

Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem - najnovije izmjene

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2006, 27, 889 - 912**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:125997>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-18**

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

MEĐUNARODNI SUSTAV ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA ULJEM - NAJNOVIJE IZMJENE

Dr. sc. Dorotea Ćorić, docentica
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

UDK: 341.221.2:347.426.6
347.796:341.241
Ur.: 30. listopada 2006.
Pr.: 13. studenog 2006.
Pregledni znanstveni članak

U radu se daje prikaz osnovnih obilježja posebnog međunarodnog sustava odgovornosti za onečišćenje mora uljem s brodova koji se temelji na odredbama Konvencije o odgovornosti iz 1992. i Konvencije o Fondu iz 1992. Posebna pozornost posvećuje se najnovijim izmjenama sustava koje su posljedica odgovarajućih mjera koje je poduzela Europska unija nakon velikih ekoloških katastrofa tankera Erika (1999.) i Prestige (2000.). Naglašava se potreba cjelovite revizije cjelokupnog sustava uzimajući u obzir nove standarde ekološke zaštite.

Ključne riječi: *odgovornost, onečišćenje, ekološka šteta, ulje, Fond, brodovlasnik.*

1. Uvodne napomene

Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem s brodova u više od sto država svijeta predstavlja osnovni model obeštećenja koji osigurava primjenu ujednačenih materijalnih pravila prilikom procjene odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem. Osnovna je svrha navedenog sustava omogućiti brzu i odgovarajuću naknadu osobama koje pretrpe štetu zbog onečišćenja mora uljem.

Početni, sada već "stari" sustav odgovornosti usvojen je 1969., odnosno 1971. godine nakon nezgode tankera *Torrey Canyon* (1967.). Tijekom godina više se puta mijenjao nastojeći se prilagoditi zahtjevima novijih ekoloških katastrofa.¹ Najznačajnije izmjene doživio je 1992. godine kada se formirao "novi" sustav odgovornosti.

¹ O nastanku sustava odgovornosti iz 1969./71. v. A. Popp, *The Civil Liability and Fund Conventions: model compensation schemes*, The IOPC Funds' 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents, str. 81.

Nedvojbena spada među najuspješnije unifikacijske instrumente usvojene pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije. Poslužio je kao model za usvajanje posebnih režima odgovornosti i naknade štete glede prijevoza opasnih i štetnih tvari morem i odgovornosti od onečišćenja brodskim gorivom.²

Ipak, nedugo nakon stupanja na snagu novog sustava odgovornosti iz 1992. godine, nezgode tankera *Erika* (Francuska, 1999.) i *Prestige* (Španjolska, 2002.) pokazale su da rizik od onečišćenja mora uljem prelazi okvire sustava iz 1992. godine.³

Pored toga, nezgoda tankera *Erika* prva je nezgoda nakon koje je Europska unija pokazala ozbiljan interes glede primjene i učinkovitosti međunarodnog sustava odgovornosti.

Erika je potaknula niz prijedloga novih mjera poznatih pod nazivom *Erika package I.* i *Erika package II.* s ciljem poboljšanja sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša.⁴

U okviru tih mjera, a potom i onih donesenih povodom nezgode tankera *Prestige* predložene su i određene mjere u svrhu poboljšanja sustava odgovornosti i naknade štete. Ozbiljne zamjerke upućene su na račun međunarodnog sustava odgovornosti, naglašavajući da njegova primjena ne odgovara potrebama velikih ekoloških katastrofa. Osim pitanja visine odgovornosti, u prijedlogu mjera nakon navedenih nezgoda, Komisija poziva države članice da podrže prijedlog o ukidanju zaštite osobama koje igraju značajnu ulogu u prijevozu ulja morem, kao naručitelji, brodari, poslovođe itd., ukidanju mogućnosti ograničenja odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora, kao i izmjeni pristupa naknadi ekološke štete.⁵

U nastojanjima da se izbjegne usvajanje posebnih regionalnih mjera određene izmjene učinjene su u okviru međunarodnog sustava odgovornosti.⁶

U nastavku radu, analizirajući osnovna obilježja posebnog, međunarodnog sustava odgovornosti pokušat ću odgovoriti na pitanje je li sustav koji se primjenjuje više od trideset godina uspio zadržati svoje osnovne postulate ili je pokleknuo pred novim standardima ekološke zaštite?

² Sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem poslužio je kao model za sustav odgovornosti prema Konvenciji o građanskoj odgovornosti u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari iz 1996. (HNS Konvencija) kao i Konvenciji o građanskoj odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom iz 2001. (Bunker Konvencija).

³ Maksimalna visina odgovornosti prema sustavu iz 1992. godine u slučaju tankera *Erika* iznosi 185 mil. Eura, a procjena štete je oko 387 mil. Eura U slučaju tankera *Prestige* maksimalan iznos odgovornosti je 171.5 mil. Eura, a procjena visine štete je 1 050 Eura. Podatci prema IOPC Fund incidents.

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000/erika>.

⁵ <http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000/prestige>.

⁶ Za potrebe rada na izmjenama sustava na 4. izvanrednom zasjedanju Skupštine Fonda 2000. osnovana je posebna radna grupa u svrhu procjene primjerenosti međunarodnog sustava i predlaganja odgovarajućih izmjena. O radu navedene grupe v. IOPC Funds Annual Report 2005. str. 28-33.

2. Razvoj posebnog međunarodnog sustava odgovornosti

Poseban međunarodni sustav građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem reguliran je odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine (**Konvencija o odgovornosti iz 1969.** godine, *Civil Liability Convention – CLC Konvencija*)⁷ i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971. godine (**Konvencija o Fondu iz 1971.**)⁸.

Konvencija o odgovornosti nametnula je odgovornost za onečišćenje brodovlasnicima uz dopunsku financijsku odgovornost vlasnika tereta putem Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koji se osniva na temelju Konvencije o Fondu iz 1971. godine.

Treba napomenuti da prilikom pristupanja međunarodnom sustavu odgovornosti države mogu prihvatiti samo odredbe Konvencije o odgovornosti bez obveze prihvaćanja Konvencije o Fondu. Mogućnost dopunske naknade od strane Fonda odluka je svake pojedine države pod uvjetom da je prihvatila odredbe Konvencije o odgovornosti.⁹

Tijekom godina navedeni sustav odgovornosti nekoliko se puta mijenjao.¹⁰

Protokoli iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o Fondu iz 1971. značajnije su izmijenili početni sustav odgovornosti. Stupili su na snagu u svibnju 1996. godine.¹¹

⁷ Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 29. XI. 1969. godine, a stupila je na snagu 19. VII. 1975. Tekst Konvencije na engleskom i hrvatskom jeziku v. u Čorić, D., *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Jadranski zavod HAZU, Zagreb, 2002., str. 216-240.

⁸ Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1972. godine usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 18. XII. 1971. godine, a stupila je na snagu 16. listopada 1978. Tekst Konvencije na engleskom i hrvatskom jeziku v. u Čorić, D., op. cit. bilj. br. 1. str. 240-283.

⁹ Razlog zbog kojeg pojedine države koje prihvate Konvenciju o odgovornosti ne prihvate i Konvenciju o Fondu, jest financijska obveza plaćanja doprinosa u Fond. Radi se o državama gdje je ulje u tranzitu (npr. Egipat) ali se za potrebe plaćanja doprinosa računa ulje (sirova nafta i lož ulje) svaki put kad se iskrcava u luci ili prihvatnom postrojenju neovisno o tome gdje je ukrcano. V. članak 10. Konvencije o Fondu iz 1992. godine. Isto tako, Ganten, R.H., *The International Oil Pollution Compensation Fund*, Environmental Policy and Law, 12 (1984), str. 6.

¹⁰ Protokoli iz 1976. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o Fondu iz 1971. godine umjesto zlatnog franka uvode novu obračunsku jedinicu – Posebno pravo vučenja (PPV), v. bilj. br. 33.

Protokol iz 1976. o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. usvojen je 19. XI. 1976., a stupio je na snagu 8.IV.1981. Protokol iz 1976. o izmjeni Konvencije o Fondu iz 1971. usvojen je 19. XI. 1976, a stupio je na snagu 22. XI. 1994.

Protokol iz 1984. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o Fondu iz 1971. usvojeni su 25.V. 1984. godine. Nisu stupili na snagu.

¹¹ Protokoli iz 1992. godine usvojeni su na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u studenome 1992. godine. Stupili su na snagu 30. svibnja 1996. godine. Tekst Protokola na engleskom i hrvatskom jeziku v. u Čorić, D., op. cit. bilj. br. 1. str. 299-361.

Prema članku 11. Protokola iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. godine među strankama Protokola, Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine i navedeni Protokol tumače se zajedno kao jedinstveni instrument – **Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine.**

Isto tako, prema članku 27. Protokola iz 1992. o izmjeni Konvencije o Fondu iz 1971. godine među strankama Protokola, Konvencija o Fondu iz 1971. i Protokol iz 1992. tumače se zajedno kao jedinstveni instrument – **Konvencija o Fondu iz 1992. godine.**

U svrhu izbjegavanja problema vezanih uz primjenu dvaju sustava odgovornosti većina država prilikom prihvaćanja sustava odgovornosti iz 1992. godine otkazala je stari sustav odgovornosti.¹²

Ipak, još uvijek postoji određeni broj država u kojima je na snazi Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine. U tim državama nema mogućnosti dopunske naknade od strane Fonda.

Naime, Konvencija o Fondu iz 1971. godine od 24. svibnja 2002. nije na snazi i ne primjenjuje se na nezgode koje se dogode nakon navedenog datuma.¹³

Sustav odgovornosti iz 1992. godine dopunjen je usvajanjem **Protokola iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992.**¹⁴ Temeljem Protokola iz 2003. godine osnovan je Dopunski Fond koji kao treći sloj odgovornosti osigurava naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. godine.

Usvajanje navedenog Protokola iz 2003., rezultat je nastojanja da se spriječi prijedlog Europske unije o nametanju dodatne odgovornosti za onečišćenje mora izvan okvira postojećeg međunarodnog sustava.

Dodatna naknada, plaća se samo u državama strankama Konvencije o Fondu iz 1992. godine koje su ratificirale spomenuti Protokol o Dopunskom Fondu iz 2003. godine.

Vodeći računa o ravnomjernoj podjeli odgovornosti i naknade između brodovlasnika i vlasnika tereta, brodovlasnici i njihovi osiguratelji putem posebnih sporazuma povećali su iznos odgovornosti za male brodove (**STOPIA**) i ostale brodove (**TOPIA**). Sporazumi su na snazi od veljače 2006. godine.

S obzirom na navedeno, još uvijek ne postoji jedinstveni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem. Koji će se režim primijeniti ovisi o mjestu nastanka onečišćenja i glede obvezanosti pojedinim unifikacijskim instrumentima, postoje sljedeće grupe država:

¹² Rezolucije i preporuke Međunarodne pomorske organizacije u svezi međunarodnog sustava odgovornosti za onečišćenja mora, v. Glasnik Ministarstva pomorstva, prometa i veza u Jadranskom zavoda, Zagreb, rujan 1998.

¹³ V. *infra* točku 5.1. ovoga rada.

¹⁴ Protokol iz 2003. na Konvenciju o Fondu usvojen je u Londonu 2003. godine. Stupio je na snagu u ožujku 2005. godine. Tekst Protokola iz 2003. godine v. Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 12/2005.

- države članice Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencije o Fondu iz 1992. (95 država) – među kojima je 19 država prihvatilo i Protokol iz 2003. o osnivanju Dopunskog Fonda;
- države članice Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine (15 država);
- države članice Konvencije o odgovornosti iz 1969. godine (39 država).¹⁵

U državama koje nisu prihvatile međunarodni režim odgovornosti pitanje odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora uljem procjenjuje se prema odredbama mjerodavnih nacionalnih zakona. Tako su se SAD nakon nezgode *Exxon Valdez* (1989.), suprotno očekivanjima međunarodne zajednice, odlučile na vlastiti pristup problemu odgovornosti zbog onečišćenja mora uljem. Naime, sustav odgovornosti u SAD–u regulira se prema odredbama Zakona o onečišćenju iz 1990. godine (Oil Pollution Act – OPA).¹⁶

Treba naglasiti, da je Republika Hrvatska u cilju adekvatne zaštite Jadranskog mora prihvatila međunarodni sustav odgovornosti iz 1992. godine, kao i Protokol iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine.¹⁷

3. Sustav odgovornosti iz 1992. godine

3.1. Primjena sustava

Pitanje odgovornosti i naknade štete u slučaju onečišćenja mora uljem prosuđivat će se prema odredbama sustava odgovornosti iz 1992. pod uvjetom da se ispune sljedeći uvjeti:

- Onečišćenje mora potjecati s broda ili pomorskog plovila bilo koje vrste konstruiranog ili prilagođenog za prijevoz ulja u rasutom stanju bez obzira na to prevozi li ulje kao teret ili je prazan, što obuhvaća puni i prazan tanker. Ako se radi o brodu za alternativni prijevoz ulja i rasute rudače onda pod uvjetom da stvarno prevozi ulje kao teret ili da pri povratnom putovanju ima uljnih ostataka.¹⁸

U svezi s tumačenjem pojma “brod” vodi se zanimljiv slučaj pred grčkim sudom povodom zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja nakon nezgode u grčkoj luci Pirej. Do onečišćenja je došlo kao posljedica istjecanja ulja s tankera *Slops* u lipnju 2000. godine. S obzirom da se *Slops* od 1995. godine ne koristi za prijevoz ulja već kao plutajuće

¹⁵ Podatci prema web stranicama Fonda www.iopcfund. Stanje na dan 2. listopada 2006. godine.

¹⁶ Više o OPA-u v. Kim I. *Ten years after the enactment of the Oil pollution Act of 1990: a success or failure?* Marine Policy 2002; 26, str. 197-207.

¹⁷ Narodne novine – Međunarodni ugovori br. 2/1997. Za Republiku Hrvatsku Protokoli iz 1992. stupili su na snagu 12. siječnju 1999. godine. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 2003. na Konvenciju o Fondu iz 1992., Narodne novine – Međunarodne ugovori, br. 12/2005. Za Republiku Hrvatsku stupio je na snagu 17. svibnja 2006. godine.

¹⁸ Članak 1. stavak 1. točka 1. Konvencije o odgovornosti iz 1992.

skladište i jedinica za preradu, Fond je zahtjev odbio uz obrazloženje da plutajuća skladišta, plutajuće jedinice i odobalne jedinice ulaze u pojam broda samo kada stvarno prevoze ulje od jednog mjesta do drugog. Spor je još uvijek u žalbenom postupku i čeka se odluka grčkog Vrhovnog suda.¹⁹

- Onečišćenje mora biti prouzročeno istjecanjem ili izbacivanjem ulja i to samo onih koji ulaze u pojam postojećih mineralnih ugljikovodičnih ulja kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje i dr.²⁰
- Šteta zbog onečišćenja mora biti prouzročena na području države stranke, uključujući teritorijalno more te gospodarski i sličan pojas proglašen u skladu s međunarodnim pravom.²¹

Jednaki uvjeti moraju biti ispunjeni i za primjenu Konvencije o Fondu iz 1992.²²

3.2. *Odgovornost prema sustavu iz 1992. godine*

3.2.1. *Prvi sloj odgovornosti - BRODOVLASNIK*

U državama strankama koje su potpisnice sustava odgovornosti iz 1992. dužnost naknade štete zbog onečišćenja mora uljem tereti u prvom sloju prema CLC Konvenciji brodovlasnika, a u drugom sloju uvoznike ulja putem Međunarodnog fonda za naknadu štetu (Fond) kao posebnog tijela koje se osniva na temelju Konvencije o Fondu iz 1992.

Brodovlasnik je odgovoran za štetu zbog onečišćenja prema načelu objektivne (kauzalne) odgovornosti uz mogućnost oslobođanja od odgovornosti ukoliko dokaže da je šteta posljedica jednog od razloga nabrojanih u članku 3. stavku 2. Konvencije o odgovornosti iz 1992.:

- a) *rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili*
- b) *u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se šteta prouzroči, ili*
- c) *u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugoga tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.*

Navedenim razlozima za oslobođanje valja pridodati još jedan. Naime, ako brodovlasnik uspije dokazati da je šteta zbog onečišćenja nastala kao posljedica namjerne radnje ili propusta oštećenika, temeljem članka 3. stavka 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992., može se u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema oštećenoj osobi.

¹⁹ IOPC FUNDS Annual Report 2005, str. 93-98.

²⁰ Članak 1. stavak 1. točka 5. Konvencije o odgovornosti iz 1992. Radi se o tzv. prljavim uljima (*dirty oils*) koja teško hlape i predstavljaju veću opasnost za morski okoliš.

²¹ Članak 2. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

²² Članak 1. stavak 1. točka 2. i članak 3. Konvencije o Fondu iz 1992.

Nastojeći da konvencijski sustav postane isključiva osnova obeštećenja u slučaju onečišćenja mora uljem Konvencija iz 1992. godine usmjerava odgovornost na brodovlasnika. Temeljem odredbe članka 3. stavka 4. Konvencije zahtjev za naknadu štete protiv brodovlasnika može se podnijeti samo na temelju konvencijskog sustava.

Još više naglašavajući kanaliziranje odgovornosti prema brodovlasniku, Konvencija iz 1992. proširuje krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti nikakav zahtjev bilo da se temelji na Konvenciji ili ne.²³

U skladu s odredbom članka 3. stavka 4. Konvencije o odgovornosti iz 1992. to su:

- a) *osobe u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ili članova posade;*
- b) *peljara ili bilo kojeg druge osobe koja je, bez svojstva člana posade, obavljala usluge za brod;*
- c) *bilo kojeg naručitelja ugovora o prijevozu (bilo kako opisanog, uključujući i zakupoprimatelja), upravitelja ili brodarara;*
- d) *bilo koje osobe koja obavlja spašavanje uz pristanak vlasnika ili po uputama nadležnog javnog organa;*
- e) *bilo koje osobe koja poduzima zaštitne mjere;*
- f) *svih osoba u službi osoba spomenutih u točkama (c), (d) i (e) ili njihovih punomoćnika.*

Ipak, zaštita navedenih osoba nije potpuna. U slučaju da je šteta nastala kao posljedica njihove osobne radnje, ili propusta učinjenih u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti, navedene osobe mogu odgovarati za onečišćenje na temelju mjerodavnog općeg ili posebnog režima odgovornosti.²⁴

Nedostatak kvalificirane krivnje oslobađa navedene osobe odgovornosti za naknadu štete prema žrtvama onečišćenja, ali ne utječe na pravo brodovlasnika na regres protiv njih.²⁵

3.2.1.1. Obvezno osiguranje odgovornosti

Konvencija o odgovornosti nameće brodovlasnicima obvezno osiguranje odgovornosti za onečišćenje. Dužnost obveznog osiguranja vezuje se za količinu ulja koju brod prevozi. Članak VII. Konvencija iz 1992. propisuje da je vlasnik broda koji je upisan u državi stranci, a prevozi više od 2000 tona ulja kao rasuti teret dužan sklopiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu. Obvezno osiguranje odgovornosti omogućuje, pod određenim uvjetima, mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.²⁶

²³ O kanaliziranju odgovornosti više u Grabovac, I., *Usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti u izvanugovornim odnosima iz pomorskog poduzetništva*, PZ, knjiga 12, Rijeka 1974.

²⁴ Članak III. točka 4. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. O izrazu "bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti" *infra*, bilješka br. 38.

²⁵ Članak III. točka 5. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

²⁶ Članak VII. stavak 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

Kao dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju brodu se izdaje odgovarajuća svjedodžba (*CLC svjedodžba*).²⁷

Države stranke, u skladu s konvencijskim odredbama, provode odgovarajući nadzor obveznog osiguranja.²⁸

Treba istaknuti da najnoviji prijedlozi za izmjenu sustava odgovornosti iz 1992. godine, idu u pravcu uvođenja obveznog osiguranja za sve brodove, neovisno o količini ulja koju prevoze.²⁹

3.2.2. *Drugi sloj odgovornosti - Fond 1992.*

Zadatak je Fonda osigurati naknadu štete zbog onečišćenja u opsegu u kojem je naknada koja proizlazi na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. neodgovarajuća.

Potrebna financijska sredstva za obavljanje navedenog zadatka, Fond ostvaruje putem godišnjih doprinosa koje za svaku državu stranku Konvencije o Fondu iz 1992. uplaćuje osoba koja je tijekom kalendarske godine primila ukupnu količinu koja prelazi 150.000 tona sirove nafte ili lož ulja, a dopremljeno je morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području te države.³⁰ Na taj način u slučaju velikih ekoloških katastrofa uvoznici ulja iz raznih država stranki Konvencije o Fondu iz 1992. godine sudjeluju u naknadi štete, bez obzira gdje je došlo do onečišćenja.

Prema Konvenciji iz 1992., Fond će biti financijski odgovoran u sljedećim slučajevima:

- a) *Konvencijom o odgovornosti iz 1992. godine nije predviđena odgovornost za štetu zbog onečišćenja;*
- b) *Brodovlasnik je odgovoran za štetu prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992., ali nije financijski sposoban u potpunosti udovoljiti svojim obvezama, a financijsko jamstvo koje se predviđa na temelju članka VII. Konvencije o odgovornosti ne pokriva štetu ili nije dovoljno da bi se zadovoljili zahtjevi za naknadu štete;*
- c) *Šteta premašuje granice odgovornosti brodovlasnika prema članku V. stavku 1. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine ili na temelju odredba bilo koje druge međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti*

²⁷ V. članak VII. Konvencije o odgovornosti iz 1992. Obrazac svjedodžbe v. Dodatak Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine.

²⁸ Za nadzor osiguranja v. članak VII. stavak 10., 11. i 12. Konvencije o odgovornosti iz 1992. Tako npr. v. članak 62. Pomorskog zakonika, Narodne novine, br. 181/2004.

²⁹ IOPC FUNDS' Annual Report 2005, Consideration of the Adequacy of the International Compensation Regime, str. 32.

³⁰ Članak 10. Konvencije o Fondu iz 1992. godine. Za potrebe plaćanja doprinosa pod uljem se podrazumijeva sirova nafta i lož ulje kako su definirani u članku 1. stavku 3. toč. a) i b) Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

*koja je na dan potpisivanja Konvencije o Fondu iz 1992. na snazi ili je otvorena za potpisivanje, ratifikaciju ili pristupanje.*³¹

Fond se oslobađa obveze naknade štete ako dokaže da je šteta nastala kao:

- a) *posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili pobune, ili prouzročena uljem koje je iscurilo ili je bilo ispušteno iz ratnog broda ili nekog drugog broda čije je vlasnik ili brodar država, a koji je u vrijeme nezgode bio korišten isključivo za netrgovačku djelatnost države; ili*
- b) *podnositelj zahtjeva za naknadu ne može dokazati da je šteta nastala kao posljedica nezgode u kojoj su sudjelovali jedan ili više brodova.*³²

Jednako kao i brodovlasnik, Fond ima mogućnost da se u cijelosti ili djelomično oslobodi naknade štete ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja nastalu zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta ili zbog nemara te osobe.³³

Međutim, takvo oslobađanje neće se odnositi na zaštitne mjere pa će Fond neovisno o krivnji oštećene osobe za onečišćenje biti dužan ih nadoknaditi.³⁴

Ako usporedimo razloge zbog kojih se brodovlasnik može osloboditi odgovornosti s razlozima koje oslobađaju Fond obveze naknade vidimo da samo u slučaju ratnih djelovanja ni brodovlasnik ni Fond nisu u obvezi nadoknaditi štetu zbog onečišćenja.

Uz to, krivnja oštećene osobe može ih u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti.

3.3. Visina odgovornosti

Novi sustav odgovornosti zadržava mogućnost ograničenja odgovornosti brodovlasnika po nezgodi.

Maksimalni iznosi visine odgovornosti izražavaju se obračunskim jedinicima Posebnih prava vučenja (*Special Drawing Rights*) i ovise o tonaži broda.³⁵

³¹ Članak 4. stavak 1. Konvencije o Fondu iz 1992. godine. Više od 90% slučajeva intervencije Fonda je zbog razloga navedenog u točki c) navedenog članka.

³² Članak 4. stavak 2. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

³³ Članak 4. stavak 3. Konvencije o Fondu iz 1992. godine. Fond će biti oslobođen u opsegu u kojem je i brodovlasnik oslobođen na temelju članka III. stavka 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

³⁴ Članak 4. stavak 3. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

³⁵ Posebno pravo vučenja (PPV) kao obračunsku jedinicu za izražavanje granica odgovornosti brodovlasnika odnosno brodarka uveo je Međunarodni monetarni fond 1969. godine sa svrhom uvođenja stabilne osnove za vrednovanje iznosa ograničenja odgovornosti. U početku je bio definiran kao protuvrijednost određene količine zlata, pa kao zbroj fiksnih vrijednosti iznosa šesnaest valuta te njihov postotni udio u ukupnom iznosu jedne jedinice PPV-a. Danas košaru valuta čine američki dolar, euro, engleska funta i japanski jen. S obzirom da se tečajevi navedenih valuta svakodnevno mijenjaju, tako se i vrijednost PPV-a mijenja. Njezinu vrijednost može se pronaći na web-stranici MMF-a www.imf.org.

Prema sustavu odgovornosti iz 1992. godine brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost po svakoj nezgodi na ukupan iznos koji se obračunava na sljedeći način:

- a) 3 mil. Posebnih prava vučenja za brod koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže;
- b) za brodove iznad naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 420 Posebnih prava vučenja povrh iznosa iz točke a), vodeći računa o tome da ukupan iznos ne smije prijeći 59.70 Posebnih prava vučenja.³⁶

Nakon nezgode tankera *Erika* navedeni su iznosi povišeni su za oko 50% i od 1. studenog 2003. iznose:

- a) 4.5 mil. Posebnih prava vučenja za brod koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže;
- b) za brodove iznad naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 431 Posebnih prava vučenja povrh iznosa iz točke a), vodeći računa o tome da ukupan iznos ne smije prijeći 89.77 Posebnih prava vučenja.³⁷

Brodovlasnik može koristiti povlasticu ograničenja samo uz uvjet da osnuje fond ograničene odgovornosti.³⁸

Brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako oštećena strana uspije dokazati da je do onečišćenja došlo njegovim osobnim činom ili propustom učinjenim s namjerom da se izazove šteta ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.³⁹

Najviši iznos odgovornosti Fonda ograničen je u pogledu svake nezgode, na način da ukupan zbroj tog iznosa i iznosa naknade stvarno isplaćene za štetu zbog onečišćenja na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. neće prijeći 135 mil. Posebnih prava vučenja za nezgode koje su se dogodile do 1. studenog 2003.

³⁶ Članak V. stavak 1. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

³⁷ Treba podsjetiti da je novina sustava iz 1992. godine to što za izmjenu visina odgovornosti više nije potrebno sazivati diplomatsku konferenciju. Postupak predviđen čl. 15. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine i člankom 33. Konvencije o Fondu iz 1992. godine uvodi tzv. sustav prihvaćanja šutnjom (*tacit acceptance*), što znači da države koje nisu suglasne s povišenjem iznosa odgovornosti (kada stupe na snagu) stoje pred dvojbom prihvatiti povišenje ili otkazati konvenciju. Navedeni iznosi stupili su na snagu 1. studenog 2003.

³⁸ Članak V. točka 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. Osnivanje fonda ograničene odgovornosti je uvjet za korištenje povlasticom ograničenja.

³⁹ Članak Konvencije o odgovornosti iz 1992. Pojam bezobzirno i sa sviješću (znanjem) da će do štete vjerojatno doći (eng. *recklessly and with knowledge that such damage would probably result*) koristi se i u drugim međunarodnim pomorskopравnim instrumentima (npr. članak 4. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine). Njegovo značenje ne tumači se uvijek isto. U našoj pravnoj teoriji zastupljeno je mišljenje da se radi o težem obliku krajnje nepažnje za čije je postojanje uz krajnju nepažnju potreban i dalji element svijesti o vjerojatnosti nastupanja štetnih posljedica. To je ponašanje koje znači hotimičnu ravnodušnost glede posljedica iako nedostaje prava namjera da se djeluje u određenom pravcu i puna svijest o posljedicama. Podrobnije vidjeti Grabovac, I., *Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodara u prijevozu stvari morem*, UPP, Zagreb 1989., str. 51. Isto tako, Filipović, V., *Prijedlozi za izmjenu Pomorskog zakonika*, Zagreb, 1997., str. 9.

Za nezgode koje su se dogodile nakon navedenog datuma maksimalan iznos odgovornosti je 203 mil. Posebnih prava vučenja.⁴⁰

3.4. Šteta zbog onečišćenja

Jedno od glavnih pitanja vezanih za primjenu posebnog sustava odgovornosti jest što se nadoknađuje u slučaju onečišćenja mora, odnosno što ulazi u pojam štete zbog onečišćenja.

Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine definira štetu zbog onečišćenja kao *gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed istjecanja ili izbacivanja ulja s broda, bilo gdje se to istjecanje ili izbacivanje dogodilo, pod uvjetom da je naknada za oštećenje okoliša, osim za gubitak dobiti uslijed takvoga oštećenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja.*⁴¹

Navedena definicija ne navodi pojedine kategorije šteta već ih stavlja pod definiciju štete zbog onečišćenja.⁴²

U praksi, šteta prouzročena onečišćenjem mora može se podijeliti u sljedeće kategorije: stvarna šteta, izmakla dobit, ekološka šteta. Treba naglasiti da u pojam štete zbog onečišćenja prema sustavu odgovornosti iz 1992. ulaze i troškovi zaštitnih mjera, znači svih onih mjera koje su poduzete nakon nastanka nezgode u svrhu spriječavanja ili smanjivanja štete zbog onečišćenja.⁴³

Isto tako nadoknađuju se i troškovi zaštitnih mjera koji su poduzeti i u slučaju teške i neposredne prijetnje nastanku štete zbog onečišćenja.⁴⁴

Stvarna šteta i izmakla dobit spadaju u klasične imovinskopravne štete, dok se ekološka šteta javlja kao specifična šteta onečišćenja okoliša, u ovom slučaju mora.

Ekološka šteta u užem smislu podrazumijeva štetu nanесenu samom morskom eko-sustavu, morskoj flori i fauni.⁴⁵

Zbog mogućih spekulativnih procjena u svezi s umanjenom vrijednostiorskog okoliša sustav odgovornosti iz 1992. jasno određuje da se naknada

⁴⁰ Članak 4. stavak 4. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

⁴¹ Članak 1. stavak 6. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. Za definiciju štete zbog onečišćenja prema Konvenciji iz 1969. v. *infra* toč. 2. ovoga rada. Isto tako, v. Jacobsson, M., Trotz, N., *The Definition of Pollution damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention*, JMLC, Vol. 17, No 4, October, 1986., str. 472-473.

⁴² To nije slučaj samo s Konvencijom o odgovornosti iz 1992. Većina međunarodnih instrumenata koji se odnose na odgovornost ne definiraju pojedine kategorije štete već ih stavljaju pod definiciju šteta zbog onečišćenja. V. M.C. Maffei, *The Compensation for Ecological Damage in the Patmos Case*, u knjizi F. Francioni and T. Scovazzi, *International Responsibility for Environmental Harm* (Kluwer Law International, 1991.), str. 381.

⁴³ Članak I. stavak 6. točka (b) Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

⁴⁴ Članak I. stavak 6. 7. i 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

⁴⁵ D. Ibrahima, *Recovering Damage to the Environment "per se" Following an Oil Spill: The Shadows and Lights of the Civil Liability and Fund Conventions of 1992*, Reciel 14 (1), 2005. str. 63.

ekološke štete ograničava na troškove stvarno poduzetih, razumnih mjera ili onih koje će se poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete.⁴⁶

4. Treći sloj odgovornosti - Dopunski Fond 2003. godine

Međunarodni sustav odgovornosti iz 1992. godine nadopunjen je u ožujku 2003. godine novim slojem odgovornosti. Naime, u nastojanjima da se osigura postizanje odgovarajuće naknade u slučajevima velikih ekoloških katastrofa Komisija Europske unije nakon nezgoda tankera *Erika* i *Prestige* predložila je osnivanje dopunskog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (Compensation for Oil Pollution in European Waters – COPE Fund).⁴⁷ Sa svrhom da se izbjegne osnivanje posebnih regionalnih fondova koji bi ugrozili djelovanje međunarodnog sustava odgovornosti, posebna radna grupa Fonda izradila je Nacrt protokola na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine. Protokol je usvojen na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 2003. godine, a stupio je na snagu u ožujku 2005. godine.⁴⁸

Temeljem Protokola iz 2003. osniva se Dopunski Fond koji osigurava naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. godine.

Dodatna naknada plaća se samo u državama strankama Konvencije o Fondu iz 1992. koje su potvrdile navedeni Protokol o Dopunskom Fondu iz 2003. godine i to na nezgode koje se dogode nakon datuma njegova stupanja na snagu.

Prema članku 4. Protokola iz 2003. Dopunski Fond isplaćuje naknadu štete svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja ako ta osoba nije mogla ostvariti potpunu naknadu za *utvrđenu tražbinu* prema Konvenciji o Fondu iz 1992.

Utvrđenom tražbinom smatra se tražbina koju je priznao Fond iz 1992. godine ili se smatra priznatom na temelju odluke nadležnog suda koja je obvezujuća za Fond iz 1992. i protiv koje se ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi.⁴⁹

Dopunski Fond financira se na način kao i Fond iz 1992. godine. Doprinosi plaćaju uvoznici ulja u državama strankama Protokola iz 2003., što znači fizičke ili pravne osobe koje u tijeku kalendarske godine uvezu više od 150 000 tona sirove nafte ili lož ulja.⁵⁰

Ipak, treba naglasiti da se za potrebe Protokola iz 2003. jedan milijun tona koje podliježe doprinosu u svakoj državi ugovornici smatra minimalnom količinom. Kada je ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu manja od

⁴⁶ Više o tome v. točku 7. ovoga rada.

⁴⁷ Bulletin of the European Union, EU 3-2003, Presidency conclusions (37/48).

⁴⁸ Za tekst Protokola iz 2003. v. Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/2005.

⁴⁹ Članak 4. stavak 1. u svezi članka 1. stavka 8. Protokola iz 2003. na Konvenciju o Fondu iz 1992.

⁵⁰ Članak 10. Protokola iz 2003. godine.

jednog milijuna tona, a ne postoji osoba odgovorna za ukupnu količinu primljenog ulja, država stranka preuzet će obveze koje bi na osnovi ovoga Protokola imala svaka osoba dužna uplaćivati doprinos Dopunskom fondu za ulje primljeno na teritoriju te države.⁵¹

To znači da je država stranka obvezna plaćati doprinose za bilo koju količinu ulja koje odgovara razlici između 1 milijuna tona i ukupne količine stvarno zaprimljenog ulja u odnosu na tu državu.

Isto tako, člankom 18. u prijelaznim odredbama Protokola iz 2003. uspostavlja se ograničenje na doprinose pojedine države koji ne mogu biti viši od 20% ukupnih godišnjih doprinosa članica Fonda iz 2003.

Ograničenje će se primjenjivati sve dok ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu primljenoga u svim državama strankama u kalendarskoj godini ne dostigne 1000 milijun tona, ili dok ne prođe razdoblje od 10 godina od dana stupanja na snagu Protokola iz 2003.⁵²

Maksimalan iznos odgovornosti po događaju (uključujući iznose prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine i Konvenciji o Fondu iz 1992.) prema Protokolu iz 2003. godine iznosi 750 mil. Posebnih prava vučenja (1133 mil. USD).⁵³

Dopunski Fond iz 2003. osigurava mogućnost naknade u slučaju velikih ekoloških katastrofa. Isto tako, smanjuje poteškoće kada raspoloživi iznosi prema konvencijskom sustavu iz 1992. nisu dostupni za isplatu utvrđenih tražbina te se one srazmjerno smanjuju.

5. *STOPIA – TOPIA*

Uvođenje trećeg sloja odgovornosti putem Dopunskog Fonda iz 2003. nameće dodatnu financijsku odgovornost samo vlasnicima tereta. **STOPIA 2006** (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) i **TOPIA 2006** (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) su posebni sporazumi vlasnika tankera o obeštećenju Fonda iz 1992. i Dopunskog Fonda iz 2003.⁵⁴

Navedenim ugovorima nastoji se postići ravnoteža u snošenju tereta odgovornosti i naknada za onečišćenje mora uljem između brodovlasnika i Fonda iz 1992. godine te Dopunskog Fonda iz 2003. godine.

Sporazumi obuhvaćaju vlasnike tankera koji osiguravaju svoju odgovornost putem P&I klubova udruženih u Međunarodnu grupu. Klubovi nisu stranke

⁵¹ Članak 14. Protokola iz 2003. godine.

⁵² Članak 18. stavak 4. Protokola iz 2003. v. Oil Spill Compensation, IPIECA/ITOPF Publication, February 2004.

⁵³ Članak 4. Protokola iz 2003. godine.

⁵⁴ Tekstovi Sporazuma v. West of England Club, Notice to Members No 13 2005/2006. Isto tako 92 FUND/A/ES.10/13, SUPPFUND/A/ES.2//.

sporazuma, ali svojim dopunjenim pravilama pokrivaju odgovornost za plaćanje naknade prema navedenim sporazumima.

Isto tako, Klubovi su ovlašteni sklapati posebne sporazume s Fondom iz 1992. i Dopunskim Fondom iz 2003. godine u svrhu realizacije naknade.

Uzimajući u obzir da Konvencija o odgovornosti iz 1992. omogućava brodovlasnicima ograničenje odgovornosti prema tonaži broda na način da brodovi do 5000 tona imaju maksimalan iznos ograničenja od 4.5 mil. SDR-a, STOPIA predviđa dobrovoljno povećanje odgovornosti vlasnika manjih brodova do iznosa od 20 mil. SDR-a što u shemu uključuju brodove do 29,548 tona. To znači da vlasnici brodova odgovarajuće tonaže nadoknađuju Fondu iz 1992. iznose koje on plati s obzirom da je visina štete prešla navedeni iznos ograničenja od 20 mil. SDR-a (uključujući iznos odgovornosti prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. od 4.5 mil. SDR-a). Fondu se nadoknađuje razlika između ta dva iznosa, odnosno 15.5. mil. SDR-a.⁵⁵

Obeštećenje prema navedenoj shemi primjenjuje se i kada se vlasnik u skladu s člankom 3. stavkom 2. Konvencije o odgovornosti iz 1992. oslobodi odgovornosti.

STOPIA 2006 primjenjuje se u državama strankama Konvencije o Fondu iz 1992. neovisno jesu li potpisnice Protokola iz 2003. godine.

TOPIA 2006 predviđa shemu prema kojoj vlasnici tankera učlanjeni u jedan od P&I Klubova članova Međunarodne grupe nadoknađuju Dopunskom Fondu 2003. 50% naknade koju je isplatio na ime štete zbog onečišćenja na području države stranke Protokola iz 2003. TOPIA 2006 primjenjuje se bez obzira na veličini tankera.⁵⁶

STOPIA i TOPIA primjenjuju se na sve nezgode koje se dogode nakon 20. veljače, 2006. godine. Zbog održavanja odgovarajuće ravnoteže sporazumi predviđaju da se nakon deset godina primjene, što znači 2016., a nakon toga svakih pet godina ponovno ispituju.

Ukoliko bi se pokazalo da bilo koja od odgovornih strana snosi više od 60% financijskog tereta sporazumi će se odgovarajuće izmijeniti.

6. Sustav odgovornosti iz 1969. godine

Sustav odgovornosti u državama strankama Konvencije iz 1969. ima sljedeća osnovna obilježja.⁵⁷

U skladu s člankom II. Konvencija iz 1969. primjenjuje se na štetu zbog onečišćenja prouzročenu na teritoriju (uključujući teritorijalno more) države stranke.

⁵⁵ Članak IV. STOPIA sporazuma.

⁵⁶ Članak IV. TOPIA sporazuma.

⁵⁷ V. THE INTERNATIONAL REGIME FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, Explanatory note prepared by the Secretariat of the International Oil Pollution Compensation Funds, October 2006.

Konvencija se primjenjuje na tankere koji stvarno prevoze ulje kao teret (puni tanker), što znači da ne uključuje štetu zbog onečišćenja koju prouzroči prazan tanker.

Što se tiče pojma *ulja* osim postojanih mineralnih ugljikovodičnih ulja, uključuje i kitovo ulje kao ulje životinjskog porijekla.⁵⁸

Odgovornost za onečišćenje usmjerava se prema brodovlasniku. Ipak, kanaliziranje odgovornosti nije tako naglašeno kao u sustavu iz 1992. godine. Naime, prema članku III. stavku 4. Konvencije samo osobe u službi brodovlasnika i njegovi punomoćnici uživaju potpunu zaštitu. Protiv tih osoba ne može se podnijeti zahtjev za naknadu štete bilo da se temelji na Konvenciji ili ne.

Treće osobe (npr. spašavatelji, zakupoprimalci) mogu samostalno odgovarati prema mjerodavnom općem režimu odgovornosti.

Za razliku od sustava iz 1992. kada se brodovlasniku treba dokazati kvalificirana krivnja za gubitak prava na ograničenje, prema sustavu iz 1969. brodovlasnik gubi pravi na ograničenje ako je do onečišćenja došlo njegovom osobnom krivnjom (*actual fault or privity*).⁵⁹ Znači svaka osobna krivnja brodovlasnika, bez obzira na stupanj te krivnje, dovodi do ukidanja povlastice ograničenja odgovornosti.

Naknade štete zbog onečišćenja ne uključuje pojam ekološke štete, a troškovi zaštitnih mjera odnose se samo na one mjere koje su poduzete nakon nezgode.⁶⁰

Iznosi ograničenja znatno su niži i iznose 133 PPV-a po jedinici tonaže, maksimalno 14 milijuna PPV-a.⁶¹

6.1. Konvencija o Fondu iz 1971.

U državama koje primjenjuju sustav odgovornosti prema Konvenciji iz 1969. od 24. svibnja 2002. nema dopunske naknade putem Fonda. Naime, osnivanjem Fonda iz 1992. godine, znatno se smanjio broj članica Fonda iz 1971., a time i udjeli plaćanja potrebnih doprinosa.

Postalo je očito da je sustav iz 1969./71. izgubio na svojoj važnosti te da Fond iz 1971. neće biti u mogućnosti ispuniti svoje financijske obveze.

Prema članku 43. Konvencije iz 1971., Fond prestaje biti na snazi na dan kada se broj država smanji na tri. S obzirom da se taj uvjet ne bi ispunio u dogledno vrijeme, usvojen je 2000. godine Protokol o izmjeni Konvencije o Fondu iz 1971.

Protokolom iz 2000. navedeni je članak izmijenjen na način da Konvencija o Fondu iz 1971. prestaje biti na snazi kada se broj država stranki smanji na 25; ili

⁵⁸ V. članak 1. Konvencije o odgovornosti iz 1969. godine.

⁵⁹ Navedeni kriterij preuzet je iz **Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1957. (članak 1. st. 1. Konvencije iz 1957.). Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine za potrebe gubitka na ograničenje odgovornosti** uvodi kvalificiranu krivnju. V. *supra* bilj. 39. ovoga rada.

⁶⁰ V. definiciju *štete zbog onečišćenja*, članak I. toč. 6. Konvencije o odgovornosti iz 1969.

⁶¹ Iznosi prema članku V. Konvencije o odgovornosti iz 1969. kako su izmijenjeni Protokolom iz 1976.

kada ukupna količina ulja koja podliježe doprinosu u državama strankama padne ispod 100 milijuna tona.

Uvjet iz izmijenjenog članka Konvencije o Fondu iz 1971. ispunjen je otkazivanjem Konvencije iz 1971. od strane Ujedinjenih Arapskih Emirata koje je stupilo na snagu 24. svibnja 2002. godine. Tim otkazivanjem broj država članica Fonda smanjio se na 24 i od navedenog datuma Konvencija o Fondu iz 1971. nije više na snazi.⁶²

Neovisno što Konvencija o Fondu iz 1971. nije više na snazi, Fond iz 1971. treba ispuniti svoje financijske obveze i obaviti isplatu tražbina kao posljedica nezgoda koje su se dogodile prije nego što je Konvencija o Fondu iz 1971. prestala biti na snazi.⁶³

Maksimalna visina odgovornosti Fonda iz 1971. (uključujući i iznose prema CLC Konvenciji iz 1969.) iznosi 60 milijuna Posebnih prava vučenja.⁶⁴

Upravno vijeće Fonda iz 1971. sastavljeno od predstavnika svih država članica Fonda iz 1971. poduzima sve potrebne mjere za njegovu likvidaciju. Tajništvo dijeli s Fondom iz 1992. godine.⁶⁵

7. Priznavanje zahtjeva za naknadu štete – Praksa Fonda

Zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem s tankera može podnijeti bilo koja fizička ili pravna osoba koja je pretrpjela štetu, uključujući državu ili bilo koji njezin sastavni dio.⁶⁶

Zahtjev se podnosi nadležnom sudu, a u skladu s člankom IX. stavkom 1. Konvencije o odgovornosti iz 1992. sud države na čijem je području⁶⁷ došlo do onečišćenja isključivo je međunarodno nadležan da odlučuje o zahtjevu za naknadu štete.

Sud države stranke na čijem je području došlo do onečišćenja isključivo je nadležan odlučivati ne samo o zahtjevu za naknadu podnesenom protiv brodovlasnika, njegovog osiguratelja i Fonda, već i bilo koje druge osobe.⁶⁸

⁶² Malik R., *Winding up of the the 1971 Fund*, The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents", IOPC Fund Publications, str. 77.

⁶³ Članak 44. Konvencije o Fondu iz 1971. godine. O kojim nezgodama je riječ v. IOPC Fund Annual Report 2004. str. 52-67.

⁶⁴ Iznosi prema članku 4. stavku 4. Konvencije o Fondu iz 1971. kako su izmijenjeni Protokolom iz 1976. godine.

⁶⁵ IOPC Funds Annual Report 2005. str. 27.

⁶⁶ Članak 1. stavak 1. točka 2. Konvencije o odgovornosti iz 1992.

⁶⁷ Područje države stranke u skladu s člankom II. Konvencije o odgovornosti iz 1992. uključuje teritorij države stranke, njezino teritorijalno more i gospodarski ili sličan pojas proglašen u skladu s međunarodnim pravom.

⁶⁸ *International Oil Pollution Compensation Fund 1992v. RINA S.p.A. and others – Total Fina Elf S.A. and Others v. RINA S.p.A. and Others – French State v. RINA S.p.A. and Others – m/t Erika (Il Diritto Marittimo, 2003., str. 139.)*

Zahtjev se može uputiti izravno i Fondu i to u roku od tri godine od dana nastanka štete zbog onečišćenja ili u roku od šest godina od nastanka nezgode.⁶⁹

Od svog osnutka Fond je (uključuje Fond iz 1971. i Fond iz 1992.) sudjelovao u isplati posljedica ukupno 135 nezgoda i isplatio oko 900 mil. USD. U većini slučajeva zahtjevi su riješeni izvansudskim putem. Ipak, nezgode novijeg datuma poput *Erike* (Francuska, 1999.) rezultirala je podnošenjem 6900 zahtjeva od kojih je veći dio u sudskom postupku. Ista situacija se dogodila i nakon nezgode tankera *Prestige* (Španjolska, 2002.).⁷⁰

Treba napomenuti, da Fond iz 1992. godine djeluje od 1996. godine, a Dopunski Fond od ožujka 2005. godine. Imaju svoju Skupštinu i Izvršni odbor.

Isto tako, Fond iz 1971. još uvijek sudjeluje u rješavanju zahtjeva kao posljedica nezgoda koje su se dogodile dok je na snazi bila Konvencija o Fondu iz 1971. Fond iz 1971. ima Upravno vijeće, a sva tri Fonda imaju zajedničko Tajništvo i Direktora.

Pri donošenju odluka o priznavanju zahtjeva, uzimajući u obzir područje primjene starog i novog sustava odgovornosti, Fondovi iz 1971. i 1992. godine imaju dosljedan i ujednačen pristup.

Fond prihvaća samo one zahtjeve za naknadu štete koja ulazi u pojam štete zbog onečišćenja kako su definirani konvencijskim sustavom.

Na temelju dugogodišnje prakse Fond je izradio opća i posebna mjerila u svezi s priznavanjem pojedinih vrsta štete.⁷¹

Navedena mjerila nisu obvezujuća za države stranke, ali većina nacionalnih sudova ih koristi prilikom donošenja odluka u sporovima u svezi s naknadom štete zbog onečišćenja mora. Na taj način doprinose ujednačenom tumačenju konvencijskih odredbi.

Stvarna šteta

U kategoriji stvarne štete ulaze troškovi čišćenja, popravka ili zamijene imovine oštećenika koja je bila zahvaćena onečišćenjem. Primjerice, troškovi čišćenja ribarske opreme ili zamijene novom. U slučaju naknade troškova kupnje nove opreme uzet će se u obzir starost opreme i očekivano vrijeme trajanja. Ako je oprema u trenutku onečišćenja bila stara dvije godine, a uobičajeno je da se zamijeni nakon tri godine, onda će se naknaditi samo jedna trećina vrijednosti nove opreme.

Nematerijalne štete (gubitak života ili tjelesne ozljede) kao posljedica onečišćenja također su nadoknadive.

⁶⁹ Članak VIII. Konvencije o odgovornosti iz 1992. i članak 6. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

⁷⁰ IOPC Annual Report 2005.

⁷¹ IOPC Fund Claims Manual, 2004. V. Nichols, J., *Admissibility of claims: development of the IOPC Funds' policy*, The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents, str. 103.

Zanimljivo je napomenuti da je nakon nezgode tankera *Brear* (Škotska, 1993.) jedna osoba podnijela zahtjev za naknadu štete zbog stresa i depresije koju je pretrpjela kao posljedica onečišćenja. Fond je taj zahtjev odbio navodeći da navedene zdravstvene tegobe nisu posljedica onečišćenja.⁷²

Međutim, isti zahtjev škotski sud je prihvatio navodeći da šteta prema Merchant Shipping Actu iz 1971. kojim su inkorporirane odredbe konvencijskog sustava obuhvaća tjelesne ozljede i psihička stanja kao stres, strah i depresiju.⁷³

Izmakla dobit

Priznavanje i naknada izmakle dobiti u okviru međunarodnog sustava odgovornosti prvi put se postavilo nakon nezgode tankera *Tanio* (Francuska, 1980.) Fond 1971. je zauzeo stajalište da se naknada izmakle dobiti priznaje onim osobama koje se bave djelatnostima u neposrednoj svezi s morem kao, npr. ribarstvo, marikultura, prerada ribe i školjki i turizam.

Jedan dio ovih zahtjeva posljedica je pretrpljene stvarne štete (npr. nemogućnost ribarenja jer je ribarska oprema onečišćena). Praksa Fonda pokazuje da se ovakvi zahtjevi u pravilu nadoknađuju.

Suprotno tome, naknada izmakle dobiti koja nije vezana za stvarno pretrpljenu štetu nadoknađuje se samo osobama koje su usko povezane s profesionalnim ribarima, odnosno čija djelatnost ovisi isključivo o ribarima s onečišćenog područja (npr. zaustavljena je prerada jer nije bilo otkupa ribe s područja zabranjene zone ribolova). Fond uzima u obzir samo zahtjeve onih osoba koji isključivo ovise o ribarima koji love na onečišćenom području.

Međutim, ne priznaju se zahtjevi za naknadom izmakle dobiti podnešeni od tvrtki čija djelatnost ne ovisi isključivo o prodaji ribljih vrsta s područja zahvaćenog onečišćenjem.

Isto stajalište zauzeo je i škotski žalbeni sud povodom zahtjeva jedne tvrtke zbog smanjene zarade u razdoblju od 1993. do 1994., a koja je rezultat smanjene potražnje za škotskim lososom nakon nezgode tankera *Braer*:

U obrazloženju sud je naveo da prema odredbama konvencijskog sustava i odgovarajućeg zakona, kojim se taj sustav primjenjuje u Ujedinjenom Kraljevstvu, navedena izmakla dobit nije gubitak ili šteta prouzročena izravno onečišćenjem.⁷⁴

U odnosu na naknadu izmakle dobiti vezanu za turizam priznaju se samo oni zahtjevi koji su izravna posljedica onečišćenja, odnosno gubici izazvani smanjenim brojem turista zbog onečišćenja. S tim u svezi, razlikuju se: a) podnositelji zahtjeva koji izravno prodaju robu ili usluge turistima i čije je

⁷² IOPC Fund Annual Report 1999., str. 60.

⁷³ *Black v. The Braer Corporation* (Outer House) v. u *Il Diritto Marittimo* 2000., str. 999.

⁷⁴ *Landcatch Limited v. The International Oil Pollution Compensation Fund* (Inner House, Court of Session), (1999) 2 Lloyd's Rep. 316. Isto tako, *R.J. Tilbury & Sons (Devon) Ltd. v. Alegrete Shipping Co. Inc., SKULD, IOPC Fund* (2003) 1 Lloyd's Rep. 327.

poslovanje izravno pogođeno smanjenim brojem turista i b) podnositelji koji nabavljaju robu ili usluge turističkom sektoru, ali ne izravno turistima.

Ova druga kategorija u pravilu nije nadoknadiva jer u većini slučajeva pretrpljeni gubitak nije izravna posljedica onečišćenja. Gubitak očekivane zarade ne može se podnijeti samo na temelju činjenice da je došlo do nezgode, već treba dokazati da je izmakla dobit neposredna posljedica onečišćenja prouzročenog nezgodom.⁷⁵

Nakon nezgode tankera *Erika* (Francuska, 1999.) Fond je priznao zahtjeve francuskih lokalnih vlasti za naknadom štete zbog smanjenog prihoda od turističke takse. U obrazloženju Fond 1992. naveo je postojanje uzročne veze između prihoda od navedene takse i broja turista.

S obzirom da je nakon nezgode broj turista smanjen što se odrazilo i na prihode od navedenih taksi.⁷⁶

Ekološka šteta

Prvi zahtjev za naknadu ekološke štete postavljen je nakon nezgode tankera *Antonio Gramsci* (Baltičko more, 1979.). Zahtjev se temeljio na pretpostavci da svaka tona izlivenog ulja onečišćava određenu količinu vode. Fond je odbio zahtjev uz obrazloženje da se temelji na apstraktnoj procjeni štete.⁷⁷

Devedesetih godina zahtjevi za naknadom ekološke štete postali su sve brojniji.

Nezgode tankera *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997.), *Haven* (Italija, 1991.) i *Patmos* (Italija, 1985.) rezultirale su različitim zahtjevima - naknadom troškova oporavka kvalitete vode, troškova zamijene uništenih morskih organizama, kao i zamijene onečišćenog pijeska i dr.⁷⁸

Zahtjevi nisu prihvaćeni, a sustav odgovornosti iz 1992. jasno određuje da se ekološka šteta ograničava na troškove stvarno poduzetih, razumnih mjera ili onih koje će se poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete. U praksi Fonda to znači odgovarajuće zaštitne mjere.

Glede kriterija razumnosti treba u prvome redu voditi računa u kom opsegu mjere pridonose prirodnom oporavku okoliša, sprječavaju nastanak daljnje štete kao posljedice nezgode, kao i njihovu tehničku izvodljivost i troškove.⁷⁹

Restriktivan pristup Fonda u naknadi ekološke štete nakon *Erike* pretrpio je određene izmjene.

U najnovijem Priručniku Fonda za priznavanje i procjenu štete, koji je prihvatila Skupština Međunarodne pomorske organizacije na svom redovnom

⁷⁵ Nakon nezgode tankera *Erika* doneseno je 57 sudskih presuda (većina u korist IOPC Fonda) u svezi naknade izmakle dobiti koja nije posljedica stvarno pretrpljene štete. v. IOPC Funds Annual Report 2005. godina, str. 80.

⁷⁶ IOPC Funds Annual Report, 2005., str. 83.

⁷⁷ IOPC Fund Annual Report 1980., str. 2.

⁷⁸ Nichols, J., *Admissibility of claims...* op. cit. bilj. br. 71. str. 114.

⁷⁹ IOPC Fund Claims Manual, *Guidelines on the Submission of Different Types of Claim*, str. 30.

zasjedanju 2004. godine, učinjena je nadopuna na način da će se, pod određenim uvjetima, priznavati troškovi obnove morskog okoliša (npr. zamjena uništenih morskih organizama novima).

U navedene troškove u nekim slučajevima ući će i troškovi studija koje je potrebno napraviti kako bi se utvrdio opseg u kojem je stradao okoliš i odredilo je li potrebno i koje mjere oporavka poduzeti.⁸⁰

U slučaju da se zahtjev temelji na apstraktnoj procjeni štete prema teoretskim modelima neće se priznati naknada.⁸¹

Za razliku od navedenog, američki sustav odgovornosti reguliran odredbama Oil Pollution Acta iz 1990. posebnu pozornost posvećuje naknadi štete zbog onečišćenja prirodnih bogatstava, te uz troškove vraćanja u prijašnje stanje oštećenog prirodnog bogatstva, ulazi i njegova smanjena vrijednost do vraćanja u prijašnje stanje kao i troškovi procjene štete.⁸²

Novе tendencije u naknadi ekološke štete izvan područja SAD-a prihvaća i *Direktiva EU o sprječavanju i naknadi ekološke štete (Directive 2004/35/EC of 21 April 2004)*.⁸³ Direktiva je rezultat dugogodišnjih nastojanja Unije da ustanovi jedinstveni sustav ekološke odgovornosti na svom području.

Odnosi se samo na naknadu ekološke štete i isključuje iz svoje primjene naknadu klasičnih imovinskopravnih šteta, poput stvarne štete i izmakle dobiti. Mogućnost istodobne primjene Direktive i međunarodnog sustava odgovornosti smanjena je člankom 4(2) Direktive koji isključuje odgovornost za ekološku štetu koja je posljedica nezgode koja potpada pod poseban režim odgovornosti i naknade prihvaćen u državi članici.

Direktiva se primjenjuje u svim slučajevim kada nisu ispunjeni uvjeti za primjenu posebnih sustava odgovornosti.

Treba voditi računa da Direktiva, za razliku od međunarodnog sustava odgovornosti, pojam ekološke štete definira uzimajući u obzir da okoliš ima svoju određenu vrijednost, te štiteći posebne vrste i staništa koja mogu biti ugrožena onečišćenjem.⁸⁴

⁸⁰ *Ibidem*, str. 31.

⁸¹ Prvi zahtjev za naknadu ekološke štete nakon nezgode tankera *Antonio Gramsci* (Baltičko more, 1979.) Zahtjev se temeljio na pretpostavci da svaka tona izlivenog ulja onečišćava određenu količinu vode. Izvršni odbor Fonda iz 1971. zahtjev je odbio. IOPC Fund Annual Report 1980. str. 2. Isto tako, nezgoda tankera *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997.) rezultirala je velikim brojem zahtjeva za naknadu ekološke štete.

⁸² OPA sec. 1002 (b) (1) i (2). Više u Little G., Hamilton J. *Compensation for catastrophic oil spills: a transatlantic comparison*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1997, str. 391-405.

⁸³ Directive 2004/35/CE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage (Official Journal of the European Union, L 143/56).

⁸⁴ Članak 2. Direktive (Definicije). V. Clarke, C., *The proposed EC Liability Directive: Half-Way Through Co-Decision*, Reciel 12 (3) 2003., str. 254.

Troškovi zaštitnih mjera

Zaštitne mjere označavaju svaku razumnu mjeru koju poduzme bilo koja osoba nakon nastanka nezgode u svrhu sprječavanja ili smanjivanja štete zbog onečišćenja, kao i u slučaju da do nezgode nije došlo, ali postoji ozbiljna prijetnja morskom okolišu.⁸⁵

Troškovi zaštitnih mjera, npr. čišćenje i uklanjanje uljne mrlje, nadoknađuju se ukoliko su poduzete mjere bile razumne u okolnostima konkretnog slučaja. To znači, da su na temelju nepristrane tehničke procjene, ocjenjene kao mjere koje vjerojatno mogu imati uspjeha u izbjegavanja ili smanjenju štete zbog onečišćenja.

Ako poduzete mjere ne mogu opravdati vjerojatnost u njihovu uspješnost, zahtjev se neće priznati.

U ove troškove ulaze i troškovi čišćenja ptica, sisavaca ili gmazova onečišćenih uljem. Ukoliko u izvođenju zaštitnih mjera sudjeluje vlada ili drugo javno tijelo može se tražiti naknada odgovarajućeg dijela plaće njihovih zaposlenika angažiranih u provedbi mjera, kao i trošak uporabe odgovarajuće opreme. Nadoknađuje se i kupnja posebne opreme ili materijala za potrebe čišćenja, kao i kupovna cijena uz odbitak za preostalu vrijednost opreme ili materijala.⁸⁶

Troškovi i žrtve koje je brodovlasnik dobrovoljno podnio kako bi spriječio ili umanjio štetu zbog onečišćenja ravnopravne su drugim tražbinama koje se namiruju iz Fonda (npr. troškovi spašavanja ako je brodovlasnik ili brodar sklopio ugovor o spašavanju).⁸⁷

Nadoknađuju se i troškovi popravka štete prouzročeni razumnim preventivnim mjerama ili mjerama čišćenja, kao što su štete lukobranima, cestama i nasipima.

Akcije spašavanja mogu ulaziti u pojam zaštitnih mjera, ukoliko im je primarna svrha sprječavanje onečišćenja. Ako su poduzete s ciljem spašavanja broda i /ili tereta onda se smatraju troškovima spašavanja.⁸⁸

Međutim, ako su u slučaju nezgode poduzete mjere imale dvostruku svrhu, spašavanje broda i tereta i sprječavanje onečišćenja, naknada se dijeli između spašavatelja i osobe koja je poduzela akcije čišćenja.⁸⁹

Treba naglasiti da za naknadu troškova zaštitnih mjera nije uvjet da ulaze u područje teritorijalne primjena konvencijskog sustava, jer se u skladu s člankom 3. Konvencije o Fondu nadoknađuju bez obzira gdje su poduzete. Svrha je spriječiti onečišćenje na području države stranke.

⁸⁵ Članak 1. stavak 1. točka 7. i 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

⁸⁶ IOPC Fund Claims Manual, Guidelines on the submission of different types of claim, str. 21-23.

⁸⁷ Članak 4. stavak 1. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

⁸⁸ Slučaj tankera *Patmos* (Italija, 1985.) – IOPC FUND Annual Report, 1988., str. 62.

⁸⁹ Slučaj tankera *Rio Orinoco* (Kanada, 1990.) – IOPC FUND Annual Report, 1991., str. 55.

8. Zaključne napomene

Međunarodni režim odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem već više od trideset godina u velikom broju država predstavlja osnovni model obeštećenja u slučaju onečišćenja mora s tankera. Većina zahtjeva riješena je izvansudskim putem što je žrtvama onečišćenja omogućilo brzo i učinkovito ostvarivanje naknade.

Početni sustav koji se temelji na Konvenciji o odgovornosti iz 1969. i Konvenciji o Fondu iz 1971. izmijenjen je 1992. Međutim, osnovna obilježja sustava ostalo su nepromijenjena. S tim u svezi nije iznenađujuće da većina država stranki potaknuta iskustvima novijih tankerskih nezgoda traži radikalnije izmjene.

Tomu su nedvojbeno utjecale posebne mjere Europske unije usvojene nakon tankerskih nezgoda *Erika* i *Prestige*.

Prvi koraci učinjeni su znatnijim povećanjem iznosa odgovornosti putem osnivanja Dopunskog Fonda. Uvođenje trećeg sloja odgovornosti osigurat će naknadu štete u slučaju velikih ekoloških katastrofa.

Isto tako, restriktivan pristup međunarodnog sustava glede naknade ekološke štete ublažen je izmjenama u najnovijem Priručniku Fonda za priznavanje i procjenu štete. Uključujući u naknadu ekološke štete i mogućnost naknade troškova obnove morskog okoliša, Fond polako napušta svoj stav o prirodnoj obnovi morskog okoliša.

Ipak, unatoč velikim pritiscima, međunarodni sustav uspio se oduprijeti drugim predloženim izmjenama. To se u prvome redu odnosi na ukidanje načela usmjeravanja odgovornosti, odnosno proširivanja kruga odgovornih osoba i eventualnog ukidanja ograničenja odgovornosti.

Pitanje je hoće li i koliko dugo međunarodni sustav moći održati svoju učinkovitost ne uvažavajući nova mjerila ekološke zaštite.

I na kraju treba istaknuti da Republika Hrvatska kao stranka međunarodnog sustava odgovornosti za onečišćenje iz 1992. godine vodi računa o svim njegovim izmjenama i dopunama. S tim u svezi, prihvatila je i Protokol iz 2003. godine o osnivanju Dopunskog Fonda. Kako se konvencijski sustav primjenjuje prema nastanku štete od onečišćenja, u slučaju mogućeg onečišćenja na području Republike Hrvatske, što uključuje njezino teritorijalno more i ekološko-ribolovnu zonu, osigurana je mogućnost naknade u iznosu od oko 1080 mil. USD.

Summary

INTERNATIONAL REGIME OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE – THE LATEST AMENDMENTS

The paper gives an overview of basic characteristics of special international regime of civil liability for oil pollution damage from ships, based on the provisions of the 1992 Convention on Liability and 1992 Convention on Fund. Special attention is paid to the newest amendments of this system introduced by the European Union after massive ecological catastrophes of oil-tankers Erika (1999) and Prestige (2000). The author stresses the need for a holistic revision of the complete system taking into account new standards of ecological protection.

Key words: *liability, pollution, ecological damage, oil, Fund, ship owner.*

Zusammenfassung

INTERNATIONALES SYSTEM DER HAFTUNG FÜR VERSCHMUTZUNG DES MEERES DURCH ÖL - NEUESTE ÄNDERUNGEN

In der Arbeit werden die Grundcharakteristiken des besonderen internationalen Systems der Haftung für Verschmutzung des Meeres durch Öl von Schiffen aufgezeigt, die sich auf die Bestimmungen der Konvention über Haftung und die Konvention über den Fond von 1992 gründen. Besonders betrachtet werden die neusten Änderungen des Systems als Folge entsprechender Maßnahmen, die die Europäische Union nach den großen ökologischen Katastrophen durch die Tanker Erika (1999) und Prestige (2000) ergriffen hat. Es wird die Notwendigkeit einer umfassenden Revision des Gesamtsystems im Hinblick auf neue Standards des Umweltschutzes betont.

Schlüsselwörter: *Haftung, Verschmutzung, ökologischer Schaden, Öl, Fond, Schiffseigentümer.*

Sommaro

**SISTEMA INTERNAZIONALE DI RESPONSABILITÀ
PER INQUINAMENTO DEL MARE DA PETROLIO
– ULTIME MODIFICHE**

Nel lavoro si fornisce una rassegna delle caratteristiche fondamentali dello speciale sistema internazionale di responsabilità per inquinamento del mare da petrolio per mezzo di navi, basato sulle norme della Convenzione sulla responsabilità del 1992 e della Convenzione sul fondo del 1992. Si presta particolare attenzione alle ultime revisioni di questo sistema introdotto dall'Unione Europea dopo le grandi catastrofi ecologiche delle navi cisterna Erika (1999) e Prestige (2000).

Si accentua la necessità di una revisione integrale dell'intero sistema prendendo in considerazione nuovi standard di protezione ecologica.

***Parole chiave:** responsabilità, inquinamento, danno ecologico, petrolio, Fondo, proprietario di nave.*