

I UVOD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II RAZVOJ POSEBNOG MEĐUNARODNOG SISTEMA ODGOVORNOSTI

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

Konvencija o odgovornosti nametnula je odgovornost za onečišćenje brodovlasnicima uz dopunsku financijsku odgovornost vlasnika tereta štete zbog onečišćenja mora uljem koji se osniva na temelju Konvencije o Fondu iz 1971. godine.¹

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

Tijekom godina navedeni sustav odgovornosti nekoliko se puta mijenjao.

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

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

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

U svrhu izbjegavanja problema vezanih uz primjenu dvaju sustava odgovornosti većina država prilikom prihvaćanja sustava odgovornosti iz 1992. godine otkazala je stari sustav odgovornosti. Ipak, još uvijek postoji određeni broj država u kojima je na snazi Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine. U tim državama nema mogućnosti dopunske naknade od strane Fonda.

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

Sustav odgovornosti iz 1992. godine dopunjen je usvajanjem **Protokola iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992.** Temeljem Protokola iz 2003. godine osnovan je Dopunski Fond koji kao treći sloj odgovornosti osigurava naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. godine. Usvajanje navedenog Protokola iz 2003., rezultat je nastojanja da se spriječi prijedlog Europske unije o nametanju dodatne odgovornosti za onečišćenje mora izvan okvira postojećeg međunarodnog sustava.

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

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

¹ I. Grabovac, „Usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti u izvanugovornim odnosima iz pomorskog poduzetništva“, PZ, knjiga 12, Rijeka 1974., str.345.

----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE PREUZETI NA SAJTU

WWW.MATURSKI.NET -----

[BESPLATNI GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI TEKST](#)

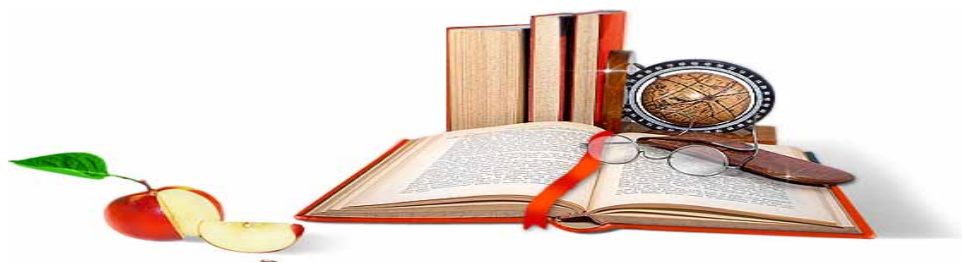
RAZMENA LINKOVA - RAZMENA RADOVA

RADOVI IZ SVIH OBLASTI, POWERPOINT PREZENTACIJE I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJALI.

WWW.SEMINARSKIRAD.ORG

WWW.MAGISTARSKI.COM

WWW.MATURSKIRADOVI.NET



NA NAŠIM SAJTOVIMA MOŽETE PRONAĆI SVE, BILO DA JE TO [SEMINARSKI](#), [DIPLOMSKI](#) ILI [MATURSKI](#) RAD, POWERPOINT PREZENTACIJA I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJAL. ZA RAZLIKU OD OSTALIH MI VAM PRUŽAMO DA POGLEDATE SVAKI RAD, NJEGOV SADRŽAJ I PRVE TRI STRANE TAKO DA MOŽETE TAČNO DA ODABERETE ONO ŠTO VAM U POTPUNOSTI ODGOVARA. U BAZI SE NALAZE [GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI RADOVI](#). KOJE MOŽETE SKINUTI I UZ NJIHOVU POMOĆ NAPRAVITI JEDINSTVEN I UNIKATAN RAD. AKO U [BAZI](#) NE NAĐETE RAD KOJI VAM JE POTREBAN, U SVAKOM MOMENTU MOŽETE NARUČITI DA VAM SE IZRADI NOVI, UNIKATAN SEMINARSKI ILI NEKI DRUGI RAD RAD NA LINKU [IZRADA RADOVA](#). PITANJA I ODGOVORE MOŽETE DOBITI NA NAŠEM [FORUMU](#) ILI NA

maturskiradovi.net@gmail.com