

Odgovornost i naknade štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 2008, 58, 431 - 451**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:454555>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-25**

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

ODGOVORNOST I NAKNADE ŠTETE ZBOG ONEČIŠĆENJA MORA I MJESTO ZAKLONIŠTA

*Doc. dr. sc. Dorotea Ćorić**

UDK 347.796:504.42

347.799.1

349.6

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: srpanj 2007.

Problem mjesta zakloništa posljednjih godina jedan je od najaktualnijih problema pomorskog prava. Međunarodna pomorska organizacija donijela je posebne Smjernice koje upućuju vlade obalnih država na određivanje mjesta zakloništa za brodove u nevolji kao i odgovarajući postupak glede donošenja odluke o prihvatanja ili odbijanju ulaska broda u zaklonište. Smjernice ne sadržavaju odredbe o naknadi štete za eventualno onečišćenje mora koje prouzroči brod u nevolji.

Autorica prikazuje osnovna obilježja posebnih međunarodnih režima odgovornosti za onečišćenje mora s brodova i njihovu primjenu na slučaj mjesta zakloništa. Zaključuje da navedeni režimi obalnim državama pružaju dovoljno sigurnosti za naknadu štete za slučaj onečišćenja koje bi prouzročio brod u nevolji, pod uvjetom da su odluke obalne države u svezi s mjestom zakloništa donesene na temelju stručnih mjerila propisanih posebnim propisom.

Ključne riječi: mjesto zakloništa, brod u nevolji, onečišćenje, odgovornost, zaštitne mjere, pogonsko gorivo, ulje, opasne i štetne tvari

1. UVODNE NAPOMENE

Mjesto zakloništa (*place of refuge*) označava zaklonjeno mjesto uz obalu gdje brod u nevolji može otkloniti uzrok nevolje i smanjiti opasnost koju on, dok je ne otkloni, predstavlja za sigurnost plovidbe, za morski okoliš i za ljudske živote.

* Dr. sc. Dorotea Ćorić, docentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, Rijeka

Ona su zamišljena kao određena zemljopisna područja duž obale pojedinih država gdje bi se mogla sanirati šteta i obaviti hitni popravci na brodu te posebice prekrcaj tereta. Mjesto zakloništa može biti i luka.

Smatra se da je brod u nevolji kad se nalazi u takvim okolnostima koje mogu dovesti do gubitka broda ili predstavljati opasnosti za plovidbu i okoliš.¹

Pitanje mjesta zakloništa često je povezano s radnjama spašavanja. Spašavatelji su u velikom broju slučajeva prisiljeni zatražiti dopuštenje ulaska u mjesto zakloništa kako bi u povoljnijim uvjetima obavili operacije spašavanja.²

Jesu li obalne države dužne pružiti brodu zaklonište unutar morskog područja nad kojima imaju suverenitet?

Prema starom običajnom pravnom pravilu, ako neki brod zadesi viša sila ili druga nevolja, vlasti obalne države dužne su mu pružiti pomoć. Uzroci nevolje broda mogu biti različiti: kvar na motoru, pogreške u navigaciji, potrebe popravka, itd. Uzrok ili odgovornost za položaj broda u nevolji pravno su irelevantni, pa se brodu ne smije uskratiti pomoć zato što su ga zapovjednik broda ili posada vlastitom nepažnjom doveli u to stanje.³ U navedenim okolnostima brod u nevolji ima pravo potražiti i dobiti zaklon u bilo kojem dijelu mora.

U neškodljivom prolasku viša sila i nevolja samog broda su iznimke koje dopuštaju njegovo zaustavljanje i sidrenje.⁴

U posljednje vrijeme navedeno pravilo često se ne poštuje, uz opravdanje rizikom koji ti brodovi predstavljaju za sigurnost plovidbe te posebice morskog okoliša. Brod koji je pretrpio određena oštećenja i koji prevozi opasan i štetan teret u svojim tankovima sigurno nije dobrodošao posjetitelj u obalnim vodama bilo koje države. Stoga nije teško opravdati nastojanja obalnih država da takav brod zadrže odnosno upute što dalje od svoje obale.

¹ Definicije mjesta zakloništa i broda u nevolji prema čl. 2. IMO Smjernica u svezi s mjestom zakloništa za brodove u nevolji (IMO Guidelines on Place of Refuge for Ships in need of Assistance), IMO Resolution A.949(23).

² O problemu mjesta zakloništa i radnji spašavanja v. Petrinović, R., *Spašavanje u funkciji zaštite okoliša s posebnim osvrtom na mjesto zakloništa*, Zbornik radova - savjetovanje: Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, HDPP, Rijeka, 2005., str. 203-220.

³ Položaj broda u nevolji, v. Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 122. Isto tako v. Eric van Hooydonk, *The Obligation to Offer a Place of Refuge to a Ship in Distress*, CMI Yearbook 2003, Part II, str. 403-445.

⁴ Čl. 18. st. 2. Konvencije o pravu mora iz 1982. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br. 9/2000.).

Pitanje mjesta zakloništa postalo je posebice aktualno nakon nezgode tankera *Prestige*. Na svom putu iz Latvije u studenom 2002. godine s teretom od oko 77.000 tona sirove nafte *Prestige* je oko 30 milja od Cape Finisterre u Španjolskoj pretrpio strukturna oštećenja. Brod je nekoliko dana tražio dopuštenje za ulazak u mjesto zakloništa od španjolskih i portugalskih vlasti. Međutim, španjolske su vlasti naredile brodu da se udalji od obale. Nakon nekoliko dana plutanja, zbog nepovoljnih vremenskih prilika brod se prelomio na dva dijela. Kao posljedica nezgode u more je iscurila velika količina nafte i prouzročila onečišćenje.⁵ I danas ostaje pitanje je li se navedena nezgoda mogla izbjeći da se brod sklonio na neko mirnije mjesto i obavio prekrcaj tereta.

Prestige nije jedina nezgoda koja je upozorila na problem mjesta zakloništa i sve učestaliju praksu odbijanja obalnih država da brodu u nevolji pruže utočište. U tijeku 2000. godine tri nezgode (*Erika*, *Castor*, *Tresure*) upozorile su na niz problema u svezi s korištenjem mjesta skloništa.⁶

Poučeni negativnim iskustvima iz tih nezgoda, na međunarodnoj razini, velika pažnja posvećuje se navedenom problemu koji uključuje više privatno-pravnih i javnopravnih pitanja. Od dužnosti obalne države da odredi takva mjesta do postupka određivanja i odlučivanja u povodu zahtjeva, i dr.

U ovom radu moja pažnja bit će usmjerena na pitanje odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora koje može nastati u svezi s određivanjem i korištenjem mjesta zakloništa.

2. MEĐUNARODNOPRAVNA PRAVILA U SVEZI S MJESTOM ZAKLONIŠTA

Sve nezgode koje su uključivale pitanje mjesta zakloništa upozorile su na nedostatak odgovarajućih pravila za određivanje: a) koja je obalna država odgovorna za postupanje u određenom slučaju traženja zakloništa, b) koji postupak država koja je odgovorna treba slijediti kako bi donijela ispravnu odluku.

Naime, ako brodu dopuste ulazak u zaklonište, države su suočene s rizikom od onečišćenja i eventualnom odgovornošću za nastalu štetu. U slučaju

⁵ Više o nezgodi tankera *Prestige* v. IOPC Funds Annual Report, 2003., str. 105.

⁶ Detaljnije u svezi s navedenim nezgodama i određivanju mjesta zakloništa v. Maddern D., Knight S., *Refuge for Ships in Distress: International Developments and the Australian Position*, MLAANZ Journal, 2003., 17, str. 101-117.

odbijanja, brod, posadu broda, teret, spašavatelje izlažu još većem riziku opasnosti od nastanka nezgode a, kako je *Prestige* pokazao, bez garancije da do onečišćenja neće doći.

Pojedini međunarodni instrumenti, kao Konvencija o spašavanju iz 1989., Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem iz 1990., Protokol iz 2002. uz Barcelonsku konvenciju iz 1995. o suradnji u sprječavanju onečišćenja Sredozemnog mora, upućuju na suradnju među državama u slučaju nezgode, što se odnosi i na pitanje upućivanja broda u zaklonište.⁷ Svi ti instrumenti pružaju osnovu za donošenje posebnih nacionalnih propisa u svezi s određivanjem mjesta zakloništa i s propisivanjem načina i uvjeta za njihovo korištenje.

Međutim, malo je država iskoristilo te instrumente i odredilo mjesta zakloništa duž svojih obala kao i uvjete njihova korištenja. Prema istraživanjima Međunarodnog pomorskog odbora (CMI), tijekom 2003. godine svega su tri države svojim nacionalnim propisima odredile mjesta zakloništa.⁸

Posljednjih godina situacija se nešto popravila s obzirom na to da su i pojedine države Europske unije u skladu s Direktivom EU (Directive 2002/59/EC on Traffic Monitoring (Amendments 2005)) bile obvezne donijeti posebne propise u svezi s određivanjem mjesta zakloništa.

Pri donošenju nacionalnih propisa o takvim mjestima treba uzeti u obzir Smjernice koje je izradila Međunarodna pomorska organizacija u svezi s mjestom zakloništa za brodove u nevolji (*IMO - Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance*).⁹

Smjernice polaze od toga da su obalne države dužne brodu u nevolji pružiti sklonište. One nastoje vlade obalnih država uputiti da odrede i propišu odgovarajući postupak pri donošenju odluke o dopuštenju/odbijanju ulaska broda u određena mjesta zakloništa.

Iako nisu obvezujući instrument, Smjernice sadržavaju određeni standard postupanja u slučaju razmatranja zahtjeva za zakloništem i nastoje pomoći nadležnim tijelima obalnih država pri donošenju odluke. Treba napomenuti da se ne primjenjuju ako je riječ o nevoljama koje predstavljaju opasnost za

⁷ Čl. 11. Konvencije o spašavanju iz 1989., čl. 5. Konvencije o pripravnosti iz 1990., čl. 16. Protokola iz 2002. o suradnji u sprječavanju onečišćenja, i u slučajevima nezgoda, suzbijanju onečišćavanja Sredozemnog mora.

⁸ To su Njemačka, Norveška i Velika Britanija.

⁹ IMO Guidelines - Resolution A.949(23).

ljudske živote. U tom slučaju primjenjuju se odredbe Konvencije o traganju i spašavanju iz 1979. (SAR konvencija).

Isto tako, Smjernice ne sadržavaju odredbe koje se odnose na pitanje odgovornosti za naknadu štete za eventualno onečišćenje u svezi s određivanjem i korištenjem mjesta zakloništa.¹⁰

U nedostatku odgovarajućeg instrumenta, rješenja treba potražiti u konvencijama koje reguliraju pitanje građanske odgovornosti za onečišćenje mora s brodova.

3. MEĐUNARODNI REŽIMI GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA

Najvažnije konvencije koje reguliraju pitanje odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova donesene su pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije.

Dijele se prema vrsti brodova i tereta koji prevoze. Pokrivaju onečišćenja prouzročena sljedećim tvarima: ulje koje se prevozi tankerima, opasne i štetne tvari, ulje koje se koristi za pogon broda.

U nastavku ću izložiti njihova osnovna obilježja, uz naznaku sličnosti i razlika među njima.

3.1. Onečišćenje uljem

Poseban režim odgovornosti za onečišćenje mora uljem s brodova reguliran je Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1992. (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - CLC konvencija ili Konvencija o odgovornosti iz 1992.*) i Međunarodnom konvencijom o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage - FUND Convention ili Konvencija o Fondu iz 1992.*).¹¹

¹⁰ Više o Smjernicama v. Rosalie P. Balkin, *The IMO Position with respect to Place of Refuge*, CMI Yearbook 2005-2006, str. 154.

¹¹ Tekst Konvencija na engleskom i stručni prijevod na engleski jezik v. Pomorski glasnik, pod nazivom *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem*, izdanje Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, Zagreb, 2006.

U više od sto država svijeta navedeni je sustav osnovni model obeštećenja u slučaju onečišćenja mora s tankera.

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

- a) *rata, neprijateljstava, građanskog rata, pubune 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.*

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

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

Konvencija iz 1992. proširuje krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti nikakav zahtjev, bilo da se temelji na konvenciji ili ne (osobe u službi brodovlasnika, peljari, spašavatelji, osobe koje poduzimaju zaštitne mjere, i dr.).¹²

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.¹³

¹² V. čl. 3. st. 4. Konvencije iz 1992. O usmjeravanju odgovornosti više u: Grabovac, I. *Usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti u izvanugovornim odnosima iz pomorskog poduzetništva*, PZ, knjiga 12, Rijeka, 1974.

¹³ Čl. III. točka 4. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. O izrazu "bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti" v. Grabovac, I., *Gubitak prava na ograničenje*

Nedostatak kvalificirane krivnje oslobodja navedene osobe odgovornosti za naknadu štete žrtvama onečišćenja, ali ne utječe na pravo brodovlasnika na regres protiv njih.¹⁴

Ako štetu nije počino s namjerom ili krajnjom nepažnjom, brodovlasnik, uz uvjet osnivanja fonda, odgovara ograničeno do iznosa propisanih u Konvenciji, maksimalno do iznosa 89,77 posebnih prava vučenja.¹⁵

Konvencija o odgovornosti nameće brodovlasnicima (za brodove koji prevoze više od 2.000 tona ulja) obvezno osiguranje odgovornosti za onečišćenje. Obvezno osiguranje odgovornosti omogućuje, pod određenim uvjetima, izravnu tužbu prema osiguratelju.¹⁶

U drugom sloju odgovara Međunarodni fond za naknadu štete (IOPC Fund) koji se osniva na temelju Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

Zadatak je Fonda osigurati naknadu štete zbog onečišćenja u opsegu u kojem je naknada koja proizlazi na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. neodgovarajuća ili nedostatna (brodovlasnik se oslobodio odgovornosti, insolventnost ili šteta prelazi propisane konvencijske iznose odgovornosti brodovlasnika).¹⁷

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

- a) *posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata ili pobune, ili prouzročena uljem koje je iscurilo ili je bilo ispušteno iz ratnog broda ili nekog drugog broda čiji 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.*¹⁸

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

odgovornosti brodarka u prijevozu stvari morem, UPP, Zagreb, 1989., str. 51. Isto i Filipović, V., *Prijedlozi za izmjenu Pomorskog zakonika*, Zagreb, 1997., str. 9. (Materijal radne grupe za izmjenu Pomorskog zakonika).

¹⁴ Čl. III. točka 5. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

¹⁵ Čl. V. Konvencije o odgovornosti iz 1992. Izmjena visina odgovornosti - Rezolucija LEG 1.(82) usvojena 18. listopada 2000.

¹⁶ Čl. VII. st. 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. V. čl. 62. Pomorskog zakonika.

¹⁷ Čl. 4. st. 1. Konvencije o Fondu iz 1992.

¹⁸ Čl. 4. st. 2. Konvencije o Fondu iz 1992.

šteta ili zbog nemara te osobe.¹⁹ Međutim, takvo oslobađanje neće se odnositi na zaštitne mjere pa će troškove tih mjera Fond neovisno o krivnji oštećene osobe za onečišćenje biti dužan nadoknaditi.²⁰

Treba napomenuti da je navedeni sustav 2003. nadopunjen trećim slojem - Dopunskim fondom. Dopunski fond osniva se na temelju Protokola iz 2003. uz Konvenciju o Fondu iz 1992.²¹ Na taj se način osigurava naknada iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992.

Dodatna naknada plaća se samo u državama koje su potvrdile sustav odgovornosti iz 1992. godine do iznosa od 750 milijuna posebnih prava vučenja.

Sustav odgovornosti iz 1992. osigurava naknadu štete zbog onečišćenja koja je nastala na području države stranke, uključujući teritorijalno more i gospodarski pojas ili sličan pojas proglašen u skladu s međunarodnim pravom.

Prema definiciji iz čl. 1. t. 6. Konvencije iz 1992., štete zbog onečišćenja obuhvaćaju sljedeće kategorije šteta: 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 sa svrhom da se šteta zbog onečišćenja spriječi ili smanji.²² Isto tako, nadoknađuju se i troškovi zaštitnih mjera koji su poduzeti u slučaju teške i neposredne prijetnje nastanku štete zbog onečišćenja.²³

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 morskoj flori i fauni.²⁴

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

¹⁹ Čl. 4. st. 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.

²⁰ Čl. 4. st. 3. Konvencije o Fondu iz 1992.

²¹ Protokol iz 2003. uz Konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori br.12/2005.*).

²² Čl. I. st. 6. t. (b) Konvencije o odgovornosti iz 1992.

²³ Čl. I. st. 6. 7. i 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992.

²⁴ O naknadi ekološke štete v. Ibrahima, D., *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.²⁵

3.2. Onečišćenje opasnim i štetnim tvarima

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea - HNS konvencija) usvojena je 1996. godine.²⁶

Svrha je Konvencije da osigura odgovarajuću naknadu osobama koje su pretrpjele štetu prouzročenu nezgodama u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari.

Konvencija prihvaća osnovna rješenja sustava CLC/Fond, uz razliku da se u HNS konvenciji oba sloja odgovornosti (brodovlasnik i HNS fond) objedinjuju u jednom instrumentu.

Konvencija ne daje definiciju opasne i štetne tvari, već u čl. 1. st. 5. upućuje na popise tvari iz odgovarajućih instrumenata IMO.²⁷

Uzimajući u obzir navedene liste, Konvencija obuhvaća velik broj tvari (uključujući ulja, štetne tekuće tvari, ukapljene plinove, opasne tekuće tvari, i dr.) kao i ostatke navedenih tvari.

Neke tvari poklapaju se s onima iz CLC sustava, ali Konvencija izričito propisuje da se ne primjenjuje na štete pokrivene CLC konvencijom i na štete prouzročene radioaktivnim materijalom.²⁸

²⁵ Više o naknadi štete zbog onečišćenja mora v. Mans Jacobsson and Norbert Trotz, *The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and 1971 Fund Convention*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 17, No.4, 1986., str. 476-491.

²⁶ Za tekst Konvencije v. tekst nacрта konvencija s prijevodom na hrvatski jezik u: *Uporedno pomorsko pravo (UPP)*, Zagreb, 1995., br.145-148., str. 352-435.

²⁷ Prilog I. i II. MARPOLA, Međunarodni kodeks o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u rasutom stanju iz 1983. kako je izmijenjen, Međunarodni kodeks o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih plinova u rasutom stanju iz 1983. kako je izmijenjen, Međunarodni kodeks opasnih tvari kad se prevoze upakirane i dr.

²⁸ Čl. 4. st. 3. Konvencije. Do paralelne primjene HNS konvencije i CLC konvencije može doći u slučaju štete zbog smrti i ozljede te štete prouzročene vatrom i eksplozijom.

U odnosu na pojam štete zbog onečišćenja HNS konvencija, za razliku od CLC sustava, pokriva štete zbog smrti i ozljeda na brodu i izvan broda prouzročene opasnim i štetnim tvarima, kao i npr. štete nastale kao posljedica eksplozije ili požara. Podsjetimo da se CLC sustav primjenjuje samo na štetu koja je posljedica istjecanja ili izlivanja ulja.

HNS sustav odgovornosti prema čl. 3. Konvencije primjenjuje se na bilo koju štetu prouzročenu na teritoriju države stranke, uključujući teritorijalno more.

Na području gospodarskog ili sličnog pojasa proglašenog u skladu s međunarodnim pravom nadoknađuje se šteta zbog onečišćenja (naknada izmakle dobiti i ekološka šteta), a ostale štete (stvarna šteta, šteta zbog smrti ili ozljede) samo ako ih je prouzročila tvar koja se prevozi brodom koji vije ili je ovlašten viti zastavu države stranke HNS konvencije.

Troškovi zaštitnih mjera nadoknađuju se bez obzira na to gdje su poduzeti.

Za pitanja u svezi s odgovornošću HNS sustav prihvaća rješenja CLC sustava.

Odgovornost za štetu u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari Konvencija usmjeruje na brodovlasnika uz zaštitu trećih osoba.

Brodovlasnik odgovara na temelju kauzaliteta uz mogućnost oslobođanja zbog istih razloga koje predviđa CLC sustav. Pored toga, može se osloboditi odgovornosti ako ga je pošiljatelj ili bilo koja druga osoba propustila obavijestiti o opasnoj i štetnoj prirodi ukrvanih tvari, koje su u cijelosti ili djelomično prouzročile štetu ili su uzrok propusta brodovlasnika da pribavi osiguranje u skladu s čl.12. Konvencije.²⁹

Nedostatak kvalificirane krivnje omogućuje vlasniku broda pravo na ograničenje odgovornosti na maksimalan iznos po svakoj nezgodi do 100 milijuna PPV.

HNS konvencija kao i CLC konvencija propisuju obvezno osiguranje odgovornosti uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.³⁰

U drugom sloju odgovara HNS fond, koji ima zadatak osigurati naknadu štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem u mjeri u kojoj zaštita predviđena prvim slojem odgovornosti nije dovoljna (visina štete prelazi mak-

²⁹ Čl. 7. st. 2. HNS konvencije.

³⁰ O odgovornosti brodovlasnika u HNS konvenciji više v. Perčin, Lj., *Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (London 1996)*, Pomorski zbornik, br. 38, Rijeka, 2000., str. 243-265.

simalni iznos odgovornosti brodovlasnika) ili nije raspoloživa (brodovlasnik se oslobodio odgovornosti ili je insolventan).

HNS fond financira se doprinosom koji, u državama strankama HNS konvencije, uplaćuju osobe koje uvoze određenu količinu opasnih i štetnih tvari tijekom kalendarske godine.³¹

Maksimalni iznos financijske odgovornosti HNS fonda iznosi 250 milijuna PPV (uključujući i iznos odgovornosti brodovlasnika).

U istim slučajevima kao IOPC fond i HNS fond oslobađa se financijske odgovornosti. Međutim, to se oslobađanje ne odnosi na zaštitne mjere.³²

Iako je prošlo više od deset godina od njezina usvajanja, HNS konvencija još uvijek nije stupila na snagu.³³ Postigla je osam od dvanaest potrebnih ratifikacija. Razlog su mnogobrojnost i složenost raznih tvari koje pokriva Konvencija i moguće teškoće oko financiranja HNS Fonda.³⁴

3.3. Onečišćenje pogonskim uljem

Donošenjem 2001. godine Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage - Bunker konvencija*) ispunjena je posljednja praznina u međunarodnom režimu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova.

Na međunarodnom je planu problem odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao brodsko gorivo riješen samo za tanke- re. Naime, CLC sustav odgovornosti primjenjuje se na štetu zbog onečišćenja mora koju prouzroče tankeri (puni i prazni), što znači da su pokrivene štete

³¹ Prema čl. 16. HNS fond imaće opći račun i posebne račune za: a) ulja, b) ukapljene zemne plinove (LNG račun) i c) ukapljene rafinerijske plinove (LPG račun).

³² Čl. 14. st. 4. HNS konvencije.

³³ U skladu s čl. 46., Konvencija stupa na snagu kada je: a) prihvati najmanje 12 država, uključujući 4 države s namanje 2 milijuna jedinica tonaže, b) kada glavni tajnik Organizacije primi obavijest u skladu s čl. 43. da su osobe koje su dužne uplaćivati doprinose primile u tijeku prethodne kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu na opći račun.

³⁴ Od postignutih osam ratifikacija, samo dvije države imaju 2 milijuna tonaže. O priprema za stupanje na snagu HNS konvencije v. *Preparations for the entry into force of the HNS Convention*, IOPC Funds Annual Report 2006., str. 48.

koje nastanu istjecanjem ulja koje tankeri prevoze kao teret, kao i onog kojim se koriste kao gorivom.

Svrha je Konvencije iz 2001. da uspostavi poseban režim odgovornosti i osigura naknadu štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem.

U skladu s čl. 1., Konvencija se odnosi na štetu zbog onečišćenja mora pogonskim uljem koja prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste (iz primjene su isključeni tankeri).

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

Šteta zbog onečišćenja ista je kao u CLC sustavu.

Prema čl. 3., Konvencija se primjenjuje na štetu zbog onečišćenja koje je prouzročeno na području, uključujući i teritorijalno more države stranke, u gospodarskom pojasu države stranke ili sličnom pojasu koji je država odredila u skladu s međunarodnim pravom.

Troškovi zaštitnih mjera nadoknađuju se bez obzira na to gdje su mjere poduzete.

Za razliku od CLC i HNS sustava koji usmjeruju odgovornost na brodovlasnika, Konvencija iz 2001. određuje širi krug odgovornih osoba. Odgovornost za onečišćenje tereti vlasnika broda, zakupoprimalca, brodarka i poslovođu pomorskog broda.³⁵ Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge spomenute osobe leži u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljima nema dopunske naknade.

Prema čl. 3. t. 5. Konvencije, nikakav zahtjev protiv brodovlasnika ne može se podnijeti osim na temelju Konvencije.

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

Glede zaštite trećih osoba, Konvencija iz 2001. odstupa od rješenja prihvaćenih u CLC sustavu. Podsjetimo se da CLC sustav iz 1992. usmjeruje odgovornost isključivo na brodovlasnika te proširuje krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti tužba, bilo da se temelji na Konvenciji ili ne.

Isto rješenje sadržava i HNS konvencija.

Odgovornost je objektivna uz mogućnost oslobođanja u slučajevima kao i prema CLC konvenciji iz 1992.

³⁵ Čl. 3. st. 1. u svezi s čl. 1. st. 2. Konvencije.

Pored toga, u skladu s čl. 3. st. 4. Konvencije vlasnik može u cijelosti ili djelomično biti oslobođen odgovornosti prema oštećenoj osobi ako dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta ili zbog njezina nemara.³⁶

Konvencija iz 2001. ne predviđa osnivanje posebnog fonda ograničene odgovornosti brodovlasnika, pa se visina ograničenja u skladu sa čl. 6. Konvencije vezuje za odgovarajući sustav općeg ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi stranci na području koje je došlo do onečišćenja pogonskim uljem.

Rješenje kojim se visina brodovlasnikove odgovornosti ne rješava unutar instrumenta koji uređuje njegovu odgovornost, već se vezuje uz neki drugi režim, povlači za sobom nesigurnost oko utvrđivanja maksimalne odgovornosti brodovlasnika za slučaj onečišćenja.

Kolika će biti maksimalna visina odgovornosti, utvrđivat će se u svakom pojedinačnom slučaju. Treba podsjetiti da su u odnosu na opće ograničenje odgovornosti na snazi tri režima odgovornosti.³⁷ U državama koje nisu stranke nijedne konvencije primjenjuju se sustavi odgovornosti predviđeni nacionalnim zakonodavstvima.

Konvencija u čl. 7. nameće dužnost obveznog osiguranja odgovornosti upisanim vlasnicima brodova preko 1.000 tona, uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.

Konvencija iz 2001. na međunarodnoj razini još nije stupila na snagu. Od potrebnih osamnaest ratifikacija nedostaju joj dvije pa valja očekivati njezino skoro stupanje na snagu.³⁸

³⁶ Više o odgovornosti zbog onečišćenja pogonskim gorivom v. Chao, W., *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 33, No. 5, 2002., str. 553-567.

³⁷ Međunarodna konvencija za ujednačavanje 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. Za tekstove navedenih instrumenata o ograničenju odgovornosti na engleskom i stručni prijevod na hrvatski v. Glasnik br. 5 iz siječnja 2000. u izdanju Ministarstva pomorstva, prometa i veza i Jadranskog zavoda.

³⁸ Prema čl. 14. Konvencije, potrebno je da je potvrdi osamnaest država, uključujući pet od kojih svaka ima najmanje jedan milijun jedinica tonaže. Status IMO konvencija na dan 31. kolovoza 2007., podaci prema IMO web-page.

4. PRIMJENA IMO KONVENCIJA O ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA NA MJESTO ZAKLONIŠTA

Sve navedene IMO konvencije u svezi s odgovornošću za onečišćenje imaju neka zajednička obilježja. Prihvataju objektivnu, ali ograničenu, odgovornost za onečišćenje, obvezno osiguranje uz pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju.

Pokrivaju štetu nastalu zbog onečišćenja nastalu na teritoriju, uključujući teritorijalno more, gospodarski pojas ili sličan pojas koji je država proglasila u skladu s međunarodnim pravom.

Pored toga, predviđaju isključivu međunarodnu nadležnost suda na području kojeg je došlo do onečišćenja.

Ipak, među njima postoje značajne razlike. Ne samo s obzirom na stvari koje pokrivaju već i na pitanja usmjerivanja odgovornosti, štete zbog onečišćenja, visine ograničenja.

Određivanje šireg kruga odgovornih, ukidanje zaštite trećim osobama, nemogućnost dopunske naknade od Fonda te vezivanje iznosa odgovornosti za globalne sustave ograničenja rješenja su kojima Bunker konvencija odstupa od rješenja prihvaćenih CLC i HNS sustavom odgovornosti.

Dok HNS sustav i Bunker sustav ne stupe na snagu, štete koje ulaze u njihovo područje, kao i štete koje ne ispunjavaju uvjete za primjenu konvencijskih sustava, prosuđivat će se prema mjerodavnom nacionalnom pravu.

Činjenica da je šteta zbog onečišćenja nastala kao posljedica određivanja ili korištenja mjesta zakloništa ne isključuje primjenu navedenih sustava odgovornosti. Bitno je da su ispunjeni ostali materijalni i teritorijalni uvjeti njihove primjene, koji se vezuju za kvalifikaciju broda, onečišćivače, mjesto nastanka onečišćenja.

U nastavku pokušat ću odgovoriti na pitanje pružaju li navedeni, posebni režimi odgovornosti dovoljno sigurnosti obalnim državama da će u slučaju eventualnog onečišćenja koje prouzroči brod koji se koristi mjestom zakloništa ili kojem je traženi pristup odbijen ostvariti odgovarajuću naknadu.

4.1. Naknada štete od obalne države

Dopuštajući brodu ulazak u mjesto zakloništa, obalna država suočava se s rizikom mogućeg onečišćenja i pitanjem naknade štete koja može nastati kao posljedica nastalog onečišćenja.

Prema odredbama navedenih konvencija vidjeli smo da naknada štete zbog onečišćenja mora obuhvaćati naknadu klasične imovinskopravne štete (stvarnu štetu i izmaklu dobit), ali i tzv. ekološku štetu.

Pored toga, u pojam štete zbog onečišćenja ulaze i troškovi zaštitnih mjera. Zahtjev za naknadu može podnijeti bilo koja fizička ili pravna osoba koje je pretrpjela štetu.

Iako predviđaju objektivnu odgovornost, znači odgovornost na temelju same činjenice da je došlo do onečišćenja, svi sustavi propisuju jednake razloge koji odgovornu osobu oslobađaju odgovornosti.³⁹

Za slučaj mjesta zakloništa može se postaviti pitanje može li određeno ponašanje nadležnih tijela u obalnim državama koja odlučuju o mjestu zakloništa biti razlog koji oslobađa odgovornosti vlasnika broda ili, u slučaju primjene Bunker konvencije, drugu odgovornu osobu.

Prva dva razloga (ratna događanja i viša sila te krivnja treće osobe) svojstvena su svim režimima odgovornosti koji predviđaju obvezno osiguranje i teško ih je dovesti u vezu s ponašanjem obalne države.

Međutim, možda označavanje neadekvatnih mjesta zakloništa na pomorskim kartama ili pokvareni svjetionik na putu prema mjestu zakloništa mogu dovesti do pozivanja na nemarnost vlade ili drugog nadležnog tijela za održavanje navigacijskih pomagala i eventualnog oslobađanja vlasnika broda ili druge odgovorne osobe od odgovornosti.

Uz to, prema izričitim odredbama sadržanim u sva tri sustava, vlasnik se broda može u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema oštećenoj osobi ako dokaže da je šteta nastala bilo zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, bilo zbog njezina nemara.⁴⁰

Znači, nemarno ponašanje nadležnih tijela pri odlučivanju ili upravljanju radnjama u svezi s mjestom zakloništa može biti razlog koji bi vlasnika broda u cijelosti ili djelomično oslobodio odgovornosti.

Nemarnost može biti upućivanje broda u neodgovarajuće mjesto zakloništa ili neosnovano odbijanje ulaska broda u mjesto zakloništa i upravo zbog toga dođe do onečišćenja.⁴¹

³⁹ V. čl. III. st. 2. Konvencije o odgovornosti iz 1992., čl. 7. st. 2. HNS konvencije i čl. 3. st. 2. Bunker konvencije iz 2001.

⁴⁰ V. čl. III. st. 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992., čl. 7. st. 3. HNS konvencije i čl. 3. st. 3. Bunker konvencije iz 2001.

⁴¹ Ringbom, H., *You are welcome, but....Places of Refuge and Environmental Liability and Compensation, with Particular Reference to the EU*, CMI Yearbook 2004., str. 208-233.

Ako brodovlasnik uspije s dokazom o nemarnim ili namjernim radnjama i propustima nadležnih tijela i oslobodi se odgovornosti, u slučaju primjene CLC i HNS sustava, još uvijek postoji mogućnost dopunske naknade od Fonda. Ako je riječ o onečišćenju pogonskim gorivom, dopunske naknade nema.

Međutim, IOPC i HNS fond imaju u određenim slučajevima (rat, nepoznati izvor onečišćenja) mogućnost oslobađanja od financijske odgovornosti.⁴²

Jednako kao i brodovlasnik, mogu se u cijelosti ili djelomično osloboditi naknade štete ako dokažu da je šteta zbog onečišćenja nastala zbog kvalificirane krivnje oštećene osobe.⁴³ Ipak, to se oslobađanje neće odnositi na troškove preventivnih mjera.

Znači, ako je obalna država postupala s namjerom ili nemarno i zbog takvog ponašanja prouzročila štetu, IOPC i HNS fond bit će u obvezi nadoknaditi troškove preventivnih mjera, ali ne i druge eventualne štete.

Zbog toga je vrlo bitno da poduzete mjere od obalne države ulaze u pojam zaštitnih mjera.

Zaštitne mjere označuju svaku razumnu mjeru koju poduzme bilo koja osoba nakon nastanka nezgode sa svrhom da se šteta zbog onečišćenja spriječi ili smanji, kao i u slučaju da do nezgode nije došlo, ali postoji ozbiljna prijetnja morskom okolišu.⁴⁴

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

Treba istaknuti da i akcije spašavanja mogu ulaziti u pojam zaštitnih mjera ako im je primarna svrha sprječavanje onečišćenja. Ako su poduzete s ciljem spašavanja broda i/ili tereta, smatraju se troškovima spašavanja.⁴⁵

Ako poduzete mjere ne mogu opravdati vjerojatnost u svoju uspješnost, zahtjev za naknadu neće se priznati.

⁴² Čl. 4. st. 2. Konvencije o Fondu iz 1992. i čl. 14. st. 3. HNS konvencije iz 1996.

⁴³ Čl. 4. st. 3. Konvencije o Fondu. Fond će biti oslobođen u opsegu u kojem je i brodovlasnik oslobođen na temelju čl. III. st. 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine. Isto tako v. čl. 14. st. 4. HNS konvencije.

⁴⁴ Članak 1. stavak 1. t. 7. i 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

⁴⁵ Slučaj tankera *Patmos* (Italija, 1985.) - IOPC Fund Annual Report, 1988., str. 62.

4.2. Odgovornost obalne države

Neovisno o (ne)mogućnosti naknade štete u svezi s mjestom zakloništa, obalna država mora voditi računa da može biti odgovorna za štetu zbog svojih odluka ili ponašanja tijekom korištenja mjesta zakloništa.

Vidjeli smo da CLC i HNS sustav, naglašavajući usmjeravanje odgovornosti prema brodovlasniku proširuju krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti nikakav zahtjev bilo da se temelji na konvenciji ili ne. Između ostalih uključene su i osobe koje provode zaštitne mjere.

U slučaju mjesta zakloništa često će nadležna državna tijela provoditi odgovarajuće mjere zaštite suzbijanja onečišćenja. Kako bi uživali navedenu zaštitu i izbjegli eventualnu odgovornost, trebaju postupati pažljivo.

Ako je šteta nastala kao posljedica njihove kvalificirane krivnje, gube navedenu zaštitu i mogu odgovarati za onečišćenje na temelju mjerodavnog općeg ili posebnog režima odgovornosti.

Nedostatak kvalificirane krivnje oslobađa navedene osobe odgovornosti za naknadu štete žrtvama onečišćenja, ali ne utječe na pravo brodovlasnika, pa čak i Fonda, na regres protiv njih.

Odbijanje ulaska brodu u mjesto zakloništa može dovesti i do drugih oblika odgovornosti, čak ako do onečišćenja ne dođe na području odnosne obalne države, već dođe na području druge ili drugih susjednih država.

Prema čl. 194 i čl. 195. UN Konvencije o pravu mora iz 1982., potrebne mjere za sprječavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja mora države poduzimaju pojedinačno ili zajednički, koristeći se najprikladnijim sredstvima kojima raspolažu, u skladu sa svojim mogućnostima, te nastojeći uskladiti svoje politike.

Osim toga, poduzimaju ih vodeći računa da onečišćenje nastalo zbog djelatnosti pod njihovom jurisdikcijom ili kontrolom ne uzrokuje štetu drugim državama i njihovu okolišu (čl. 194. st. 2.) te da ne prenose štetu ili rizike iz jednog područja u drugo (čl. 195.).

Konvencija o pravu mora iz 1982. u čl. 235. određuje da države odgovaraju za ispunjenje svojih međunarodnih obveza o zaštiti i očuvanju morskog okoliša u skladu s međunarodnim pravom. Navedenim člankom Konvencija nameće odgovornost državama zbog protupravnog djelovanja, npr. povrede međunarodnih obveza.

Ako je država poduzela sve potrebne mjere da ne dođe do onečišćenja (dopustila je brodu ulazak u mjesto zakloništa ili je to opravdano odbila), ali ono se ipak dogodi, država neće biti odgovorna.

5. STANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika je Hrvatska radi adekvatne zaštite Jadranskog mora prihvatila međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1992. kao i Protokol iz 2003. godine uz Konvenciju o Fondu iz 1992. godine.⁴⁶

Na taj način u slučaju onečišćenja na području Republike Hrvatske (uključujući teritorijalno more i ekološko-ribolovnu zonu) osiguravamo mogućnost naknade u iznosu od oko 1.080 milijuna dolara).

Odredbe Pomorskog zakonika u dijelu koji se odnosi na izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i brodarara za onečišćenje mora uljem (čl. 813.-824.) usklađene su s odredbama konvencijskog sustava iz 1992. godine.

U postupku usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije potvrdili smo Konvenciju o onečišćenju brodskim gorivom iz 2001.⁴⁷

Postupak potvrđivanja HNS konvencije planira se u tijeku 2008. godine.

U svezi s određivanjem mjesta zakloništa, treba svakako istaknuti da je ministarstvo nadležno za pitanja pomorstva započelo postupak izrade *Pravilnika o određivanju mjesta zakloništa*.

Pravilnik se donosi na temelju članka 1021. stavka 1., u svezi s člankom 17. stavkom 3. Pomorskog zakonika⁴⁸ koji ministra nadležnog za pomorstvo obvezuje na donošenje propisa o mjestima zakloništa, uvjetima koje moraju zadovoljavati te načinu korištenja mjestima zakloništa.

Treba napomenuti, da će se slučajevi koji ne ulaze u područje primjene navedenih konvencijskih režima ravnati prema posebnim propisima o odgovornosti za štetu zbog onečišćenja iz Pomorskog zakonika. Prema istim propisima Zakonika prosuđivat će se i odgovornost za onečišćenje opasnim i štetnim tvarima i pogonskim uljem do stupanja na snagu HNS i Bunker konvencija.

Odgovornost za štetu od onečišćenja s broda izlivanjem ili izbacivanjem drugih tvari opasnih ili štetnih za morski okoliš (npr. otpadnih tekućih goriva,

⁴⁶ Konvencija o odgovornosti iz 1992. i Konvencija o Fondu iz 1992. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br. 2/1997.). Za Republiku Hrvatsku stupile su na snagu 12. siječnja 1999. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br. 3/1999.).

Protokol iz 2003. uz Konvenciju o Fondu iz 1992. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori* br. 12/2005.). Za Republiku Hrvatsku stupio je na snagu 17. svibnja 2006. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br. 3/2006.).

⁴⁷ Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br. 9/2006.).

⁴⁸ Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/04, 76/07.

otpadnih voda, kemikalija, krutih otpadaka) uređena je čl. 812. u svezi s čl. 811. Pomorskog zakonika.

Navedenim člancima predviđa se odgovornost vlasnika broda ili brodarka - nema usmjeravanja odgovornosti.

Odgovornost je objektivna, a odgovorna osoba može se osloboditi odgovornosti jedino u mjeri u kojoj je šteta prouzročena krivnjom osobe koja upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, lučkih uređaja ili postrojenja.

S obzirom na navedene razloge oslobađanja od odgovornosti, treba dobro voditi računa gdje odrediti mjesta zakloništa u Republici Hrvatskoj.

Glede ograničenja odgovornosti, nema posebnog sustava ograničenja kao što imaju CLC i HNS sustav.

Primjenjuju se pravila o općem ograničenju odgovornosti. U Republici Hrvatskoj to je sustav odgovornosti prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine.⁴⁹

Bez obzira na više iznose odgovornosti koje propisuje Protokol iz 1996., treba voditi računa da tražbine zbog onečišćenja ulaze u opći fond ograničenja sa svim ostalim tražbinama.

6. ZAKLJUČAK

U okviru problema mjesta zakloništa, pitanje odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora nije među najbitnijima.

Nastojanja međunarodne zajednice idu za uspostavljanjem odgovarajućeg pravnog okvira koji će razjasniti odnos između prava broda u nevolji da dobije pristup u mjesto zakloništa i prava obalnih država da takav zahtjev odbiju. Odluku o zahtjevu za mjestom zakloništa valja donijeti na temelju odgovarajućih tehničkih i ekoloških mjerila.

Pravila u svezi s odgovornosti i naknadom štete zbog onečišćenja mora s brodova trebaju ići u prilog donesene odluke, ali ne mogu biti razlog da se brodu uskrati pristup u mjesto zakloništa.

Provedena analiza upućuje na to da u okviru postojećih pravnih režima odgovornosti za onečišćenje, prihvaćanje ili odbijanje broda u mjesto zakloništa

⁴⁹ Protokol iz 1996. o izmjeni i dopuni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br. 12/2005.). Prema podacima IMO, za Republiku Hrvatsku stupio na snagu 13. kolovoza 2006.

za obalnu državu može značiti financijski rizik, kao i eventualnu odgovornost za nastalu štetu.

Osim toga, obalna država mora prihvatiti rizik da u slučaju nastanka štete kao posljedice prihvaćanja broda u mjesto zakloništa može biti odgovorna i na temelju mjerodavnog nacionalnog prava, kao i u regresnom postupku koji mogu pokrenuti vlasnik broda ili Fond.

Međutim, sve dok se odluke obalne države, s obzirom na okolnosti konkretnog slučaja, mogu smatrati ispravnima, obalna država može biti sigurna da će ostvariti pravo na naknadu štete kao i izbjeći eventualnu odgovornost.

Za prosudbu o ispravnosti odluke u svezi s korištenjem mjesta zakloništa svakako će pomoći izrada posebnih propisa (u Republici Hrvatskoj - *Pravilnika o određivanju mjesta zakloništa*).

Radi dodatne sigurnosti, dok sustavi odgovornosti za onečišćenje opasnim i štetnim tvarima i pogonskim uljem ne stupe na snagu, uputno je da obalne države, nakon što brodu dopuste ulazak u mjesto zakloništa, zatraže dodatnu P&I garanciju ili garanciju nekog drugog priznatog osiguratelja ili finacijske institucije u visini odgovornosti koje predviđaju navedene konvencije za konkretni brod.

Summary

Dorotea Ćorić *

**LIABILITY AND COMPENSATION FOR MARINE
POLLUTION AND PLACE OF REFUGE**

The problem relating to the place of refuge has provoked widespread interest within the international maritime community.

The IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, adopted in December 2003, include a number of criteria to be taken into account by coastal state authorities when responding to requests for places of refuge. However, they do not deal with liability and compensation for damage.

This article examines the existing international legal regimes relevant to determine liability and compensation for accidental pollution caused by ships, and the applicability in the place of refuge.

The author concludes that the liability and compensation rules should not have the effect of discouraging the accommodation of ships in distress by entailing sizeable financial risks for the coastal state.

The existing international regimes of liability and compensation for pollution give sufficient protection to coastal states unless it is established that the state or competent authority has acted unreasonably in granting access to a place of refuge for ships.

Key words: place of refuge, ship in distress, pollution, liability, protective measures, bunker oil, oil, hazardous and noxious substances

* Dorotea Ćorić, Ph. D., Assistant Professor, Faculty of Law, University of Rijeka, Hahlić 6, Rijeka

