrumenata iz područja onečišćenja mora v. u knjizi OZCAYIR, O.Z., *Liability for Oil Pollution and Collisions*, LLP, 1998, Dio III, str.159.

(*International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*) (**Konvencija o fondu iz 1971. ili Fond Konvencija**).³

Uz navedeni, danas već stari sustav odgovornosti, primjenjuje se i novi sustav odgovornosti iz 1992. reguliran Protokolom iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Protokolom iz 1992. o izmjeni Konvencije o fondu iz 1971.⁴

Uz CLC sustav odgovornosti, onečišćenje mora uljem obuhvaćeno je i posebnim sustavom odgovornosti koji je reguliran Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnim i štetnim tvarima –(*International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. -HNS Convention*). Naime, u kategoriju opasnih i štetnih tvari spadaju i određene kategorije ulja.⁵

Treba napomenuti da se CLC/Fond sustav odgovornosti primjenjuje na onečišćenja koja prouzroče brodovi napravljeni za prijevoz ulja u različenom stanju tj. tankeri. Druge vrste brodova (npr. brodovi za alternativni prijevoz ulja i rasute rudače ili brodovi za alternativni prijevoz ulja i uljnih proizvoda, te rasutog suhog tereta) potpadaju pod konvencijski sustav samo kada prevoze ulje kao teret.⁶

HNS sustav primjenjuje se na sve brodove koji prevoze tvari koje prema konvenciji spadaju u opasne i štetne tvari.⁷

Za razliku od međunarodnog sustava, valja spomenuti da američki Zakon o onečišćenju iz 1990.godine (Oil Pollution Act – OPA) pokriva onečišćenje koje prouzročilo bilo koje pomorsko plovilo uljem koje se prevozi kao teret i kao gorivo na brodu.⁸

Pojedine pomorske nezgode, zbog medijske izloženosti, stvorile su dojam da onečišćenje mora uljem može biti jedino posljedica nezgode tankera.

Ipak, statistički podaci pokazuju da su strogi preventivno-sigurnosni standardi znatno smanjili udio tankera u ukupnom onečišćenju mora.

S druge strane, u posljednje dvije godine bilježi se stalan porast 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.⁹

³ **Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine** usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 29.XI.1969. a stupila je na snagu 19.VII.1975.

Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971. godine usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 18.XII.1971, a stupila je na snagu 16. listopada 1978.

Tekstove Konvencija na engleskom jeziku v. *The Ratification of Maritime Conventions*, Lloyd's of London Press Ltd., Svezak III, poglavlje II.7.30 i II.7.90.

Za prijevod na hrvatski jezik v. GRABOVAC, I., *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Književni krug SPLIT, Pravni fakultet Split 1986, str. 108. i str. 122.

⁴ **Protokol iz 1992. o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Protokol iz 1992 o izmjeni Konvencije o fondu iz 1971.** usvojeni su 27.XI.1992.godine, a stupili su na snagu 30.V.1996.godine.

Tekst Protokola na engleskom jeziku i prijevod na hrvatski jezik v. *Narodne novine- Međunarodni ugovori*, br.2/1997.

⁵ V.članak 1 točku 5 (a)(i) HNS Konvencije. Pod opasnim i štetnim tvarima ulaze ulja koja se prevoze u rasutom stanju popisana u Dodatku I. Priloga I. MARPOLA.

⁶ V.članak 1.toč.1. CLC Konvencije iz 1992.godine. Više v. *infra* točku 2 ovoga rada.

⁷ Članak 1.točka 1. i točka 5. HNS Konvencije.

⁸ Tekst OPA v. House of Representatives Report str.101.-653. V.članke OPA sec.1001 (23) i OPA sec.1001(37).

⁹ Procjenjuje se da je više od polovice zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem posljedica onečišćenja brodskim gorivom. Za usporedbu treba napomenuti da je prije deset godina udio zahtjeva za naknadu zbog onečišćenja brodskim gorivom iznosio oko 25%.

V. *Growing concern as bunker incidents pose new problems*, Lloyd's List, March 23, 2001.

Prosječna količina goriva koja se nalazi na brodovima koji nisu tankeri iznosi oko 14 milijuna tona.¹⁰ Veliki kontejnerski brodovi, veliki brodovi za prijevoz generalnog tereta ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta.¹¹

Pored toga, ulje koje se koristi za pogon broda spada u tzv. prljava ulja (*heavy or dirty oil*), koja predstavljaju daleko veću opasnost za morski okoliš od nekih vrsta ulja koja se prevoze kao teret.¹²

Kako spomenuti konvencijski sustav pokriva onečišćenje mora brodskim gorivom samo glede tankera i pod određenim uvjetima brodova za alternativni prijevoz ulja i rase rudače, tijekom revizije CLC/Fond konvencija 1992.godine pojedine delegacije istaknule su potrebu da se područje primjene sustava proširi i na onečišćenje mora brodskim gorivom.

Međutim, zbog bojazni da bi razlike između ulja koje se prevozi kao teret i onog koje se koristi kao brodsko gorivo moglo poremetiti djelovanje relativno uspješnog CLC/Fond sustava, ideja nije prihvaćena.¹³

Nakon toga, 1994. godine delegacija Australije je na 38.zasjedanju Odbora za zaštitu morskog okoliša (*Marine Environment Protection Committee –MEPC*) istaknula prijedlog za usvajanje posebne konvencije koja bi regulirala pitanje odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom.

Na zahtjev navedenog Odbora Pravni, odbor je na svom 73.zasjedanju 1995.godine u svoj radni program uvrstio usvajanje režima odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora brodskim gorivom.¹⁴

Nakon šest zasjedanja Pravnog odbora, u ožujku 2001. godine usvojena je Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), dalje u tekstu - Bunker konvencija ili samo Konvencija.¹⁵

Bunker konvencija oslanja se na rješenja CLC Konvencije.

U nastavku osvrnut ću se na njezina osnovna obilježja, uz naznaku razlika glede CLC sustava.

2.PODRUČJE PRIMJENE KONVENCIJE

2.1. Materijalna primjena

Bunker Konvencija primjenjuje se na onečišćenja prouzročena uljem koje se koristi kao brodsko gorivo.

Prema članku 1 točki 5 Konvencije *ulje* označava *ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje koje se koristi (ili se ima namjeru koristiti) za pogon broda, kao i ostatke tog ulja.*

Konvencija se odnosi na onečišćenja brodskim gorivom koja prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste.¹⁶

¹⁰ Za usporedbu navodimo da je prosječna količina ulja koje se prevozi svjetskim morima u svakom trenutku oko 130 milijuna tona. V. IMO News, br.2, 2001.,str.7.i 8.

¹¹ Tako, recimo, veliki kontejnerski brodovi mogu prevoziti oko 7.500 tona goriva, a veliki brodovi za prijevoz generalnog tereta oko 5.500 tona.

¹² Prljava ulja (*heavy or dirty oil*) spadaju u tzv. postojana ulja. Ona na morskoj površini isparavaju sporije i ostavljaju štetan trag. Daleko se teže čiste i znatno poskupljuju troškove čišćenja.

Vidi A NON- TECHNICAL GUIDE TO THE NATURE AND DEFINITION OF PERSISTENT OIL, Fund Doc. /A.4/11,15/7/81.

¹³ Podatak prema internet stranicama IMO () Newsroom od 17.5.2001. str.1.

¹⁴ MEPC Doc. 46/12/6 od 26.III.2001. Više o raspravama da li usvojiti novu konvenciju ili protokol na CLC sustav Doc. LEG 77/6/2 od 20.III.1998.godine.

¹⁵ Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za naknadu štete zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, zaključena je na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u ožujku 2001.godine. Tekst Konvencija na engleskom jeziku v. LEG/CONF.12/9 od 27.ožujka 2001.

¹⁶ Članak 1stavak 1 Konvencije iz 2001.

U skladu sa člankom 4 točka 2 Konvencija se ne primjenjuje na ratne brodove, njihovo pomoćno brodogradnje, druge brodove u vlasništvu države ili kojima se ona u razmatranom razdoblju koristila isključivo u netrgovačke djelatnosti.

Država stranka može posebno odlučiti o primjeni Konvencije i na navedene brodove, te je o takvoj odluci dužna obavijestiti Generalnog tajnika Pomorske organizacije.¹⁷

Isto tako, Konvencija se ne primjenjuje na štetu zbog onečišćenja kako je definirana Konvencijom o odgovornosti iz 1992.godine, bez obzira da li se za istu plaća naknada ili ne.¹⁸

To znači da su iz bunker sustava isključena onečišćenja koja prouzroče tankeri (bez obzira da li stvarno prevoze ulje kao teret ili ne), te brodovi za kombinirani prijevoz ulja i rasute rudače kada stvarno prevoze ulje kao teret.

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

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

-stvarnu štetu, gubitak dobiti uslijed onečišćenja, ekološku štetu koja se ograničava na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja, kao i troškove zaštitnih mjera ili štetu prouzročenu tim mjerama.¹⁹

2.2. Teritorijalna primjena sustava

U skladu sa člankom 2 točka (a), Konvencija se isključivo primjenjuje na:

a) štetu zbog onečišćenja koja je prouzročena:

iii(i) na teritoriju, uključujući i teritorijalno more država stranki;

(ii) 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 šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora;

b) zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprječavanja ili umanjivanja takve štete.

Tekst točke (ii) kojim se teritorijalna primjena konvencijskog sustava proširuje i na gospodarski pojas, jednako kao i u CLC sustavu, dovodi u pitanje primjenu konvencijskog sustava izvan granica teritorijalnog mora u državama koje nisu proglasile gospodarski pojas.²⁰

Naime, proizlazi da se navedeno teritorijalno proširenje konvencijskog sustava izvan granica teritorijalnog mora odnosi na države stranke koje su formalno proglasile gospodarski pojas ili neku sličnu zonu (recimo ribolovnu zonu) pod svojom nacionalnom jurisdikcijom.²¹

¹⁷ Članak 4stavak 3. BunkerKonvencije.

¹⁸ V.članak 4 stavak 1 Bunker Konvencije. Prema članku 1stavku 1 točki 6. Bunker konvencije, Konvencija o građanskoj odgovornosti znači Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1992. kako je izmijenjena.

¹⁹ Članak 1 stavak 1 točka (a) i (b) Bunker konvencije. Usp.v. članak 1 točku 5 CLC Konvencije iz 1992.

²⁰ Isti problem javlja se i s primjenom CLC/Fond sustava iz 1992. Vidi v. Čorić, D., *Teritorijalna primjena međunarodnog sustava odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.godine u državama koje nisu proglasile gospodarski pojas*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb 2001, br.155, str.71-82.

²¹ Pravo na gospodarski pojas ili ribolovnu zonu ne nastaje *ipso facto* već ga treba izričito proglasiti.

V. Degan, V.Đ., MEĐUNARODNO PRAVO MORA, Informator, Zagreb 1989, str.105.

Prema takvom tumačenju navedenih članaka, za države stranke koje nisu iskoristile svoje pravo na proglašenje gospodarskog pojasa (većina mediteranskih država) konvencijski sustav primjenjuje se na području teritorija i teritorijalnog mora odnosno države.

To znači da u slučaju onečišćenja koje nastane izvan granica njihovog teritorijalnog mora ne postoji nikakav mehanizam naknade.

Izuzetak predstavljaju zaštitne mjere. Naime, prema članku II točki (b), Konvencija se primjenjuje na zaštitne mjere bilo gdje poduzete radi sprječavanja ili umanjivanja štete zbog onečišćenja.

Sa svrhom da osiguraju primjenu bunker sustava i izvan granica teritorijalnog mora, države stranke Bunker konvencije koje nisu proglasile gospodarski pojas bit će prisiljene podnijeti interpretativne izjave gore navedenog članka 2 točka (a) (ii).²²

5. ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE

3.1. *Odgovorna osoba*

Teret odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom leži na širem krugu osoba. Za razliku od CLC sustava, koji odgovornost usmjerava isključivo na upisanog brodovlasnika, Bunker konvencija pod pojmom *brodovlasnika* označava vlasnika, uključujući upisanog vlasnika, zakupoprimatelja, brodarka i upravitelja pomorskog broda.²³

Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge navedene osobe jest činjenica da sustav odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom nema dopunske naknade putem Fonda.

Prijedlogu o određivanju šireg kruga odgovornih osoba posebno su se usprotivili P&I Klubovi. Isticali su da će navedeno rješenje u praksi dovesti do velikog broja tuženih, što će svakako utjecati na efikasnost postupka naknade.²⁴

S tim u svezi njihov prijedlog je bio da se druge osobe proglase odgovornima samo ako se ne postigne naknada od brodovlasnika ili njegovog osiguratelja.²⁵

Što se tiče temelja odgovornosti, Konvencija zadržava isto rješenje kao i CLC sustav.²⁶ Brodovlasnik odgovara za štetu objektivno, a može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta prouzročena onečišćenjem:

a) *posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavaladive prirodne pojave;*

b) *u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta;*

c) *u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi u obavljanju te funkcije.*²⁷

²² U svezi primjene CLC/Fond sustava pojedine države podnijele su tajništvu Fonda usmene note o primjeni konvencijskog sustava izvan granica teritorijalnog mora, V. 92FUND/A.5/18/Rev.1 od 5.X.2000. Republika Hrvatska priprema interpretativnu izjavu kojom bi se primjena CLC/Fond sustava u odnosu na Republiku Hrvatsku proširila do granice razgraničenja epikontinentskog pojasa s Republikom Italijom. Tekst izjave v. Čorić, op.cit.bilj.br.19.str.80.

²³ Članak 1 točka 3 u svezi članka 3 stavak 1 i 2 Bunker konvencije.

²⁴ Problem predstavlja i činjenica da sve navedene odgovorne osobe nisu pokrivena istim osiguranjem. To znači da će u svakom pojedinom slučaju različite strane i različiti osiguratelji biti solidarno odgovorni što će svakako utjecati na sam postupak naknade. V. Doc.LEG 80/4/2 od 9.IX.1999.str.3.

²⁵ V. Doc. LEG/CONF.12/9 od 18.I.2001.str.2.

²⁶ Usp.v. članak III stavak 1,2 i 3 CLC Konvencije iz 1992.

²⁷ Članak 3 stavak 3 Bunker konvencije.

Pored navedenih egzoneracija, Konvencija u članku 3.stavku 4. predviđa još jednu mogućnost oslobađanja odgovornosti. Ako brodovlasnik dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelomično zato što je osoba koja je pretrpjela tu štetu djelovala ili dopustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu, ili iz nemara te osobe, on može biti u potpunosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema spomenutoj osobi.

U ovom slučaju brodovlasnik se oslobađa svoje obveze na naknadu u mjeri u kojoj je krivnja oštećenika (namjera ili nemarnost) pridonijela nastanku onečišćenja.

3.2. Zaštita trećih osoba

Prema članku 3 točki 5 Konvencije nikakav zahtjev protiv brodovlasnika ne može se podnijeti osim na temelju konvencije.

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 štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom prema mjerodavnom režimu odgovornosti.

Glede zaštite trećih osoba, Bunker konvencija odstupa od rješenja prihvaćenih u CLC sustavu. Znamo da CLC sustav iz 1992. usmjerava odgovornost isključivo na brodovlasnika, te proširuje krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti tužba, bilo da se temelji na Konvenciji ili ne.²⁸

Isto rješenje sadrži i HNS sustav.²⁹

To znači, ako su spašavatelji uključeni u nezgodi u kojoj sudjeluje kemijski tanker, s ne mogu biti odgovorni ako unatoč njihovoj akciji dođe do izlivanja tereta, ali mogu biti odgovorni zbog onečišćenja nastalog izlivanjem brodskog goriva.

Takvo rješenje izazvalo je veliko negodovanje spašavatelja i osoba koje poduzimaju zaštitne mjere, koji smatraju da trebaju uživati isti stupanj zaštite kao i u CLC Konvenciji.³⁰

Međutim, uza sve napore i nastojanja članak o zaštiti trećih osoba nije ušao u tekst Konvencije.

Kao kompromisno rješenje, Konvencija je usvojila Rezoluciju o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere sa svrhom sprječavanja ili smanjenja učinaka onečišćenja (*Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution*), kojom poziva države stranke da ugrađujući odredbe Konvencije u nacionalno zakonodavstvo unesu posebnu odredbu o zaštiti navedenih osoba.³¹

3.3. Ograničenje odgovornosti

Konvencija daje mogućnost brodovlasniku da se koristi povlasticom ograničenja odgovornosti.

U članku VI stavku 1 Konvencije navodi se da:

.... nijedna odredba Konvencije ne utječe na pravo brodovlasnika i osobe koja mu

²⁸ Prema članku III stavku 4 CLC-a iz 1992. točke (a) do (f) tu spadaju :

(a) osobe u službi vlasnika i članovi posade, b) peljari, (c) bilo koji naručitelj ugovora o prijevozu, upravitelj ili brodar, (d) spašavatelji, (e) osobe koje poduzimaju zaštitne mjere, te sve osobe u službi osoba spomenutih u točkama (c), (d) i (e) ili njihovih punomoćnika. Zaštita navedenih osoba nije potpuna. U slučaju da je šteta nastala kao posljedica njihove osobne radnje ili propusta izvršenih u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirano ili sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti, zahtjev za naknadu štete može se podnijeti na temelju općeg režima odgovornosti.

²⁹ Članak 8. stavak 5. HNS Konvencije.

³⁰ V. *IMO fuels salvor anger* (Cover Story), Fairplay, March 29, 2001,

³¹ V. tekst Rezolucije, te članak 4 Rezolucije u Doc.LEG/CONF 12/9 od 27. ožujka 2001.

pribavlja osiguranje ili drugo financijsko jamstvo da ograniči svoju odgovornost u skladu s odredbama bilo kojeg nacionalnog ili međunarodnog režima koji se primjenjuje, kao što je izmijenjena Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Za razliku od CLC sustava, HNS sustava ili režima odgovornosti za nuklearne štete koji predviđaju osnivanje posebnih fondova ograničenja u skladu s točno propisanim iznosima odgovornosti,³² Bunker konvencija visinu brodovlasnikove odgovornosti vezuje uz odgovarajući opći režim ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine.

Mogućnost da Bunker konvencija uspostavi posebne limite odgovornosti već na početku rada na izradi konvencije nije bila prihvaćena.

Mnoge države, uz gore navedeni CLC i HNS fond ograničenja, nisu bile spremne prihvatiti osnivanje još jednog odjelitog fonda.

Pored toga, osigurateljne udruge, posebice P&I Klubovi upozoravale su da bi kreiranje posebnog fonda ograničene odgovornosti za štete prouzročene onečišćenjem brodskim gorivom znatno utjecalo na kapacitete osigurateljnog tržišta glede odgovornosti brodovlasnika.³³

Rješenje kojim se visina brodovlasnikove odgovornosti ne rješava unutar instrumenta koji uređuje njegovu odgovornost, nego se vezuje za neki drugi režim, povlači za sobom niz pitanja i dvojbi glede utvrđivanja maksimalne odgovornosti brodovlasnika za slučaj onečišćenja brodskim gorivom.

Tim više ako se podsjetimo da glede postojećih međunarodnih instrumenata u svezi globalnog ograničenja odgovornosti dolaze u obzir sljedeći instrumenti:

Međunarodna konvencija za ujednačenje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924., Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957., Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., te Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju iz 1976.³⁴

Pored toga, mnoge države koje nisu stranke ni jedne konvencije u svojim nacionalnim zakonodavstvima primjenjuju različite sustave ograničenja.

Kolika će biti visina brodovlasnikove odgovornosti za slučaj onečišćenja brodskim gorivom utvrđivat će se u svakom pojedinačnom slučaju. U skladu s člankom VI stavkom 1 Konvencije, ovisit će od granica propisanih na temelju međunarodnog instrumenta ili nacionalnog prava koje se primjenjuje u državi stranci na čijem je području došlo do onečišćenja.

Pri tomu treba naglasiti da stilizacija stavka članka VI Konvencije postavlja pitanje:

i) da li će se na tražbine zbog onečišćenja brodskim gorivom osnovati poseban fond na koji će se primjenjivati samo iznosi ograničenja iz odgovarajućeg režima ograničenja; ili će

b) navedene tražbine, zajedno s ostalim tražbinama (ako ih ima) konkurirati u opći fond ograničenja. To pretpostavlja da se na navedene tražbine primjenjuje postupak i iznosi ograničenja iz odgovarajućeg režima.

S obzirom da je namjera sastavljača Konvencije bila da se izbjegne stvaranje posebnog fonda, navedeni stavak članka VI treba tumačiti na način da se na tražbine za

³² V.članak Vstavak 1 CLC 92, članak 9stavak 1 HNS Konvencije.

³³ V.Doc.LEG/CONF 12/9 od 27.ožujka 2001.

³⁴ Osim Protokola iz 1996. svi instrumenti su na snazi. Za tekstove na engleskom i stručni prijevod na hrvatski v. GLASNIK br.5 iz siječnja 2000. u izdanju Ministarstva pomorstva prometa i veza i Jadranskog zavoda HAZU.

onečišćenje brodskim gorivom primjenjuje postupak i iznosi iz odgovarajućeg režima ograničenja.³⁵

S tim u svezi mišljenja sam da je u gore citiranom tekstu članka VI trebalo naglasiti da se pravo na ograničenje odnosi na *...odgovornost nastalu na temelju Bunker konvencije*.

Pretpostavimo da je onečišćenje, na području države stranke Bunker konvencije i npr. Konvencije o ograničenju iz 1976., prouzročio brod od 50000 tona. Iznos ograničenja obračunavat će u skladu sa člankom 6 stavkom 1 točka (b) Konvencije o ograničenju iz 1976.godine. Na temelju navedenog stavka osniva se fond materijalnih šteta. Tražbine zbog onečišćenja brodskim gorivom bit će pokriveno navedenim fondom.

Ukupna svota odgovornosti za materijalne štete prema stavku (b) za brod od 50000 tona iznosi 6, 67 mil.SDR-a.

Stupanjem na snagu Protokola iz 1996 za brod iste tonaže iznositi će 18.2 mil.SDR-a.

Ako u konkretnom slučaju uz onečišćenje nema dodatnih šteta, navedena svota bit će raspoloživa u korist tražbina za naknadu štete zbog onečišćenja brodskim gorivom.

Međutim, ako je kao posljedica iste nezgode došlo i do neke druge materijalne štete, tražbine za naknadu te štete konkurirat će, zajedno s tražbinama za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, u navedeni fond.

Još nepovoljnija situacija bit će ako isti događaj prouzroči i tjelesne štete. U skladu sa člankom 6.stavkom 1. točka (a) Konvencije o ograničenju iz 1976.godine osnovat će se fond tjelesnih šteta.

Ali prema stavku 2 članka VI Konvencije iz 1976 u slučaju nedostatka sredstava za namirenje tražbina zbog smrti i tjelesnog oštećenja, neisplaćeni ostatak konkurira u fond materijalnih šteta.

Tako će dostupna sredstva za naknadu štete zbog onečišćenja ovisiti o postojanju dodatnih (materijalnih ili tjelesnih) šteta koje kontribuiraju u isti fond ograničene odgovornosti.

Sa svrhom da se izbjegnute poteškoće oko primjene različitih režima ograničenja, te namjeri da se svota odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom veže za svote iz Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. konferencija je usvojila Rezoluciju o ograničenju odgovornosti (*Resolution on Limitation of Liability*) kojom se požuruju vlade država stranaka da čim prije ratificiraju Protokol iz 1996., o izmjeni Konvencije iz 1976.godine.³⁶

Države, koje su stranke jednog od gore navedenih instrumenata o ograničenju potiče se da istodobno s prihvaćanjem Protokola iz 1996. otkazuju Konvencije iz 1976.

U svakom slučaju, državama strankama Bunker konvencije preporuča se da prilikom prihvaćanja odredbi Konvencije u nacionalna zakonodavstva jasno navedu koji će se režim ograničenja odgovornosti primjenjivati.

³⁵ Više o raspravi u svezi formiranja posebnog fonda za štete zbog onečišćenja brodskim gorivom ili kontribuiranja u opći fond materijalnih šteta v. Doc. LEG78/5/3 od 18.X.1998., LEG/CONF 12/9 od 18.I.2001.

³⁶ Tekst Rezolucije v. LEG/CONF.12/9 od 27.ožujka 2001.

4.OBVEZNO OSIGURANJE ODGOVORNOSTI

4.1. Brodovi koji su dužni imati obvezno osiguranje

Bunker Konvencija nameće dužnost obveznog osiguranja odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom.

Prema članku VII stavku 1 Konvencije, obvezno osiguranje dužni su imati brodovi preko 1000 tona. Obvezno osiguranje vezuje se za bruto-tonažu broda, a ne za količinu goriva koja se nalazi na brodu.³⁷

Pribavljanje obveznog osiguranja tereti samo upisane brodovlasnike.³⁸

Brodari, zakupoprimalci i druge osobe koji zbog solidarne odgovornosti za onečišćenje mogu doći u položaj tuženika, bit će prisiljeni osigurati svoju odgovornost. Međutim, za razliku od upisanog brodovlasnika, koji svoju odgovornost mora osigurati, osiguranje odgovornosti drugih odgovornih osoba nije obvezno.³⁹

U tijeku izrade teksta Konvencije dosta rasprave vođeno je oko određivanja praga koji bi nametnuo dužnost obveznog osiguranja.

Analize koje su provele pojedine delegacije pokazale su da brodovi od 6000 tona u prosjeku prevoze oko 530 tona goriva, dok brodovi od 10000 tona prevoze oko 1000 tona goriva.⁴⁰

Smatrajući da izlivanje bilo koje količine ulja ispod 1000 tona ne može prouzročiti veće onečišćenje, jedan dio delegacija podržavao je prijedlog uvođenja obveznog osiguranja samo za brodove preko 10000 tona.⁴¹

Prema njihovom mišljenju određivanje manjeg praga uključit će u sustav obveznog osiguranja veliki broj brodova koji objektivno ne predstavljaju veću opasnost za onečišćenje, a prouzročit će znatne administracijske troškove izdavanja potvrda.

S druge strane, delegacije država koje su zagovarale niži prag isticale su da će na taj način u sustav obveznog osiguranja biti uključeni samo brodovi za prijevoz generalnog tereta ili tereta u rasutom stanju. Brodovi manje tonaže, npr. ribarski brodovi, brodovi za istraživanje, koji, kako statistike pokazuju, vrlo često prouzročuje onečišćenja, bit će isključeni. U skladu s njihovim navodima, izbor na brodove iznad 500 tona ne ispunjava svrhu konvencije.⁴²

U prilog navedenom prijedlogu išao je i podatak američke delegacije o uspješnosti naknade troškova čišćenja u nezgodama brodova koji su imali obvezno osiguranje i onih koji nisu imali.

Prema navedenim podacima, u periodu od 1997-1999.godine, u nezgodama brodova

³⁷ Za usporedbu podsjećamo da CLC sustav dužnost obveznog osiguranja nameće brodovima koji prevoze 2000 tona ulja kao teret, a HNS sustav svim brodovima koji prevoze opasne ili štetne tvari.

³⁸ Prema članku 1 točki 4 Bunker konvencije, *upisani brodovlasnik* označuje 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 *vlasnik* označava to društvo.

³⁹ Više o razlici obveznog i neobveznog osiguranja v. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje*, Knjiga druga, Zagreb, 1994, str.370.

⁴⁰ Analizu su provele delegacije Kine, Indije, Hong Konga i Vanuatua. V. Doc.LEG/CONF.12/7 od 18.I.2001. Isto tako v. Doc.LEG/CONF.12/4 od 5.XII.2000.

⁴¹ U prilog predloženog rješenja isticali su da CLC sustav vezuje obvezno osiguranje za količinu od 2000 tona ulja. S obzirom da se ulja koja se koriste kao gorivo daleko teže čiste, predložen je sustav obveznog osiguranja za brodove preko 10000 tona, što će u praksi značiti u pravilu količinu od 1000 tona goriva. V. Doc. LEG/CONF. op.cit., bilj.br.32.

⁴² Australija je usvojila nacionalni zakon koji dužnost obveznog osiguranja nameće brodovima preko 400 tona. V. Doc.LEG/CONF.12/6 od 18.I. 2001.

iznad 300 tona (koji su prema OPA dužni imati obvezno osiguranje) SAD uspjele su nadoknaditi 98% troškova čišćenja. Za razliku od toga u nezgodama brodova koji nisu imali obvezno osiguranje, uspjele su nadoknaditi samo 27% troškova.⁴³

Sa svrhom da ne nametne visoke troškove izdavanja potvrda, Konvencija je prihvatila prag od 1000 tona.

Navedena tonaža može zadovoljiti delegacije koje su predlagale niže iznose, ali je daleko od onoga za što su se borili predstavnici država zastave (prag od 10000 tona).⁴⁴

Nadalje, članak VII stavak 1 Konvencije ostavlja otvoreno pitanje svote na koju brodovlasnik treba osigurati svoju odgovornost, s obzirom da se visina odgovornosti može određivati prema različitim režimima ograničenja.

U praksi će brodovlasnici najvjerojatnije osiguravati svoju odgovornost na najvišu svotu odgovornosti, što znači na svotu Konvencije iz 1976. ili Protokola iz 1996. kada stupi na snagu. Navedeni iznosi daleko će premašiti iznos brodovlasnikove odgovornosti ako je država na čijem je području došlo do onečišćenja, stranka Konvencije iz 1924. ili Konvencije iz 1957.

S tim u svezi, mišljenja sam da je u navedenom članku trebalo navesti da osiguranje treba odgovarati opsegu odgovornosti brodovlasnika prema primjenjivom režimu odgovornosti, s time da svota u svakom slučaju neće prijeći iznos ograničenja odgovornosti za materijalne štete prema članku 6 (b) Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976.⁴⁵ Na taj način otklonila bi se i mogućnost da svota ograničenja za tjelesne štete uđe u svotu odgovornosti koja, prema Bunker konvenciji treba biti pokrivena obveznim osiguranjem.

4.2. Potvrda o obveznom osiguranju odgovornosti

U skladu sa člankom VII. točka 2 potvrdu, koja služi kao dokaz da brod ima odgovarajuće osiguranje, brodu upisanom u državi stranci izdaje nadležni organ te države. Brodu koji nije upisan u državi stranci izdaje nadležni organ bilo koje države stranke.

Za potrebe Konvencije treba razlikovati osiguranje i potvrdu o osiguranju. Osiguranje od odgovornosti provodi se putem osigurateljskih klubova, a potvrdu o osiguranju izdaje nadležni organ države zastave.

Država zastave određuje uvjete izdavanja i važenje potvrde o osiguranju.⁴⁶

Tijekom rada na izradi Konvencije, s namjerom smanjenja administrativnih troškova izdavanja potvrda, P&I Klubovi predlagali su da, je dovoljno da u skladu s usvojenim IMO Smjernicama o odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine,⁴⁷ brod posjeduje svjedodžbu kojom se potvrđuje da je odgovarajuće osiguranje na snazi. Navedenu potvrdu izdaje osiguratelj odgovornosti. Međutim, navedeni prijedlog je odbijen.

U skladu sa člankom 7 stavkom 15 Konvencije, brodovi koji obavljaju plovību u kabotaži mogu biti izuzeti iz sustava obveznog osiguranja.

4.3. Izravna tužba

Članak 7 stavak 10 Bunker konvencije priznaje mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju upisanog brodovlasnika. Izravna tužba može se podnijeti pod sljedećim uvjetima:

1) Osiguratelj se može koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti. Ovo njegovo

⁴³ Podatak prema Doc. LEG/CONF.12/12 od 6.II.2001.

⁴⁴ V. Lloyd's List, April, 2001, str.6.

⁴⁵ V. Doc.LEG/CONF.12/9 od 27.ožujka 2001.

⁴⁶ V.članak 7 stavak 7 Bunker konvencije.

⁴⁷ IMO Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims. V. Annex 2, Doc.LEG/80/11 od 25.X.1999.godine.

pravo vrijedi i u slučaju kada brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju njegove osobne krivnje;

2) Osiguratelj se može koristiti pravnim sredstvima na koja bi se i sam vlasnik imao pravo pozvati;

3) Osiguratelj se može pozvati na činjenicu da je šteta prouzročena zbog zle namjere samog vlasnika; u tom slučaju se on oslobađa odgovornosti;

4) Osiguratelj se ne može pozvati na druga sredstva obrane na koja bi se mogao pozvati u tužbi koju bi protiv njega podnio brodovlasnik (npr.nesposobnost broda za plovidbu, neplaćanje premije, itd.).

Mogućnost izravne tužbe ograničena je na osiguratelja odgovornosti upisanog brodovlasnika koji je, u skladu sa stavkom 1 članka 7 dužan pribaviti obvezno osiguranje.

Osiguratelji odgovornosti drugih, uz brodovlasnika solidarno odgovornih osoba, ne mogu biti izravno tuženi.

Takvim rješenjem otežat će se postupak naknade u slučajevima gdje su npr. upisani brodovlasnik i njegov osiguratelj insolventni.

5. Zastara

Pravo na naknadu štete koju predviđa Konvencija gasi se ako sudski postupak nije pokrenut prema odredbama ove konvencije u roku od tri godine računajući od dana kada je šteta nastala.⁴⁸

Međutim, nikakav sudski postupak ne može biti pokrenut nakon roka od šest godina, računajući od dana kada je nastala nezgoda koja je prouzročila štetu. Ako se nezgoda sastoji od više događaja, prema članku 8 stavku 2 Konvencije, rok od šest godina počinje teći od prvog događaja.

6. Nadležnost suda

U skladu sa člankom 9 stavak 1 Konvencije, ako šteta od onečišćenja nastane na teritoriju uključujući i teritorijalno more jedne ili više država stranki, ili, ako su poduzete zaštitne mjere da se spriječi ili smanji svaka šteta prouzročena onečišćenjem na ovim teritorijima , uključujući i teritorijalno more, zahtjev za naknadu štete može se podnijeti pred sudom ili sudovima odnosnih država stranki.

Stavak 1 članka 9 može se shvatiti kao odredba o isključivoj međunarodnoj nadležnosti, kada šteta nastupi na području samo jedne države stanke, a s druge strane, i kao odredba o konkurentnoj međunarodnoj nadležnosti kada je šteta nastupila na području više država stranki.

Dakle, sud države na čijem području je došlo do onečišćenja isključivo je međunarodno nadležan da odlučuje o zahtjevu za naknadu štete. Državna pripadnost broda, boravište ili prebivalište tuženog ili tužitelja, nije relevantno.

sNavedena odredba o nadležnosti, preuzeta iz CLC sustava primjenjiva je na bunker sustav kada se kao posljedica određene nezgode javlja samo šteta zbog onečišćenja.

Međutim, ukoliko nezgoda rezultira onečišćenjem i istodobno nekom drugom materijalnom štetom, sve tražbine kontribuiraju u zajednički fond. Fond općeg ograničenja osniva se prema mjerodavnom režimu ograničenja.

U skladu s Konvencijom o ograničenju iz 1976. fond se može osnovati u državi stranci u kojoj je podnesena tužba u odnosu na tražbinu koja podliježe ograničenju.⁴⁹

U praksi to može dovesti do nadležnosti dvaju sudova koji odlučuju o različitim tražbinama koje ulaze u isti fond ograničene odgovornosti.

S obzirom da je samo jedan sud nadležan odlučivati o pitanjima podjele i raspodjele

⁴⁸ Članak 8 stavak 1 Bunker konvencije.

⁴⁹ Članak 11. Konvencije o ograničenju iz 1976.godine.

fonda, navedeni članak trebao je sadržavati dodatni stavak koji bi propisao da će u slučaju kada kao posljedica iste nezgode dođe do štete zbog onečišćenja, ali i drugih šteta, sud nadležan za štete zbog onečišćenja, odlučivati i o dodatnim štetama.

Isto tako, pred navedenim sudom može se osnovati fond ograničene odgovornosti.

7. Priznanje i ovrha sudskih odluka

Bunker konvencija predviđa poseban postupak priznanja stranih odluka donijetih na temelju konvencijskih odredbi.

Prema članku 10 Konvencije, svaka presuda suda nadležnog na temelju članka 9 Konvencije, koja je ovršna u državi u kojoj je donesena i gdje ona više ne može biti predmet redovne žalbe protiv presude, priznaje se u svakoj drugoj državi stranci osim ako je:

a) presuda donesena prijevarom:

b) ako tuženi nije obaviješten u razumnom roku i nije mogao podnijeti svoju obranu.

Iz navedenoga proizlazi da postupak priznanja stranih odluka karakterizira malen broj pretpostavki, odnosno uvjeta koji se moraju ispuniti da bi se odnosna strana odluka priznala.⁵⁰

Na taj način ubrzava se ostvarenje prava na naknadu štete.

Svaka presuda koja je priznata na temelju točke 1. ovoga članka ovršna je u svakoj državi stranci čim završi propisani postupak u toj državi. Ovaj postupak ne može odobriti reviziju slučaja.

U svezi priznanja i ovrhe sudskih odluka donesenih povodom zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja brodskim gorivom, treba naglasiti sljedeće.

Namjera Bunker konvencije je da osigura ograničenje odgovornosti u skladu s Konvencijom o ograničenju iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

To znači, ako je tužba za naknadu štete podignuta na području države Bunker konvencije koja je ujedino i stranka Konvencije iz 1976., pravo na ograničenje u skladu s Konvencijom iz 1976. mora biti osigurano na način da se ovrha odluke provede u istoj državi gdje je i donesena, ili u drugoj državi koja primjenjuje isti sustav ograničenja.

Znači, ovrha odluke koja je donesena u državi koja je stranka Bunker konvencije i Konvencije iz 1976., ne može se tražiti u državi koja je stranka Bunker konvencije, ali nije Konvencije iz 1976.

Sa svrhom da se izbjegne eventualno traženje povoljnijeg sustava odgovornosti, mišljenja sam da je članak 10 trebao sadržavati odredbu koja bi izričito navela da se ovrha odluke izvan države gdje je donesena može tražiti jedino u državi koja je stranka istog sustava ograničenja.⁵¹

8. ZAKLJUČNE NAPOMENE

8.1. Ocjena i stupanje na snagu

Sve veći udio onečišćenja brodskim gorivom u ukupnom onečišćenju mora rezultirao je prihvaćanjem posebnog sustava odgovornosti.

Bunker konvencija predstavlja nadopunu postojećim CLC i HNS sustavu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim opasnim i štetnim tvarima.

⁵⁰ Detaljnije o postupku priznanja v. TOMLJENović, V., Priznanje stranih odluka o naknadi štete uzrokovane zagađivanjem mora naftom i Konvencija o građanskoj odgovornosti iz 1969, Zbornik PFR, 12, 1991, str.243-257.

⁵¹ Opširnije v. Doc.LEG/CONF.12/10 corr.1.od 14.III.2001.

S obzirom da je usvojena u ožujku 2002. godine, rano je prognozirati njezino stupanje na snagu. Prema članku 18 Konvencije, potrebno je da je prihvati 18 država, uključujući 5 od kojih svaka ima milijun mješovite tonaže.

Za stupanje na snagu CLC sustava, koji propisuje blaže uvjete, trebalo je čekati nekoliko godina.⁵²

Nakon prikaza osnovnih odredbi Konvencije, mišljenja sam da će pojedina rješenja negativno utjecati na međunarodnu prihvaćenost novog sustava.

Tu u prvom redu mislim na odredbu kojom se ograničenje odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom vezuje za mjerodavan globalni režim ograničenja.

Takvo rješenje, kao što sam u radu istaknula, povlači za sobom niz pitanja i dvojbi, te dovodi do pravne nesigurnosti glede određivanja svote odgovornosti brodovlasnika za onečišćenje brodskim gorivom. Pored toga, tražbine za onečišćenje brodskim gorivom ne povlače za sobom osnivanje posebnog fonda, nego zajedno s drugim tražbinama konkuriraju u fond materijalnih šteta.

Nametanje obveznog osiguranja i dužnost posjedovanje potvrde o obveznom osiguranje za brodove preko 1000 tona, predstavljat će dodatni teret i troškove izdavanja tražene potvrde.

Zbog određivanja šireg kruga odgovornih osoba čija je odgovornost pokrivena različitim osiguranjima, postupci naknade bit će dugotrajni, a mogućnost ostvarivanja naknade upitna.

U slučaju insolventnosti upisanog brodovlasnika i njegovog osiguratelja, oštećeni može pokrenuti tužbu protiv drugih solidarno odgovornih osoba, ali ne može izravno tužiti njihove osiguratelje, jer dužnost obveznog osiguranja tereti samo upisanog brodovlasnika.

Veliki propust Konvencije jest činjenica da spašavateljima i osobama koje obavljaju mjere čišćenja ne pruža nikakvu zaštitu.

Navedeno će rješenje u velikoj mjeri utjecati na odluku spašavatelja da li u konkretnom slučaju prisupiti radnjama čišćenja ili ne.

Što se tiče moguće ratifikacije Bunker konvencije od strane Republike Hrvatske, mišljenja sam da treba pričekati da se ispune uvjeti za njezino stupanje na snagu, te potom odlučiti o njezinom prihvaćanju.

Summary;

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

The topic of this paper is the new International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. The new Bunker Convention follows a diplomatic conference, held at IMO headquarters in March 2001.

The author provides an analysis of the motives for the Convention, main characteristics, and a majority of its provisions. At the end; the author attempts to assess the chances as to its entry into force.

⁵² Prema članku XVCLC-a iz 1969. Konvenciju je trebalo ratificirati 8 država, od kojih je 5 trebalo posjedovati flotu od milijun tona tankerske tonaže. Konvencija je stupila na snagu 1975 skoro šest godina od donošenja.

