

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**DANIJEL ŠTIFANIĆ**

**ODGOVORNOST BRODARA ZA ZAŠTITU OKOLIŠA**

**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**ODGOVORNOST BRODARA ZA ZAŠTITU OKOLIŠA**  
**THE LIABILITY OF THE SHIPOWNER FOR**  
**ENVIRONMENTAL PROTECTION**

Kolegij: Pravo okoliša

Mentor: Prof.dr.sc. Axel Luttenberger

Student: Danijel Štifanić

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112040076

Rijeka, rujan, 2014.

Student: Danijel Štifanić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112040076

## **IZJAVA**

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom ODGOVORNOST BRODARA ZA ZAŠTITU OKOLIŠA izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Axela Luttenbergera.

U radu sam primijenio metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezo s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Ime i prezime studenta:

Danijel Štifanić

---

## SAŽETAK

*Činjenica je da je čovjeku prijekopotrebna nafta i njeni derivati iz razloga što svaka tvornica, bilo kakvog tipa, koristi naftu kao pogonsko sredstvo barem svojih prijevoznih sredstava i kao rezultat proizlazi da trenutno ne postoji mogućnost da svijet nastavi funkcionirati samo s električnom energijom. Postoji mnogo zemalja u svijetu koje im je more jedini izvor zarade, poput Republike Hrvatske, a isto tako jedini izvor hrane, poput zemalja Indokine, prema tome, prema moru se treba odnositi odgovorno, a ne ga uništavati u svakoj prilici. U ovom radu je obrađena tema o odgovornosti brodara u vezi morskog okoliša i koje su kazne za onečišćenje okoliša, odnosno naknade propisane konvencijama koje su osnovane kako bi brodari, brodovlasnici, zapovjednici i ostali slijedili pravila o visini odgovornosti. Glavna svrha nastanka tih konvencija jest poticanje brodara na veću pažnju prema okolišu, te poštenim naknadama štete osobama koje su pretrpjele štetu.*

*Ključne riječi: brodovlasnik, naknada, nezgoda, odgovornost.*

## **SUMMARY**

*The fact is that a man needs oil and its derivatives to much because every factory, of any type, uses oil for propulsion for, at least, its transport system, so at the moment, there is no possibility that the world continues to function only with electricity. There are many countries in the world that the sea is their only source of income, such as Croatia, and also only source of food, such as states in Indochina. Accordingly, the sea should be treated responsibly and not destroying it at every opportunity. This paper examines the issue of responsibility of the shipowner toward marine environment and what are the penalties for environmental pollution, or compensations prescribed by conventions that have been established to shippers, shipowners, captains and others that must follow the rules about the extent of responsibility. The main purpose of formation of these conventions is to encourage shipowners or/and shippers for greater attention for the environment and fair compensations to persons who have suffered damage.*

*Keywords: accident, compensation, responsibility, shipowner.*

# SADRŽAJ

<b>SAŽETAK</b> .....	<b>I</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>II</b>
<b>SADRŽAJ</b> .....	<b>III</b>
<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.4. ZNANSTVENE METODE.....	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
<b>2. ZAŠTITA OKOLIŠA</b> .....	<b>3</b>
2.1. OPĆENITO O OKOLIŠU.....	3
2.2. PROBLEM ZAŠTITE OKOLIŠA.....	4
2.3. PROBLEM ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA.....	6
2.4. ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA ULJEM.....	7
2.4.1. <i>Plan intervencije u slučaju onečišćenja mora s kopna ili broda u Republici Hrvatskoj</i> .....	8
<b>3. POJMOVI VLASNIK BRODA, BRODAR I UPRAVITELJ. POSLOVOĐA BRODA</b> .....	<b>9</b>
3.1. VLASNIK BRODA.....	9
3.2. BRODAR.....	9
3.3. UPRAVITELJ. POSLOVOĐA BRODA.....	10
<b>4. ODGOVORNOST BRODARA</b> .....	<b>11</b>
4.1. OPĆENITO.....	11
4.2. UGOVORNA ODGOVORNOST.....	12
4.3. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST.....	12
4.3.1. <i>Odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša</i> .....	13
4.3.2. <i>Odgovornost za onečišćenje izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret</i> .....	14
<b>5. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA (BRODARA)</b> .....	<b>14</b>
5.1. OPĆENITO.....	14

5.2.	POVIJESNI RAZVITAK.....	15
5.3.	SUSTAVI OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI .....	16
5.4.	OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE PREMA KONVENCIJI IZ 1976, I POMORSKOM ZAKONIKU .....	19
5.4.1.	<i>Postupak ograničenja brodareve odgovornosti.....</i>	21
5.4.2.	<i>Vrste tražbina koje su podvrgnute ograničenju .....</i>	21
5.4.3.	<i>Gubitak prava na ograničenje .....</i>	22
5.4.3.1.	Krivnja osoba kojima se brodovlasnik u svom poslovanju služi.....	22
5.4.3.2.	Osobna krivnja brodovlasnika .....	22
<b>6.</b>	<b>PRAVO ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA .....</b>	<b>23</b>
6.1.	OPĆENITO .....	23
6.2.	POVIJEST.....	24
6.3.	MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU PROUZROČENU ONEČIŠĆENJEM ULJEM – CLC KONVENCIJA (CIVIL LIABILITY CONVENTION), 1969. ....	26
6.3.1.	<i>CLC sustav iz 1969. godine.....</i>	26
6.3.2.	<i>CLC sustav iz 1992. godine.....</i>	27
6.3.3.	<i>CLC konvencija iz 2001. godine .....</i>	29
6.4.	MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI U SLUČAJU ŠTETE OD ONEČIŠĆENJA BRODSKIM GORIVOM, 2001. ....	29
6.4.1.	<i>Definicije.....</i>	30
6.4.2.	<i>Odgovornost za onečišćenje.....</i>	31
6.4.3.	<i>Ograničenje odgovornosti.....</i>	32
6.4.4.	<i>Teritorijalna primjena.....</i>	32
6.5.	KONVENCIJA O OSNIVANJU MEĐUNARODNOG FONDA ZA NAKNADU ŠTETE PROUZROČENE ONEČIŠĆENJEM (FUND CONVENTION), 1971. ....	33
6.5.1.	<i>Visina odgovornosti .....</i>	34
6.5.2.	<i>3. sloj odgovornosti – Dopunski fond .....</i>	34
6.6.	MEĐUNARODNA KONVENCIJA O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U SVEZI S PRIJEVOZOM OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM (HNS KONVENCIJA), 1996. ....	35
6.6.1.	<i>Općenito.....</i>	35
6.6.2.	<i>Opasne i štetne tvari koje spadaju pod HNS konvenciju .....</i>	35
6.6.3.	<i>Odgovornost za onečišćenje.....</i>	36
6.6.4.	<i>Ograničenje odgovornosti.....</i>	37

6.6.5.	<i>Osnivanje HNS fonda</i> .....	38
6.7.	<b>KONVENCIJA O SPRJEČAVANJU ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA (MARPOL)</b> .....	38
6.7.1.	<i>Općenito</i> .....	38
6.7.2.	<i>Povijest</i> .....	39
6.7.3.	<i>Prilog I</i> .....	39
6.7.4.	<i>Prilog II</i> .....	40
6.7.5.	<i>Prilog III</i> .....	41
6.7.6.	<i>Prilog IV</i> .....	41
6.7.7.	<i>Prilog V</i> .....	41
6.7.8.	<i>Prilog VI</i> .....	41
6.8.	<b>ISM KODEKS</b> .....	42
6.9.	<b>PRAVO ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA REPUBLIKE HRVATSKE</b> .....	42
6.9.1.	<i>Preventivni propisi</i> .....	43
6.9.2.	<i>Propisi o odgovornosti</i> .....	43
6.9.2.1.	Odgovornost broдача za prijevoz ulja u razlivenom stanju .....	43
6.9.2.2.	Odgovornost broдача za onečišćenje luka .....	44
<b>7.</b>	<b>SPORAZUMI ZA NAKNADU ŠTETE NASTALE ONEČIŠĆENJEM NAFTOM</b> .....	<b>45</b>
7.1.	TOVALOP .....	45
7.2.	CRISTAL .....	45
7.3.	STOPIA – TOPIA .....	46
7.3.1.	<i>STOPIA</i> .....	46
7.3.2.	<i>TOPIA</i> .....	46
<b>8.</b>	<b>EMSA – SUSTAVI SPRJEČAVANJA ONEČIŠĆENJA</b> .....	<b>47</b>
8.1.	OPĆENITO .....	47
8.2.	ZADAĆE I CILJEVI AGENCIJE .....	47
8.3.	PROJEKTI .....	48
8.3.1.	<i>SAFEMED projekt</i> .....	48
8.3.2.	<i>SAFEMED III projekt</i> .....	49
8.3.3.	<i>Satelitsko praćenje izljevanja ulja (CLEANSEANET)</i> .....	50
8.3.4.	<i>Globalno praćenje brodova (LRIT)</i> .....	51
8.3.5.	<i>Nadzor prometa plovila u vodama EU (SAFESEANET)</i> .....	52
<b>9.</b>	<b>NEZGODE KOJE SU STVARALE KONVENCIJE</b> .....	<b>52</b>



9.1. TORREY CANYON, 1967.....	52
9.2. AMOCO CADIZ, 1978.....	53
9.3. EXXON VALDEZ, 1989.....	54
9.4. ERIKA, 1999. ....	55
9.5. PRESTIGE, 2002.....	56
<b>10. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>57</b>
<b>POPIS LITERATURE.....</b>	<b>59</b>
<b>POPIS SLIKA.....</b>	<b>61</b>

# **1. UVOD**

## **1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA**

Na temelju rada i istraživanja može se napomenuti da postoji veliki problem u svijetu, a to je da vlasnici brodova i njihovi punomoćnici nemaju dovoljno znanja o okolišu i kako ga zaštititi koliko je god to moguće više. Naime, okoliš je sve što nas okružuje, te se dijeli na umjetni, kojeg je izgradio čovjek, i prirodni, kojeg je izgradila priroda. Onečišćenje koje dolazi s brodova ne onečišćuje samo okoliš nego i osobe koje žive na tom području te od tog istog okoliša žive i/ili zarađuju za život iskorištavajući morska bogatstva. Najveći problem koji se događa je taj da posada broda, dali svojim nemarom ili nemarom brodarka zagađuju okoliš te tako nisu ni svjesni događanja i to samo govori o problemu obrazovanja.

Predmet istraživanja je odgovornost koju moraju snositi brodarki nakon onečišćenja okoliša. Konvencijama su propisane naknade koje brodarki moraju isplatiti oštećenim osobama, te načini ograničenja svoje odgovornosti, odnosno kada mogu ograničiti svoju odgovornost, a kad to nije moguće. To se može postići samo ako su ispunjeni određeni uvjeti (vidi u daljem tekstu). Cilj konvencija je pravedna naknada osobama koje su pretrpjele štetu, te podizanje svijesti o zaštiti okoliša.

Objekt istraživanja ovoga rada je odgovornost brodarka prema zaštiti okoliša i ispunjavanje njegovih dužnosti prema osobama koje su pretrpjele štetu.

## **1.2. RADNA HIPOTEZA**

Nakon temeljnih istraživanja i proučavanja nesreća koje su se dogodile u povijesti, te nakon temeljnog pregleda pravila koje propisuju konvencije za naknadu štete, postavljena je radna hipoteza:

Naknada za štetu prouzročenu onečišćenjem nije dostatna, ali mogućnost brodarka da ograniči svoju odgovornost do unaprijed definirane maksimalne visine naknade umanjuje rizik pomorskog pothvata.

## **1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA**

Svrha i glavni cilj ovog rada je prikazati problem onečišćenja okoliša i podignuti svijest ljudi kako bi razumjeli što je to okoliš i koliko je važno održavati ga čim više urednim, te upoznati

druge s pitanjima o okolišu, naknadi za štetu, pravilima kojima se jedan brodar mora pridržavati... Također cilj je uvidjeti da se Međunarodna pomorska organizacija zajedno s drugim organizacijama trudi spriječiti onečišćenja raznim tehnologijama i kako je kroz povijest uspjela smanjiti onečišćenja uvođenjem novih konvencija.

U radu se obrađuju pitanja zaštite okoliša, odgovornosti i ograničenja odgovornosti u općenitom smislu, odgovornost i mogućnost ograničenja odgovornosti kod broдача, obrađuje se i pravni temelj odgovornosti, visina odgovornosti kod pojedinih konvencija, nabrojani su propisi o odgovornosti koji su na snazi u Republici Hrvatskoj, objašnjeni su međusobno povezani pojmovi vlasnika broда, broдача i upravitelja, odnosno poslovođe broда i navedene su najveće pomorske nezgode koje su kroz povijest stvarale konvencije.

#### **1.4. ZNANSTVENE METODE**

Prilikom istraživanja, formuliranja i pisanja ovoga rada korištene su induktivna i deduktivna metoda, povijesna metoda, metoda apstrakcije i konkretizacije, metode specijalizacije i generalizacije, metoda dokazivanja i opovrgavanja, statistička metoda te metoda klasifikacije, deskripcije i kompilacije.

#### **1.5. STRUKTURA RADA**

Ovaj je rad prikazan u 9 međusobno povezanih poglavlja.

Prvi dio je uvodni dio te su predstavljeni problem, predmet i objekt istraživanja te radna hipoteza koja se dokazuje kroz rad. Također, uvodni dio obuhvaća i svrhu i ciljeve istraživanja, znanstvene metode koje su korištene tijekom pisanja ovoga rada te na kraju je objašnjena struktura rada, odnosno navedena su i ukratko objašnjena poglavlja.

U drugome se dijelu pod naslovom **Zaštita okoliša** dana su razna tumačenja definicije okoliša. Moglo bi se reći da svaka institucija ima svoju definiciju o okolišu. Navedeni su i problemi zaštite okoliša i onečišćenja morskog okoliša raznim otpadom i uljem kao najvećem i najgorem zagađivaču okoliša.

U trećem su dijelu objašnjeni pojmovi *Vlasnik broда, Broдар te Upravitelj – Poslovođa broда*. Kako su ti pojmovi podosta slični, ovo poglavlje objašnjava njihovu razliku.

Četvrto poglavlje pod naslovom **Odgovornost broдача** opisuje odgovornost broдача općenito, te kako nastaje i kakva može biti odgovornost. Objasnjeno je koji je pravni temelj odgovornosti i analizirane su ugovorna i izvan ugovorna odgovornost.

Peto je poglavlje **Ograničenje odgovornosti vlasnika broда** i opisuje pod kakvim se uvjetima može ograničiti svoja odgovornost, te kako se može izgubiti ograničenje, odnosno pod kojim se uvjetima može izgubiti svojstvo ograničenja. Kroz povijest su prikazana i objašnjena tri sustava ograničenja odgovornosti.

Šesto poglavlje nosi naslov **Pravo zaštite morskog okoliša**. Objasnjeno je kako je došlo do stvaranja konvencija i raznih sporazuma tankerskih kompanija. Nakon toga su redom prikazane konvencije u kojima su objašnjene broдареve odgovornosti i visina naknade koja je dužna biti isplaćena osobama koje su pretrpjele štetu. Redom su prikazani koji su propisi na snazi u Republici Hrvatskoj, te koje je ugovore i konvencije ratificirala Republika Hrvatska.

U 7. poglavlju navedeni su sporazumi sklopljeni između velikih naftnih kompanija pod naslovom **Sporazumi za naknadu štete nastale onečišćenjem naftom**.

Osmo je poglavlje važno za europsku pomorsku sigurnost. Naslov je **EMSA – sustavi sprječavanja onečišćenja**. Naime, Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) razvila je nekoliko sustava za detekciju brodova koji predstavljaju veliku opasnost za morski okoliš na području Europske Unije. Time žele spriječiti moguća onečišćenja s tih brodova. Također, razvila je i nekoliko sustava za detekciju mrlja na morskoj površini kojima može zaključiti radi li se o naftnim mrljama ili nekim drugim mrljama nastalim onečišćenjem. Agencija je tako razvila sustav praćenja izlivanja ulja poput CLEANSEANET-a.

**Nezgode koje su stvarale konvencije** naslov je 9. poglavlja. Kronološki su poredane najveće pomorske nezgode koje su se dogodile u povijesti i koje su zaslužne za stvaranje konvencija.

U **Zaključku** dan je odgovor na zadanu radnu hipotezu.

## **2. ZAŠTITA OKOLIŠA**

### **2.1. OPĆENITO O OKOLIŠU**

U ovom će se poglavlju pokušati objasniti definicija okoliša. Dane su definicije o okolišu iz tri razna tumačenja.

„Okoliš je sve što nas okružuje; uvjeti koji nas okružuju, utjecaji ili sile koji utječu na rast i razvoj živih bića“<sup>1</sup>

„Okoliš je prirodno okruženje organizama i njihovih zajednica uključivo i čovjeka, koje omogućuje njihovo postojanje i njihov daljnji razvoj: zrak, voda, tlo, zemljina kamena kora, energija te materijalna dobra i kulturna baština kao dio okruženja kojeg je stvorio čovjek; svi u svojoj raznolikosti i ukupnosti uzajamnog djelovanja.“<sup>2</sup>

„Suma svih vanjskih uvjeta koji utječu na život, razvoj i preživljavanje organizama.“<sup>3</sup>

U ovim su definicijama definirani fizički i društveni aspekti okoliša. Fizički su voda, zrak, tlo i geomorfološki oblici zemlje, odnosno planine, ravnice i doline. U društvene i kulturne aspekte ubrajaju se: etika, ekonomija, estetika, politika i religija.

Mnogo je različitih definicija oko kojeg se prepiru mnoge institucije i svaka definira okoliš na neki svoj način, te je svaka definicija točna, međutim s aspekta pojedinaca svaka se od tih definicija može nadopuniti, te svako ima neko svoje mišljenje. Glavna bi definicija trebala glasiti kao sve definicije zajedno. Najjednostavnija, ujedno i najkraća bi glasila kako je okoliš sve što nas okružuje, te se dijeli na umjetni, kojeg je izgradio čovjek, i prirodni, kojeg je izgradila priroda.

## **2.2. PROBLEM ZAŠTITE OKOLIŠA**

Zaštita čovjekova okoliša postalo je pitanje opstanka i savjesti čovječanstva. Koliko god mu se pridavala pažnja i koliko god se trudili održavati ga čim više urednim i čistim i dalje je jedan od najvažnijih pitanja današnjice, a i budućnosti.

Zaštita okoliša sada je tema na mnogim sastancima raznih institucija, država, lokalnih samouprava, te se usudimo reći i cijeloga svijeta. Zaštita okoliša i pitanje opstanka najvažnija je aktivnost raznih eko – udruga cijeloga svijeta, tako i Republike Hrvatske.<sup>4</sup>

Termin okoliš ne smije se poistovjetiti s terminom ekologija. Ekologija je znanost o suživotu svih živih organizama u prirodi, o njihovom djelovanju na okoliš u kojem žive i o djelovanju okoliša na njih.

---

<sup>1</sup> Websterov rječnik pojmova.

<sup>2</sup> Zakon o zaštiti okoliša, Narodne novine, 110/07, čl. 3, toč. 22.

<sup>3</sup> Agencija za zaštitu okoliša SAD-a.

<sup>4</sup> Eko – udruge u Hrvatskoj: „Lijepa naša“, „Zadar“, „Vrba“, „Ravni kotari“,...

„Zaštita okoliša je skup odgovarajućih aktivnosti i mjera kojima je cilj sprječavanje onečišćenja i zagađenja okoliša, sprječavanje nastanka šteta, smanjivanje i/ili otklanjanje šteta nanesenih okolišu te povrat okoliša u stanje prije nastanka štete.“<sup>5</sup>

Svaki poremećaj količine određenih kemijskih ili bioloških tvari ili fizikalnih osobina od prirodnih vrijednosti, a koja se može određenim kemijskim, fizikalnim ili biološkim putem vratiti u prvobitno stanje naziva se onečišćenje, dok zagađenje predstavlja trajan oblik promjene sastava i osobina okoliša. Onečišćenja su rezultat prije svega ljudske aktivnosti. Onečišćeni mogu biti zrak, voda i obradivo tlo.

Problem onečišćenja dolazi od brodova, elektrana, raznih tvornica te prijevoznih sredstava i predstavlja ozbiljnu opasnost, te uzrokuje onečišćenje atmosfere, ozona i kao posljedica nastaju kisele kiše što rezultira ugibanjem riba i oštećenjem stabala i raznih biljnih vrsta (slika 1).

Danas se pokušava takve plinove koji uzrokuju nastajanje kiselih kiša, posebice onih koji nastaju iz automobila, obrađivati kemijskim sredstvima ili katalitičkim procesom prevoditi u bezopasne plinove. Kisele kiše kao padaline dopijevaju i u vodne tokove, tlo i jezera pa uništavaju ličinke kukaca, a aluminij otopljen u vodi se lako taloži na škrge riba koje postupno odumiru.

**Slika 1. Drveće uništeno djelovanjem kiselih kiša**



Izvor: [http://hr.wikipedia.org/wiki/Kisele\\_ki%C5%A1e](http://hr.wikipedia.org/wiki/Kisele_ki%C5%A1e)

---

<sup>5</sup> Zakon o zaštiti okoliša, op.cit. čl. 3, toč. 61.

### 2.3. PROBLEM ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA

Obalnim je državama i stanovništvu more jedan od najvažnijih prirodnih resursa te neophodan izvor zarade i/ili hrane. U svijetu ima država koje žive od ljetnog turizma, poput Republike Hrvatske, te država kojima je more glavni izvor hrane, poput država Indokine. Isto tako, tim je državama, ali i državama cijeloga svijeta to jedan od najljepših prirodnih resursa. Kao takvog, taj resurs je potrebno zaštititi od onečišćenja, jer ne samo da ugibaju razne biljne i životinjske vrste u moru, nego dolazi i do onečišćenja obale, luka i lučkih pristojbi, te se uništava i turizam.

Kao što je poznato, brodovi plove na pogon naftom (uljem), te ga također prevoze kao teret. Nafta i njeni derivati konstantno se izbacuju u more kao i druge tekuće tvari, odnosno kiseline, te krute tvari kao što je smeće (slika 2). More se može onečistiti ne samo s mora, nego i iz zraka, te s kopna, podmorskih cjevovoda kroz koje prolazi nafta, plin i sl., naftnih platformi i ostalih objekata kojima se iskorištavaju morska bogatstva.

Procjenjuje se da oko 80% morskog otpada dolazi iz kopnenih izvora i aktivnosti s kopna, primjerice komunalni otpad s nepropisnih odlagališta dospio u more oborinskim vodama, kao nusprodukt ekstenzivnih i nekontroliranih turističkih aktivnosti i sl. Oko 20% otpada u moru završava kao rezultat neodgovornog pomorskog prometa i ribarstva.<sup>6</sup>

No ipak kao jedan od najvećih i najčešćih zagađivača morskog okoliša izdvajaju se brodovi. Same havarije brodova tankera u povijesti svjedoče tome koliki mogu biti razmjeri onečišćenja što ih jedan brod može prouzročiti.

Kako su brodovi najveći i najčešći uzročnici onečišćenja mora i njegova okoliša, ta je problematika našla posebno mjesto u regulativi međunarodnog prava, nacionalnim zakonodavstvima diljem svijeta, te tako i u Republici Hrvatskoj koja je prihvatila i ratificirala sve međunarodne konvencije u tom području.

---

<sup>6</sup> Arhiva Ministarstva zaštite okoliša i prirode.

**Slika 2. Onečišćenje mora krutim otpadom**



Izvor: <http://www.mzoip.hr/default.aspx?id=12599>

#### **2.4. ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA ULJEM**

Donedavno se pomorska nezgoda smatrala svaka nezgoda u kojoj je oštećenje pretrpio samo brod, teret ili druga imovina koja je uključena u tu nezgodu. Tek se odnedavno smatra pomorskom nezgodom i onečišćenje morskog okoliša.

Pomorskim je pravom propisana odgovornost vlasnika broda za onečišćenje morskog okoliša koje je uzrokovao njegov brod otjecanjem ili izbacivanjem ulja s broda, te je iz te činjenice proizašla takva tvrdnja.

Pod *štetom uzrokovanom onečišćenjem* podrazumijeva se:

- a) svaki gubitak ili šteta nastala uslijed onečišćenja izvan broda zbog otjecanja ili izbacivanja ulja s broda, ma gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za oštećenje okoliša, ne računajući gubitak dobiti zbog takvog onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete;
- b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama (CLC konvencija, 1992.).<sup>7</sup>

CLC konvencija iz 1992. godine<sup>8</sup> definira ulje kao svako postojano ugljikovo moneralno ulje, kao što su sirova nafta, gorivo ulje ili ulje za podmazivanje, bez obzira na to prevozi li se kao teret ili kao gorivo za pogon takvog broda.

---

<sup>7</sup> Pavić, D.: *Onečišćenje morskog okoliša uljem kao pomorska nezgoda*, Zbornik radova Visoke pomorske škole u Splitu, Split, 2000, op.cit. str. 7.



Sve veća onečišćenja došla su pojavom velikih tankera velikih nosivosti. Što je tanker veći, to više ulja prevozi i kao teret i kao pogonsko sredstvo. Kao uzrok onečišćenja okoliša ne mogu se uzeti samo nezgode brodova, već uzrok može biti i:

- pranje teretnih tankova i ispuštanje tih nečistoća u more,
- pranje i ispiranje nečistoća s palube,
- zagađenje okoliša prilikom ukrcaja, iskrcaja te prekrcaja nafte kao tereta,
- razne greške na dovodnim sustavima,
- curenje ulja i drugih tvari u brodske strojeve,
- curenje ulja iz tereta zbog oštećenja pakiranja, ili kontejnera za vrijeme ukrcaja,
- i sl.

#### **2.4.1. Plan intervencije u slučaju onečišćenja mora s kopna ili broda u Republici Hrvatskoj**

U okvirima Plana intervencija, iznenadno onečišćenje mora jest događaj ili niz događaja istog podrijetla koji izaziva ili može izazvati ispuštanje ulja (eng./ crude oil) i/ili smjese ulja (naftni derivati) opasnih i štetnih tvari i koji predstavlja ili može predstavljati opasnost za morski okoliš ili obalu, te koji zahtijeva djelovanje u slučaju opasnosti ili drugo trenutačno reagiranje.

Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora je dokument održivog razvitka i zaštite okoliša kojim se utvrđuju postupci i mjere za predviđanje, sprječavanje, ograničavanje, spremnost i reagiranje na iznenadna onečišćenja mora i na izvanredne prirodne događaje u moru radi zaštite morskog okoliša.

Plan intervencije je donijela Vlada Republike Hrvatske 1993. godine, gdje je kasnije izmijenjen 1997. godine. Zakonska osnova za provedbu Plana je:

- Zakon o zaštiti okoliša (NN 82/94) i
- Pomorski zakonik (NN 181/04).

U Republici Hrvatskoj se za zaštitu mora brinu Hrvatska Ratna Mornarica, pomorska policija i lučka kapetanija.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Više o CLC konvenciji pogledati u nastavku rada.

<sup>9</sup> Više o Planu intervencije u Narodnim novinama, 82/99, 86/99, 12/01.

### **3. POJMOVI VLASNIK BRODA, BRODAR I UPRAVITELJ. POSLOVOĐA BRODA**

#### **3.1. VLASNIK BRODA**

Vlasnik broda (brodovlasnik, eng. Shipowner) ovlaštenik je prava vlasništva na brodu. Može biti pravna ili fizička osoba. Pravo vlasništva daje vlasniku potpunu privatnu pravnu vlast na brodu. Vlasnik broda upisuje se u upisnik brodova. Pravo vlasništva i druga prava mogu se steći, prenijeti, ograničiti samo upisom u upisnik brodova. Svatko ima pravo uvida u upisnik brodova.

Ako je vlasnik pravna osoba, u upisnik brodova se upisuje tvrtka i njeno sjedište. Članovi se ne upisuju u upisnik brodova. Vlasnik kao pravna osoba je trgovačko društvo. Može biti bilo koji oblik društva, a to su najčešće dionička društva ili društva s ograničenom odgovornošću. Trgovačko društvo stječe svojstvo pravne osobe upisom u trgovački registar. Svojstvo pravne osobe znači da trgovačko društvo u pravnom prometu može samostalno stjecati prava i preuzimati obveze. Na primjer, za obveze brodarskog dioničkog društva ne odgovaraju njegovi dioničari. Ako je vlasnik fizička osoba, u upisnik brodova se upiju ime i prebivalište te osobe.

Brodovlasnik, ako hoće, može samostalno gospodarski iskorištavati brod, te ga prepustiti drugoj osobi na iskorištavanje temeljem ugovora o zakupu broda. Brodovlasnik ostaje nositelj odgovornosti i onda kada nije plovidbeni poduzetnik. Temelji se na stvarnopravnom odnosu prema brodu. Danas je uobičajeno da brodovlasnici puste vođenje brodova upraviteljima, tj. menadžerima. Oni nemaju pravno svojstvo brodovlasnika, niti broдача. Danas, neke se funkcije s brodovlasnika prenose na druge osobe zaposlene u kompaniji i te osobe imaju pravo na ograničenje odgovornosti.

#### **3.2. BRODAR**

Do nedavno, nositelj plovidbene aktivnosti je bio samo brodovlasnik. Razvojem brodarstva i trgovine počelo se prakticirati da vlasnik broda poslovanje prepusti drugoj osobi da samostalno posluje brodom kao poduzetnik, umjesto da on iskorištava brod. Tako u prvi plan dolazi nositelj pomorskog poduzetništva i postavlja se pitanje tko je nositelj odgovornosti, a zanemaruje se pitanje vlasništva. Tu osobu naše pravo naziva *broдар*. Tako da valja

razlikovati pojam *brodovlasnika* od pojma *brodar*. Brodovlasnik je nositelj prava vlasništva na brod, a brodar je „osoba“ koja se opisuje kao nositelj brodarske djelatnosti.

„Brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata.“<sup>10</sup> U tom se svojstvu brodar može javiti kao prijevoznik ili poduzetnik nekog drugog pomorskog pothvata. Svojstvo brodara, iz zakona, čini postojanje sljedećih elemenata:

- brodar je fizička ili pravna osoba,
- brodar je posjednik broda, i
- brodar je nositelj plovidbenog pothvata.

Brodar ima pravo na posjed broda temeljem ugovora o zakupu broda. To može biti ugovor o *leasingu*,<sup>11</sup> ako je brod kupljen na leasing, preko ovlaštenja iz pomorske hipoteke.<sup>12</sup>

Brodar kao posjednik:

- upravlja brodom,
- imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika broda, kao njegov zakonski zastupnik,
- organizator je i nositelj pomorskog pothvata,
- nositelj odgovornosti za njegovo izvršenje.

### **3.3. UPRAVITELJ. POSLOVOĐA BRODA**

Upravitelje broda često angažiraju brodovlasnici za obavljanje raznih poslova u vezi iskorištavanja broda kao što su:

- popunjavanje broda posadom, 5
- tehničko vođenje broda,
- prodaja brodskog prostora,
- osiguranje,
- naplata vozarine, i dr.

Tim se uslugama danas bave tvrtke specijalizirane za to (ship management company). Temeljna razlika između upravitelja i brodara, odnosno brodovlasnika je ta što upravitelj nije niti vlasnik niti posjednik broda. Poslovi upravitelja mogu se svrstati u tri kategorije:

#### 1. Komercijalni menadžment,

---

<sup>10</sup> Pomorski zakonik, Narodne novine, 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13, čl. 5, toč. 32.

<sup>11</sup> Leasing je alternativan način financiranja gdje je potrebno istaknuti korištenje objekta leasinga, a ne posjedovanje. Više o tome na [www.s-leasing.hr](http://www.s-leasing.hr)

<sup>12</sup> Kada založni vjerovnik radi namjerenja svoje tražbine uzme brod u posjed i iskorištava ga.

2. Tehnički menadžment, i
3. Upravljanje posadom.

Pomorski zakonik poznaje pojam *poslovođa broda*. To je pravna ili fizička osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili popunjavanjem broda posadom (čl. 5. Pomorskog zakonika). Sve se te funkcije mogu povjeriti jednoj osobi ili više osoba – specijaliziranih upravitelja. Brodovlasnik za rad tih osoba prema trećima odgovara kao za svoje. Upravljanje brodom izvorno je i temeljno ovlaštenje brodovlasnika. Zato se ne može osloboditi odgovornosti ako je, umjesto da brodom upravlja sam, prepustio upravljanje brodom drugoj osobi. To znači da se krivnja upravitelja tretira kao krivnja brodovlasnika.

## 4. ODGOVORNOST BRODARA

### 4.1. OPĆENITO

Za obveze koje nastanu u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar, ako Pomorskim zakonikom nije drugačije određeno.<sup>13</sup>

Odgovornost brodara može nastati na dva načina:

- a) zbog povrede propisa i
- b) zbog uzrokovane štete.

S obzirom na vrstu pravnih propisa, može biti:

- a) prekršajna,
- b) kaznena i
- c) imovinskopravna.

Imovinskopravna odgovornost znači dužnost popravka štete, tj. ako oštećeni pretrpi štetu, za tu štetu odgovara brodar. Pod popravljanjem štete razumijeva se uklanjanje, nadoknađivanje ili ublažavanje štetnih posljedica koje su nastupile zbog određene štetne radnje.<sup>14</sup> Onaj koji pretrpi štetu može tražiti naknadu za pretrpjelu štetu, odnosno tražbinu. Tražbine za popravljavanje štete mogu biti:

- b) zbog smrti ili tjelesne ozljede,
- c) za naknadu materijalne štete, i
- d) ostale tražbine.

---

<sup>13</sup> Pomorski zakonik, op. cit., čl. 385.

<sup>14</sup> Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., op. cit. str. 63.

Šteta može nastati zbog:

- propusta broдача,
- propusta osoba s kojima se broдар služi u svom poslovanju (zapovjednik, časnici, članovi posade broда i druge osobe),
- propusta treće osobe koja je pretrpjela štetu,
- rata, pobune, i sl.

Odgovornost broдача može biti *ugovorna* ili *izvanugovorna*. Pravni temelj odgovornosti može biti *krivnja* ili *uzročnost*. Postoji odgovornost na temelju krivnje i na temelju uzročnosti, te je stoga odgovornosti prema načelu krivnje podijeljena na *dokazanu krivnju* i na *pretpostavljenu krivnju*. Odgovornost na temelju uzročnosti dijeli se na načelo *apsolutnog kauzaliteta* i *relativnog kauzaliteta*. U pomorskom se pravu načelo odgovornosti prema apsolutnom kauzalitetu ne primjenjuje. Najčešći su razlozi za oslobođenje od odgovornosti prema načelu relativnog kauzaliteta viša sila<sup>15</sup> ili propust treće osobe. Ali ako je šteta napravljena na obali i lučkim postrojenjima, broдар odgovara i za višu silu, a oslobađa ga samo krivnja tijela koje se bavi upravljanjem lukom.

Visina odgovornosti podrazumijeva vrijednost štete izražene u novcu za koju se odgovara.

## **4.2. UGOVORNA ODGOVORNOST**

Ugovorna odgovornost broдача postoji ako broдар nije ispunio neku svoju obavezu iz ugovora ili ju nije ispunio na način na koji je trebao ispuniti ili njezino ispunjenje ne ispuni u zadanom roku. Ugovorna odgovornost je dužnost ispunjenja ugovorne obveze.<sup>16</sup> Za svaki ugovor vrijede specifične norme od odgovornosti.<sup>17</sup>

## **4.3. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST**

Izvanugovorna odgovornost znači odgovornost za štetu koja je prouzročena građanskim deliktom.<sup>18</sup> Za postojanje izvanugovorne odgovornosti osnovna je pretpostavka da je u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broда prouzročena šteta osobama, stvarima izvan broда te

---

<sup>15</sup> Viša sila je vanjski događaj koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti.

<sup>16</sup> Brojni ugovori obuhvaćeni pomorskim pravom: Ugovor o prijevozu stvari, Ugovor o prijevozu putnika i prtljage, Ugovor o tegljenju, Ugovor o zakupu broда,...

<sup>17</sup> Više pogledati u: Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Glava III, književni krug Split, 2006.

<sup>18</sup> Štetna radnja se javlja kao građanski delikt kada između stranaka prethodno ne postoji ugovorni odnos i povreda ugovornog odnosa kada stranka svojim postupanjem povrijedi postojeću ugovornu obvezu, čl. 1045. Zakona o obveznim odnosima.

morskom okolišu.<sup>19</sup> Odmah nakon nastanka takve štete, formira se takvo pravo da osoba koja je prouzročila štetu odmah izvanugovorno odgovara, a osoba koja je pretrpjela štetu zahtjeva naknadu za pretrpjelu štetu, odnosno popravak te štete. Odredbe Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti primjenjuju se na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjeni kojoj služe, te na hidroavion na vodi. Pomorskim zakonikom regulirana je odgovornost vlasnika broda ili broдача za:

- smrt i tjelesne ozljede,
- oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, te
- onečišćenje od broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret.

Odredbe o izvanugovornoj odgovornosti ne primjenjuju se na sudar brodova i nuklearne štete, jer postoje posebne odredbe o tome u Pomorskom zakoniku.

#### **4.3.1. Odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša**

Članak 811 Pomorskog zakonika propisuje odgovornost broда<sup>20</sup> za svaku štetu nanесenu obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u rijeci ili na moru. Broдар je u ovom slučaju odgovoran i za višu silu, npr. ako broд udari u plutaču zbog jakog vjetra koji je obilježen kao viša sila. Broдар odgovara po načelu objektivne (kauzalne) odgovornosti. Vrlo je stroga objektivna odgovornost za takve slučajeve iz razloga što je na taj način povećana zaštita luka i lučkih uređaja te plutajućih objekata. Broдар ili vlasnik broда se mogu osloboditi od odgovornosti samo ako dokažu da je šteta nastala zbog propusta tijela koji se bavi upravljanjem lukom ili stanjem obale.

Odgovornost za oštećenje obale primjenjuje se i na štete koje broд prouzroči izlijevanjem ili izbacivanjem stvari opasnih za ljudsko zdravlje i za okoliš (razna ulja, otpadne tekućih goriva, smjesa, otpadnih voda,...). I za takve štete broдар odgovara prema načelu stroge objektivne odgovornosti.

Izlijevanje i izbacivanje tvari koje se opasne za okoliš u lukama zabranjeno je i MARPOL konvencijom, Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova.

---

<sup>19</sup> Pomorski zakonik, op.cit., čl. 808.

<sup>20</sup> Pod pojmom odgovornost broда podrazumijeva se odgovornost njegova vlasnika, odnosno broдача.

#### **4.3.2. Odgovornost za onečišćenje izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret**

Odredbe koje propisuje Pomorski zakonik u vezi odgovornosti za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret sukladne su odredbama *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem ulja (Civil Liability Convention, 1992.)*. Poput većine država svijeta, i Republika Hrvatska je ratificirala tu konvenciju te je uskladila svoje pravo s odredbama te konvencije. Prvotno su tom konvencijom bili zahvaćeni samo brodovi koji prevoze ulja kao teret, te se kasnije, CLC konvencijom iz 2001. godine to promijenilo. CLC konvencijom iz 2001. godine zahvaćeni su sva pomorska plovila, te su uvedene i veće visine naknade za štetu prouzročenu izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret.

## **5. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA (BRODARA)**

### **5.1. OPĆENITO**

U pomorskom je pravu visina odgovornosti brodarka ograničena, što je suprotno zakonima obveznog prava, s time da postoji uvjet da se brodarku nikako ne može uskratiti pravo na ograničenje. Postoje dva sustava ograničenja odgovornosti:

- a) Sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti, i
- b) Sustav ograničenja ugovorne odgovornosti (odnosi se na teret, putnike, prtljagu).

Za sustav općeg ograničenja odgovornosti postavljena je opća gornja granica odgovornosti brodarka za bilo kakve tražbine iz izvanugovornih ili ugovornih odnosa.

Nekada je postojao institut ograničene odgovornosti, odnosno više se koristio u sustavu ograničene odgovornosti. Taj je institut bitno obilježavao sustav odgovornosti brodarka. Neki su razlozi njegova uvođenja danas eliminirani budući da ga više ne opravdaju pravni nego životni razlozi, ugrađen je u same ekonomske osnove u cilju gospodarskog razvitka. Da se napusti njegova primjena, poremetila bi se povijesno formirana ravnoteža subjekata u snošenju rizika pomorskog poduzetništva.

Izrazito važnu ulogu u pomorskom poduzetništvu, te u sustavu ograničene odgovornosti ima pomorsko osiguranje. To je institut koji je omogućio da se uspostavi jedan sustav koji može

funkcionirati uz znatno niže premije nego bi one bile da tog ograničenja nema. Svaki plovidbeni pothvat je rizik, a sustav ograničene odgovornosti činio je taj rizik sigurnijim. Što su prihvatljivije premije, ne koristi samo brodovlasnicima nego i svim drugim gospodarskim subjektima koji su uključeni u međunarodni promet na način da se, na primjer, što su premije niže, niže su i vozarine. Upravo institut za ograničenje odgovornosti zajedno s osiguranjem postavlja ravnotežu. Primjenom instituta brodar ima višestruke koristi, osiguranje broдача od odgovornosti preko P&I klubova,<sup>21</sup> osiguranje brodova,... Na kraju je primjena instituta unosi sigurnost u poslovanje ne samo broдача nego i osiguratelja.

## 5.2. POVIJESNI RAZVITAK

Sustav ograničene odgovornosti nastao je krajem 17. stoljeća. Kako se razvijao robni promet, te se gradila plovila, razvijao se i taj sustav. Prvotno je taj sustav trebao stimulirati i poticati razvoj pomorskog poduzetništva tako da se smanji ekonomski rizik. Najpoznatije pravno tijelo tog vremena, francuski Ordonnance de la marine marchante, 1681. godine uvodi ograničenje odgovornosti prema sustavu *abandona*. 1807. godine preuzeo ga je i francuski Trgovački zakonik. Nakon toga načelo ograničene odgovornosti prihvatili su i drugi pravni sustavi, a osim sustava *abandona* koristili su se i drugi sustavi ograničenja odgovornosti. Najpoznatiji su njemački sustav *egzekucije*,<sup>22</sup> koji je uveden u njemački Trgovački zakon 1897. godine, te engleski sustav – *primjena određene svote na tonu brodske tonaže*,<sup>23</sup> 1854. godine.

Kako su se dosta razlikovali ti sustavi ograničene odgovornosti, moralo se sve to uklopiti u jedno donošenjem međunarodne konvencije. Poznata su tri takva pokušaja. Rezultati su tri međunarodne konvencije:

- a) Konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (Bruxelles, 1924.),
- b) Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (Bruxelles, 1957.), i

---

<sup>21</sup> P&I klubovi (*Protecting and Indemnity Associations – P&I clubs*) su udruženja brodovlasnika kao članova kluba u svrhu osiguranja odgovornosti prema trećima, a pravo na zaštitu i naknadu od kluba za štete i troškove koje su pretrpjeli temeljem odgovornosti prema trećima, članovi ostvaruju tek kada tu štetu stvarno pretrpe i plate. P&I klubovi posluju na temelju uzajamnosti i bez namjere ostvarivanja profita, a udruženi su na istom načelu uzajamnosti u International Group of P&I Clubs.

<sup>22</sup> Vrijedio je do 1972. godine, brodar je odgovarao samo brodom i vozarinom.

<sup>23</sup> Brodar odgovara svom svojom imovinom, ali samo do unaprijed točno određene svote do iznosa utvrđenog prema veličini broda na osnovi (registarske) tonaže.



c) Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (London, 1976.).

Konvencija pod a) nije uspjela uvesti nikakve promjene, dok konvencija pod b) je nešto uspjela napraviti. Usvaja je britanski sustav ograničenja primjenom određene svote na svaku tonu brodske tonaže. Konvenciju pod c) je ratificirao dovoljan broj zemalja te je stupila na snagu 1986. godine. Nju je ratificirala i Republika Hrvatska 1992. godine.

Iako je Konvencija iz 1957. doživjela značajan uspjeh, zbog više je razloga pokrenuta akcija za donošenje nove, na primjer:

- značajan porast vrijednosti brodova,
- porast vrijednosti tereta,
- porast vrijednosti lučkih uređaja,
- obalnih građevina,
- luka,...

Sve su to razlozi uz djelovanje inflacije zahtijevali više granice ograničenja.

Konvencijom iz 1976. godine povećane su granice odgovornosti brodovlasnika, uspostavljen je siguran kriterij za gubitak prava na ograničenje. Konvencija se ne odnosi na tankere, već na pomorski brod, što znači da se ne primjenjuje na brod unutrašnje plovidbe. Na tankere se odnosi Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1992. godine. Konvencija iz 1976. godine izmijenjena je Protokolom iz 1996. godine čime su značajno povećani iznosi ograničenja.

### **5.3. SUSTAVI OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI**

Postojala su tri osnovna sustava ograničenja odgovornosti brodara:

#### **1. SUSTAV ABANDONA**

To je mediteranski sustav gdje vlasnik broda odgovara neograničeno cijelom svojom imovinom i za obveze i propuste zapovjednika, ali je ujedno i u mogućnosti osloboditi se neograničene osobne odgovornosti abandonom, odnosno prepuštanjem broda i vozarine za to putovanje na kojem je nastala šteta. Tim se sustavom brod prepušta vjerovnicima samo radi namirenja duga i ne prenosi se vlasništvo na vjerovnika. Abandona ne postoji za vlastita djela i obveze brodovlasnika. Taj se sustav zove i francuskim sustavom Trgovačkog zakona kojeg je Francuska kasnije napustila i uvela tzv. engleski sustav (o tomu kasnije).

Sustav SAD-a sličan je abandonu. Brodar odgovara za štete do vrijednosti broda i vozarine. Do 1935. Posebnim zakonom se utvrdilo da za tjelesne ozljede brodar mora platiti do 60 dolara po BT-u, a kasnije 1984. godine granica se povisila do 420 dolara po BT-u za slučajeve smrti.

## 2. SUSTAV EGZEKUCIJE

Njemački sustav po kojem je brodar odgovarao za određene obveze samo brodom i vozarinom, a ta se imovina podvrgavala postupku izvršenja da bi se namirili vjerovnici. Pošto su ga napustili Nijemci i skandinavske zemlje, više se ne primjenjuje.

### 3. SUSTAV ODGOVORNOSTI OGRANIČENE NA ODREĐENU SVOTU

To je sustav ograničene odgovornosti utvrđenim iznosom. Engleski sustav ograničenja odgovornosti koji se koristi i danas. Predviđa se mogućnost ograničenja odgovornosti za svaki događaj do utvrđenog iznosa prema veličini broda na osnovi tonaže. Brodar odgovara za štete svom svojom imovinom, ali samo do unaprijed određenog iznosa. Tako se formira fond ograničene odgovornosti tako da nema straha da vjerovnici, kao kod sustava abandona, budu izigrani u slučaju potpunog gubitka broda.

Zajedničko svim sustavima je to da se brodar ne može poslužiti ograničenjem odgovornosti ako ga tereti *osobna* krivnja.

U vezi ograničenja odgovornosti broдача (brodovlasnika) donesene su tri međunarodne konvencije:

1. Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika iz 1924. godine. Kombiniran je sustav egzekucije i abandona, te je doživjela neuspjeh nakon čega je nisu prihvatile dovoljan broj zemalja.

2. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine koja je prihvatila engleski sustav ograničene odgovornosti. Navodi se na koje tražbine brodar može točno ograničiti svoju odgovornost:

- tražbine koje nastaju zbog smrti ili tjelesnih ozljeda osobe koja se nalazi na brodu radi prijevoza,
- tražbine koje nastaju zbog gubitka i oštećenja stvari koje se nalaze na brodu,
- tražbine koje nastaju zbog smrti i tjelesnih ozljeda osoba koje se nalaze na kopnu ili na vodi kao i oštećenje ili gubitak stvari ako su prouzročene krivnjom osoba na brodu za koje brodar odgovara, ali samo ako se taj čin odnosi na plovidbu ili rukovanje brodom, te ukrcaj/iskrcaj tereta ili putnika,
- tražbine iz odgovornosti za uklanjanje podrtina ili za podizanje broda, i
- tražbine koje proistječu iz oštećenja lučkih naprava.

U nabrojenim slučajevima brodar može ograničiti svoju odgovornost na 1000, odnosno na 3000 tzv. zlatnih (Poincaré) franaka<sup>24</sup> po registarskoj toni, ovisi o tome jesu li štete materijalne ili samo tjelesne štete. Utvrđena svota računa se za svaki slučaj posebno, ali

---

<sup>24</sup> Poincaré franak je količina zlata od 65.5 miligrama, čistoće 900/1000. 15 tih franaka je približno 1 US dolar.

brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta nastala njegovom osobnom nepažnjom. Protokolom iz 1979. godine o izmjenama Konvencije iz 1957. godine uvodi se nova obračunska jedinica – *posebno pravo vučenja*, u odnosu 15 zlatnih franaka – 1 SDR.

3. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. U toj je konvenciji pojam „brodovlasnik“ obuhvatio i vlasnika i naručitelja u brodarskom ugovoru, poslovođu broda i broдача. Spašavatelj je svaka osoba koja pruža usluge u izravnoj svezi sa spašavanjem ili pružanjem pomoći, odnosno bilo koja osoba koja djeluje izvan broda, ili na brodu.

„Spašavanje nije samo akcija spašavanja ili pomaganja brodu u opasnosti. To je i njegovo podizanje na površinu, uklanjanje, uništavanje i činjenje neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili bio napušten, uključujući sve ono što se nalazi ili se nalazilo na tome brodu, zatim uklanjanje, uništavanje i činjenje neškodljivim tereta broda te mjere poduzete radi sprječavanja ili smanjenja štete za koju brodovlasnik ili spašavatelj može ograničiti svoju odgovornost na osnovi Konvencije i štete naknadno prouzročene tim mjerama.“<sup>25</sup>

Načelo ograničenja odgovornosti mogu se služiti i osobe koje rade za brodovlasnika. Osiguravatelj koji pokriva odgovornost za tražbine koje podliježu konvencijskom ograničenju odgovornosti može se koristiti povlasticom Konvencije iz 1976. godine.

#### **5.4. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE PREMA KONVENCIJI IZ 1976, I POMORSKOM ZAKONIKU**

Pravo na ograničenje odgovornosti izvorno pripada vlasniku broda. Konvencija iz 1976. kao i Konvencija iz 1957. godine, proširuje popis osoba koje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost u plovidbenom pothvatu. Pravo na ograničenje odgovornosti osim vlasnika broda imaju i spašavatelj i osiguratelj odgovornosti. Konvencija iz 1976. godine pod pojmom *brodovlasnik*, osim vlasnika broda, podrazumijeva i *broдача*, *naručitelja iz brodarskog ugovora*, *poslovođu* i *upravitelja broda*. U Pomorskom zakoniku, u članku 386. stavak 1. obuhvaćene su sve te osobe pod pojmom *brodar*. Konvencija i Pomorski zakonik pružaju zaštitu i osobama kojima se vlasnik broda ili spašavatelj služe u svom poslovanju. Pomorski zakonik kaže kako se zapovjednik i ostali članovi posade i druge osobe koje rade za broдача,

---

<sup>25</sup> Grabovac, I.: *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, književni krug Split, 2001., op.cit. str. 11.

ako su odgovorni za tražbinu, mogu ograničiti svoju odgovornost u istoj mjeri kao i brodar (čl. 387). Osnovni cilj uvođenja tako šireg kruga osoba koje mogu ograničiti svoju odgovornost jest da podnositelj zahtjeva za odštetu, u namjeri da zaobiđe brodara, tuži zapovjednika ili drugu osobu koja radi za brodara koji bi za razliku od brodovlasnika odgovarala neograničeno. Pozivanje na ograničenje odgovornosti ne znači i priznanje te odgovornosti.<sup>26</sup>

Konvencija i Pomorski zakonik definiraju pojam *spasavatelj* kao svaku osobu koja pruža usluge u neposrednoj vezi s radnjama spašavanja i pružanja pomoći. Pod tim pojmom zahvaćene su i osobe koje djeluju izvan broda. Prema Konvenciji iz 1976. godine, u ograničenje odgovornosti ne spadaju samo tražbine koje su proistekle iz radnji spašavanja i pomoći na moru, nego su obuhvaćene i tražbine zbog:

- podizanja broda na površinu,
- uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda i stvari na brodu,
- uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu,
- mjere poduzete zbog sprječavanja ili smanjenja štete, jer se i te radnje za potrebe primjene konvencije smatraju spašavanjem.<sup>27</sup>

U povlaštene osobe uvršten je, prema konvenciji, i *osiguratelj odgovornosti* (insurer of liability). Pod tim se pojmom podrazumijeva osiguratelj koji je osigurao odgovornost za štete nanesene trećim osobama. Ako je neka osoba, koja prema konvenciji ima pravo ograničiti svoju odgovornost prema trećim osobama, osiguratelj je ovlašten koristiti se povlasticom ograničenja u istoj mjeri kao i sam osiguranik.<sup>28</sup>

Postoje tražbine koje se isključuju iz ograničenja odgovornosti, odnosno iz općeg ograničenja odgovornosti. Tako se ograničenje neće primjenjivati na tražbine iz spašavanja ili doprinosa u zajedničkoj havariji jer postoji ograničenje vrijednošću spašene imovine, odnosno posebna pravila u kontribuciji zajedničke havarije; tražbine zbog šteta onečišćenjem od broda izlivanjem ulja (nafte) koja se prevozi kao teret jer postoje posebna pravila u Pomorskom zakoniku; tražbine podvrgnute nekom nacionalnom pravu koje uređuje ili zabranjuje ograničenje odgovornosti za nuklearne štete.

---

<sup>26</sup> Pomorski zakonik, op.cit., čl. 386. toč. 5.

<sup>27</sup> Pomorski zakonik, op.cit., čl. 386. toč. 2.

<sup>28</sup> Pomorski zakonik, op.cit., čl. 386. toč. 4.

#### **5.4.1. Postupak ograničenja brodareve odgovornosti**

Brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost, mora osnovati fond ograničene odgovornosti.<sup>29</sup> Također, fond ograničene odgovornosti može osnovati bilo koja druga osoba odgovorna za štetu, a koja je prema zakonu ovlaštena ograničiti svoju odgovornost. Fond se osniva prema visini naknade koju propisuje konvencija, još na to dodane kamate koje teku od dana događaja do dana osnivanja fonda. Svaki fond služi za isplate tražbina zbog kojih se može pozvati na ograničenje, a osniva se tako da se položi određena svota ili se može osnovati pružanjem jamstva preko osiguratelja. Sredstva fonda služe samo za namirenje tražbina zbog kojih je i sam fond osnovan. Fond znači imovinsku vrijednost koju brodar polaže ili daje jamstvo radi namirenja tražbina. Pomorskim zakonikom predviđen je poseban postupak ograničenja brodareve odgovornosti (čl. 401. i d.). Postupak ograničenja odgovornosti počinje pokretanjem prijedloga osobe koja je prema zakonu ovlaštena ograničiti svoju odgovornost. Postupak se provodi u izvanparničnom postupku što ga provodi sudac pojedinac stvarno nadležnog suda. Stvarno nadležni sud je trgovački sud. Dioba fonda ograničene odgovornosti provodi se nakon pravomoćnosti rješenja koje je donio ovlašteni sud nakon provedenog izvanparničnog postupka. Rješenjem se utvrđuje koje se tražbine priznaju i u kojoj visini, uzimajući u obzir pisane podneske stranaka (čl. 417.). U slučaju osporavanja postojanja ili visine neke tražbine od strane vjerovnika ili predlagatelja, o prigovoru ne odlučuje izvanparnični sud nego rješenjem upućuje vjerovnika čija je tražbina osporena da tužbom za utvrđenje pokrene posebnu parnicu radi utvrđivanja postojanja i visine njegove tražbine (deklaratorna parnica). Pravomoćne presude donesene u takvim parnicama imaju pravni učinak prema svim sudionicima u postupku ograničenja odgovornosti broдача.

#### **5.4.2. Vrste tražbina koje su podvrgnute ograničenju**

Ograničenju su, bez obzira na temelj odgovornosti, podvrgnute tražbine zbog:

- smrti ili tjelesne ozljede, ili gubitaka ili oštećenja imovine (uključujući i štetu na lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putovima i oznakama za plovidbu) do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja, kao i na daljnje štete koje iz toga proizlaze;
- štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem (tereta, putnika i njihove prtljage);

---

<sup>29</sup> Pomorski zakonik, op.cit., čl. 395.

- drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja ili pružanja pomoći;
- podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten, uključujući sve ono što je na brodu ili je bilo na brodu;
- uklanjanja, uništenja, ili činjenja neškodljivim tereta na brodu;
- tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprječavanja ili smanjivanja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu s konvencijom.

### **5.4.3. Gubitak prava na ograničenje**

Konvencija iz 1976. godine određuje pravo brodovlasnika na ograničenje odgovornosti, osim ako podnositelj odštetnog zahtjeva ne dokaže da je šteta uzrokovana osobnom krivnjom brodovlasnika.

„Osoba koja odgovara neće imati pravo na ograničenje ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica njene osobne radnje i propusta (his personal act or omission) učinjeni s namjerom (with the intent) da se pričini ta šteta, ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati“ (čl. 4. konvencije).

#### *5.4.3.1. Krivnja osoba kojima se brodovlasnik u svom poslovanju služi*

Opće i glavno načelo kaže da brodovlasnik za radnje i propuste svojih djelatnika odgovara kao za svoje vlastite radnje i propuste. Brodovlasnik će biti odgovoran za naknadu štete i onda kada je uzrokovana radnjom zapovjednika ili drugog člana posade broda, odnosno kad nije osobno uzrokovao štetu. Do gubitka prava na ograničenje ne dolazi onda kada vlasnik štetu nije prouzročio osobno. Konvencija pokazuje da se ne promatraju radnje i propusti osoba koje rade za brodovlasnika, nego samo brodovlasnik. Odluke o poslovanju i vođenju poslovanja ne donosi brodovlasnik nego niže rangirani službenici, tako da se to ne može smatrati osobna radnja broдача.

#### *5.4.3.2. Osobna krivnja brodovlasnika*

Ako se desi onečišćenje, može se desiti samo krivnjom fizičkih osoba ili upravnih organa brodovlasnika. Međutim, zakonikom ili konvencijom nije određeno greškom kojih točno osoba će se smatrati osobnom krivnjom brodovlasnika. Postoje tri situacije koje opisuju brodovlasnika:

- a) brodovlasnik je individualni poduzetnik,
- b) brodovlasnik je brodarska tvrtka, i
- c) brodovlasnik je upravljanje prepustio drugoj tvrtci (ship management company).

Ako je brodovlasnik individualna osoba, problema praktički nema. Krivnja će se smatrati njegovom „osobnom“ krivnjom. Međutim, problem se pojavljuje ako je brodovlasnik brodarska tvrtka, odnosno *pravna osoba*. Pod tim se pojmom podrazumijeva jedna pravno uređena organizacija koja svoje poslove obavlja preko svojih upravnih tijela ili zaposlenika, ali i preko samostalnih tvrtki koje je angažirala za svaki posao posebno. Problem je taj što se ne zna čije se radnje ili propusti za potrebe ograničenja odgovornosti smatrati osobnim radnjama ili propustima broдача. Iz raznih sudskih predmeta za koje se sudilo za pitanje koja je osobna krivnja ( npr. „Lady Gwendolen“ i „Marion“) može se izvesti ovo pravilo: „Pod osobnom krivnjom vlasnika broда (broдача) podrazumijeva se krivnja fizičkih osoba koje u odnosnoj pravnoj osobi obavljaju rukovodeću ili neku drugu važniju funkciju.“<sup>30</sup> To znači, ako je štetu prouzročilo neko upravljačko tijelo kompanije ili neka visoko rangirana osoba, smatrati će se kao radnja same tvrtke. To mora biti neka osoba koja je na visokom rukovodećem položaju, tj. neka visoko rangirana osoba. Isto tako, bitna je i pozicija te osobe, odnosno njezina zadaća, npr. dali je odgovorna za provjeru stanja broда, primanje izvješća, odobravanje popravaka broда, i sl. Položaj tih osoba mora biti na višoj hijerarhijskoj poziciji, ali mora se naglasiti da to nisu zapovjednik broда i drugi članovi brodske posade, kao i osobe koje su samo djelatnici kompanije. To rješenje vrijedi i u primjeni konvencije iz 1976. godine. Kao što je već i rečeno, Pomorski zakonik je posve usklađen s tom konvencijom.

## 6. PRAVO ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA

### 6.1. OPĆENITO

Pravo zaštite morskog okoliša zasebna je pravna disciplina koja se odnosi na proučavanje pravnog režima i zaštite mora kao dijela okoliša s ciljem osiguranja zaštite nacionalnog korištenja mora na način održavanja njegove prirodne ekološke stabilnosti, kao i kakvoće žive i nežive prirode.<sup>31</sup> U Konvenciju UN o pravu mora iz 1982. godine (čl.1. st.1. toč.4) dana je najčešće korištena definicija o onečišćenju morskog okoliša, a ona glasi:

<sup>30</sup> Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, književni krug Split, 2006., op.cit. str. 79.

<sup>31</sup> Ministarstvo zaštite okoliša i prirode: *Nacionalno izvješće o godišnjoj i konačnoj ocjeni kakvoće mora na plažama hrvatskog jadrana u 2012. godini*, Zagreb, 2012, op.cit. str.3.



*Onečišćenje morskog okoliša označava čovjekovo izravno ili neizravno unošenje u morski okoliš, uključujući estuarije, tvari ili energije koje uzrokuju ili mogu prouzročiti pogubne posljedice kao što su štete živim bogatstvima i životu u moru, ugrožavaju ljudsko zdravlje, ometaju pomorske djelatnosti uključujući ribolov i druge zakonite upotrebe mora, pogoršavaju upotrebnu kakvoću morske vode i smanjuje privlačnost obalnog i morskog ambijenta.* Potpisivanjem i ratificiranjem Konvencije UN o pravu mora, te Barcelonske konvencije<sup>32</sup>, obvezala se štititi svoj okoliš i tu zaštitu pravno regulirati.

## **6.2. POVIJEST**

Nezgodu broda *Torrey Canyon* 1967. godine bilo je prvo negativno iskustvo Svjetske Pomorske Organizacije (IMO) u pogledu morskog okoliša i njegove zaštite. Bio je to liberijski tanker koji se nasukao na jugoistočnoj obali Engleske te tako nanio veliku štetu engleskoj i francuskoj obali i na otocima u kanalu LaMancheu.<sup>33</sup>

Nakon te nezgode počelo se uviđati da zakoni i pravila koja su vrijedila do tada nisu dovoljno stroga, te da razmjeri jedne katastrofe mogu biti ogromni. Tako se počela stvarati Konvencija o odgovornosti za štete prouzročene onečišćenjem morskog okoliša i ubrzo je nastao sporazum TAVALOP (Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution Damage, 1969.). Radi se o neobveznom kompenzacijskom fondu kojeg su stvorili brodovlasnici i velike naftne kompanije. Cilj je bio ublažiti posljedice od onečišćenja, ali isto tako spriječiti neželjene reakcije vlasti te pozitivno reagirati i odgovoriti na kritike javnosti. Ta se konvencija danas zove *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (ugljikovodicima)*, 1969. (skraćeno na eng. *Civil Liability Convention – CLC Convention*). Tom je konvencijom uspostavljena odgovornost na temelju načela uzročnosti (kauzalna odgovornost) za izlivanje ulja.

Kako bi i strana tereta velikih naftnih kompanija snosile neku težinu odgovornosti i pokrivanja štete nastale onečišćenjem, 1971. godine nastala je nova konvencija – *Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem*. Tako su te dvije konvencije uspostavile sustav za naknadu štete u kojima se trošak dijeli između prijevoznika i trgovca naftom.

---

<sup>32</sup> Konvencija o sprječavanju zagađenja morskog okoliša i očuvanja prirodnih dobara na području Sredozemnog mora.

<sup>33</sup> Više o nezgodi pogledati u nastavku rada.

Na temelju odredaba CLC Konvencije vlasnici tankera odgovaraju za štetu do unaprijed određenoga limita, a iznad toga limita ubacuju se i pomažu trgovci naftom putem Fonda iz Konvencije iz 1971. godine.

Još jedan sporazum je nastao nakon tih konvencija, a to je CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution). Radi se o dodatnom kompenzacijskom fondu kojeg su sklopile naftne kompanije.

Poticaj za daljnje promjene dala je nezgoda tankera *Amoco Cadiz* u 1978. godini. Nasukao se na greben nedaleko od francuske obale te nanio velike štete engleskoj i francuskoj obali. Tom je nezgodom pokazano kako je u stvarnosti visina odgovornosti pre mala, te je nedovoljna za pokriće tako velikih nezgoda.

Tanker *Haven* je 1991. godine ponovno otvorio pitanje visine odgovornosti.

Republika Hrvatska bila je članica Konvencije iz 1969. godine i Konvencije iz 1971. godine, te je kasnije ratificirala Protokol iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti i Protokol o izmjeni Konvencije o fondu.

1996. godine nadopunjen je međunarodni pravni sustav zaštite morskog okoliša *Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete izazvane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem*. Cilj konvencije je brza i učinkovita naknada štete osobama koje su pretrpjele štetu. Pod opasne i štetne tvari koje se prevoze morem podrazumijevaju se:

- opasne tvari prema IMDG kodeksu,
- onečišćujuće tvari prema IMDG kodeksu,
- kemikalije prema IBC kodeksu,
- opasne rasute tvari prema BC kodeksu, i
- opasni plinovi prema IGC kodeksu.(vidi sliku 3)

Slika 3. Oznake za opasne i štetne tvari



Izvor: [http://korunic.hr/?page\\_id=191](http://korunic.hr/?page_id=191)

### 6.3. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU PROUZROČENU ONEČIŠĆENJEM ULJEM – CLC KONVENCIJA (CIVIL LIABILITY CONVENTION), 1969.

#### 6.3.1. CLC sustav iz 1969. godine

Jedna od glavnih značajki, ujedno i najvažnija značajka *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, 1969.* (u daljnjem tekstu: CLC konvencija) je dvoslojna odgovornost za štete nastale istjecanjem nafte koja se prevozi kao gorivo. U prvom sloju to je objektivna odgovornost brodovlasnika do određene granice koju propisuje CLC konvencija iz 1969. godine, a drugi sloj je naknada štete sa strane tereta putem Konvencije o Fondu iz 1971. godine (o tome pogledajte u nastavku rada). Prema CLC konvenciji, brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti za prouzročenu štetu samo ako dokaže da je takva šteta:

- a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave iznimnoga, neizbježnoga i nesavladivog karaktera,
- b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se šteta prouzroči, i
- c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih sredstva za pomoć u plovidbi u obavljanju te funkcije.<sup>34</sup>

Također, brodovlasnik može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala u cijelosti ili djelomično kao posljedica namjerne radnje ili propusta oštećenika.<sup>35</sup>

Druga glavna značajka ove konvencije je ta da se zahtjev za naknadu štete ne može podnijeti protiv ljudi koji rade u službi brodara.<sup>36</sup>

Prema članku 5 CLC konvencije iz 1969. godine brodar može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti do maksimalnih 2000 franaka po događaju i po toni broda, ali ta svota ne smije prelaziti 210 milijuna franaka.<sup>37</sup> Pravo na ograničenje se gubi ako je šteta nastala njegovom osobnom krivnjom.<sup>38</sup>

### **6.3.2. CLC sustav iz 1992. godine**

Upravo prije spomenuta nezgoda tankera *Amoco Cadiz* koja se desila 1978. godine pokazala je da su visine odgovornosti prema CLC konvenciji iz 1969. godine pre niski. Stoga su usvojeni Protokoli iz 1984. godine CLC konvenciji iz 1969. godine i Konvenciji o Fondu iz 1971. godine. Međutim ti Protokoli nisu stupili na snagu zbog vrlo visokih kriterija koje su određeni samim Protokolima.<sup>39</sup> Kako jedna od najvećih uvoznica nafte, SAD, nije ratificirala Protokol iz 1984. godine (iz razloga jer ima vlastiti sustav opće odgovornosti)<sup>40</sup>, Skupština Fonda opet se sastala 1991. godine radi izmjene Protokola iz 1984. godine.

<sup>34</sup> CLC konvencija, 1969, op.cit., čl. 3, toč. 2.

<sup>35</sup> CLC konvencija, 1969, op.cit., čl. 3, toč. 3.

<sup>36</sup> CLC konvencija, 1969, op.cit., čl. 3, toč. 4.

<sup>37</sup> Prema članku 5 CLC konvencije iz 1969. godine, 1 franak = jedinica od 65.5 mg zlata finoće 900/1000.

<sup>38</sup> CLC konvencija, 1969, op.cit., čl. 5, toč. 2.

<sup>39</sup> Koji su bili uvjeti stupanja na snagu nalaze se u čl. 30. st. 1. Protokola iz 1984. godine Konvenciji o Fondu iz 1971. godine.

<sup>40</sup> Više o tome u: Grabovac, I.: Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu, književni krug Split, 2001., poglavlje 6.

1992. godine doneseni su Protokoli iz 1992. godine uz CLC konvenciju iz 1969. godine i uz Konvenciju o Fondu iz 1971. godine. U Protokolu iz 1992. godine isti je tekst kao u prijašnjem Protokolu, samo su ublaženi uvjeti stupanja na snagu.<sup>41</sup>

Novi se sustav primjenjuje na gospodarski pojas, ali ne preko 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.<sup>42</sup>

Definicija broda također je izmijenjena, pa se brodom smatra svaki pomorski brod ili plovilo na moru bilo koje vrste, sagrađeno ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret, s tim da će se brod sposoban za prijevoz ulja i drugih tereta smatrati brodom u smislu Konvencije, samo ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i tijekom putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza, osim ako se dokaže da na njemu nema ostataka takvog prijevoza ulja kao rasutog tereta.<sup>43</sup>

Načelo usmjeravanja (kanaliziranja) odgovornosti na brodovlasnika i dalje je zadržano kao i načelo kauzalne odgovornosti uz iste slučajeve oslobođenja od odgovornosti. Vlasnik, međutim, ne gubi više pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju svoje osobne krivnje (*actual fault or privity*), nego samo ako se dokaže da je šteta od onečišćenja nastala njegovim osobnim činom ili propustom učinjenim s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.<sup>44</sup>

Do sada je bilo pravilo da se tužba ne može podnijeti samo protiv osoba koji rade za brodaru, odnosno njegovih punomoćnika. Sada se taj krug osoba proširio, te se tužba ne može podnijeti protiv:

- peljara,
- naručitelja ugovora o prijevozu,
- spašavatelja,
- upravitelja,
- osoba koje poduzimaju zaštitne mjere, kao njihovi službenici i punomoćnici.

---

<sup>41</sup> Više o uvjetima: Filipović, V.: *Hrvatska bi trebala ratificirati nove Protokole 1992. o naknadi štete uzrokovane onečišćenjem naftom*, UPP 1 – 4 (1993.), str. 33 – 42, str. 35.

<sup>42</sup> Protokol iz 1992. godine CLC konvencije iz 1969. godine, op.cit., čl. 3.

<sup>43</sup> Protokol iz 1992. godine CLC konvencije iz 1969. godine, op.cit., čl. 2, toč. 1.

<sup>44</sup> Grabovac, I.: *Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodaru u prijevozu stvari morem*, 1986., op.cit., str. 58.

### **6.3.3. CLC konvencija iz 2001. godine**

Nakon nezgode tankera *Erika*, visina odgovornosti je porasla. Jedina razlika u novoj konvenciji je ta da se primjenjuje na sva plovila bilo koje vrste. Jedan od razloga je i taj da se grade sve veći brodovi za prijevoz kontejnera i sve veći putnički brodovi, a oni kreću više nafte kao pogonsko gorivo nego manji tankeri nafte kao tereta.

Novi granični limiti prema CLC konvenciji iz 2001. godine su:

- a) za brodove ispod 5000 BT-a limit je 4,51 milion SDR-a (5,78 miliona USD)<sup>45</sup>;
- b) za brodove od 5000 do 140 000 BT-a limit je 4,51 milion SDR-a + 631 SDR za svaku dodatnu bruto tonu iznad 5000 BT-a; i
- c) za brodove preko 140 000 BT-a limit je 89,77 milion SDR-a.

### **6.4. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI U SLUČAJU ŠTETE OD ONEČIŠĆENJA BRODSKIM GORIVOM, 2001.**

*Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001* donijeta 2001. godine u Londonu, poznata pod nazivom Konvencija o brodskom gorivu ili Bunker konvencija (u daljnjem tekstu: Konvencija o brodskom gorivu). Na međunarodnoj konferenciji u Londonu je donesena zajedno s tri ostale rezolucije koje su međusobno pravno povezane:

1. Rezolucija o ograničenju odgovornosti,
2. Rezolucija o promicanju tehničke suradnje, i
3. Rezolucija o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere u sprječavanju i smanjenju posljedica onečišćenja uljem.

Glavni cilj Konvencije o brodskom gorivu je omogućiti žrtvama onečišćenja brzu i adekvatnu naknadu.

Rad na Konvenciji o brodskom gorivu započeo je još 1990 – ih godina kada se pokazalo kako je više onečišćenja došlo s onih brodova koji nisu tankeri.

Konvencija o brodskom gorivu ne razlikuje se u mnogočemu od već postojeće međunarodne regulative, ali je uvela neke nove pojmove, odnosno objašnjenje tih pojmova. Na području

---

<sup>45</sup> SDR (eng. Special Drawing Rights) – posebna prava vučenja, međunarodna obračunska jedinica koju je utvrdio i definirao Međunarodni Monetarni Fond (MMF). Vrijednost SDR-a određuje na temelju dnevnog prosjeka srednjih vrijednosti četiriju svjetskih valuta – tzv. košarica valuta (USD, EUR, JPY i GBP). 1 SDR je 22. rujna 2011. godine vrijedio 1,5577990 USD-a. Inače se kreće oko 1,5 USD-a.

definicija unijela je promjene u koje se odnose na brod, *brodsko gorivo*, *gorivo – ulje (oil)*, pitanja ograničenja odgovornosti, te odredbe o osiguranju ili financijskim jamstvima.

Malo se razlikuju definicije *broda* u CLC konvenciji i Konvenciji o brodskom gorivu. CLC konvencija definira *brod* kao svaki pomorski brod ili bilo kakvo plovilo na moru koji je sagrađen ili uređen za prijevoz nafte u rasutom stanju kao tereta, uz uvjet da je brod sposoban za prijevoz nafte i drugih tereta. U Konvenciji o brodskom gorivu najvažnija odrednica definicije *broda* jest da ono prevozi „brodsko gorivo“. Ova se konvencija ne razlikuje mnogo od CLC konvencije općenito.

Stupanjem na snagu Konvencije o brodskom gorivu regulirano je pitanje odgovornosti i naknadi štete zbog onečišćenja mora brodskim gorivom. Stupila je na snagu 21. studenog 2008. godine.<sup>46</sup>

#### **6.4.1. Definicije**

Konvencija o brodskom gorivu iz 2001. godine neće se primjenjivati na tankere koji prevoze ulje kao teret, a ni na brod sposoban za prijevoz ulja i drugih tereta, ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i tijekom putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza jer će se i na takav brod u tom slučaju primijeniti CLC 1992.<sup>47</sup>

Konvencija o brodskom gorivu neće se primjenjivati na ratne brodove, osim ako se ti brodovi koriste u trgovačke svrhe u državama članicama Konvencije o brodskom gorivu, te ako država zahtjeva da se na njih odnose pravila Konvencije.

Iako se brodom smatra svako plovilo, što bi obuhvaćalo različite plutajuće objekte, Konvencija se neće primijeniti na njih ako ne prevoze pogonsko gorivo kako je definirano Konvencijom o brodskom gorivu.

Vlasnik broda definiran je tako da osim upisanog vlasnika uključuje i zakupoprimatelja (*bare-boat Charterer*), upravitelja broda (*manager*) i brodarku (*operator*), za razliku od CLC konvencije gdje se vlasnikom broda smatra samo upisani vlasnik broda. To je bitno stoga što

---

<sup>46</sup> Uvjeti za stupanje na snagu ispunjeni su 21. studenog 2007. godine nakon ratifikacije ugovora od strane Sierra Leone. Uvjeti za stupanje na snagu ove konvencije nalaze se u članku 14. Konvencije o brodskom gorivu.

<sup>47</sup> Protokol iz 1992. godine CLC konvenciji iz 1969. godine, op. cit., čl. 2, toč. 1.

se i odgovornost za štetu prema Konvenciji o brodskom gorivu odnosi na sve navedene osobe, za razliku od CLC konvencije gdje je odgovornost usmjerena na upisanog vlasnika.<sup>48</sup>

Šteta od onečišćenja definirana je jednako kao u CLC konvenciji.

#### **6.4.2. Odgovornost za onečišćenje**

Prema CLC konvenciji odgovornost za štetu usmjerena je na upisanog vlasnika broda. Prema Konvenciji o brodskom gorivu pod pojmom se vlasnika podrazumijeva širi krug osoba, odnosno osim upisanog vlasnika obuhvaća i zakupoprimalca, upravitelja i brodarara kako kaže članak 3 (2) Konvencije o brodskom gorivu, te je u istom članku utvrđena solidarna odgovornost ako je za štetu odgovorno više osoba.

Brodar odgovara po principu kauzaliteta (objektivna odgovornost), što znači da se brodar može osloboditi krivnje ako dokaže:

- a) da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave,
- b) da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe, učinjena u namjeri da se prouzroči šteta,
- c) da je šteta u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju te funkcije.<sup>49</sup>

Vlasnik broda može se u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti prema oštećenoj osobi i ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala, bilo zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, bilo zbog njezina nemara.<sup>50</sup>

Ako se vlasnik oslobodi odgovornosti, protiv njega se ne može voditi nikakav drugi postupak niti se može podnijeti bilo kakav drugi zahtjev osim na temelju Konvencije.<sup>51</sup>

Kako u CLC konvenciji postoji široki krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti tužba<sup>52</sup>, treće osobe koje ne spadaju u taj krug nemaju nikakvu zaštitu od strane Konvencije o brodskom gorivu, te mogu samostalno odgovarati za naknadu štete koja je nastala

---

<sup>48</sup> Konvencija o brodskom gorivu, op.cit., čl. 1, toč. 1.

<sup>49</sup> Konvencija o brodskom gorivu, op. cit., čl. 3, toč. 3.

<sup>50</sup> Konvencija o brodskom gorivu, op.cit., čl. 3, toč. 4.

<sup>51</sup> Konvencija o brodskom gorivu, op. cit., čl. 3, toč. 5.

<sup>52</sup> Koje su to treće osobe pogledati pod 3.3.2. ovoga rada.



onečišćenjem brodskim gorivom. Takav propust da zaštiti treće osobe pokušao se ispraviti na prijedlog spašavatelja, ali uza sve napore pokušaj nije uspio se uvesti u tekst Konvencije o brodskom gorivu.

### **6.4.3. Ograničenje odgovornosti**

Prema članku 6. Konvencije o brodskom gorivu, vlasnik i njegov osiguratelj imaju pravo na ograničenje odgovornosti u skladu s odredbama bilo kojeg nacionalnog ili međunarodnog sustava ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje.

Kako se ne zna koje će se pravo primjenjivati u konkretnom slučaju, tako se ne zna na koji će iznos brodar i njegov osiguratelj moći ograničiti svoju odgovornost u slučaju nastanka štete, te se ne znaju uvjeti osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Visina ograničenja utvrđuje se u svakom konkretnom slučaju, te će ovisiti o pravu države gdje se onečišćenje dogodilo.

### **6.4.4. Teritorijalna primjena**

Konvencija o brodskom gorivu primjenjuje se na:<sup>53</sup>

- a) Štetu zbog onečišćenja koja je prouzročena:
  - na području države stranke, uključujući njezino teritorijalno more,
  - u gospodarskom pojasu države stranke uspostavljenome u skladu s međunarodnim pravom, ili ako država stranka nije uspostavila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina teritorijalnog mora i uz njega, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora;
- b) Na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprječavanja ili umanjivanja takve štete.

Prema Konvenciji o brodskom gorivu, ona će se primijeniti i izvan granica teritorijalnog mora države članice konvencije, ali samo ako je uspostavljen gospodarski pojas. Postavlja se pitanje kako s državama koje nisu uspostavile gospodarski pojas, poput Republike Hrvatske, te dali se njima isplaćuje naknada za onečišćenje uzrokovano pogonskim gorivom.

---

<sup>53</sup> Konvencija o brodskom gorivu, op.cit., čl. 2.

## **6.5. KONVENCIJA O OSNIVANJU MEĐUNARODNOG FONDA ZA NAKNADU ŠTETE PROUZROČENE ONEČIŠĆENJEM (FUND CONVENTION), 1971.**

Dva su dijela odgovornosti namijenjenog za naknadu štete što čini jedan sustav, a to su CLC konvencija i Konvencija o Fondu. Konvencija o Fondu je osnovana 1971. godine nakon nezgode tankera *Torrey Canyon* 1967. godine, s ciljem isplaćivanja naknade za pretrpjelu štetu zbog onečišćenja u onom slučaju kada se primjenom CLC konvencije ne može postići odgovarajuća naknada. Bilo je slučajeva kada se primjenom CLC konvencije premašuju granice odgovornosti, odnosno granicu odgovornosti je premašivao odštetni zahtjev.

Konvencija o Fondu izmijenjena je Protokolom iz 1992. godine, te je izmijenjen naziv u *Konvencija o Fondu, 1992.* Protokolom se sadržaj nije mnogo promijenio, ali su značajno povećane granice odštete.

Fond je pravna osoba, samostalni nosilac odgovornosti za isplatu odštete. Sredstva kojima Fond raspolaže za naknade formirana su od uvoznika nafte i naftnih kompanija koji imaju sjedište u državama članicama Konvencije o Fondu.

Fond je obvezan isplatiti odštetu u sljedećim slučajevima:

- a) kada CLC konvencijom iz 1992. godine nije predviđena odgovornost za štetu zbog onečišćenja,
- b) kada je brodovlasnika odgovoran za štetu prema CLC konvenciji iz 1992. godine, ali nije financijski sposoban u potpunosti udovoljiti svojim obvezama, a financijsko jamstvo koje se predviđa, na temelju članka 7. CLC konvencije, ne pokriva štetu ili nije dovoljno da bi se zadovoljili zahtjevi za naknadu štete, te
- c) šteta premašuje granice odgovornosti broдача prema članku 5. st. 1. CLC konvencije iz 1992. godine ili na temelju odredaba bilo koje druge međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti koja na dan potpisivanja Konvencije o Fondu, 1992. na snazi ili je otvorena za potpisivanje, ratifikaciju ili pristupanje.<sup>54</sup>

Fond je obvezan na naknadu štete ako se ostvario jedan od prije navedenih slučajeva – princip uzročnosti.

Fond se može osloboditi od odgovornosti ako dokaže:

---

<sup>54</sup> Konvencija o Fondu, 1992, op.cit., čl. 4, toč 1.

- a) da je šteta nastala kao posljedica rata, neprijateljstva, 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 ne trgovačku 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; ili
- c) da je šteta nastala krivnjom oštećene osobe.<sup>55</sup>

### **6.5.1. Visina odgovornosti**

Sustav visine odgovornosti iz 1992. godine višestruko je povišen u odnosu na Konvenciju o Fondu iz 1971. godine. Niz ekoloških katastrofa tankera potakli su sve konvencije, ne samo Konvenciju o Fondu, da povećaju visine odgovornosti, te su tako nakon nezgode tankera *Erika*, 2003. godine povišeni za čak 50%, i iznose:

- a) 4,5 miliona SDR-a za brod do 5000 bruto tona;
- b) Za brodove iznad 5000 bruto tona visina naknade je 4,5 miliona + 431 SDR za svaku dodatnu bruto tonu, te maksimalni iznos ne smije prelaziti 89,77 miliona SDR-a.

Navedeni su iznosi stupili na snagu 1. studenog 2003. godine, a još ima država koje su u dvojbi prihvatiti povišenje ili otkazati konvenciju.

Sam brodar može koristiti povlasticu ograničenja samo onda ako osnuje fond ograničene odgovornosti kod suda u zemlji u kojoj mu se sudi, a gubi pravo ograničenja odgovornosti ako oštećena strana uspije dokazati da je do onečišćenja došlo njegovom osobnom krivicom.

Najviši iznosi odgovornosti Fonda ograničen je u pogledu svake nezgode, te na temelju Konvencije o Fondu, 1992. visina iznosa neće preći 135 miliona SDR-a za nezgode koje su se dogodile do 1. studenog 2003. godine. Za nezgode koje su se dogodile nakon 1. studenog 2003. godine, visina odgovornosti neće preći 203 milina SDR-a.

### **6.5.2. 3. sloj odgovornosti – Dopunski fond**

Međunarodni sustav odgovornosti iz 1992. godine nadopunjen je 2003. godine 3. slojem odgovornosti, odnosno dopunskim fondom. Dopunski fond osnovala je Komisija europske unije nakon nezgoda tankera *Erika* i *Prestige* kao još jednu naknadu za štete nastale

---

<sup>55</sup> Konvencija o Fondu, 1992, op. cit., čl. 4. toč. 2.

onečišćenjem uljem – COPE Fund (Compensation for Oil Pollution in European Waters). Protokol je stupio na snagu u ožujku 2005. godine.

Prema članku 4. Protokola iz 2003. godine Dopunski Fond isplaćuje naknadu štete osobama koje nisu uspjele ostvariti potpunu naknadu za *utvrđenu tražbinu*<sup>56</sup> prema Konvenciji o fondu, 1992.

Dopunski Fond se financira na način kao i Fond iz 1992. godine, odnosno doprinose plaćaju uvoznici nafte koji tijekom godine u prostor država uvezu više od 150 000 t sirove nafte.

Maksimalni iznos odgovornosti po nezgodi prema Protokolu iz 2003. godine ne smije preći 750 miliona SDR-a (1133 mil. USD).<sup>57</sup>

## **6.6. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U SVEZI S PRIJEVOZOM OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM (HNS KONVENCIJA), 1996.**

### **6.6.1. Općenito**

*Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem* – HNS konvencija (eng. Hazardous and Noxious Substances by Sea Convention) nastala je 1996. godine u Londonu kako bi omogućila naknadu štete prouzročene onečišćenjem opasnih i štetnih tvari tijekom pomorskog prijevoza. Primjenjuje se na opasne i štetne tvari koje se prevoze morem, a ne primjenjuje se na ugljen i ostale nisko opasne tvari, te na sirovu naftu. 2009. godine, konvencija još nije stupila na snagu iz razloga što je još nisu ratificirale dovoljan broj država. 2010. godine Konferencija je usvojila novi protokol konvencije poznat kao Protokol HNS konvencije, 2010. Tim se protokolom htjelo ohrabriti države da ratificiraju konvenciju ublažavanjem uvjeta potrebnih za ratifikaciju. Međutim, HNS konvencija još nije stupila na snagu.

### **6.6.2. Opasne i štetne tvari koje spadaju pod HNS konvenciju**

Popisi i kodovi uključuju nekoliko tisuća vrsta tvari:

- ulja, definirana u dodatku 1. priloga 1. MARPOL konvencije (koje se prevoze u rasutom stanju)

---

<sup>56</sup> Tražbina koju je priznao Fond iz 1992. godine ili se smatra priznatom na temelju odluke nadležnog suda koja je obvezujuća za Fond iz 1992. godine i protiv koje se ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi.

<sup>57</sup> Protokola iz 2003. godine, op.cit., čl. 4.

- štetne tekuće tvari, definirane u dodatku 1.10. priloga 2. MARPOL konvencije. Nadalje, te su tvari kategorizirane pod kategorijama onečišćenja X,Y i Z,
- opasne tekuće tvari navedene u poglavlju 17. IBC kodeksa (u rasutom stanju),
- opasne, otrovne i štetne tvari, materijali i predmeti obuhvaćeni IMDG kodeksom, na snazi od 1996. godine (u pakiranom stanju),
- tekući plinovi navedeni u poglavlju 19 IGC kodeksa,
- tekuće tvari s točkom zapaljenja ne preko 60° celzijevih (u rasutom stanju), i
- čvrsti rasuti materijali koji posjeduju kemijske opasnosti koje su pokrivena IMSBC kodeksom. Te tvari također podliježu odredbama IMDG kodeksa, koji je na snazi od 1996. godine (koje se prevoze u pakiranom obliku).

Konvencija, također, razlikuje tvari na temelju vremena prevoze li se u rasutom ili plinovitom stanju. Rasute opasne i štetne tvari su krute tvari i tekućine, kao što su ulja i tekući plinovi. Zapakirane štetne i opasne tvari su opasni, otrovni i štetni materijali i predmeti u pakiranom obliku koje spadaju pod IMDG kodeks.

### **6.6.3. Odgovornost za onečišćenje**

Odgovornost je usmjerena na vlasnika broda. HNS konvencija *vlasnika* označava kao osobu ili osobe koje su upisane kao vlasnici broda, ili, u nedostatku upisa, osobu ili osobe koje posjeduju brod.<sup>58</sup> Međutim, ako je vlasnik broda država, a koristi ga trgovačko društvo koje je u toj državi upisan kao brodar (ship's operator), izraz *vlasnik* znači to društvo.

Vlasnik broda neće odgovarati ako dokaže:

- a) da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog i neotklonjivog značenja;
- b) da je šteta u cijelosti prouzročena činom ili propustom treće osobe u namjeri da nanese štetu;
- c) da je šteta u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili druge vlasti odgovorne za održavanje svjetionika (svjetala) ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi u obavljanju te funkcije;
- d) da ga pošiljatelj ili neka druga osoba propustila obavijestiti o opasnoj i štetnoj naravi ukrcanih tvari, a koje su u cijelosti ili djelomice prouzročile štetu ili taj je propust uzrok da brodovlasnik nije pribavio obvezno osiguranje, ali pod uvjetom da niti

---

<sup>58</sup> HNS konvencija, op.cit., čl. 1, st. 3.

vlasnik broda niti njegovi službenici niti punomoćnici nisu znali niti su razumno morali znati za opasnu i štetnu narav ukrcanih stvari.<sup>59</sup>

Ako vlasnik broda dokaže da je šteta nastala u cijelosti ili djelomice iz čina ili propusta osobe koja je pretrpjela štetu, ali je ta osoba djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu ili iz nemarnosti te osobe, vlasnik broda može u cijelosti ili djelomice biti oslobođen od odgovornosti prema takvoj osobi.<sup>60</sup>

Prema HNS konvenciji, zahtjev za naknadu štete ne može se podnijeti prema:

- službenicima ili punomoćnicima vlasnika broda, ili članovima posade,
- peljaru broda, ili bilo kojoj drugoj osobi koja nije član posade, a pruža usluge brodu,
- bilo kojem naručitelju, upravitelju ili brodaru broda,
- osobi koja obavlja operacije spašavanja uz odobrenje vlasnika broda ili po uputi nadležne javne vlasti,
- bilo kojoj osobi koja poduzima zaštitne mjere, i
- bilo kojim službenicima ili punomoćnicima navedenih osoba.

#### **6.6.4. Ograničenje odgovornosti**

Brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost na sljedeće iznose:

- a) za brodove do 2000 bruto tona – 10 milijuna SDR-a;
- b) za brodove od 2001 do 50000 bruto tona – 10 milijuna SDR-a + 150 SDR-a po toni;
- c) za brodove preko 50000 bruto tona – 10 milijuna SDR-a + 360 SDR-a po toni.

Ukupna svota, bez obzira na tonažu broda, ne smije prijeći 100 milijuna SDR-a.

Opcija linkagea omogućila bi brodarima da najprije odgovaraju do iznosa općeg ograničenja odgovornosti, tek onda bi se tražilo osnivanje dodatnog fonda do iznosa predviđenog konvencijom. Međutim, taj je sistem napušten. Sada brodovlasnici moraju osnovati u cijelosti HNS fond, što bi dostatno pritisnulo osiguranje. Nadalje, podjela odgovornosti između brodovlasnika i tereta također se napustila. Bolje bi bilo kada bi se uravnotežila odgovornost prve i druge razine jer brodovlasnik i strana tereta imaju korist od pomorskog pothvata. Stoga nije opravdano teret odgovornosti staviti samo na stranu brodovlasnika.

---

<sup>59</sup> HNS konvencije, op.cit., čl. 7, toč. 2.

<sup>60</sup> HNS konvencija, op.cit., čl. 7, toč. 3.

Vlasnik broda gubi pravo na ograničenje 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).

#### **6.6.5. Osnivanje HNS fonda**

Kako bi se brodovlasnik pozvao na ograničenje svoje odgovornosti, najprije mora osnovati fond ograničene odgovornosti što će ovisiti o tome jeli podignuta tužba ili nije.

Kao i brodovlasnik, fond može osnovati i osiguratelj ili bilo koja druga osoba pod uvjetom da može pružiti financijsko jamstvo. Tako da brodovlasnik može osnovati fond i kada nema pravo na ograničenje odgovornosti.

Brodovlasnik ne treba osnovati fond prije nezgode, on to može i učiniti nakon što dođe do nezgode. Brodovlasnik može osnovati fond na dva načina:

1. deponiranjem iznosa novca, ili
2. podnošenjem bankarskog jamstva ili nekog drugog jamstva prihvaćenog od strane suda u zemlji u kojoj se dogodila nezgoda.

### **6.7. KONVENCIJA O SPRJEČAVANJU ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA (MARPOL)**

#### **6.7.1. Općenito**

Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova – MARPOL konvencija (eng. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), temeljni je međunarodnopravni akt o zaštiti morskog okoliša. Kao i ostale konvencije o zaštiti morskog okoliša, i ova konvencija je nastala kao odgovor zajednice koja nije bila zadovoljna jednostavnom gradnjom tankera, te sve većim nezgodama koje su uključivale tankere i ostale brodove. Do nastanka ove konvencije uobičajeno bi bilo, prije nego bi brod uplovio u luku, izbaciti nauljene vode, balastne tankove, ostatke iz kaljuže i sl. Budući da se u nekim državama taj problem nije mogao riješiti, uključio se IMO i na međunarodnoj razini donio MARPOL Konvenciju.

### **6.7.2. Povijest**

Prvi pokušaj u rješavanju tog problema bila je Konvencija OILPOL<sup>61</sup> donesena 1954. godine. Međutim i poboljšavanjem te konvencije, nisu se donosili željeni rezultati. S vremenom su se gradili sve veći brodovi za prijevoz sirove nafte i kemikalija u razlivenom stanju te se još više zaoštrio taj problem te se pokazalo da bi ga se trebalo malo sustavnije riješiti, te je tako 1973. godine donesena Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova – MARPOL, 73. Konvencija je usvojena 2. studenog 1973. godine. Protokol iz 1978. godine je usvojen kao odgovor na niz nezgoda iz 1976.-77. godine. Kako MARPOL Konvencija iz 1973. godine još nije stupila na snagu, Protokol iz 1978. je apsorbirao Konvenciju iz 1973. godine. Kombinirani instrument stupio je na snagu 1983. godine. 1997. godine usvojen je Protokol o izmjeni konvencije i uveden je novi prilog, Prilog VI. koji je stupio na snagu 19. svibnja 2005. godine. MARPOL Konvencija je mijenjana raznim amandmanima kroz godine.<sup>62</sup>

Glavna svrha te konvencije bila je posve ukloniti pojam namjernog onečišćenja uspostavljanjem sveobuhvatnog pravnog sustava koji se temelji na 6 priloga koji sadržavaju pravila za sprječavanje onečišćenja.

### **6.7.3. Prilog I**

Prilog I. propisuje pravila za sprječavanje onečišćenja mora uljem. Stupio je na snagu 2. kolovoza 1983. godine i u osnovi sadrži pravila iz OILPOL 54., te su kasnije postrožena gradnjom većih tankera. Izmijenjena je struktura brodova. Tankeri za prijevoz sirove nafte moraju imati dvostruko dno, odvojene balastne tankove tako da brod može sigurno ploviti pod balastom bez korištenja teretnih tankova za vodni balast za brodove veće od 20000 brt-a, balastni tankovi svojim položajem moraju štititi tankove tereta, uvedeno je pranje tankova sirovom naftom, ne više vodom, brod mora biti opremljen sustavima za nadzor ispuštanja ulja (oil discharge monitoring equipment), te je veličina središnjih tankova ograničena na 30000 m<sup>3</sup>, a veličina bočnih tankova ograničena je na 15000 m<sup>3</sup>.

---

<sup>61</sup> Konvencija za sprječavanje onečišćenja mora uljem (Internacional Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil).

<sup>62</sup> Arhiva Svjetske Pomorske Organizacije, [www.imo.org](http://www.imo.org)



Postoje zabranjena područja u kojima tankeri ne smiju ispuštati ulja, nauljene vode,..., nije bitno koliko se nalazili daleko od obale a to su:<sup>63</sup>

- Sredozemno more,
- Crno more,
- Antarktik,
- Područje Omana u Arapskom moru,
- Baltičko more,
- Sjeverno more s prilazima, prilog 1, pravilo 1, zahtjev 11
- Irsko more s prilazima,
- Keltsko more,
- La Manche,
- Zapadnoirska obala sjeveroistočnog Atlantika,
- Crveno more, te
- zaljevska područja.

Brodu je dopušteno ispuštanje manje, neškodljive količine ulja kada:

- brod nije unutar zaštićenog područja,
- pozicija broda je veća od 50 NM do najbliže obale i otoka,
- brod je u plovidbi,
- trenutna brzina ispuštanja ne prelazi 30 litara po nautičkoj milji, te
- ukupna količina ispuštanja ne prelazi 1/30000 dio od ukupne količine ukrcanog tereta.

Prilog I doveo je do strožih propisa za gradnju novih tankera te kvalitetniji sustav i procedure upravljanja teretom.

#### **6.7.4. Prilog II**

Prilog II se odnosi na sve tekuće terete, osim nafte, koji se prevoze brodovima za prijevoz kemikalija. Stupio je na snagu 2. listopada 1983. godine. Prema ovom prilogu, štetne su tvari podijeljene u 4 skupine prema stupnju štetnosti, te su za svaku štetnu tvar određena pravila ispuštanja u more, ovisno o području plovidbe. 4 skupine štetnih tvari su kategorija X, Y, Z i OS (Other Substances).<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> MARPOL, op.cit., prilog I, pravilo 1, zahtjev 11.

<sup>64</sup> Štetne tvari su one tvari koje su definirane u Prilogu II MARPOL (73/78) konvencije.

### **6.7.5. Prilog III**

Prilog III se odnosi na mjere sprječavanja onečišćenja mora tvarima koje se prevoze u zapakiranom stanju ili se prevoze u spremnicima.<sup>65</sup> Prilog je stupio na snagu 1. lipnja 1992. godine.

### **6.7.6. Prilog IV**

Prilog IV odnosi se na sprječavanje mora fekalijama s brodova. Stupio je na snagu 27. rujna 2003. godine i sadrži mjere kontroliranja zagađenja mora fekalijama. Ispuštanje fekalija u more je zabranjeno osim kada je brod u pogonu i mora imati posebna postrojenja za usitnjavanje i dezinficiranje, te je dozvoljeno ispuštanje fekalija na više od 3 nautičke milje od najbližeg kopna. Fekalije se ne trebaju usitnjavati na udaljenosti većoj od 12 nautičkih milja od najbližeg kopna. Kao posebno područje pod Prilogom IV ušlo je 2013. godine Baltičko more.

### **6.7.7. Prilog V**

Prilog V bavi se različitim vrstama smeća i određuje pravila postupanja sa smećom te specificira udaljenosti od kopna i načinu na koji se može odlagati. Najvažnija značajka ovog Priloga je zabrana odlaganja u more svih oblika plastike.

Prilog V zabranjuje odlaganje u more sve vrste smeća, osim ako je drugačije propisano, pod određenim okolnostima.

### **6.7.8. Prilog VI**

Prilog VI odnosi se na sprječavanje onečišćenja zraka s brodova. Postavlja granice sumpornog i dušikovog oksida, te zabranjuje svako namjerno onečišćenje ozona. Određena su područja kontrole emisije te su postavljeni stroži standardi emitiranja sumpornog, dušikovog oksida i ostalih čestica.

Svako kršenje pravila MARPOL konvencije biti će kažnjivo zatvorom ili novčanom kaznom, a isto tako će se smanjiti reputacija kompanije koja je kršila pravila.

---

<sup>65</sup> U Prilogu III štetne tvari su one tvari koje su identificirane kao morski zagađivači u Međunarodnom pomorskom kodeksu o opasnim tvarima (IMDG Code).

## 6.8. ISM KODEKS

International Safety Management Code (ISM Code), Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću, sustav je međunarodnih pravila o standardu za sigurno upravljanje i vođenje broda te sprječavanje štetnih posljedica onečišćenja. Obvezan je za sve članice SOLAS konvencije, te tako i Republike Hrvatske. Pravila ISM-a mogu biti mjerodavna kada se raspravlja o odgovornosti za razna pitanja iz ugovorne i izvanugovorne odgovornosti brodarara. Mjerila ISM kodeksa, sigurno upravljanje i vođenje broda, uvelike će pomoći sudu pri ocjeni odgovornosti o primjeni odredaba ISM Kodeksa.

Prema ISM-u brodovlasnik uspostavlja vlastiti regulativni sustav te je dužan konstantno dokazivati da ga primjenjuje. Svaki propust može utjecati na ocjenu odgovornosti. Primjena ISM-a povećava mogućnost u praksi da podnositelji zahtjeva za naknadu štete osporavaju mogućnost brodarara da ograniči svoju odgovornost.

Jedno od najvažnijih pitanja je jeli *designated person*, odnosno „imenovana osoba“, kako je definira ISM kodeks, „drugo ja“ kompanije, tj. jeli krivnja te osobe ujedno i osobna krivnja brodovlasnika. Ovisi o tome u kakvom je položaju ta osoba u tvrtci. Ako je na nekom visokom položaju, npr. član uprave, krivnja te osobe tretirati će se kao krivnja tvrtke. ISM kodeks na to ne gleda tako. ISM ukazuje na to da je riječ o osobi koja ne pripada visokom upravljačkom sustavu tvrtke. Po članku 4. ISM kodeksa ta osoba ima „izravan pristup najvišoj razini upravljanja“. To znači da se ta osoba ne može tretirati kao *alter ego* kompanije.

ISM kodeks izdaje i potvrdu upravljanja sigurnošću (SUS). To je povezani i dokumentirani sustav koji omogućava osoblju kompanije učinkovito provođenje politike Kompanije o sigurnosti i zaštiti okoline. Drugim riječima, sustav koji pomaže kompaniji u provođenju mjera sigurnosti, te omogućava praćenje i kontroliranje tih mjera radi bolje sigurnosti.

## 6.9. PRAVO ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA REPUBLIKE HRVATSKE

Pravo zaštite morskog okoliša Republike Hrvatske sadržano je u Pomorskom zakoniku i ostalim zakonima te brojnim podzakonskim aktima. Možemo ih podijeliti u dvije grupe:

- a) preventivni propisi i
- b) propisi o odgovornosti.

Republika Hrvatska je članica svih međunarodnih konvencija koje reguliraju materiju zaštite morskog okoliša.

Ostali propisi koji se primjenjuju osim Pomorskog zakonika su:

- Zakon o zaštiti okoliša (1994),
- Zakon o prijevozu opasnih tvari (1993),
- Zakon o morskim lukama (1995),
- Pravilnik o pomorskom peljarenju (1995),
- Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima u lukama i pristaništima (1982),
- te drugi.

### **6.9.1. Preventivni propisi**

Pomorski zakonik je u potpunosti usklađen sa zahtjevima MARPOL konvencije.

Uz ostale dužnosti koje zapovjednik ima na brodu i ostale dužnosti koje ima glede zaštite okoliša, pravo zapovjednika, prema Pomorskom zakoniku, je da ograniči kretanje osobi koja može ugroziti okoliš onečišćenjem uljem ili ostalim tvarima.

Inspektori sigurnosti plovidbe obavljaju nadzor nad poštivanjem odredaba Pomorskog zakonika. Nad provjerom stranih brodova gleda se imaju li valjane svjedodžbe. Ako se ustanovi da strani brod onečišćuje okoliš uljem, biti će mu zabranjeno isploviti iz luke dok se ti nedostaci ne otklone.

### **6.9.2. Propisi o odgovornosti**

Pomorski zakonik sadrži dvije skupine odredaba o odgovornosti za onečišćenje okoliša:

- a) odredbe o odgovornosti plovećih objekata koje prevoze ulje u razlivenom stanju, i
- b) odredbe o odgovornosti broda za štete nanesene lučkim operativnim obalama, lučkim uređajima i sl.

#### *6.9.2.1. Odgovornost brodarka za prijevoz ulja u razlivenom stanju*

Kako je Republika Hrvatska članica CLC konvencije iz 1992. godine, Pomorski zakonik je u cijelosti usklađen s pravilima te konvencije. Te se odredbe odnose prema tankerima za prijevoz ulja. Štetu koju prouzroči takav brod izlivanjem ulja, odgovara vlasnik broda prema načelu relativnog kauzaliteta (uzročnosti). Vlasnika se može osloboditi samo ako dokaže da je šteta nastala kao posljedica:

- ratnih rizika ili više sile,
- djela ili propusta treće osobe s namjerom da se prouzroči šteta,

- djela ili propusta bilo koje države, ili drugog tijela odgovornog za održavanje pomorskih plovidbenih putova, i
- ako je oštećena osoba djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu, ili zbog krajnje nepažnje.

Prema Pomorskom zakoniku zahtjev za naknadu štete ne može se podnijeti protiv:

- a) službenika broдача, njegovih punomoćnika i članova posade broда,
- b) peljara,
- c) naručitelja ugovora o prijevozu, zakupoprimatelja, upravitelja i broдача,
- d) spašavatelja,
- e) osobe koja poduzima zaštitne mjere, i
- f) svih osoba u službi osoba pod c), d) i e) ili njihovih punomoćnika.

Sve te osobe gube zaštitu ako se dokaže da je šteta nastala kao rezultat njihova osobnog djelovanja ili propusta, namjernog onečišćenja ili bezobzirno znajući da će šteta ipak nastupiti.

Vlasnik broда za štete nastale izlijevanjem ulja može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti. Visina naknade je predviđena Konvencijom.

#### 6.9.2.2. *Odgovornost broдача za onečišćenje luka*

Za štetu nastalu onečišćenjem luka, uređaja i sl., prema Pomorskom zakoniku odgovara vlasnik broда, odnosno broдар. Vlasnik broда, odnosno broдар, može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da postoji jedan od prije navedenih uzroka za oslobađanje od odgovornosti, ili se može osloboditi ako dokaže da je šteta nastala krivnjom tijela koje upravlja lukom.

Za ove štete nije predviđen poseban sustav ograničene odgovornosti pa se na ograničenje odgovornosti vlasnika broда za te štete primjenjuju propisi o općem ograničenju odgovornosti iz Pomorskog zakonika, koji su suglasni odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976. godine.

## **7. SPORAZUMI ZA NAKNADU ŠTETE NASTALE ONEČIŠĆENJEM NAFTOM**

Značajnu ulogu u razvoju međunarodnog sustava za naknadu štete nastale onečišćenjem naftom odigrala su dva dobrovoljna sporazuma samih sudionika u prometu naftom – TOVALOP i CRISTAL.

### **7.1. TOVALOP**

TOVALOP (Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution), hrv. Dobrovoljni sporazum vlasnika tankera glede odgovornosti za onečišćenje naftom. Stupio je na snagu 1969. godine, a potpisalo ga je 95% svjetske tankerske flote. Ovim se sporazumom potpisnici obvezuju da će isplatiti naknade za štete od onečišćenja te troškove preventivnih mjera koji su nastali od onečišćenja s brodova koji su u vlasništvu potpisnika Ugovora. Fond se formirao od uplata članova, a određivao se po količini prevezene nafte i sl.

Pokriće osiguranja vlasnici tankera ostvaruju preko P&I klubova.

### **7.2. CRISTAL**

CRISTAL (Contract Regarding and Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), hrv. Sporazum o povremenom dodatnom pokriću glede odgovornosti za onečišćenje naftom. Potpisan je 1971. godine. Potpisnice ovog sporazuma bile su velike naftne kompanije.

Svrha sporazuma bio je pribaviti dodatne naknade oštećenim osobama (vlastima i trećim osobama) za štete nastale onečišćenjem naftom u slučajevima kada granični iznos naknade prema TOVALOP i CLC konvenciji nije dovoljan za potpunu naknadu štete, ili kada FOND nije obavezan.

Sporazum CRISTAL ne predviđa odgovornost vlasnika tereta nafte, dok se sporazum TOVALOP predviđa na odgovornosti vlasnika tankera. Na plaćanje je bio obavezan Fond a isplata naknada dijelila se na članice razmjerno njihovu udjelu u uvozu nafte.

Sporazumi TOVALOP i CRISTAL prestali su postojati u veljači 1997. godine, te se trenutno rješavaju samo stari slučajevi.

### 7.3. STOPIA – TOPIA

Dopunski Fond iz 2003. godine nameće novu financijsku odgovornost samo vlasnicima tankera. Iz tog su razloga nastali sporazumi između vlasnika tankera i njihovih osiguravajućih društava, STOPIA 2006 (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) i TOPIA 2006 (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement). Nastoji se postići neka ravnoteža u odgovornosti za onečišćenje mora uljem između brodovlasnika i Fonda iz 1992. godine i Dopunskog Fonda iz 2003. godine.

Članovi sporazuma su brodovlasnici koji osiguravaju svoju odgovornost putem P&I klubova. Ti su klubovi ovlašteni sklapati sporazume s Fondom samo onda kad je svrha realizacija naknade.

#### 7.3.1. STOPIA

Kako CLC konvencija iz 2001. godine omogućava ograničenje odgovornosti vlasnicima brodova do 5000 bruto tona i visinu naknade ne veću od 4.5 mil. SDR-a, STOPIA omogućava povećanje odgovornosti vlasnika malih tankera na visinu naknade od 20 mil. SDR-a, što uključuje brodove do 29,548 bruto tona. Drugim riječima vlasnici tankera određene tonaže nadoknađuju Fondu iz 1992. godine iznose koje Fond plati ako je visina prešla granicu od 20 mil. SDR-a, tj. Fondu se nadoknađuje 15.5 mil. SDR-a.<sup>66</sup> Primjenjuje se u državama članica Fonda iz 1992. godine, neovisno jesu li potpisnice Protokola iz 2003. godine. Prva nezgoda koja uključuje brod člana STOPIA-e 2006 je *Solar I* koji se dogodio na Filipinima 2006. godine. Druga nezgoda koja uključuje brod iz STOPIA-e je *Haecup Pacific* koja se dogodila na južnoj obale Južne Koreje u 2010. godini, nikakva naknada još dan danas nije dodana Fondu iz 1992. godine kako propisuje taj sporazum.

#### 7.3.2. TOPIA

TOPIA 2006 nešto ima drugačija pravila, ali svodi se na istu shemu. Radi se o tome da vlasnici tankera koji osiguravaju svoju odgovornost u jednom od P&I klubova članova Međunarodne grupe nadoknade Dopunskom Fondu iz 2003. godine 50% naknade koje im je Fond isplatio za štetu počinjenu na području država članica Protokola iz 2003. godine. TOPIA 2006 primjenjuje se bez obzira na veličinu tankera.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> Članak IV. STOPIA sporazuma.

<sup>67</sup> Članak IV. TOPIA sporazuma.

STOPIA 2006 i TOPIA 2006 primjenjuju se na sve nezgode koje su se dogodile nakon 20. veljače 2006. godine. Sporazumi će se ponovno ispitati nakon 10 godina, tj. 2016. godine, a nakon toga će se ponovno ispitivati svakih 5 godina zbog održavanja odgovarajuće ravnoteže.

## **8. EMSA – SUSTAVI SPRJEČAVANJA ONEČIŠĆENJA**

### **8.1. OPĆENITO**

European Maritime Safety Agency (EMSA) – Europska agencija za pomorsku sigurnost (u daljnjem tekstu: „Agencija“) jedna je od decentraliziranih agencija Europske unije. Nastala je 2003. godine nakon havarija brodova „Erika“ (1999.) i „Prestige“ (2002.) i njihovog izlivanje nafte čime se ozbiljno dovelo u pitanje sigurnost morskog okoliša. Ove su havarije ozbiljno ekološki naštetile obalama Španjolske i Francuske te su nanese i velike ekonomske štete. Ovi događaji potakli su Europsku Uniju da više investira u spremnost i pripreme na izlivanje velikih količina nafte, te osigura sredstva za pojedine države članice, tj. ovisno o državi, određenu količinu sredstava.

Sjedište Agencije je u Lisabonu (Portugal). Agencija je osnovana uredbom (EZ) 1406/2002 te pruža potpunu tehničku potporu i pomoć Europskoj komisiji i svim državama članicama, a naročito državama u razvoju, u usvajanju i provedbi zakonodavstva EU u području pomorske sigurnosti i sprječavanju onečišćenja mora i obale. Agencija se bavi također i operativnim zadacima koje su dani državama koji se tiču reagiranja na onečišćenja naftom, te lakšeg praćenja i identifikacije brodova kroz razne projekte, a kroz naknadne izmjene i dopune su poboljšali i proširili svoj mandat.

Koncept Agencije, kao regulatorne agencije, nastao je još u kasnim 90-ima zajedno s brojnim velikim pomorskim sigurnosnim inicijativama. Osnovana je uredbom (EZ) 1406/2002 kao glavni izvor potpore Europske komisije i država članica u području sigurnosti plovidbe i sprječavanje onečišćenja s brodova, a kroz naknadne izmjene i dopune su poboljšali i proširili svoj mandat.

### **8.2. ZADAĆE I CILJEVI AGENCIJE**

Glavna zadaća Agencije je pružanje pomoći Komisiji u praćenju provedbe zakonodavstva Europske unije koje se odnose, između ostalog, na gradnju i planirano održavanje broda,



inspekciju broda i primanje broskog otpada u lukama EU, certifikaciju pomorske opreme, sigurnost broda, obuku pomoraca u zemljama koje nisu članice EU-a te Port State Control.

Agencija održava i razvija pomorsku informacijsku sposobnost koje možemo vidjeti na glavnom projektu SafeSeaNet, sustavu za praćenje brodova kako bi se pratili brodovi i njihovi tereti, te EU LRIT Cooperative Data Centre kako bi se osiguralo praćenje brodova pod zastavom članica EU diljem svijeta.

Paralelno s tim osnovana je i pripravnost na zagađenje, otkrivanje i mogućnost odgovora, uključujući cijelu Europu na pripravnost zagađenja naftom, te europski satelitski nadzor za detekciju plovila i to sve u cilju povećanja sigurnosti od zagađenja okoliša.

Konačno, Agencija osigurava tehničke i znanstvene savjete Komisiji u području pomorske sigurnosti i sprječavanja onečišćenja s brodova u kontinuiranom procesu vrednovanja učinkovitosti mjera i na ažuriranju i razvoju novog zakonodavstva. Agencija također pruža podršku i olakšava suradnju zemljama članicama i omogućava najbolju praksu. Kao tijelo Europske unije, Agencija sjedi na srcu pomorske sigurnosne mreže Europske unije te surađuje s mnogim zainteresiranim stranama u turizmu i javnim tijelima.

### **8.3. PROJEKTI**

#### **8.3.1. SAFEMED projekt**

SafeMed projekt je projekt koji je nastao u interesu Europske unije za razvoj Euromediteranske suradnje u područjima sigurnosti plovidbe, sprječavanju onečišćenja s brodova i pomorskim pitanjima okoliša pružanjem tehničkih savjeta i podrške mediteranskim zemljama koje nisu članice EU – identificirane 1995. barcelonskim procesom (slika 4).<sup>68</sup>

Cilj je da se uravnoteži pristup u primjeni pomorskog zakonodavstva između zemalja članica EU i zemalja partnera Mediterana kroz promicanje koherentne, učinkovite i ujednačene primjene relevantnih međunarodnih konvencija i pravila u cilju bolje zaštite morskog okoliša u mediteranskoj regiji sprječavanjem onečišćenja s brodova.

S namjerom da se suoči s problemom, prvi projekt SafeMed (SafeMed I) se vodio od 2006. do 2008., a drugi (SafeMed II) 2009.-2012., oba razvijena u suradnji s Euromediteranskim prometnim forumom (EUROMED).

---

<sup>68</sup> Barcelonska Konvencija, 1976, dogovor većeg broja priobalnih zemalja radi sprječavanja zagađivanja mora i očuvanja prirodnih dobara u području Sredozemnog mora.

Slika 4. Zemlje članice Barcelonske konvencije



Izvor: <https://www.google.hr/search?>

### 8.3.2. SAFEMED III projekt

S obzirom da su prethodna dva projekta (SafeMed i SafeMed II) imala velika postignuća, Komisija i države članice Mediterana pokrenuli su treći SafeMed projekt (SafeMed III) koji traje od lipnja 2013. godine do lipnja 2016. godine. Projekt je uspostavljen Uredbom EZ 1406/2002.

Specifični ciljevi ovog projekta su:

- da izravno pomogne nadležnim pomorskim vlastima zemalja korisnika projekta kako bi uskladila svoje nacionalne standarde i prakse s onima Europske unije s ciljem promicanja usklađenog pristupa u području pomorske sigurnosti i pripravnosti na onečišćenje i odgovor;
- kako bi poboljšao stručnost i organizacijske sposobnosti korisnika te pravilno primijeniti i provesti obveze koje će proizaći iz zakonodavstva EU;
- pružiti dužnosnika od strane pomorskih uprava korisnika s tehničkim znanjem relevantnog međunarodnog zakonodavstva u području pomorske sigurnosti i pripravnosti na onečišćenje i odgovor;
- identificirati i rješavati nedostatke, manjkavosti i siva područja koja mogu ugroziti ispunjenje međunarodnih obveza u odnosu na pomorsku sigurnost i pripravnosti na zagađenje i odgovor s ciljem da se uravnoteži pristup između zemalja EU i korisnika u primjeni pomorskog zakonodavstva u Sredozemnom moru;

- razmijeniti i širiti najbolje prakse u području pomorske sigurnosti i pripravnosti na zagađenja i odziva i uzimajući u obzir iskustvo s državama članicama EU-a i korisnika pomorskih uprava; i
- za poticanje razvoja bliskije suradnje između korisnika na regionalnoj razini u području pomorske sigurnosti i pripravnosti na onečišćenje i odgovor, te moguće zajedničke inicijative.

Kako bi se postigli ciljevi ovog projekta, predviđa se mnoštvo aktivnosti, a to su:

- obuke i radionice,
- studije i inventari,
- operativna podrška, i
- bilateralnu tehničku pomoć treba definirati sa svakim korisnikom.

### **8.3.3. Satelitsko praćenje izljevanja ulja (CLEANSEANET)**

CleanSeaNet je europski satelit za praćenje onečišćenja okoliša uljem i detekciju plovila. On pruža pomoć državama sudionicama za sljedeće aktivnosti:

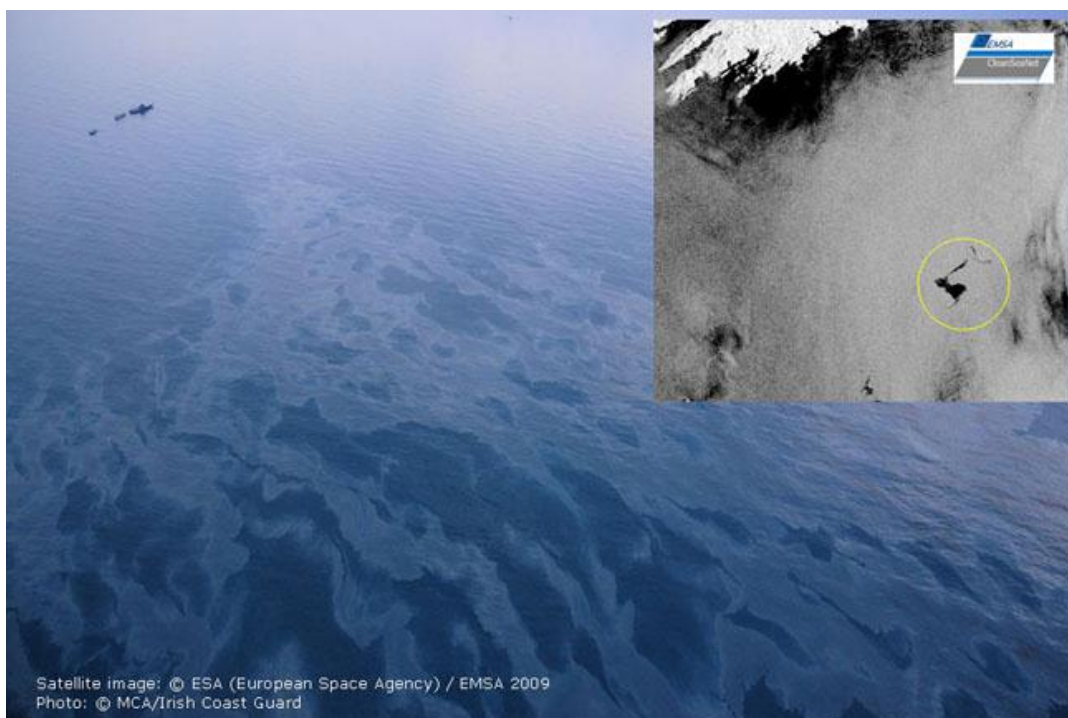
- identificiranje i praćenje onečišćenja uljem na morskoj površini,
- nadzor slučajnog izljevanja tijekom hitnih situacija, i
- pridonosi identifikaciji zagađivača.

CleanSeaNet usluga temelji se na radarskim satelitskim snimkama (slika 5), koji pokrivaju sva europska morska područja, koji su analizirani kako bi se otkrile eventualne naftne mrlje na površini mora. Kad je otkriveno moguće istjecanje nafte u nacionalnim vodama, poruke upozorenja se dostavljaju dotičnim zemljama. Promatrane slike su dostupne na nacionalnim kontaktnim točkama unutar 30 minuta na satelitskom prolazu. Oko 2.000 slika je naručeno i analizirano godišnje.

Usluga ima za cilj jačanje operativnih odgovora na slučajno i namjerno ispuštanje s brodova te pomoći državama članicama da locira zagađivača u vodama pod njihovom nadležnošću.

Svaka obalna država ima pristup CleanSeaNet usluzi kroz namjensko korisničko sučelje, što im omogućuje da vide naručene slike. Korisnici mogu pristupiti širokom rasponu dodatnih informacija putem sučelja, kao što su optičke slike i oceanografski i meteorološki podatci.

**Slika 5. Satelitska snimka CleanSeaNet usluge jugoistočno od Irske**



Izvor: <http://eomag.eu/articles/975/ems-a-2-cleanseanet-an-oil-spill-detection-service-for-european-seas>

#### **8.3.4. Globalno praćenje brodova (LRIT)**

19. svibnja 2006. godine, Međunarodna pomorska organizacija (IMO) je usvojila Rezoluciju o 81. odboru za pomorsku sigurnost – MSC 202 (81) i MSC 211 (81) – koji je napravio izmjene i dopune Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru, 1974. (SOLAS) i uveo uspostavu dalekometnih identifikacija i sustava za praćenje (LRIT) iz razloga koji se odnose na nacionalnu sigurnost.

Glavna svrha LRIT izvještaja pozicije broda je omogućiti vladama država članica identifikaciju broda i podatke o njegovoj lokaciji kako bi imali dovoljno vremena za procjenu sigurnosnih rizika van njihovih obala i reakcije, ako su potrebne, za smanjenje rizika.

Na 83. Odboru za pomorsku sigurnost proširena je svrha i opseg LRIT da uključuje traganje i spašavanje (SAR), sigurnost i zaštitu morskog okoliša (MSC 242 (83)). LRIT sustav je obvezan za sve putničke brodove, brze putničke brodove, mobilne odobalne jedinice za bušenje i teretne brodove od preko 300 bruto tona.

### **8.3.5. Nadzor prometa plovila u vodama EU (SAFESEANET)**

SafeSeaNet je sustav nadziranja brodskog prometa i sustav informacija, osnovan kako bi se poboljšala:

- pomorska sigurnost,
- lučka sigurnost,
- zaštita morskog okoliša, i
- učinkovitost pomorskog prometa i pomorskog transporta.

SafeSeaNet je osnovan kao centralizirana europska platforma za pomorsku razmjenu podataka i povezivanje pomorske vlasti diljem Europe. Ona omogućuje državama članicama Europske unije, Norveškoj i Islandu da dobiju informacije o brodovima, rutama brodova i podatke o opasnim teretima. Glavni izvori podataka uključuju sustav za automatsko identificiranje (AIS) na temelju izvješća o položaju i obavijesti poruke poslane od strane određenih vlasti u zemljama sudionicama.

SafeSeaNet podržava:

- sigurnija mora i bolju zaštitu pomoraca kroz:
  - raniju identifikaciju o brodovima visokih rizika,
  - ranije akcije opreza i smanjenje rizika, i
  - poboljšani hitni odgovor na nezgode ili zagađenja.
- više učinkovitijih operacija:
  - standardizacija pristupa podacima,
  - pomoć korisnicima da poštuju svoje zakonske obveze, i
  - povećanje učinkovitosti lučke logistike.
- visoka kvaliteta razine praćenja pružanjem:
  - točnijih informacija o položaju brodova i njihovih tereta, i
  - pouzdane statistike za članice EU i EFTA tijela.

## **9. NEZGODE KOJE SU STVARALE KONVENCije**

### **9.1. TORREY CANYON, 1967.**

Jedna od prvih velikih katastrofa i prvo veliko negativno iskustvo bila je katastrofa tankera *Torrey Canyon* 1967. godine. Taj je liberijski tanker prevezio naftu sa Kuwaita, te se nasukao

na jugoistočnoj obali Engleske prouzročivši veliku štetu na engleskoj i francuskoj obali i na otocima u kanalu La Mancheu prijeteći turističkoj sezoni koja je slijedila. U nekoliko dana taj tanker u more izlio otprilike 120 000 tona sirove nafte, te uzrokovao uginanje tisuće morskih ptica i ostalih organizama. Nakon tolike količine prolivene nafte, engleska vlada je odlučila bombardirati tanker (slika 6), što je djelomično i bilo uspješno. Problem su pokušali riješiti raznim disperzantima (tekućina za odstranjivanje naftnih mrlja). Taj je događaj bila prva prekretnica da se izgradi pravi pravni sustav zaštite okoliša i da se formiraju odgovarajući fondovi za naknadu štete.

Ova je nezgoda dovela do osnivanja CLC konvencije 1969. godine, te je bila glavna pokretnica u osnivanju MARPOL konvencije 1973. godine.

**Slika 6. Bombardiranje tankera Torrey Canyon nakon nasukavanja**



Izvor: [http://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras\\_catastrofes.htm](http://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm)

## **9.2. AMOCO CADIZ, 1978.**

Tanker *Amoco Cadiz*, ploveći pod liberijskom zastavom, svoje je putovanje okončao 16. veljače 1978. godine samo mjesec dana nakon usvajanja Protokola MARPOL konvencije. na svojoj ruti od Perzijskog zaljeva prema Rotterdamu. Nakon što mu se pokvario kormilarski uređaj, plutao je po oluji neko vrijeme, te se nasukao nedaleko od engleske obale, na stijene ispred luke Portsall i u roku od 2 tjedna u more je izlio ogromne količine sirove nafte, otprilike 227 000 tona (slika 6), i kao posljedicu je zabilježio najveći ponor morske faune



ikada zabilježen. Uginulo je 20 000 ptica i uništeno je preko 9 000 tona kamenica. Nakon mjesec dana zagađeno je bilo oko 320 km obale.

Tijekom nevremena u kojem se našao, tanker *Amoco Cadiz* pozvao je u pomoć tegljača, te se tegljač odazvao 8 minuta nakon poziva. Tegljač je stigao do tankera otprilike sat vremena nakon poziva, međutim zbog nevremena, nakon nekoliko pokušaja tegljenja, tegljeni konop je pukao, te se tanker nasukao. U pokušaju da se izvuče što veća naknada za onečišćenje, tvrtka koja posjeduje tegljača je oslobođena krivnje, a Francuskoj je bila isplaćena naknada od 120 milijuna USD (od traženih 2 milijarde USD) od strane američke kompanije *Amoco* i to tek 1990. godine.

**Slika 7. Posljedice nezgode tankera Amoco Cadiz, 1978. godine**



Izvor: <http://www.counterspill.org/disaster/amoco-cadiz>

### **9.3. EXXON VALDEZ, 1989.**

Tanker *Exxon Valdez* nasukao se 1989. godine nedaleko od Valdeza, u Tjesnacu princa Williama na Aljasci pokušavajući izbjeći santu leda. U more se izlilo 39 000 tona sirove nafte (slika 7), te je tako dovelo do ugibanja 250 000 – 400 000 ptica, 6000 morskih vidri, tuljana, orlova i ostalih živih bića u samo nekoliko sljedećih tjedana. Iako ova nezgoda nije najveća što se tiče izlivanja nafte, ali je najveća koja se dogodila u SAD-u, te je pokazala sve nedostatke tadašnjeg pravnog američkog sustava odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora naftom. Nakon višekratnih suđenja i žalbi, Vrhovni sud je 2008. godine ublažio kaznu

od 2,5 milijarde USD na 500 milijuna USD koliko je već bilo uplaćeno na ime štete. Sveukupno je na čišćenje potrošeno oko 3 milijarde USD.

**Slika 8. Nezgoda tankera Exxon Valdez**



Izvor: [http://www.huffingtonpost.com/2014/03/24/exxon-valdez-oil-spill-photos\\_n\\_5020845.html](http://www.huffingtonpost.com/2014/03/24/exxon-valdez-oil-spill-photos_n_5020845.html)

#### **9.4. ERIKA, 1999.**

Tanker *Erika* potonuo je u blizini francuske obale 1999. godine zbog nevremena, te se prepolovila na dva dijela (slika 8) i potonula zagađujući tako englesku i francusku obalu s otprilike 31 000 tonom sirove nafte. Vlasnik tankera *Erika* od 1996. godine bio je Giuseppe Savarese, te je proglašen osobno odgovornim za nezgodu.

Upravljačko i tehničko društvo zaduženo za tanker *Eriku* bio je *Panaship*, korporacija utemeljena u Ravenni 1997. godine. Obitelji Pollara i Vitiello imali su po 50% vlasništva tvrtke. Tvrtka nije imala zaposlenog stručnjaka u brodogradnji što je tipično za takve tvrtke. Što se tiče održavanja, *Panaship* je definirao opseg i prirodu radova održavanja. Sve odluke podnio je Giuseppe Savarese. *Erika* je bila registrirana pod malteškom zastavom. Klasifikacijsko društvo je RINA (Registro Italiano Navale ed Aeronautica) sa sjedištem u Genovi. Izdala je sve sigurnosne certifikate za tanker *Eriku*.



2008. godine Giuseppe Savarese i RINA morali su isplatiti naknadu od 192 milijuna eura, te dodatno još i pojedinačne kazne.

**Slika 9. Nezgoda tankera Erika**



Izvor:

<http://www.theguardian.com/news/gallery/2008/jan/16/1#/?picture=332094858&index=1>

### **9.5. PRESTIGE, 2002.**

Tanker *Prestige* nasukao se 2002. godine na kraj galicijske obale tijekom jakog nevremena prevozeći 77 000 tona nafte. Počeo je tonuti kod već onečišćene španjolske obale (slika 9), te u pokušaju odvlačenja u dublje vode (zbog toga jer španjolske vlasti nisu htjele primiti brod u luku) prepолоvio se i u more izlio 63 000 tona sirove nafte. To je bila jedna od najvećih ekoloških i gospodarskih katastrofa što su pogodile Španjolsku, Francusku i Portugal.

Brod je bio u posjedu grčke kompanije, s jednostrukom oplatom sagrađen 1976. godine u Japanu.

2013. godine sud je dodijelio naknadu od 368 milijuna eura Španjolskoj, 145 milijuna eura španjolskoj regiji Galicija, te 68 milijuna eura Francuskoj.

Šteta se procjenjuje na oko 2,8 milijardi USD.

Slika 10. Nezgoda tankera Prestige



Izvor: <http://www.blogmercante.com/2011/05/maritimo-como-vilao-o-acidente-com-o-tanque-prestige/>

## 10.ZAKLJUČAK

Svakim je danom sve veći problem onečišćenja naftom i njenim derivatima. Nezgode onečišćenja mora naftom događaju se pri vađenju, transportu, obradi i skladištenju nafte.

Svaka je međunarodna konvencija nastala nakon neke velike pomorske nezgode te je imala velik utjecaj na formiranje pomorskih zakona u vezi zaštite morskog okoliša. Pomorsko pravo regulira zakone, ali nema potvrde o tome provodi li svaki brodar ta pravila propisana konvencijama. Većina se pravila odnose samo na vlasnike brodova i brodare, a ne koriste se za naftna poduzeća i kompanije koje tu naftu koriste. Trebala bi postojati pravila za njih. Postoje razne inspekcije koje se bave provjeravanjem i kažnjavanjem, međutim svako toliko se desi nezgoda prouzročena većinom ljudskim faktorom. Konvencije reguliraju visinu odgovornosti brodarka i daju mogućnost ograničenja odgovornosti, te tako smanjuju rizik pomorskog pothvata. Međutim, analizirajući nezgode koje su se dogodile krajem 20. stoljeća, npr. slučaj *Exxon Valdez* 1989. godine, dosuđena visina odgovornosti mnogo je manja od realne štete nastale onečišćenjem toga tankera. Isti slučaj bio je onečišćenje na obalama Francuske tankerom *Prestige* 2002. godine. Krivac je vlasnik broda, te je kažnjen s mnogo manjom naknadom od realne situacije. Na pitanje zbog čega je to tako, teško je dati odgovor. Moguće je reći da se tako dosuđuje iz razloga da taj isti vlasnik broda nastavi dalje obavljati transport, te tako doprinositi svjetskoj ekonomiji. Malo tko se obazire na to što će biti s tom

zemljom koja je pretrpjela onečišćenje. Ne pridaje se velika važnost uginulim organizmima. Međutim, većina je zahtjeva riješena izvansudskim putem, što je dobro za oštećene osobe iz razloga što im je isplaćena naknada brzo i efikasno.

Do 70.-ih godina 20. stoljeća usvojene konvencije odnosile su se samo na onečišćenje mora naftom i radioaktivnim otpadom, regulirajući pretežno građansku odgovornost. Nakon nekog vremena postalo je svima jasno kako nisu samo nafta i radioaktivni materijal veliki onečišćivači okoliša, te da postojeće međunarodne konvencije ne mogu biti osnovom učinkovite zaštite morskog okoliša. Sve veći i brzi razvoj tehnologije prouzročio je i povećano onečišćenje mora te su brojni onečišćivači dospijevali u more iz svih izvora. Tako je nastala i MARPOL konvencija, najmudriji potez Svjetske Pomorske Organizacije. Konvencija sadrži 6 priloga koje obuhvaćaju onečišćenje okoliša svim mogućim tvarima.

Na području brze i efikasne naknade osobama koje su pretrpjele štetu, veliku ulogu imaju i P&I klubovi koji su našli rješenje kako otkloniti zapreke o izdavanju potvrde o osiguranju što će državama strankama konvencija omogućiti brže izdavanje potrebnih potvrda o obveznom osiguranju u skladu s konvencijama jer se mogu pouzdati da je pokriveno koje pruža jedan od P&I klubova u sklopu International Group u skladu s konvencijama.

Pozitivno je i to da je Republika Hrvatska članica skoro svih konvencija, te kako jedna konvencija stupi na snagu, ona stupa na snagu i u Hrvatskoj.

Zaštitu morskog okoliša svakako je olakšala Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) koja svakakvim projektima pokušava spriječiti onečišćenje i smanjiti rizik od onečišćenja.

Međutim, bez svijesti o važnosti morskog okoliša vlasnika brodova i njegovih zaposlenika, ništa se neće spriječiti i budućnosti se okoliša ne piše dobro. Također, svaka zemlja koja ima veća industrijska naftna postrojenja treba unaprijed pripremiti operativne planove u kojima će biti specificirani postupci odgovora na neželjeni incident izljeva. Pri tome bi trebalo voditi računa da se pri uklanjanju štete ne koristi preparatima koji bi još više pridonijeli uništenju okoliša.

## POPIS LITERATURE

### 1. KNJIGE

- Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, Split, 2006.
- Zec, D.: *Sigurnost na moru*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
- Vranić D., Ivče R.: *Tereti u pomorskom prometu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.

### 2. POGLAVLJE U KNJIZI

- Grabovac, I.: *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Književni krug Split, Split, 2001., p. 7 – 47, 90 – 104.
- Lončarić – Horvat, O.: *Pravo okoliša*, 3. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Biblioteka PRAVO 37, Zagreb, 2003., p. 266 – 269.

### 3. ZBORNICI RADOVA

- Grabovac, I.: *Odgovornost vlasnika broda u međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 33/43-44, 1996., str. 331 – 336.
- Rogošić, N.: *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom iz 2001.*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 39, 2002., str. 465 – 476.
- Pavić, D.: *Onečišćenje morskog okoliša uljem kao pomorska nezgoda*, Zbornik radova visoke pomorske škole u Splitu, 2000., str. 7 – 19.
- Učur, Marinko, Đ.: *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (2001)*, Pomorski zbornik 43, 2005/1, str. 293 – 306.
- Pospišil, M.: *Stupanje na snagu međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom*, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Zadar, 58, 2008., str. 1201 – 1231.
- Peričin, 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 38, 2000., str. 243 – 265.

- Ćorić, D.: *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene*, Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, v. 27, 2006, str. 889 – 912.
- Vasilj, A., Bošnjak, M.: *Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 2011, str. 549 – 576.

#### 4. ELEKTRONIČKI IZVORI

- *Nacionalno izvješće o godišnjoj i konačnoj ocjeni kakvoće mora na plažama Hrvatskog Jadrana u 2013. godini*, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, 2013, online: [www.mzoip.hr](http://www.mzoip.hr), (20.7.2014.)
- *STOPIA and TOPIA 2006, 2014*, online: <http://www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/stopia-2006-and-topia-2006/>, (22.7.2014.)
- *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, 2014, online: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), (22.7.2014.)
- *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 1973) as modified by the Protocol 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)*, UiO: The Faculty of Law, 2014, online: <http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/06/6-05/ships-pollution.xml>, (29.6.2014.)
- *Preventing Pollution from Ships*, December, 2009, online: <http://www.slideshare.net/mertersozydo/marpol-annex-ii-noxious-liquid-substances-pollution-prevention>, (30.8.2014.)
- *United Nations Environment Programme*, 2014, online: <http://www.unep.org/>, (13.8.2014.)
- *Oil Spill Solutions*, 2014, online: <http://www.oilspillsolutions.org/majorspills.htm>, (15.9.2014.)

#### 5. OSTALI IZVORI

- Bralić, T., Slišković, M.: *Najveće tankerske nezgode*, Naše more 53(3-4), 2006, str. 104 – 111.
- *Pomorski zakonik*, Urednički pročišćeni tekst „Narodne Novine“, broj 180/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13.

- *Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama, Pomorski zakonik, članak 1025, točke 21. i 22.*

## **POPIS SLIKA**

Slika 1. Drveće uništeno djelovanjem kiselih kiša.....	5
Slika 2. Onečišćenje mora krutim otpadom .....	7
Slika 3. Oznake za opasne i štetne tvari .....	26
Slika 4. Zemlje članice Barcelonske konvencije.....	49
Slika 5. Satelitska snimka CleanSeaNet usluge jugoistočno od Irske.....	51
Slika 6. Bombardiranje tankera Torrey Canyon nakon nasukavanja .....	53
Slika 7. Posljedice nezgode tankera Amoco Cadiz, 1978. godine .....	54
Slika 8. Nezgoda tankera Exxon Valdez .....	55
Slika 9. Nezgoda tankera Erika .....	56
Slika 10. Nezgoda tankera Prestige.....	57