
ISSN 0554-6397
UDK 341.225.5:504.42
PREGLEDNI RAD
Priljeno (Received): 2001-09-02

Mr. sc. **Ljiljana Peričin**
Poljički prilaz
23000 Zadar

ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA I OSNIVANJE FONDA U MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U PRIJEVOZU OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM (London 1996)

SAŽETAK

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi šteti u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem treći je unifikacijski pokušaj u materiji onečišćenja mora, a cilj joj je usvajanje jedinstvenih međunarodnih pravila i postupaka glede odgovornosti i naknade štete koje mogu nastati u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem.

Pri definiraju opasnih i štetnih tvari Konvencija ne daje jasan odgovor već se poziva na liste tvari iz drugih međunarodnih instrumenata, npr. Dodatak I. priloga I. Marpola.

Strukturalno, svojim odredbama, slijedi prethodne konvencije na ovom području i to: Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom iz 1969. godine te Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete uzrokovane onečišćenjem naftom iz 1971. godine.

Konvencija odgovornost usmjerava na vlasnika broda koji odgovara na temelju objektivne odgovornosti. Razlozi za isključenje odgovornosti brodovlasnika isti su kao i u Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja iz 1969. godine, ali se dodaje i novi razlog za oslobođenje vlasnika broda od odgovornosti, a to je da ga je pošiljatelj ili bilo koja druga osoba propustila obavijestiti o opasnoj i štetnoj prirodi ukrcanih tvari koje su, u cijelosti ili djelomice, prouzročile štetu ili su uzrok propusta brodovlasnika da pribavi osiguranje pod uvjetom da niti vlasnik broda niti njegovi službenici ili punomoćnici nisu znali niti su razumno morali znati za opasnu i štetnu prirodu ukrcanih tvari.

Konvencijom ustanovljen HNS Fond sastoji se od jednog općeg računa te tri posebna računa.

Konvencijom su znatno povećani limiti odgovornosti što je uzrokom odstupanja od namjere podjele odgovornosti između broda i tereta. Naime, zbog visokog limita odgovornosti brodovlasnika, odgovornost Fonda doći će u obzir samo u katastrofalnim slučajevima. Uravnoteženje odgovornosti prve i druge razine bilo bi bolje rješenje jer koristi od prijevoza tereta imaju i brodovlasnik i strana tereta pa nije opravdano teret odgovornosti staviti samo na stranu brodovlasnika.

1. UVOD

Velika onečišćenja i opasnosti koje ona donose moru i njegovom okolišu privlače pozornost javnosti, a pogađaju i vlasnike brodova koji prouzroče takva onečišćenja. Često se, kao posljedica takvih onečišćenja, mogu javiti prave ekološke katastrofe. U današnje vrijeme nisu tankeri jedini koji prijete moru i njegovom okolišu. Takva opasnost prijete i od drugih vrsta brodova, kao što su brodovi za prijevoz ukapljenih plinova i platforme. Zbog toga su međunarodni propisi koji se donose usmjerili svoje djelovanje ne samo na tankere, već i na druge vrste brodova i plovnih objekata kao potencijalnih čimbenika onečišćenja mora.

Zbog značenja mora za cijelo čovječanstvo potrebno je djelovati kako bi spriječili njegovo onečišćenje. Isto tako, potrebna je organizirana akcija zaštite i prevencije onečišćenja, ne samo u nacionalnim i međunarodnim okvirima, već i na lokalnom području. Cilj je regionalnih propisa zaštita morskih područja sa specifičnim i hidrografskim osobitostima a, pored toga, u odnosu na međunarodne konvencije imaju i određene prednosti (brže stupaju na snagu, pogodni su za utvrđivanje ekoloških standarda i sl.).

S tim u svezi nije dovoljno donositi samo preventivne mjere već je, isto tako, potrebno regulirati i imovinsko-pravnu odgovornost za štetu od onečišćenja mora.

Na području imovinsko-pravne odgovornosti donesene su i tri vrlo važne konvencije, a to su:

- 1) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom, Bruxelles 1969. Mijenjana je i dopunjavana Protokolima 1976., 1984. i Konvencijom 1992.
- 2) Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem naftom, Bruxelles 1971. Protokoli na tu konvenciju doneseni su 1976., 1984. i Konvecija 1992.
- 3) Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, London 1996.

Međunarodna konvencija o odgovornosti u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem treći je unifikacijski pokušaj u materiji onečišćenja mora i prvi kojim je regulirana odgovornost za štete od onečišćenja nastale opasnim i štetnim tvarima.

Sve konvencije koje su joj prethodile odnosile su se na odgovornost u prijevozu ulja, posebice persistentnih ulja. Treba istaknuti da nema precizne definicije persistentnih i nepersistentnih ulja. Persistentna ulja bila bi sva hidro-karbon mineralna ulja koja ne potpadaju pod definiciju nepersistentnih ulja, a nepersistentna ulja bila bi ona koja sadrže hidro-karbon elemente, npr. LNG; LPG, Kerosens, Destilates, Gasoliner, White Spirit.

Dok je nafta homogeni teret, opasne i štetne tvari po svojoj su prirodi hetero-

genog karaktera zbog kojeg i zahtijevaju poseban režim odgovornosti.

Upravo zbog toga cilj donošenja te konvencije bio je usvajanje jedinstvenih međunarodnih pravila i postupaka glede odgovornosti i naknade štete koje mogu nastati u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem.

Konvencija je proširila područje svog djelovanja u odnosu na Konvenciju o građanskoj odgovornosti iz 1969. jer se njeno djelovanje proteže i na teritorijalno more i na zaštitne mjere bilo gdje poduzete.

Štete koje nastanu za vrijeme prijevoza opasnih i štetnih tvari morem pokrивene su Konvencijom.

Vrijeme prijevoza morem je vrijeme od zahvaćanja opasnih i štetnih tvari bilo kojim dijelom opreme broda prilikom ukrcaja pa do prestanka prisutnosti u bilo kojem dijelu opreme pri iskrcaju. Ako se brodska oprema ne upotrebljuje, to vrijeme počinje i završava kad opasan i štetan teret prijeđe preko ograde broda.

Iz primjene su isključeni ratni brodovi i njihovo pomoćno brodogradnja, brodovi u vlasništvu države te brodovi koji su isključivo namijenjeni netrgovačkoj djelatnosti države.

2. ODGOVORNOST VLASNIKA BRODA

Međunarodna konvencija o odgovornosti u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem o pitanju odgovornosti slijedi rješenja prethodne dvije konvencije s područja odgovornosti za onečišćenje mora; Konvenciju o odgovornosti za onečišćenje naftom iz 1969. godine te Konvenciju o fondu iz 1971. godine, odnosno Konvenciju iz 1992. godine.

Naime, još u raspravama pri donošenju Konvencije iz 1969., glavno je bilo pitanje odgovorne osobe. Je li to vlasnik broda, vlasnik tereta ili brodar. Mišljenja su bila podijeljena.

Grupa zemalja koja je za odgovornu osobu smatrala vlasnika tereta davala je pravo vlasniku na kompenzaciju od broda ukoliko bi krivnja bila na strani broda. Takvo mišljenje temeljili su na tvrdnji da je teret taj koji je počinio štetu, a ne brod. Takvoj teoriji upućena je kritika da je teško identificirati vlasnika tereta jer se on može promijeniti više puta u toku jedne plovidbe.

Druga grupa je za odgovornu osobu smatrala brodar, tvrdeći da je brodar osoba koja upravlja brodom i zbog toga odgovorna za onečišćenje. Posebice je to dolazilo do izražaja kod ugovora o zakupu broda (bare boat charter), gdje je odgovornost bilo za tehničko bilo komercijalno djelovanje na strani brodar.

Napokon, prihvaćeno je treće mišljenje prema kojem je odgovornost za štetu od onečišćenja na strani vlasnika broda.

Ta je opcija i najprihvatljivija jer je vlasnika broda najlakše identificirati.

Takvo je mišljenje potvrdio i Izvršni odbor fonda u slučaju broda "Ammazzone".

Brod "Ammazzone" doživio je havariju u siječnju 1988. Tada se postavilo pitanje u ime koje se osobe može osnovati fond ograničenja. Taj je brod u upisnom listu bio registriran na dvije osobe "vlasnika" (proprietario) i "brodara" (armatore). Kako je Fond ograničenja bio osnovan u ime te dvije osobe, IOPC Fond je prigovorio tom postupku i nakon rasprave sa Standard clubom (brodovlasnikov osiguratelj) i vlasnika broda dogovoreno je da se fond ograničenja može osnovati jedino u ime osobe koja je u upisnom listu upisana kao "proprietario".¹

Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzročenu opasnim i štetnim tvarima koje se prevoze brodom u njegovom vlasništvu, a ako se nezgoda sastoji od niza događaja istog porijekla, odgovorati će vlasnik broda u vrijeme prvog od takvih događaja.

Konvencija u čl. 1. st.3. daje nam definiciju vlasnika:

"Vlasnik označava osobu ili osobe upisane kao vlasnici broda, ili u nedostatku upisa, osobu ili osobe koje posjeduju brod."

U svim međunarodnim pravilima kao i u većini nacionalnih pravila javlja se brodovlasnik kao odgovorna osoba za štete od onečišćenja mora. Tom rješenju priklonio se i naš Pomorski zakonik.

U čl. 840. tog zakonika stoji:

".... Za štetu koju prouzroči brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda...."

Nešto drugačije rješenje nalazimo u američkom pravu. Američko pravo, također, prihvaća odgovornost vlasnika broda za štete od onečišćenja mora, ali pored vlasnika broda kao odgovornu osobu navodi i brodara. Prema US Oil Pollution Actu 1990. odgovorne osobe su vlasnik ili brodar, a pod tim se podrazumijeva svaka osoba koja posjeduje, upravlja ili zakupljuje brod (any person owning, operating or chartering by demise the vessel).

Američko pravo regulira i odgovornost treće osobe kao odgovorne osobe. Tako će prema Sec. 1002 (a) (1) (a) treća osoba biti odgovorna u slučaju kada odgovorna osoba (brodovlasnik ili brodar) dokaže da su izlivanje ili prijetnja izlivanjem kao i troškovi uklanjanja i šteta prouzročeni samo djelom ili propustom jedne ili više trećih osoba. Odgovornost treće osobe jedinstveno je rješenje američkog prava. Kada dođe do odgovornosti treće osobe, odgovorna osoba (brodovlasnik, brodar), mora platiti troškove uklanjanja i štete. Nakon toga on ima pravo subrogacije troškova koje je imao temeljem odgovornosti od treće osobe.

"Usmjeravanje odgovornosti na brodovlasnika i njegova kauzalna odgovornost olakšavaju ostvarenje zahtjeva za naknadu štete."²

2.1. *Oslobađanje od odgovornosti*

¹ IOPC Fund Annual Report 1990., str. 38

² Ivo Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split 1995., str. 177.

Iako je brodovlasnikova odgovornost normirana kao kauzalna, postoje slučajevi kad se on može osloboditi od odgovornosti.

Slučajevi oslobođenja od odgovornosti izričito su navedeni u čl. 7. st. 2. Konvencije. Prema tom članku, ukoliko se vlasnik broda želi osloboditi od odgovornosti, mora dokazati:

- a) da je šteta proizašla zbog rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave koja je izuzetna, neizbježna i kojoj se ne može oduprijeti.
- b) da je šteta u cijelosti prouzročena činom ili propustom treće osobe u namjeri da se prouzroči šteta.

Konvencija, međutim, ne daje odgovor na pitanje što će biti u slučaju ako počinjena šteta nije u cijelosti prouzročena od te osobe nego je ta osoba prouzročila štetu od npr. 50%.

Stoga bi se ta odredba mogla dopuniti na način da se predvidi da će treća osoba, ukoliko nije u cijelosti prouzročila štetu, odgovarati razmjerno svojoj krivnji.

- c) da je šteta u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili druge vlasti odgovorne za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju funkcije.

I na tu odredbu odnose se primjedbe navedene pod točkom b).

- d) da ga je pošiljatelj ili bilo koja druga osoba propustila obavijestiti o opasnoj i štetnoj prirodi ukrcanih stvari koje su, u cijelosti ili djelomice prouzročile štetu ili su uzrok propusta brodovlasnika da pribavi osiguranje pod uvjetom da niti vlasnik broda niti njegovi službenici nisu znali niti su razumno mogli znati za opasnu i štetnu prirodu ukrcanih stvari.

Kod ovog razloga za oslobođenje od odgovornosti javlja se slučaj da u odnosu između pošiljatelja i brodarka odgovara vlasnik broda. To znači, ukoliko pošiljatelj ili koja druga osoba propusti obavijestiti brodovlasnika o opasnoj i štetnoj prirodi tereta, vlasnik broda može se osloboditi od odgovornosti.

Zbog čega je ta obavijest od pošiljatelja toliko bitna?

Obavijest je potrebna zbog brojnih međunarodnih konvencija i kodeksa koji definiraju opasne i štetne stvari koje su podložne čestim promjenama u smislu da li se neka stvar smatra opasnom ili ne. Radi heterogenosti propisa, u kojima se takve stvari navode, vlasnik broda ne mora znati za opasnu i štetnu prirodu ukrcanih stvari, a ni za stupanj opasnosti koji iz tih stvari može proizaći.

Ni u Konvenciji pojam “opasnih i štetnih stvari” nije jasan. Naime, pri definiranju “opasnih i štetnih stvari” Konvencija se poziva na liste stvari iz drugih međunarodnih instrumenata, kao npr. Dodatak I. Priloga I. Marpolu, Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta, Prilog Kodeksa o sigurnom rukovanju tereta. Takav način definiranja opasnih i štetnih stvari dovodi i do nepreglednosti jer je veliki broj propisa kojima se

određuju koje se stvari smatraju opasnim i štetnim.

Na palubi broda Athanasia Comninos 1975. godine došlo je do eksplozije u vrijeme prijevoza ugljena iz Nove Scotie u Birkenhead. Uzrok je bio mješavina zraka i metana ispuštenog iz tereta. Sudac je smatrao da je eksplozija uzrokovana propustom broda da prevozi teret odgovarajućom pažnjom, dok na strani Georges Chr. Lemos sudac nije mogao naći čin uzroka. Vlasnici Georges Chr. Lemos-a su bili ovlašteni na naknadu štete po time charteru i njihov zahtjev protiv krcatelja bio je uspješan.

U slučaju Atanasia Comninos and Georges Chr. Lemos bilo je rečeno:

“Krcatelj će izbjeći odgovornost davanjem obavijesti o vrsti i stupnju posebne opasnosti prije krcanja.”

Ako brodovlasnik tada prihvati teret, smatrat će se da je prihvatio opasnost navedenu u obavijesti.

Zaključak koji trebamo izvesti iz tog slučaja je da brodovlasnici moraju brinuti da budu informirani o normalnoj razini opasnosti koja dolazi od potencijalno opasnih tereta i poduzeti mjere opreza u skladu s tim i ne pretpostavljati da će krcatelj biti odgovoran ako ne obavijesti o opasnosti.”³

I prethodna, Konvencija o građanskoj odgovornosti 1969., prihvaćala je iste razloge za oslobođenje od odgovornosti, osim razloga pod točkom d).

Us Oil Pollution Act u Sec. 1003. kao razloge za isključenje odgovornosti treće osobe navodi sljedeće:

“Odgovorna strana ima pravo na oslobođenje odgovornosti ako dokaže da je izlijevanje ili stvarna prijetnja izlijevanja i šteta koja je kao rezultat toga nastala kao i troškovi uklanjanja prouzročeno jedino:

- 1) višom silom
- 2) kao rezultat ratnog djelovanja
- 3) djelom ili propustom treće osobe, osim zaposlenika ili agenta odgovorne osobe ili treće osobe čije se djelovanje ili propust dogodilo s bilo kojom ugovornom vezom s odgovornom osobom ako odgovorna osoba dokaže da je:
 - a) postupala prema teretu s dužnom pažnjom, uzimajući u obzir osobine ulja i druge relevantne činjenice i okolnosti.
 - b) poduzela mjere opreza prema postupcima ili mogućim propustima treće osobe i eventualnim posljedicama takvih postupaka ili propusta.

Konvencija određuje da zahtjev za naknadu štete ne može biti postavljen prema:

- 1) službenicima ili punomoćnicima vlasnika broda ili članovima posade,
- 2) peljaru broda ili bilo kojoj drugoj osobi koja nije član posade, a pruža usluge

³ The legal review 1991/92 UK P&I Club, str.18

- brodu,
- 3) bilo kojem naručitelju, upravitelju ili brodaru broda,
 - 4) osobi koja obavlja operacije spašavanja uz odobrenje vlasnika broda ili po uputi nadležne javne vlasti,
 - 5) bilo kojoj osobi koja poduzima zaštitne mjere,
 - 6) bilo kojim službenicima i punomoćnicima navedenih osoba.

Zahtjev za naknadu štete prema tim osobama mogao bi se postaviti samo u slučaju ako je šteta proizašla iz njihovog osobnog čina ili propusta u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti.

Šteta može nastati iz nezgode u koju su uključena dva i više brodova koji prevoze opasne i štetne tvari. U tom slučaju vlasnici brodova odgovaraju razmjerno svojoj krivnji. Ako se šteta ne može razumno odvojiti, vlasnici broda odgovarat će solidarno. Svaki od njih ima pravo ograničiti odgovornost koja se na njega primjenjuje, a imaju i pravo regresa jedan prema drugome.

Primjer odgovornosti razmjerno krivnji nalazimo kod broda "Fuji Maru N°3". Dok je spomenuti brod vršio ukrcaj u tanker "Kaiei Maru N°3" u luci Yokohama, mala količina ulja iscurila je u more zbog prekrcaivanja. Istraga o uzroku incidenta pokazala je da su oba broda bila kriva, ali da glavna odgovornost za izlivanje leži na brodu "Fuji Maru N°3". Postignut je i sporazum oba broda, uključujući i Međunarodni fond o podjeli odgovornosti u omjeru 30:70 u korist "Kaiei Maru N°3".⁴

2.2. Ograničenje odgovornosti

Ograničenje odgovornosti načelo je koje općenito prihvaća pomorska praksa i zakonodavstvo. Konvencijom su određeni sljedeći iznosi na koje brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost:

- a) za brod do 2.000 jedinica tonaže - 10 milijuna obračunskih jedinica
- b) za brodove preko te tonaže uz prethodni dodaju se ovi iznosi:
 - za brodove od 2.001 do 50.000 jedinica tonaže - 150 obračunskih jedinica za svaku tonu,
 - za brodove koji prekoračuju 50.000 jedinica tonaže - 360 obračunskih jedinica za svaku tonu s tim da ukupna svota ne može prijeći 100 milijuna obračunskih jedinica.

Obračunska jedinica ovdje je Posebno pravo vučenja (Special Drawing Rights

⁴ IOPC Fund Annual Report 1990., str.45

-SDR) kako ga definira Međunarodni monetarni fond. Posebno pravo vučenja kao obračunska jedinica uvedeno je Protokolom iz 1976. na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za štete prouzročene naftom iz 1969. U sastavu obračunske jedinice pet je valuta (marka, dolar, franak, funta i jen). Svakih pet godina obavlja se revizija sastava.

Tom konvencijom znatno su povećani limiti odgovornosti. To bi povećanje moglo imati negativne posljedice na financijsko poslovanje brodara. Naime, opcija linkagea, koja bi omogućavala da brodar najprije odgovara do iznosa općeg ograničenja odgovornosti, a tek ako taj iznos ne bi bio dostatan, tražilo bi se osnivanje dodatnog fonda do iznosa predviđenog konvencijom, u potpunosti je napuštena. Napuštanje linkagea dovodi brodovlasnike u situaciju da moraju u cijelosti osnovati poseban HNS fond što bi onda dovelo do pritiska na osiguranje. Iz navedenog proizlazi da se, zbog visokih limita odgovornosti, odstupilo od osnovne namjere podjele odgovornosti između brodovlasnika i tereta. Bolje rješenje bi bilo uravnoteženje odgovornosti prve i druge razine zbog toga što i brodovlasnik i strana tereta imaju korist od prijevoza tereta. Upravo stoga nije opravdano teret odgovornosti staviti samo na stranu brodovlasnika.

Iako vlasnik broda ima pravo na ograničenje odgovornosti, on to pravo može i izgubiti. Vlasnik broda gubi pravo na ograničenje svoje odgovornosti ako se dokaže da je šteta prouzročena njegovim osobnim činom ili propustom, počinjenim u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti (act or omission of the owner or recklessly with knowledge that such damage would probably result).

Recklessness je "takvo ponašanje gdje je bitno svjesno propuštanje dužne pomnje, odnosno radi se o ponašanju kojem nedostaje pažnja uz postojanje potpune nebrige (ravnodušnosti) za tuđa prava ili pak nezaintersiranosti za štetne posljedice koje bi drugi mogli pretrpjeti zbog takvog ponašanja."⁵

"Iako recklessness nije nemarnost ni namjera, ipak je najbliži pojmu gross negligence." (krajnja nepažnja).⁶

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti iz 1969. imala je drugačije rješenje. Ta je konvencija u članku 5. stavku 2. određivala:

"Ako je slučaj prouzročen OSOBNOM KRIVNJOM VLASNIKA (actual fault or privity of the owner), on se ne može koristiti ograničenjem."

"Na zasjedanju Izvršnog odbora Fonda u listopadu 1997. godine o uzroku incidenta broda "Nadhotka", nekoliko delegacija primijetilo je da zaključci japanskog izvješća ukazuju da se incident dogodio kao rezultat osobne krivnje vlasnika (actual fault or privity) te da zbog toga Fond treba podići odštetnu tužbu protiv brodo-

⁵ Ivo Grabovac: Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split 1991., str.190

⁶ Ivo Grabovac: Odgovornost prijevoznika, Split 1989., str.48

vlasnika.⁷

Odbor je uputio Direktora da ispita izvješće o uzrocima incidenta i podastre svoje nalaze Odboru čim prije bude moguće kako bi mu omogućio da donese odluke o pitanjima koja se odnose na ograničenje odgovornosti i odštetu.

I u američkom pravu odgovorna osoba može izgubiti pravo na ograničenje svoje odgovornosti. Tako US Oil Pollution Act of 1990. nudi sljedeće rješenje:

“Odgovorna osoba će izgubiti pravo na ograničenje u ovim slučajevima:

I. Radnjom odgovorne osobe:

- a) ako je događaj prouzročen ili krajnjom nepažnjom ili namjerom,
- b) povredom u primjeni Federalnih pravila sigurnosti gradnje ili pogona,

II. Propust ili odbijanje odgovorne osobe

- a) da izvijesti o incidentu kako to zahtijeva zakon, a znala je ili je mogla znati za incident,
- b) da osigura svu razumnu suradnju i pomoć koju zahtijeva službena osoba u svezi s akcijama otklanjanja,
- c) ako bez razumnog razloga ne udovolj zahtjevu koji postavlja Federal Water Pollution Act ili Intervention on the High Seas Act.

Iz ovog vidimo da je, prema US Oil Pollution Act-u, predviđena gotovo neograničena odgovornost za onečišćenje.

Tu je gotovo neograničenu odgovornost naglasio i International Chamber of Shipping u pismu što ga je uputio US Coast Gardu. U tom je pismu stajalo da su brodovlasnici suočeni s neograničenom odgovornošću i da zbog toga postoji realna mogućnost da njihovo P & I osiguranje neće biti dostatno što bi moglo ugroziti cijelu financijsku budućnost.

Ograničenje odgovornosti može se, prema američkom pravu, uskratiti i iz tehničkih razloga kao što su npr. propuštanje udovoljavanju odredbama Federal Water Pollution Acta. Prema tom Zakonu brodovlasnik je strogo odgovoran samo za troškove uklanjanja koje je imala Vlada SAD-a i mogao je izgubiti pravo na ograničenje jedino ako se dokaže da je izlijevanje prouzročeno krajnjom nepažnjom ili osobnom krivnjom uz znanje brodovlasnika, a za ostale zahtjeve mogao je imati ograničenje po Limitation Liability Actu iz 1851. u vrijednosti broda i vozarine s tim da je brodovlasnik dokazao da se greška, koja je prouzročila izlijevanje nafte, zbila bez njegove krivnje ili znanja.

Kod utvrđivanja iznosa ograničenja US Oil Pollution Act pravi razliku između

⁷ IOPC Fund Annual Report 1997., str.104-105

tankera i ostalih brodova. Tako su iznosi ograničenja sljedeći:

- a) za tankere veće od 3.000 BRT - 10 milijuna \$ ili 1.200 \$ po BRT (što je veće)
- b) za tankere od 3.000 ili manje 2 milijuna \$ ili 1.200 \$ po BRT (što je veće)
- c) za ostale brodove 600 \$ po BRT ili 500 \$ po BRT (što je veće)

Možemo zaključiti da su iznosi ograničenja, prema US Oil Pollution Actu, daleko veći nego u međunarodnim konvencijama.

3. OBVEZNO OSIGURANJE

Obvezno osiguranje vlasnika broda Međunarodna konvencija o opasnim i štetnim tvarima regulira člankom 12. Stavkom 1. Obveza je vlasnika broda čiji je brod upisan u državi ugovornici i koji stvarno prevozi opasne i štetne tvari sklopiti ugovor o osiguranju ili neki drugi oblik financijskog jamstva. To može biti i bankovno jamstvo u visini granice odgovornosti, a cilj je pokrivanje iznosa odgovornosti prema Konvenciji.

Konvencija o građanskoj odgovornosti iz 1969. također je predviđala obvezno osiguranje, ali ne za sve brodove. Od obveznog osiguranja bili su izuzeti oni brodovi čija nosivost ne prelazi 2.000 tona nosivosti. Iz toga proizlazi da mali brodovi ne ulaze u kategoriju obveznog osiguranja. Takvom rješenju mogla bi se uputiti primjedba. Čak i mali brodovi koji plove u obalnim vodama mogu prouzročiti ozbiljna onečišćenja. Pri donošenju Konvencije iz 1969. ideju obveznog osiguranja podržale su, naročito, SAD i Francuska.

Bit je obveznog osiguranja da osobama koje su pretrpjele štetu od onečišćenja takva šteta bude i naknađena. To će naročito doći do izražaja u slučaju kada je brodovlasnik, koji je prouzročio onečišćenje, insolventan.

Primjer za taj slučaj imamo kod panamskog tankera "Akari" koji je pretrpio nesreću u kolovozu 1987. u Ujedinjenim Arapskim Emiratima. Taj je brod imao 1.365 BRT, a u vrijeme incidenta prevezio je 1.899 tona nafte.

Direktor Fonda je održao nekoliko sastanaka s predstavnicima brodovlasnikova osiguratelja i samog brodovlasnika. Jasno je bilo da brodovlasnik nema imovine te da bez pomoći kluba, neće moći osnovati fond ograničenja. Međutim, Klub je to odbijao učiniti jer je smatrao da se pravo na direktnu tužbu protiv osiguratelja prema čl. 7.st. 8. Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1969. ne primjenjuje u tom slučaju jer je brod prevezio manje od 2.000 tona tereta.

Taj argument nije bio prihvaćen od Direktora fonda koji je smatrao da pravo direktne tužba protiv Kluba, kao brodovlasnikova osiguratelja, postoji. "Nakon produžene rasprave Klub je ponudio *ex gratia* plaćanje u iznosu od 160.000 dolara Međunarodnom fondu, zbog potencijalnih odgovornosti prema trećim osobama ali

bez ikakvog priznanja zahtjeva.”⁸

Od obveznog osiguranja izuzeti su i državni brodovi. Za te brodove dovoljna je potvrda izdana od nadležnog tijela da je brod registriran u državnom vlasništvu.

Obveza je vlasnika broda da pored obveznog osiguranja pribavi i svjedodžbu obveznog osiguranja. Tom se svjedodžbom potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi prema odredbama Konvencije.

Da bi se svjedodžba izdala, potrebno je ispuniti dva uvjeta:

- a) brod mora biti upisan u državi ugovornici i stvarno prevoziti opasan i štetan teret,
- b) vlasnik broda mora sklopiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu u visini granice odgovornosti.

Sljedeće pitanje je pitanje nadležnosti za izdavanje svjedodžbe.

Kod pitanja nadležnosti potrebno je znati:

- a) da li se radi o brodu upisanom u državi ugovornici ili
- b) brodu koji nije upisan u državi ugovornici.

Ako se radi o brodu koji je upisan u državi ugovornici, svjedodžbu izdaje ili potvrđuje nadležno tijelo države upisnika broda. U drugom slučaju, kad brod nije upisan u državi ugovornici, svjedodžbu može izdati ili potvrditi nadležno tijelo bilo koje države.

Konvencija propisuje i oblik svjedodžbe u kojem mora biti izdana. Tako se navodi da mora sadržavati sljedeće podatke:

- a) ime broda i luku upisa te slova ili brojeve za raspoznavanje,
- b) IMO identifikacijski broj broda (Konvencija o građanskoj odgovornosti nije predviđala taj podatak),
- c) naziv i mjesto glavnog poslovnog sjedišta vlasnika,
- d) vrstu jamstva i trajanje jamstva,
- e) rok važenja svjedodžbe, s tim da taj rok ne može prijeći rok važenja zaključenog osiguranja ili jamstva,
- f) naziv i mjesto glavnog poslovnog sjedišta osiguratelja ili druge osobe koja daje jamstvo, a po mogućnosti poslovno sjedište gdje je osiguranje ili jamstvo zaključeno.

Svjedodžba mora biti napisana jezikom države koja ju je izdala. Ta svjedodžba mora se nalaziti na brodu, a kopija svjedodžbe pohranjuje se kod službe koja drži

⁸ IOPC Fund Annual Report 1990., str.32

upisnik u koji je brod upisan ili kod tijela države koja je izdala, odnosno potvrdila svjedodžbu. Uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe o obveznom osiguranju određuje država upisa.

Kad govorimo o obveznom osiguranju, treba upozoriti na razliku između osiguranja i svjedodžbe o obveznom osiguranju. Razlika je u subjektu koji ih izdaje. Naime, osiguranje u praksi poznato kao "blue card" izdaje osiguratelj (P&I), a svjedodžbu izdaje država upisa kao dokaz o postojanju osiguranja.

Postoje i slučajevi kada osiguranje ili drugo financijsko jamstvo neće biti valjano. To će biti u slučajevima ukoliko njegovo djelovanje može prestati iz razloga koji nije protek roka važenja osiguranja ili jamstva naznačenog u svjedodžbi, prije isteka roka od tri mjeseca, računajući od dana kada je izdavatelju svjedodžbe upućen otkaz, osim ako mu svjedodžba nije vraćena ili ako nije izdana nova važeća svjedodžba prije proteka tog roka.

Sve države ugovornice prihvaćaju svjedodžbe o obveznom osiguranju koje su izdane u drugoj državi ugovornici.

Zahtjev za naknadu štete može se podnijeti i neposredno protiv osiguratelja ili osobe koja pribavlja financijsko jamstvo. U tom slučaju osiguratelj ili osoba koja je pribavila financijsko jamstvo može se pozvati na ograničenje odgovornosti bez obzira na to da li vlasnik broda ima pravo na ograničenje odgovornosti. Pored toga, mogu se koristiti svim pravnim sredstvima na koja bi se mogao pozvati i vlasnik, osim onih koji su posljedica stečaja ili likvidacije brodovlasnika. To rješenje preuzeto je iz Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1969. i njenog protokola 1992.

Pravo podnošenja zahtjeva na naknadu štete i troškova uklanjanja direktno protiv osiguratelja prisutno je i u američkom pravu. U US Oil Pollution Actu stoji da se u tom slučaju osiguratelj može pozvati na:

- a) sva prava i sredstva kojima bi se mogla služiti i odgovorna osoba braniti se da je incident prouzročen krajnom nepažnjom odgovorne osobe.

Osiguratelju se, prema tom Zakonu, ne može nametnuti odgovornost, s obzirom na incident za štete ili troškove uklanjanja koji nadvisuju iznos financijske odgovornosti koju je osiguratelj odredio za odgovornu osobu.

Kod pitanja direktne tužbe protiv osiguratelja postavilo se pitanje o mogućnosti podizanja takve tužbe. Postojale su dvije grupe odgovora.

U zemljama common lawa direktna tužba protiv osiguratelja moguća je jedino u slučaju kad je osiguranik bankrotirao ili je u likvidaciji. "U svim ostalim slučajevima osiguratelj će vratiti trošak osiguraniku kad on plati po zahtjevu."⁹

Zemlje kontinentalnog prava imale su suprotan stav.

⁹ Wo Chao: Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and compensation, Kulwer Law International 1996., str.70

Nosivost broda kod direktne tužbe osiguratelja nije bitna. Naime, za razliku od obveznog osiguranja gdje su brodovi do 2.000 tona nosivosti izuzeti od obveznog osiguranja, kod direktne tužbe protiv osiguratelja nije postavljen takav uvjet.

“Tuženi (osiguratelj, odnosno jamac) može trećoj osobi (tužitelju) istaknuti sve prigovore koje bi prema njemu imao i osiguranik, brodovlasnik, osim prigovora stečaja ili likvidacije. Iznimno, tuženi (osiguratelj, odnosno jamac) može i trećem (tužitelju) prigovoriti da je šteta namjerno izazvana od osiguranika brodovlasnika. Osiguranik- brodovlasnik dužan je umiješati se u parnicu na poziv tuženoga.”¹⁰

Svjedodžbu brodu koji je u vlasništvu države i nije pokriven osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom izdaje nadležna vlast države. Tom se svjedodžbom potvrđuje da je brod vlasništvo te države i da ima odgovarajuće pokriće prema Konvenciji.

Dokaz o financijskoj odgovornosti predviđa i US Oil Pollution Act. Prema tom zakonu, odgovorna osoba za brod iznad 300 BRT koji koristi područje pod jurisdikcijom SAD-a ili bilo koji brod koji koristi gospodarski pojas za prekrcaj ili prijevoz s određeništem pod jurisdikcijom SAD-a mora imati dokaz o financijskoj odgovornosti. To se ne odnosi na brodove teglenice ili šlepove koji ne prevoze ulje kao teret ili gorivo. U slučaju neposjedovanja dokaza, Secretary of Treasury može:

- a) odbiti ulaz bilo kojeg broda u bilo koje mjesto u SAD-u ili plovnim putevima ili
- b) zadržati brod,
- c) zaplijeniti brod i
- d) spriječiti ili opozvati dozvolu za isplavljenje.

Za tankere i sve ostale brodove koji plove u SAD Obalna straža zahtijeva Potvrdu u skladu s Oil Pollution Actom. Međutim, u praksi može doći do problema. Problem leži u činjenici da neke države ne prihvaćaju federalnu potvrdu već zahtijevaju potvrde izdane od lokalnih vlasti.

Florida npr. zahtijeva dokumentarni dokaz o financijskoj sigurnosti od vlasnika ili brodarka koji prevoze onečistače kao teret u obliku:

- a) potvrde o osiguranju - uključujući P & I
- b) gotovinskog depozita,
- c) svog osiguranja pod uvjetom da broderska kompanija ima imovinu koja je na raspolaganju da udovolji financijskom zahtjevu,
- d) garancije treće osobe i
- e) kreditnog pisma.

¹⁰ Ivo Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo I međunarodne konvencije, Split 1995., atr.175

Suprotno tome, Louisiana prihvaća federalnu potvrdu.

Neke države traže Vessel Spill Contingency Plan za brodove koji plove u državne vode i imaju kapacitet od 10.000 galona¹¹ i prevozi više onečištača kao gorivo i teret.

Pored toga, Oil Pollution Actom zahtijeva Response Plan for Spilled of Hazardous Substances.

4. OSNIVANJE HNS FONDA

Da bi se mogao pozvati na ograničenje odgovornosti prema Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem, vlasnik mora osnovati fond u visini svoje odgovornosti.

Mjesto osnivanja fonda zavisit će o činjenici je li tužba podignuta ili nije. Ako je tužba podignuta, fond će se osnovati kod suda ili drugog nadležnog organa jedne od država ugovornica u kojoj je tužba podignuta. U slučaju kada tužba nije podignuta, vlasnik broda moći se osnovati fond kod suda ili bilo kojeg drugog nadležnog organa u bilo kojoj državi ugovornici u kojoj tužba može biti podignuta.

Dva su načina na koje vlasnik broda može osnovati fond. On to može učiniti:

- a) deponiranjem iznosa novca ili
- b) podnošenjem bankarskog jamstva ili nekog drugog jamstva, prihvatljivog temeljem zakonodavstva države ugovornice u kojoj se fond osniva, a koje sud smatra dovoljnim.

Pored vlasnika broda, a uz jednake uvjete, fond može osnovati i osiguratelj i svaka druga osoba koja pruža financijsko jamstvo. U tom slučaju fond može biti osnovan i onda kada vlasnik broda nema pravo na ograničenje odgovornosti. Osnivanje takvog fonda ne utječe na pravo oštećenih osoba prema brodovlasniku.

Vlasnik broda ne mora osnovati fond prije nego dođe do nezgode. Naime, on može osnovati fond i ograničiti odgovornost i nakon što do nezgode dođe.

Ako bi vlasnik osnovao fond nakon nezgode, osoba koja ima zahtjev za naknadu štete proizašle iz te nezgode ne može ostvarivati nikakvo pravo u svezi s tim zahtjevom prema bilo kojoj drugoj imovini vlasnika.

Tako, ako bi došlo do zadržanja broda ili neke druge imovine vlasnika glede zahtjeva za naknadu štete iz nezgode, sud ili neko drugo nadležno tijelo države ugovornice naredit će oslobađanje bilo kojeg broda ili druge imovine. Na isti način bit će oslobođeno i svako jamstvo ili neko drugo osiguranje koje je pribavljeno kako bi se izbjeglo zaustavljanje. Da bi se ono i ostvarilo, potrebno je da tužitelj ima pravo

¹¹ Galon (mjera zapremine) US 3,78 litre

pristupiti sudu koji obavlja nadzor nad fondom, a fond mora biti stvarno raspoloživ za pokrivanje njegovog zahtjeva. Isto rješenje bilo je predviđeno i Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti 1969.

I od tog pravila može se javiti izuzetak. U slučaju broda Daito Maru N°3, zbog nesrazmjerno visokih sudskih troškova za osnivanje fonda ograničenja u usporedbi s niskim iznosom ograničenja prema Konvenciji o odgovornosti, Izvršni odbor je odlučio da IOPC fond može, kao izuzetak, platiti naknadu u ovom slučaju bez osnivanja fonda.¹²

4.1. *Zadaci Međunarodnog fonda opasnih i štetnih stvari (HNS fond)*

Fond predstavlja drugu razinu odgovornosti. Dakle, tek ukoliko prva razina odgovornosti, tj. brodovlasnik i njegov osiguratelj nisu u mogućnosti naknaditi štetu, štetu naknađuje Fond.

HNS fond ima dva cilja, a to su:

- a) osigurati naknadu štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih stvari morem u slučaju da šteta prelazi granicu odgovornosti vlasnika broda,
- b) ostvarivanje zadataka fonda.

Člankom 15. Konvencije regulirani su zadaci Fonda. Prema tom članku Fond ima sljedeće zadatke:

- a) razmotriti zahtjeve postavljene prema HNS Fondu;
- b) pripremiti predračun u obliku proračuna za svaku kalendarsku godinu,
- c) na zahtjev države ugovornice dati svoje usluge koje su potrebne da bi se pomoglo toj državi u pravovremenom osiguravanju osoblja, materijala i usluga koje su potrebne kako bi se poduzele mjere za sprječavanje ili smanjivanje štete proizašle iz nezgode u svezi koje HNS Fond naknađuje štete na temelju Konvencije,
- d) osigurati, na temelju uvjeta ustanovljenih internim pravilima, kredite za poduzimanje zaštitnih mjera protiv štete proizašle iz određene nezgode zbog koje bi HNS Fond mogao biti pozvan da isplati naknadu na osnovi Konvencije.

Osnovna je namjena HNS Fonda naknada štete svakoj osobi koja je štetu pretrpjela ukoliko nije mogla ostvariti potpunu i primjerenu naknadu za štetu od brodovlasnika u slučaju da nije predviđena odgovornost vlasnika za takvu štetu ili ako iz financijskih razloga brodovlasnik ne može udovoljiti svojim obvezama ili za slučaj da šteta prelazi granicu odgovornosti brodovlasnika prema Konvenciji.

¹² IOPC Fund Annual Report 1990., str.44

Američko pravo, također, ima instituciju Fonda. To je Oil Spill Liability Trust Fund. Taj fond je na raspolaganju za plaćanje troškova uklanjanja i drugih zahtjeva, šteta i troškova učinjenih u svezi s onečišćenjem. Direktni zahtjev prema fondu može se postaviti ako odgovorna osoba priče odgovornost ili ne može biti identificirana ili ako je izvor onečišćenja javni brod.

Poput brodovlasnika, fond se može osloboditi odgovornosti. To će biti u sljedećim slučajevima:

- a) ako uspije dokazati da je šteta rezultat ratnih djelovanja, neprijateljstava, građanskog rata ili ustanka ili da je ta šteta izazvana opasnom i štetnom tvari koja je iscurila ili je bila ispuštena iz ratnog broda ili nekog drugog broda koji je u vlasništvu ili pod upravom neke države, a koji je u vrijeme nezgode bio korišten isključivo za netrgovačku djelatnost,
- b) ukoliko podnositelj zahtjeva ne može dokazati da postoji razumna vjerojatnost da je šteta proizašla iz nezgode koja uključuje jedan ili više brodova.

Takvo rješenje predviđeno je iz razloga što nije uvijek lako identificirati izvor onečišćenja, pogotovo ako je riječ o manjim onečišćenjima. U protivnom, Fond bi bio doveden u situaciju da naknadi štetu i u najmanjim incidentima što nije njegova uloga.

Ako se, međutim, dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično nastala zbog radnje ili propusta osobe koja je pretrpjela štetu učinjenu u namjeri da štetu izazove ili zbog nemarnosti te osobe, fond će se, u cijelosti ili djelomice, osloboditi plaćanja naknade štete.

Konvencijom je propisan maksimalni iznos naknade štete od HNS Fonda, a to je 250 milijuna Posebnih prava vučenja. Prema tomu, Fond će isplaćivati razliku između iznosa koji je platio vlasnik broda do iznosa od 250 milijuna Posebnih prava vučenja.

Ukoliko bi iznos potraživanja prema HNS Fondu premašio iznos od 250 milijuna Posebnih prava vučenja, raspoloživ iznos će se razdijeliti na sljedeći način; "omjer između bilo koje utvrđene tražbine i svote naknade koja se stvarno plaća podnositelju odštetnog zahtjeva bit će jednak za sve podnositelje. Prvenstvo pred drugim tražbinama imaju tražbine za smrt i tjelesne ozljede u opsegu u kojem ukupna svota tih tražbine ne prelazi 83,3 milijuna Posebnih prava vučenja."

US Oil Pollution Act predviđa pet glavnih upotreba Fonda:

- a) plaćanje troškova za procjenu materijalnih troškova,
- b) uklanjanje štete i troškova nastalih izlivanjem ulja od crpnih stanica,
- c) plaćanje uklanjanja štete od federalnih vlasni ili guvernera ili državnih službi u slučaju kad je država uklonila štetu
- d) plaćanje federalnoj upravi manipulativnih troškova i osobnih troškova te izdataka u svezi sa Zakonom,

e) plaćanje troškova za naknađeno uklanjanje štete.

Oil Spill fund namiruje sredstva na način da federalna vlada prikuplja novac za njega putem takse na ulje u iznosu od pet centi po barelu.

Međutim, to nije jedini način prikupljanja sredstava za Fond. U Sec 9001. Amandmana na US Oil Spil Liability Trust Fund govori se o sljedećim transferima u Fond:

- a) fondovi koji su osnovani prema Federal Water Pollution Control Actu, Ceepwater Port Actu 1974. Outer Continental Shelf Lands Actu 1978 i Trans-Alaska Pipeline Authorization Actu,
- b) sredstva od kazni koja su naplaćena od takvih Fondova,
- c) sredstva koja se Fondu uplaćuju temeljem subrogacije.

Iznos koji je dostupan po Oil Spill Liability Trust Fundu je 1 milijarda dolara.

“Direktni zahtjev prema fondu može se postaviti ako odgovorna osoba poriče odgovornost ili ne može biti identificirana.”¹³

4.2. *Financiranje HNS fonda*

HNS Fond se financira putem doprinosa pa je u svezi toga Konvencija predvidjela postojanje **općeg računa** HNS Fonda koji bi bio podijeljen na sektore te **posebnog računa**.

Posebni računi postoje za:

- a) ulja koja se prezove u rasutom stanju - račun za ulje,
- b) ukapljene zemne plinove lakih ugljikovodika s metanom kao glavnim sastojkom- liquefied natural gases - LNG račun,
- c) ukapljene rafinerijske plinove lakih ugljikovodika s propanom i butanom kao glavnim sastojkom - liquefied natural gases - LPG račun.

Posebni računi nisu bili predviđeni Međunarodnom konvencijom o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete od onečišćenja iz 1971. jer se tom Konvencijom regulira samo naknada štete od onečišćenja naftom pa nije bilo potrebno osnivati posebne račune. Za razliku od te, Međunarodnom Konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem regulira se naknada štete nastala opasnim i štetnim tvarima za koje je Konvencija predvidjela posebne račune s ciljem da svaki posebni račun naknađuje štete prouzročene samo opasnim i

¹³ Thomas J.Schoenbaum: Admiralty and Maritime Law, volume 2, St.Paul.Minn.1994., str.384

štetnim teretom pokrivenim tim računom.

Doprinosi kojima se financira fond dijele se prema Konvenciji na:

- a) početne doprinose,
- b) godišnje doprinose.

Doprinašajući teret je opasna i štetna tvar koja se, kao teret, prevozi preko luke ili terminala na području države ugovornice i koja je iskrcana u toj državi. To se ne odnosi na teret u tranzitu već se takav teret smatra kao pridonášajući samo u odnosu na primitak u krajnjem odredištu.

Početni doprinosi izračunavaju se na osnovi utvrđene svote jednako za opći i svaki posebni račun te za svaku jedinicu primljenog tereta koji podliježe doprinosu (za LNG račun teret iskrcan u državi ugovornici, tijekom kalendarske godine koja je prethodila godini u kojoj je Konvencija stupila na snagu za tu državu), a utvrđeni iznos i jedinice za svaki račun određuje Skupština.

Rok uplate početnih doprinosa iznosi tri mjeseca od dana izdavanja računa od HNS fonda osobama koje su dužne uplaćivati doprinose.

Godišnje doprinose određuje Skupština, a izračunavaju se:

- a) u odnosu na teret iskrcan prošle godine (kalendarske ili kako odredi Skupština) ili
- b) na temelju jedinice primljenog tereta koji je podložan doprinosu.

Konvencija u čl. 17. st.3. određuje način izračunavanja doprinosa:

“Za opći račun...izračunavat će se u skladu s pravilima sadržanim u Prilogu II Konvencije” (prilog 1).

Za svaki posebni račun, utvrđena stopa za jedinicu tereta koji podliježe doprinosu izračunavat će se na način da se podijeli ukupan iznos godišnjih doprinosa koji se uplaćuju na taj račun s ukupnom količinom tereta koji podliježe doprinosu na taj račun.

Moguća je i naknada štete koja bi bila prouzročena s više stvari iz različitih sektora. Tada bi iznos koji treba platiti na ime naknade štete odredila Skupština procjenjujući u kolikom je opsegu pojedina tvar pouzročila štetu.

Obveznik uplate godišnjih doprinosa na opći račun je osoba koja je tijekom godine, kalendarske ili koju odredi skupština, primila ukupnu količinu tereta koji podliježe doprinosu.

Bitno je da se taj teret razlikuje od onog za koji se uplata obavlja na posebne račune. Količina tereta mora prelaziti 20.000 tona i ulaziti u sektore:

- a) štetne tekuće stvari prevožene u rasutom stanju,
- b) krute rasute stvari koje sadrže kemijske opasnosti i

c) druge stvari.

Posebni sektor općeg računa predstavlja poseban račun koji je odgođen ili suspendiran odlukom Skupštine.

Uplata godišnjih doprinosa obavlja se i na posebne račune kojih je nakana, kako je već prije rečeno, naknada štete prouzročene samo opasnim i štetnim teretom za koji je taj račun osnovan.

Koliki će doprinos biti, zavisi od primljene količine tereta, a ona je određena za svaki posebni račun, napose.

Obveznik uplate doprinosa na račun za ulje je osoba (u državi ugovornici) koja je u tijeku godine, bilo kalendarske ili druge koju odredi Skupština, primila teret koji u ukupnom iznosu prelazi 150.000 tona i osoba koja bi bila dužna uplatiti doprinose u Međunarodni fond za naknadu štete od onečišćenja prema Konvenciji o Fondu iz 1971.

Na račun ukapljenih plinova lakih ugljikovodika s propanom i butanom, kao glavnim sastojkom (LPG), doprinos je dužna uplatiti osoba iz države ugovornice koja tijekom jedne godine primi takvog tereta čiji ukupni iznos prelazi 20.000 tona.

Na račun ukapljenih zemnih plinova lakih ugljikovodika s metanom, kao glavnim sastojkom (LNG račun), obveznik doprinosa je osoba koja je tijekom prethodne kalendarske godine imala pravo raspolaganja takvim teretom iskrcanim u lukama ili terminalima države ugovornice. Uplata za taj račun, za razliku od dva prethodna, obavlja se bez obzira na tonažu LNG tereta.

Da bi posebni račun počeo djelovati, količina tereta mora prijeći iznos utvrđen u Konvenciji. Njegov početak vezan je za količinu tereta koji podliježe doprinosu. Odredbama Konvencije tako je predviđeno da ta količina iznosi:

- a) 350 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu - račun za ulje
- b) 15 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu - LPG račun
- c) 20 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu - LNG račun.

Međutim, moguća je i situacija da količina tereta koji podliježe doprinosu na račun tijekom kalendarske godine padne ispod navedenih iznosa. Što će biti u tom slučaju? Konvencija predviđa rješenje i za taj slučaj te predviđa da Skupština u slučaju da količina tereta koji podliježe doprinosu padne ispod predviđenog iznosa može suspendirati djelovanje posebnog računa.

Isto tako, do suspenzije računa može doći ukoliko protekne šest mjeseci od dana dospijeca doprinosa na naplatu, a ukupna količina neplaćenih doprinosa na taj račun prijeđe 10% iznosa većine nedavno uplaćenih doprinosa na taj račun sukladno količini tereta koji pridonosi na račun.

Suspendirani račun može ponovno početi djelovati, a njegovo ponovno djelovanje uspostavlja se odlukom Skupštine.

Ukoliko bi došlo do suspenzije računa, osoba koja uplaćuje doprinose na taj račun, uplaćivat će sve doprinose koje duguje na opći račun koji će onda biti njegov posebni sektor i predmet HNS sustava bodovanja određenog u Prilogu II. Konvencije.

5. ZAKLJUČAK

Materija odgovornosti vlasnika broda za štete od onečišćenja mora regulirana je trima konvencijama, a posljednja u nizu bila je Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem.

I ta konvencija, kao i njene prehodnice, predviđa OBJEKTIVNU odgovornost brodovlasnika za štete koje nastanu onečišćenjem.

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem primjenjivat će se na štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima koje se prevoze kao teret. Iz primjene su isključeni ugljen, radioaktivni tereti i niskoopasne tvari. Pod štetom se razumijevaju: imovinska šteta, troškovi preventivnih mjera i daljnjih šteta prouzročenih tim mjerama, tjelesne ozljede osoba na brodovima kao i izvan broda te gubitak života.

Prema toj konvenciji brodovlasnik može ograničiti odgovornost na ove iznose:

1. za brodove do 2.000 BRT - 10 milijuna Posebnih prava vučenja, a za brodove iznad te tonaže kao dodatak navedenom iznosu obračunavaju se sljedeći iznosi:
2. za brodove od 2.001 - 50.000 BRT - 1.500 Posebnih prava vučenja po toni te,
3. za brodove iznad 50.000 BRT 360 Posebnih prava vučenja po toni, ali ukupno iznos ne može prijeći 100 milijuna obračunskih jedinica (Posebnih prava vučenja).

Zbog ovako velikih limita odgovornosti gotovo je u potpunosti odstupljeno od principa podjele odgovornosti između broda i tereta.

U praksi će zbog visokih limita odgovornosti brodovlasnika, fond relativno rijetko doći u priliku nadoknaditi štetu. Zbog takvog rješnja teret odgovornosti sveden je samo na brodovlasnika što nije opravdano jer obje strane (brod i teret) imaju korist od prijevoza pa bi posljedice, koje mogu proizaći iz tog prijevoza, morali snositi ravnomjerno.

Visoki limiti odgovornosti mogu rezultirati povećanjem troškova osiguranja, a to može imati negativne financijske efekte za brodovlasnike.

Konvencijom je predviđeno obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje mora imati vlasnik broda registriranog u državi ugovornici koji stvarno prevozi opasan i štetan teret kao pokriće za slučaj odgovornosti, a potrebna mu je i potvrda o takvom osiguranju u formi koja je predviđena Konvencijom.

Maksimalni iznos naknade HNS fonda je 250 milijuna Posebnih prava vučenja.

Teret koji pridonosi u fond je teret prevožen morem i iskrcan u državi potpisnici.

Vlasnik neće moći ograničiti svoju odgovornost ukoliko se dokaže da je šteta prouzročena njegovom osobnom radnjom ili propustom učinjenim u namjeri da se šteta prouzroči ili uz znanje da će do štete vjerojatno doći.

Ta Konvencija postavlja norme na području odgovornosti i naknade štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem koje na takav način do sada nije regulirano. Sada imamo Konvenciju, koja ima neke nedostatke, ali ipak materiju odgovornosti i naknadu štete koja može proisteći iz prijevoza opasnih i štetnih tvari sadrži u jednom dokumentu, a na taj način utječe na regionalna i nacionalna rješenja. Kakav će rezultat postići Konvencija dat će praksa, a odgovor će umnogome ovisiti o broju ratifikacija i o zemljama koje će joj pristupiti.

Ako se Republika Hrvatske odluči na ratifikaciju konvencije, mogla bi je uklopiti u Pomorski zakonik u dijelu devetom, glavi petoj kao posebni odjeljak iza odgovornosti za onečišćenje broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret.

LITERATURA

1. Wo Chao: *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kulwe Law International, 1996.
2. Ivo Grabovac: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995.
3. Ivo Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, split 1989.
4. Ivo Grabovac: *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Split, 1990.
5. Schoenbaum J. Thomas: *Admiralty and Maritime Law*, volume 2, St. Paul Minn. 1994.
6. IOPC Fund Annual Report 1990.
7. IOPC Fund Annual Report 1997.
8. *The legal review 1991/92/UK P&I Club*
9. *Usporedno pomorsko pravo br. 145-148*, Jadranski zavod HAZU, Zagreb, 1996.

Ljiljana Peričin

SHIPOWNERS LIABILITY AND THE HNS FUND (LONDON 1996)

SUMMARY

The HNS Convention stated principles and basic of liability which were accepted at previous conventions which were considering sea pollution as follows: objective liability of the shipowner,

limited liability, compulsory insurance and the establishing of an HNS Fund.

For the first time, the Convention settled the matter of liability in the carriage of dangerous and noxious substances by sea, so that without any defaults, the matter of liability which may originate from the carriage of dangerous and noxious substances is included in one act. In this way it has an influence on regional and national legislation.

The high limits of liability are perturbing the principle of division of liability between the ship and the cargo which may cause negative financial effects on the shipowners so they may not be likely to approve it.

The results of the Convention will depend on the numbers of ratification and the countries which will enforce it.

PRILOG 1

PRAVILA ZA OBRAČUN GODIŠNJIH DOPRINOSA NA OPĆI RAČUN

Pravilo 1.

1. Ukupan iznos naveden u članku 17. stavku 3. odredit će se za svaki sektor u skladu s ovim pravilima.
2. Kada je potrebno obračunati doprinose za više sektora općeg računa, posebni ukupni iznosi po jedinici tereta koji podliježu doprinosu obračunat će se za svaki od sljedećih sektora:
 - (a) krute rasute tvari navedene u članku 1. stavku 5(a)(vii);
 - (b) ulje, ako je djelovanje računa za ulje odgođeno ili suspendirano;
 - (c) LNG, ako je djelovanje LNG računa odgođeno ili suspendirano;
 - (d) LPG, ako je djelovanje LPG računa odgođeno ili suspendirano;
 - (e) druge tvari.

Pravilo 2.

1. Za svaki sektor, ukupni iznos po jedinici tereta koji podliježe doprinosu predstavljat će umnožak doprinosa po HNS bodu i faktora sektora za taj sektor.
2. Doprinos po HNS bodu predstavljat će svotu godišnjih doprinosa koji se trebaju

plaćati na opći račun podijeljenu s ukupnim HNS bodovima za taj sektor.

3. Ukupni HNS bodovi za svaki sektor predstavljat će umnožak količine tereta koji podliježe doprinosu izražene u metričkim tonama za taj sektor i odgovarajućeg faktora za taj sektor.

4. Faktor sektora izračunat će se prema ovim pravilima kao ponderirana aritmetička sredina omjera tražbina i količine tereta za taj sektor za odgovarajuću godinu i proteklih devet godina unatrag.

5. Izuzevši odredbe stavka 6, omjer tražbina i količine tereta za svaku od tih godina izračunat će se kako slijedi;

(a) utvrđene tražbine, izražene u obračunskim jedinicama, preračunate iz valute zahtjeva po tečaju koji je vrijedio na dan kada se dogodila odnosna nezgoda, za štetu prouzročenu tvarima u pogledu kojih se plaća doprinos za odnosnu godinu; podijeliti

(b) količinom odgovarajućeg tereta koji podliježe doprinosu za odnosnu godinu.

6. U slučajevima kada traženi podaci u stavcima 5(a) i (b) nisu dostupni, omjer tražbina i količine za svaku godinu koja nedostaje koristit će se sljedeće vrijednosti:

(a) krute rasute tvari navedene u članku 1. stavku 5(a)(vii)	0
(b) ulje, ako je djelovanje računa za ulje odgođeno	0
(c) LNG, ako je djelovanje LNG računa odgođeno	0
(d) LPG, ako je djelovanje LPG računa odgođeno	0
(e) druge tvari	0,0001

7. Aritmetička sredina za deset godina bit će ponderirana prema silaznoj linearnoj ljestvici, tako da će omjer za odnosnu godinu imati vrijednost deset, za godinu koja ajoj prethodi 9, sljedeću prethodnu godinu 8, i tako dalje, dok će deseta godina imati vrijednost jedan.

8. Ako je djelovanje posebnog računa odgođeno, odnosni faktor sektora izračunat će se u skladu s onim odredbama onih pravila koje Skupština smatra primjerenim.

Prevela:

*mr. sc. Dorotea Ćorić, asistent
Jadranski zavod HAZU*

