

УДК 347.795/.796 ; 347.447.52/.54:347.763

**Свeйислав ЈАНКОВИЋ, мастер**  
асистент на Правном Факултету Универзитета у Београду

## СПЕЦИФИЧНОСТИ ИМОВИНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТУ ОД ИЗЛИВАЊА/ИЗБАЦИВАЊА НАФТЕ СА БРОДА У ВОДУ

### Резиме

*Овај рад се бави специфичностима које постоје у праву накнаде штете услед изазивања нафтиних мрља од „бродова“ у иловидби уошине (како поморској, тако и речној, каналској и језерској). Специфичности ове одговорности се посматрају, углавном, према класичне одговорности у иловидбеном праву. Овде су посебно издвојене разлике у погледу основа одговорности, субјекта одговорности, инстинктивна обавезно осигурања од одговорности, као и самој међународној обештећујућеј фонду. Циљ рада је да покаже неке постојеће нелоичности у систему створеном међународним конвенцијама и њиховом применом од стране држава. Нарочита пажња је посвећена предлозима за побољшање постојећеј системи и то како кроз предлоге *de lege ferenda* промене тренутној правној режима, тако и кроз предлоге судској и арбитражној пракси у смислу креативније тумачења постојећих правила.*

**Кључне речи:** *власник брода, бродар, објективна одговорност, обавезно осигурање од одговорности, Међународни обештећујући фонд.*

## I Увод

Као неминовност савременог живота, нафта и њени деривати су свеprisутни у данашњој цивилизацији. Транспорт нафте се јавља као важан чинилац у ланцу до њене коначне потрошње. Превоз нафте има изузетно важну улогу од тренутка проналажења нафте, односно њене примарне (примитивне) обраде, па до тренутка њене финалне потрошње. Међутим, превоз нафте и поред улоге у премошћавању географских раздаљина (од фазе производње до фазе потрошње, чиме постаје и фактор утицаја на коначну цену нафте), поседује и међународноправни и еколошки аспект. Како сам превоз као привредна делатност носи својеврсне опасности приликом његовог обављања, тако се те опасности, у најмању руку, удвостручавају када је у питању превоз нафте. Ризици са којима се суочавају пловидбени превозиоци (овде је реч о имаоцима танкера) у још већој мери повећавају вероватноћу од настанка нафтних катастрофа проузрокованих изливањем или избацивањем нафте у воду из бродских складишта.

Крајем шездесетих година 20. века, након неколико катастрофа по животну средину услед стварања нафтних мрља на водама широм света, међународна заједница се освестила и одлучила да регулише овај, свакако нежељени, феномен.<sup>1</sup> Тако су релевантне међународне организације<sup>2</sup> биле покровитељи доношења конвенција које се тичу загађивања мора (воде уопште) нафтом. Конвенције је сврсисходно поделити у два типа методом тренутка у коме оне испољавају своју сврху.<sup>3</sup> Са једне стране донете су конвенције којима је циљ уопште спречавање ових немилних догађаја,<sup>4</sup> а са друге стране постоје конвенције које своје дејство испољавају на већ насталој незгоди изазваној изливањем/избацивањем нафте са брода у воду. У конвенције друге групе спадају Конвенција о грађанској одговорности за накнаду нафтних штета насталих са брода и Конвенција о установљењу међународног фонда за обештећивање

1 Готово истовремено су и субјекти привредног права (нафтне и транспортне компаније) аутономно регулисали имовинске последице феномена нафтне мрље кроз инструменте TOVALOP и CRYSTAL. Више о томе код Wang Hui, *Civil Liability for Marine Oil Pollution*, doctoral thesis, Rotterdam, 2011, стр. 50 и даље.

2 На пример ИМО (*International Maritime Organization*), ОУН (*United Nations*).

3 N. Jovanovic, *Transport Law of Serbia and Montenegro*, Kluwer Law International, Hague, 2005, стр. 254.

4 *Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 1954*. Лондон). Поводом ове конвенције донети су и амандмани 1971, 1973, 1978. и 1997. Бивша СФРЈ је ратификовала конвенцију у свом изворном издању 1954, као и њен амандман из 1971. И друга под називом *Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Brussels 1969)*. Бивша СФРЈ је ратификовала ову конвенцију 1977. године.

нафтних штета.<sup>5</sup> Донете конвенције су прихваћене широм света, што показује податак да је Конвенцију о грађанској одговорности прихватило више од 120 земаља света, међу којима и СФРЈ (ратификовала ју је 1977. године, а правно обавезујућа је и за Републику Србију као сукцесора бивше СФРЈ). Република Србија је приступила режиму Конвенције о установљењу фонда у мају 2012. године.

## II Специфичности у погледу основа одговорности

У пловидбеном праву половине 20. века доминантни правни основ одговорности носиоца пловидбеног подухвата био је у кривици.<sup>6</sup> Додуше, та кривица је била претпостављена како би се олакшало њено присуство зарад оштећене стране, али је са друге стране сама одговорност била лимитирана како би се сам предузетник охрабрио на пловидбени подухват. Како је у то време расла свест о опасности нафте као предмета пловидбеног превоза, тако су се паралелно са, тако рећи, класичним, доносиле специјалне конвенције које су регулисале имовинске последице незгода у превозу нафте. Ови правни извори доносе разлику у односу на класичан режим, пре свега, у погледу правног основа одговорности. Одговорност је стриктна, каузална, објективна, односно одговара се без обзира на кривицу.<sup>7</sup> Оправдање за овакво специјално правило у односу на обични поморски превоз аутори конвенције су могли наћи у грађанским законима тадашњих држава, који су за штете од опасних ствари/делатности прописивали објективну одговорност за њиховог имаоца/предузимаоца. Како је међународна заједница квалификвала нафту као неспорно опасну ствар, а имаоце бродова (танкера који је превозе) као предузимаоце опасне делатности, тако није било тешко наћи правну утемељеност постојању оваквих правила. Међутим, на самој конференцији поводом доношења Конвенције о грађанској одговорности, били су присутни и другачији аргументи. Једни су били да се и даље задржи кривица (додуше претпостављена) као основ од-

5 *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, донета у Бриселу 1969. са протоколима од 1976. год. и 1984., као и конвенција истог назива из 1992. год. са амандманима из 2000. године (даље у фуснотама: Конвенција о грађанској одговорности), и *Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, донета 1971. год., са Протоколом од 1992. год., амандманима од 2000. године и Конвенцијом о додатном фонду из 2003. године (даље у фуснотама: Конвенција о установљењу фонда).

6 М. Трајковић, *Поморско право*, Академска мисао, Београд, 2000, стр. 122.

7 F. Serena, *Civil Liability of the Shipowner for Oil Pollution Damages in the context of The 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, Institute of comparative law, Montreal, 1981, стр. 61.

говорности, док су други (попут Шведске, Португала, Шпаније, Француске и Северне Ирске) били за то да се уведе одговорност за штету независно од кривице. Мишљење последњих је било, да би се у случају одговорности на основу кривице, оштећена страна могла оставити без обештећења уколико се не би могла утврдити било чија кривица. Највећи противници става и стриктној одговорности бродовласника били су тадашњи СССР и Велика Британија. СССР је сматрао да би такав режим представљао недопустиво одступање од тадашњег система поморског права (одступање у погледу основа је било направљено само за одговорност од нуклеарних штета које су тада, у време хладног рата, биле највећа опасност по међународну заједницу). С друге стране, Велика Британија је, противећи се објективној одговорности, штитила, у ствари, своје интересе (интересе својих привредника – власника танкера).<sup>8</sup>

Закон о поморској и унутрашњој пловидби Републике Србије прихвата Конвенцију о грађанској одговорности у потпуности и, као и она, предвиђа стриктну одговорност за бродовласника у случајевима „нафтних штета“.<sup>9</sup> Бродовласник се ове одговорности може ослободити доказом више силе, аката управних власти (лучке, пристанишне капетаније), чињеницом рата или, пак, радњом трећег лица, односно штетном радњом саме оштећене стране.<sup>10</sup> Међутим, може се поставити питање да ли је ова листа ослобађајућих разлога исцрпљена или би се неким другим актом (као *lex specialis*-ом) могла проширивати. Ово нарочито имајући у виду нацрт Закона о поморској пловидби Републике Србије који предвиђа додатне случајеве када постоји одступање од забране изbacивања нафте (уља) у воду и тиме наношења штете.<sup>11</sup> Такође, дискутабилан је и утицај поморске хаварије на објективну одговорност бродовласника када је нафта изbacивана из бродских складишта у циљу спасавања људских живота. Ту се сусрећу намерна радња бродовласника (због које би он требао да одговара неограничено) и субјективни, оправдавајући критеријуми (из чл 135 нацрта Закона о поморској пловидби) које конвенцијски режим не познаје.

8 N. A. G. von Borries, *The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and Recklessness*, Hamburg, 2009, стр. 42.

9 Закон о поморској и унутрашњој пловидби – ЗПУП (Сл. листи СРЈ, бр. 12/98, 14/99, 74/99, 73/00, Сл. гласник РС, бр 101/05, 85/05), чл. 879.

10 Оштећени могу бити обална држава за трошкове уклањања/чишћења нафтне мрље, флора и фауна, као и компаније чије су делатности везане за експлоатацију водених површина и њихових садржаја.

11 Нацрт Закона о поморској пловидби, чл. 135, преузето са <http://www.mi.gov.rs/dokumenta/2011/Nacrt%20zakona%20o%20pomorskoj%20plovidbi%2027.04.2011.pdf>, 18.4.2012.

### III Специфичности у погледу субјекта одговорности

#### 1. Опште разматрање

За штете које настану изливањем/избацивањем нафте у воду, једино је одговоран власник брода којим се нафта превозила. То је искључив став Конвенције о грађанској одговорности (чл. 3).<sup>12</sup> Ова конвенција директно чини неодговорним (оштећеној страни) сва лица осим бродовласника, тиме не дирајући у право самог бродовласника да се регресира од стварног штетника, након што претходно обеште-ти оштећену страну. Правило путем кога се одговорношћу оптерећује само један члан (субјект) у пловидбеном подухвату представља изузетак у савременом пловидбеном праву, али и изузетак од општег правног принципа *Neminem leadere*, у оквиру кога онај ко учини штету другоме, треба да му је и надокнади.<sup>13</sup> Оно (правило) можда има оправдање у ставу да је бродовласника лако наћи, идентификовати (мада је и то дискутабилно), јер је уписан у регистар бродова, чиме је оштећеној страни, наводно, олакшано доказивање пасивне легитимације у могућем спору. Међутим, оно, ипак, погађа оштећену страну, јер јој тиме, управо, сужава круг пасивно легитимисаних лица. Имајући у виду могућност инсолвентности бродовласника, као и његов пропуст да се осигура од одговорности, може се замислити ситуација у којој би оштећена страна остала без накнаде штете.<sup>14</sup> Могућности да се оваква ситуација догоди, нарочито иде у прилог чињеница да су бродовласници најчешће компаније, које као правна лица одговарају само својом имовином (а не и имовином њихових чланова/оснивача), а која се може током пословања смањити до нивоа непостојања. Тако би стечај бродовласника у кумулацији са његовим неосигурањем (и фалсификованим уверењем о пловидбености), заиста довео оштећену страну у незавидан положај.

С обзиром на опасност и тежину последица које производи присуство великих количина нафте у води, потребно је пронаћи решење

12 На самој конференцији поводом доношења Конвенције о грађанској одговорности била су изражена и супротна мишљења, у смислу да би одговорно лице требало да буде и *operator* (корисник брода, купац, бродар). Међутим, схватање о бродовласнику као једино одговорном је победило са 24 гласа према 14. Занимљиво је било мишљење италијанске делегације која је изнела став да би одговорно лице требало да буде једино *operator*, а да се при том, *operator*-ом сматра регистровани бродовласник, до супротног доказа.

13 О. Антић, *Облигационо право*, Београд, 2007, стр. 418. Ј. Радишић, *Облигационо право*, Београд, 2004, стр. 180.

14 У овом хипотетичком случају се изузела улога Међународног обештећујућег фонда у циљу поједностављивања примера и лакшег учечавања потребе проширења круга одговорних субјеката.

како би се и у оваквим (додуше ретким, али ипак могућим) ситуацијама оштећена страна задовољавајуће обештетила. Постоје два могуће решења овог проблема. Прво би било у изменама и допунама постојеће конвенције и увођењу правила да поред бродовласника, и солидарно са њим, одговара и корисник брода који превози нафту (стварни превозилац).<sup>15</sup> Овакво решење (иако можда лако оствариво у оперативном смислу организовања конференције на којој би се донела жељена измена/допуна постојеће конвенције) ипак није најцелисходније. Наиме, последице оваквог решења би биле врло неизвесне по правну сигурност (извесност), јер се не би могло претпоставити колико ће (и када) држава прихватити конвенцију у измењеном облику. Исте последице би претиле и да се донесе нова конвенција која би носила са собом жељена решења. Не треба сметнути са ума да је прихват постојеће Конвенције о грађанској одговорности изузетно висок и да је она свој циљ на плану униформности већ постигла. Конвенцију је ратификовало више од 120 држава међу којима и наша (Србија) која је њена правила доследно унела у свој Закон о поморској и унутрашњој пловидби.

Друго решење би се можда могло наћи у препоруци за кретивнијим и екстензивнијим тумачењем од стране судова одредбе о субјекту одговорности. Ту препоруку би могло да да неко стручно тело или, пак, организација која је била покровитељ доношења конвенције (ИМО – *International Maritime Organization*). Такође, сама (устаљена) судска пракса, без препоруке овог типа, могла би да доведе до, овде, жељеног циља (проширење круга одговорних субјеката), а на основу члана 31 став 3 Бечке конвенције о уговорном праву.<sup>16</sup> Бечка конвенција у процесу тумачења међународних уговора захтева од тумача (примењивача) да узме у обзир и дотадашњи начин примене одређене уговорне одредбе. Тако би поменута препорука и устаљена судска пракса довеле до решења истоветног промени саме конвенције! Погледајмо (правне) могућности

15 Као корисник брода (*operator*) могао би се замислити било који субјект (различит од власника) који управља бродом и целокупним пловидбеним подухватом. То би могли да буду, нарочито, закупци и „купци“ бродова уз подршку финансијског лизинга. Посебно су занимљиви корисници лизинга који су по постојећим конвенцијским правилима апсолутно искључени из круга одговорних лица, а у који су укључени даваоци лизинга. То доводи до последица да би у случају нафтне незгоде изазване од „брода у лизингу“ једино била одговорна банка као давалац лизинга, која, при том, нема никакве везе са конкретним пловидбеним подухватом, нити, уопште, са пловидбеном делатношћу. Стављање оваквог оптерећења банци даваоцу лизинга, значило би да она, уколико не жели да доспе у поменуту ситуацију, мора да поседује дозу стручности и у пловидбеној делатности, али и у било којој другој чије остваривање финансира путем лизинга. То, свакако, излази из делокруга банчиних послова и сигурно би негативно утицало на вршење класичне банкарске делатности.

16 М. Крећа, *Међународно јавно право*, Београд, 2007, стр. 447.

екстензивног тумачења правила о субјекту одговорности из перспективе српског права и српских судова.

## 2. Круг одговорних лица у српском праву

Закон о поморској и унутрашњој пловидби (ЗПУП), као *sedes materiae* у овој области, у потпуности прихвата решења из Конвенције о грађанској одговорности у погледу одговорног субјекта за штету од изливања нафте у море. Одговорни субјект је, као и у конвенцији, само бродовласник. Може се поставити питање да ли је ово коначно, непроменљиво решење, односно да ли постоје основи за екстензивну и креативну примену права од стране српских судова, тј. да се одговорним учине и нека друга лица. Претходно је потребно напоменути да ЗПУП представља *lex specialis* у односу на Закон о облигационим односима и да, као такав, дерогира његове одредбе. Међутим, то не би требало да значи да ЗПУП дерогира све одредбе Закона о облигационим односима у погледу субјекта одговорности за накнаду штете. Наиме, у Закону о облигационим односима постоји институт одговорности по основу правичности, који не би требало да се налази у *искључујућој* вези са односним правилима ЗПУП и Конвенције о грађанској одговорности, већ у *допуњујућој* (комплементарној) вези.<sup>17</sup> Одговорношћу по основу правичности на накнаду штете се *може* обавезати и сам штетник, а не искључиво одговорно лице које је дужно да надокнађује штету изазвану штетниковим радњама (одговорност за другог).<sup>18</sup> Чињенични склоп који одговара односу одговорно лице – штетник, може се уочити и на релацији бродовласник – купац (корисник, *operator*) брода, а поводом накнаде штете за изливање нафте са брода у воду у режиму ЗПУП и конвенције. Чини се истоветним положај бродовласника и одговорног лица из института одговорности по основу правичности. Међутим, постоје две препреке примени овакве аналогије.

Прво, да би се применило правило о одговорности по основу правичности, неопходно је да је одговорно лице имало дужност надзора над штетником. Дискутабилно је да ли је оваква дужност наметнута власнику брода (према купцу) када брод даје у закуп. Изричитог правила о оваквој обавези у српском праву нема, али то не би

17 Закон о облигационим односима (Сл. лист СФРЈ, бр. 28/78, 39/85, 45/89, 57/89, 31/93, Сл. лист СЦГ, бр. 1/03, Сл. лист РС, бр. 98/06; даље у фуснотама: ЗОО), чл. 169.

18 Да би се применио институт одговорности по основу правичности, потребно је да се испуне два услова. Први, да одговорно лице нема имовинских средстава за накнаду штете (које, за разлику од њега, штетник поседује). И други, да је иначе, по судској процени правично ослободити одговорно лице за штету, а исту наметнути штетнику.

требала да буде непремостива препрека креативнијем тумачењу, па и тумачењу *contra legem* (које је, како ће се касније видети, све присутније у међународним поморским споровима). У прилог оваквом тумачењу говори и чињеница о постојању правила српског облигационог права о одговорности за штету потеклу од опасне ствари. У принципу, и као главно правило, постављено је правило о одговорности имаоца опасне ствари од које је (или у вези са којом) штета проузрокована. Међутим, вероватно из практичних разлога, али и разлога правичности, уведено је правило које одговорним за штете од опасних ствари чини лице коме је ималац опасне ствари поверио опасну ствар (да се њоме служи).<sup>19</sup> Дакле, у случају да је ималац опасне ствари поверио ту ствар неком другом лицу, онда ће то друго лице бити одговорно за штету која потиче од те ствари, а уместо њеног имаоца (власника) по истом (објективном) режиму, као када би сам ималац био одговоран. Путем оваквог, ширег, тумачења које се чини правно ваљаним и оправданим, долази се до жељеног циља, а то је да се одговорним за нафтне штете (потекле од нафте са брода) учини одговорним корисник брода (а, не само да буде одговоран власник брода као што је до сада био случај). У конкретном примеру непосредно је видљива подударност између на једној страни, власника и корисника брода и на другој, имаоца опасне ствари и лица коме ју је он предао.

Друга препрека ширем тумачењу норме о субјекту одговорности (за „нафтне штете“) из ЗПУП је крајње формалне природе. То је чињеница да је ЗОО *lex generalis* у односу на ЗПУП, и да је последњим derogиран. Но, чини се да би и ова препрека могла да нестане уколико би се правилно схватио *ratio legis* поменутих правила. *Ratio legis* и једног и другог режима је потпуније и ефикасније обештећење оштећене стране. Целокупни систем међународних правила (Конвенција о грађанској одговорности, Конвенција о међународном фонду, обавезно осигурање од одговорности) управљен је ка што бржем и целовитијем обештећењу жртви „нафтне мрље“. Зато, уколико би постојали институти (као што је одговорност по основу правичности и одговорност „корисника“ опасне ствари, а не њеног власника – имаоца) који би коинцидирали са *ratio*-ом (смислом) међународног режима, утолико би било мање места за контра-аргументе (не)примени овог института. Ако је сврха права да помаже субјектима права да остваре своје легитимне интересе, онда се не може наћи правно утемељена препрека за примену ове аналогије. Ово посебно зато што је односна аналогија у сагласју са принципом *Neminem leadere* и правилним идентификовањем штетника као одговорног лица.

19 ЗОО, чл. 176 ст. 3.



Оправдавању оваквог креативног и екстензивног тумачења, могла би да допринесе и чињеница да је у пракси примене Конвенције о грађанској одговорности било много примера широког тумачења, па и тумачења *contra legem*. Једно од таквих је и тумачење појма брода – штетника у случају „Слопс“ (енгл. *Slops*), где је као брод квалификован плутајући објект који је у себи садржао велике количине нафте услед чијег изливања је настала права еколошка катастрофа.<sup>20</sup> Екстензивно, па и *contra legem* тумачење се састојало у томе што је по конвенцијском режиму брод дефинисан само као комерцијални поморски брод који превози нафту (као терет) и нити један више други брод, тиме у потпуности искључујући могућност квалификације плутајућег објекта као брод.<sup>21</sup> Штавише, Међународни обештећујући фонд, као субјект права, дао је своје тумачење односног члана Конвенције о грађанској одговорности, према коме ће се као брод сматрати искључиво комерцијални бродови који превозе нафту као терет. Међутим, грчки Врховни суд је у случају „Слопс“ супротно одлучио. Иако је Међ. обештећујући фонд одбио захтев оштећених за накнаду штете (јер се није радило о броду као превозном средству, већ о статичном, складишном, објекту на мору), Врховни суд Грчке је прихватио тужбени захтев оштећених и наложио односног Фонду да исплати накнаду. Главни аргумент на коме је грчки Врховни суд базирао своју одлуку (да појмом брода обухвати и плутајуће, статичне објекте) нађен је у чињеници да је конкретни „брод“ Слопс некада заиста био брод у конвенцијском смислу, као и да је у тренутку настанка нафтне незгоде, постојала могућност да се он поново учини бродом (тако што би му се вратили мотор и пропелери).

Оваквим, *contra legem*, начином тумачења можда се губи на правној сигурности, али се свакако добија на „правној“ правичности. Опредељење између ова два подједнако важна правна интереса треба тражити и налазити у околностима сваког конкретног случаја.

### 3. Решење Велике Британије

Велика Британија прихвата Конвенцију о грађанској одговорности и тиме чини бродовласника једино одговорним субјектом за нафтне штете. Међутим, она у свом домаћем праву предвиђа могућност да и друга лица (осим бродара) буду одговорна за ове штете. Та лица би била корисници брода, службеници бродара/бродовласника, купац, *operator*. Једини услов за проширивање круга одговорних лица је да су

20 J. Harrison, „Conflicting Interpretations – The *Slops* Incident and Application of the International Oil Pollution Liability and Compensation Regime to Offshore Storage and Transfer Operations“, *Journal of Environmental Law*, бр. 20(3)/2008, стр. 461.

21 Конвенција о грађанској одговорности, чл. 6, ст. 1.

она штету проузроковала намерном радњом или радњом која је крајње непажљива (*culpa lata dolo equiparatur*, енгл. *willful misconduct*).<sup>22</sup> Ово решење у битном одступа од конвенцијског режима, али се не може у потпуности порећи његова праведност. Такође, оно није усамљено у свету. Слично решење садржи српско право када регулише одговорност правног лица за радње његових службеника којима је (службеник) проузроковао штету трећој страни. Правно лице ће, у принципу, увек бити одговорно за штетне радње свога запосленог (службеника), осим у случају када је његов службеник проузроковао штету трећем лицу намерном радњом.<sup>23</sup> У том случају, осим одговорности правног лица настаје могућност одговорности лица запосленог у односном правном лицу, јер је поменути закон запосленог учинио пасивно легитимисаним субјектом услед високог степена испољене кривице.

Дакле, Закон о облигационим односима, слично као и британско право, оставља могућност да осим бродовласника буду одговорни и његови запослени и други службеници уколико су приликом вршења њихових послова приликом пловидбеног подухвата испољили висок ниво небриге (кривице). Међутим, поставља се питање да ли је ово правило применљиво у нашим националним оквирима, с обзиром да је оно регулисано општим облигационим правом, а да истовремено постоји супротно правило установљено у ЗПУП (као *lex specialis*-ом). Јасно је да формалноправна логика не дозвољава примену општег правила у случају истовременог постојања посебног правила супротне (контрирајуће) садржине. Ипак српски судови би и поред овако, наизглед, јасних правних ситуација требали да имају у виду и правичност, као и уопште аргументе за *contra legem* тумачење, који су напред истакнути.

#### 4. Правило „загађивач плаћа“ (енгл. *Polluter pays Principle*)

У погледу могућности проширивања круга одговорних лица за штету због изливања нафте са брода у море, треба свакако поменути и правило „загађивач плаћа“ (енгл. *Polluter pays Principle*). Ово правило у буквалном преводу значи да загађивач животне средине дугује (плаћа) накнаду штете. То има за практичну правну последицу проширивање круга одговорних лица за изазивање „нафтне мрље“, проузроковане нафтом која се превозила бродом. Проширење се огледа у томе што по овом принципу бива одговорно свако лице које је у претходним фазама производило, држало, транспортовало или, пак, добијало (наручивало) нафту, а не само власник последњег танкера са кога се нафта непосредно излила/избацила у воду.

22 S. Baughen, *Shipping Law*, third edition, Cavendish Publishing Limited, London, 2004, стр. 399.

23 ЗОО, чл 170.

Ради лакшег схватања овог принципа, али и као илустративан пример може се навести случај „Ерика“ (енгл. *Erika*). „Ерика“ је био брод-танкер који је у децембру 1999. године доживео поморску незгоду у близини француске обале (у Атлантском океану). Том приликом је са брода излучена велика количина нафте (око 20 хиљада тона) која је имала неповратно тешке последице како по штетом погођену обалу и локално становништво, тако и по целокупну околну флору и фауну (највише у погледу угинућа птица селица које су зимовале на француској обали). „Ерика“ је, иначе, био закупљени брод и уједно предмет вишеструких пословних интереса (интерес компаније која испоручује нафту, компаније која је превози и компаније која је наручује и прима). Француски судови су (по прибављеном мишљењу Европског суда правде – ЕСП) пресудили да су за штету одговорни, поред самог бродовласника и корисник (закупац) танкера, нафтна компанија испоручилац нафте, као и орган (правно лице) који је танкеру дао уверење о пловидбености.<sup>24</sup> Правни основ за овакву пресуду судови су нашли у правилу „загађивач плаћа“ које је јасно дефинисано у секундарном законодавству Европске уније, чији је Француска члан и чије је прописе обавезна да примењује. Међутим, одмах након доношења ове пресуде (2008. година) почели су да се стављају приговори њеној легалности, с обзиром да је по Конвенцији о грађанској одговорности коју је Француска ратификовала једино одговорно лице бродовласник који би се евентуално, касније, могао регресирати од, у овој пресуди, осуђених лица.

Кључну аргументацију у прилог суживота конвенцијског режима и режима Директиве Европске уније о загађењу,<sup>25</sup> дали су француски правници који су тврдили да односна директива представља додатак (енгл. *supplement*) на конвенцијску, ограничену, одговорност бродовласника. Дакле, њихово је мишљење било „да тамо где са накнадом стаје конвенција, директива продужава (наставља)“, а циљ је да се оштећена страна што потпуније обештети.<sup>26</sup> Таквим поимањем ствари избегава се сукоб (колизија) искључујућих правних режима. Значајан аргумент

24 Ерика је био танкер при чијој су бродоградњи и преправкама групо кршена правила струке и чија је посада била нестручна и неискусна.

25 Directive 2006/12/CE of 5 April 2006 on waste, art. 15 (колоквијални назив *Waste Framework Directive*). Вид. N. de Sadeleer, „Liability for Oil Pollution for Waste Management: The Polluter Pays Principle at the Rescue of the Victims“, *Journal of Environmental Law*, бр. 21(2)/2009, стр. 301.

26 Чак је и пре доношења Конвенције о грађанској одговорности уочено да режим уведен њоме (са додацима обавезног осигурања и установљења Међународног фонда) неће бити довољан да надокнади целокупну материјалну штету (о еколошкој штети и да се не говори, јер је она, у принципу непроцењива). Најбољи пример за то је случај „*Torrey Canyon*“ чија је процењена штета била око 14,5 милиона фунти, а вредност осигурања у односном случају била је 6,5 милиона фунти. Дакле, читавих

у прилог паралелне примене поменуте директиве са Конвенцијом о грађанској одговорности, изнео је француски правник Коко (фр. *Kokott*) у то време јавни правобранилац. Он је тврдио да *Polluter pays Principle* има оправдање у томе што се не може сматрати штетником само бродовласник са чијег танкера се излила нафта, него би одговорни требали да буду и произвођач нафте, њен продавац и купац. Ова лица би требала да буду одговорна јер се налазе у „узрочном ланцу“ нафтне незгоде са бродовласником, а као претходни „држаоци“ конкретне нафте. Они су били (или су морали да буду) свесни да својом улогом доприносе на неки начин повећавању опасности по животну средину и да, баш због тога, треба да буду третирани као предузимаоци опасних делатности, иако су њихове радње (у узрочном ланцу) унеколико удаљене од штетне последице.<sup>27</sup> С обзиром на правило „загађивач плаћа“ ова лица су одговорна, јер је свако од њих створио (индуковао) део ризика који је доцније реализован у виду нафтне мрље.

Иначе, сама природа објективне одговорности (овде је то случај са одговорношћу за штету од опасне ствари – нафте) у својој суштини садржи одговорност за створени ризик од опасности.<sup>28</sup> На том правцу правног резонавања су били и француски судови и Европски суд правде.

## IV Обавезно осигурање од одговорности

### 1. Основне карактеристике

Конвенција о грађанској одговорности уводи институт обавезног осигурања од одговорности за штете од изливања/избацивања нафте. Осигурање је обавезно за бродове који превозе више од 2.000 тона нафте као терет и оно као такво за ове бродове представља неопходни услов за добијање уверења о пловидбености, односно, у одсуству оваквог осигурања свака држава чланица конвенције могла би да одбије таквом броду улазак у своје територијалне воде (луку, пристаниште). Постојањем оваквог осигурања (од одговорности) олакшава се позиција оштећене стране, јер се може обратити директно осигурачу у случају настанка „нафтне штете“.<sup>29</sup> Осигурач у том случају има врло сличну

8 милиона фунти је остало ненадокнађено. Та чињеница најбоље говори у прилог прихватању правила „загађивач плаћа“. Вид. N. A. G. von Borries, *нав. дело*, стр. 7.

27 N. de Sadeleer, *нав. дело*, стр. 304.

28 Више о томе видети код М. Караникић-Мирић, „Кривица као етички или технички појам“, *Анали Правној факултету у Београду*, бр. 1/2008, стр. 181–193.

29 Истовремено се побољшава позиција власницима танкера који тим путем дисперзују ризик потенцијалне штетности њиховог подухвата, а са друге стране

позицију као и бродовласник, јер одговара ограничено (до износа до ког одговара и власник танкера), а може се служити и ослобађајућим разлозима којима и бродовласник може избећи своју одговорност. Штавише, осигурач би се могао ослободити обавезе на исплату осигуране суме и доказом да је бродовласник проузроковао штету намерно или крајњом непажњом (енгл. *willful misconduct*). Са друге стране, осигурач се не би могао ослободити обавезе на исплату накнаде оштећеној страни доказом стечаја или, пак, престанка бродовласничког правног субјективитета. У суштини, институт осигурања од одговорности за овакве и сличне случајеве, управо, и постоји. Такође, осигурач не би могао да се ослободи обавезе тако што би оштећеном истакао приговоре које би могао истицати самом бродовласнику као уговорној страни из уговора о осигурању.

Српски Закон о поморској и унутрашњој пловидби (ЗПУП) у овом погледу доследно прихвата решења Конвенције о грађанској одговорности. Вреди поменути значај решења овог закона по наше унутрашње воде, нарочито у смислу бродова који превозе мање од 2.000 тона нафте као терет. Ови бродови се не морају осигуравати од одговорности, а вероватноћа да ће изазвати штету није мања због тога што превозе мање количине нафте од тражених за обавезно осигурање бродовласника. Чињеница да су унутрашње воде (реке, језера, канали) у Србији мањег просторног обухвата, него мора и океани, јасно говори у прилог опасности од штете коју могу изазвати танкери мање носивости. Њихово неосигуравање води опасности од немогућности обештећења оштећених субјеката, а услед инсолвентности бродовласника.

На крају излагања о основним карактеристикама овог института, треба поменути да Конвенција о грађанској одговорности (као и српски ЗПУП) не прави разлику у методу остваривања обезбеђења оштећеничких одштетних захтева. То обезбеђење може бити класично осигурање од одговорности, али и било које друго финансијско сигурносно средство, под условом да је безусловно и неопозиво. Ту спадају, нарочито, банкарске гаранције и јемства међународних (обештећујућих) фондова.

## **2. Дискусије поводом увођења обавезног осигурања од одговорности**

Приликом уношења овог института у Конвенцију о грађанској одговорности (1969. год.) владала је жива расправа међу присутним

---

остају мотивисани да наставе са транспортном делатношћу, јер са собом имају солидарног дужника у случају штете. Вид. П. Шулејић, „Загађивање животне средине и осигурање“, *Правни живот*, бр. 11/2000, стр. 471.

делегацијама. Дискусија је имала значај посебно због тога што је принудно увођење овог типа осигурања у међународни правни режим било практично ново решење, јер као такво није постојало нигде, осим у регулативи накнаде нуклеарних штета.<sup>30</sup> Заступници оваквог става о обавезном осигурању нарочито су истицали да принудни карактер ове установе води гаранцији накнаде штете, односно да представља својеврсно јемство бродовласникове солвентности.<sup>31</sup> То би, по њиховим речима, био неопходни предуслов остваривању правне сигурности (извесности) на пољу накнаде еколошких штета (од нафте). Протагонисти овог решења су сматрали да би обавезно осигурање у кумулацији са објективном одговорношћу бродовласника довело, практично, до немогућности да штета не буде надокнађена.

Но, управо су суживот ових института (обавезног осигурања од објективне одговорности) друге државе сматрале бесмисленим и неспојивим. Холандска делегација је била против обавезног осигурања, јер је сматрала да оно испуњава своју сврху само код осигурања од субјективне, а не и од објективне одговорности бродовласника.<sup>32</sup> Холандско заузимање за постојање обавезног осигурања – само ако би бродовласник одговарао по основу кривице, имало је оправдање у томе што би тако и сам власник био мотивисан на примерено понашање (приликом пловидбеног подухвата), јер би само у таквим случајевима осигурање деловало заштитнички у његову корист (слично мишљење је имала и делегација Норвешке). Супротно, уколико би постојало обавезно осигурање од објективне одговорности, онда би, по мишљењу холандске делегације, бродовласнику било свеједно како се понаша, јер ће у сваком случају бити заштићен од одговорности (у економској науци ова појава је позната као морални хазард).<sup>33</sup> Овај приговор холандске делегације је био заиста оправдан и да би се отклонили недостаци на које приговор опомиње, морао се начинити компромис. Компромис се састојао у томе да се ипак уведе осигурање од објективне одговорности, али да кривица, при том, задржи свој правни значај. То је учињено тако што је осигурачу омогућено да се ослободи обавезе на исплату осигуране суме (тј. накнаде штете), уколико докаже да је штета настала услед долозног (намерног и крајње непажљивог) понашања

30 О осигурању од нуклеарних штета проузрокованих са бродова видети више код Б. Јакаша, *Уџбеник пловидбеног права*, Загреб, 1979, стр. 383.

31 Овакав став су заузеле посебно делегација Бразила, Јапана, Шведске, Француске, Ирске, Румуније и Грчке.

32 W. Hui, *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage*, Kluwer Law International, Netherlands, 2011, стр. 91.

33 О утицају осигурања на понашање учесника на тржишту видети више код М. Лабус, *Основи економије*, 6. издање, Београд, 2006, стр. 397.

бродовласника. Поједини аутори сматрају да овакав компромис води ка урушавању самог режима одговорности и накнаде, јер дозвољава да се догоди ситуација да услед долозног понашања бродовласника<sup>34</sup> буде искључена могућност оштећене стране да се обештети захтевом према осигурачу.<sup>35</sup>

## V Међународни обештећујући фонд

### 1. Историјски осврт

Доносиоци Конвенције о грађанској одговорности (1969. год.) су били свесни да би усамљено присуство ове конвенције у међународном правном систему доводило до тога да оштећена страна у случају нафтних катастрофа буде само делимично обештећена (јер, је и сама одговорност бродовласника, иако објективна, ограничена на одређени износ). Зато су приликом доношења поменуте конвенције донели Резолуцију путем које су се сагласили да у догледно време донесу конвенцију која ће установити фонд додатне накнаде оштећеним субјектима.<sup>36</sup> Главна идеја ове Резолуције је била да одговорност за штете изазване нафтом не треба да сноси само превозничка индустрија (у нашем случају пловидбени транспортери), него би удео у обештећивању требала да узме и сама нафтна индустрија. На тај начин би се допринело остваривању правила „загађивач плаћа“ (тј. да плаћају накнаду сви који имају удела у загађивању нафтом). Сходно овој Резолуцији донета је Конвенција о установљењу међународног обештећујућег фонда за накнаде штета прозрокованих нафтом која се превози бродовима.<sup>37</sup> Конвенција о установљењу фонда је доживела своју најважнију модификацију 1992. године када су јој проширене границе<sup>38</sup> за обештећивање жртава нафтних катастрофа (као и проширење територијалног обухвата дејства Фонда и на штете које се догоде у искључивој економској зони).<sup>39</sup> Услед

34 У случају намерног (или крајње непажљивог) изазивања штете, бродовласник би требало да одговара неограничено, тј. тада би изгубио право да ограничи своју одговорност.

35 N. Jovanovic, *нав. дело*, стр. 260.

36 Енгл. *Brussels Resolution on Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage (1969)* – у даљем тексту Резолуција.

37 Енгл. *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Brussels 1971)* – у даљем тексту Конвенција о установљењу фонда.

38 Од 1992. год. граница је била до 135 милиона специјалних права вучења – СПВ (енгл. *Special Drawing Rights*) Међународног монетарног фонда, а од 2003. лимит је порастао на 203 милиона СПВ.

39 О појму искључиве економске зоне видети код М. Крећа, *нав. дело*, стр. 343–346.

свести о непрестаном увећавању нафтних штета (како по врсти, тако и по величини), Скупштина Фонда, као његов врховни орган, донела је 2003. године Протокол о установљењу још једног, додатног, фонда (енгл. *Supplementary fund*), који ће представљати додатни извор финансирања нафтних штета.<sup>40</sup>

Од самог настанка Фонда (1971. год.) па до 2011. године, догодиле су се 143 нафтне незгоде које је Фонд успешно, додуше не у целости, финансијски санирао. Република Србија је постала члан Фонда 25. маја 2012. године.<sup>41</sup>

Што се тиче финансирања самог Фонда, он се финансира из доприноса држава чланица чији правни субјекти увезу (приме) више од 150 хиљада тона нафте у једној години.<sup>42</sup> У случају Додатног фонда (2003), граница за настанак плаћања доприноса износи (1) милион тона примљене нафте годишње. Највећи финансијери Фонда су Јапан (са 21,4 % удела у целини Фонда на увезених преко 200 милиона тона нафте годишње), Република Кореја (11,8 % удела у Фонду), Италија (11,6 %), и Холандија (10,6 %). Најмањи допринос носе Словенија, Хрватска и Мађарска (око 0,1 % удела у средствима Фонда).<sup>43</sup>

## 2. Карактеристике Фонда

Међународни фонд за накнаду штете услед загађења нафтом (даље само Фонд) представља својеврсну међународну организацију са циљем да надокнађује оне нафтне штете које су остале ненадокнађене применом режима Конвенције о грађанској одговорности. Фонд се финансира из доприноса држава чланица, а чија се величина израчунава прогресивним критеријумом количине увезене нафте.

Фонд надокнађује штету по принципу супсидијарне солидарности, односно његова средства се ангажују тек по имовинском исцрпљи-

40 Енг. *Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1992)* – у даљем тексту Додатни фонд. Имовински капацитети Додатног фонда за накнаду штете по једној нафтној незгоди износе 750 милиона СПВ.

41 Закон о потврђивању Протокола из 1992. године о изменама и допунама Међународне конвенције о оснивању фонда за накнаду штете проузроковане нафтом, усвојене 18.12.1971. године, чл. 30 ст. 3. Доступно на [http://www.parlament.gov.rs/upload/arcihe/files/cir/pdf/zakoni/2010/2218\\_zip](http://www.parlament.gov.rs/upload/arcihe/files/cir/pdf/zakoni/2010/2218_zip), од 18. априла 2012. године.

42 Потребно је истаћи да државе чланице немају обавезу плаћања ових доприноса, нити обавезу гарантовања да ће односне доприносе платити привредни субјекти са резиденством у њима. Њихова обавеза се исцрпљује у тачном информисању Секретаријата Фонда о количини увезене (примљене) нафте у једној години.

43 *Annual report 2011 of International Oil Pollution Compensation Funds*, стр. 11. Доступно на [http://www.iopcfund.org/npdf/AR2011\\_e.pdf](http://www.iopcfund.org/npdf/AR2011_e.pdf), од 18. априла 2012. године.



вању ограничене одговорности бродовласника и његовог осигурача (финансијског гаранта).<sup>44</sup> Међутим, како је већ поменуто, и сам Фонд је ограничио своја средства за обештећење нафтних катастрофа на 135 милиона СПВ по незгоди (од 2003. год. на 203 милиона СПВ). Због потребе за потпунијим обештећивањем основан је и Додатни фонд чији су лимити знатно виши од основног Фонда (лимит је 750 милиона СПВ), али чије су чланице само државе које увозе више од (1) милион тона нафте годишње.

Фонд своју примену налази највише у случајевима где режим Конвенције о грађанској одговорности заказује, а то су ниски лимити одговорности бродовласника и жеља за потпунијом накнадом. Такође, ту су и случајеви инсолвентности наведених субјеката. Са друге стране, Фонд неће надокнађивати штете настале за време ратних дешавања или, пак, штете са ратних бродова за време мира, као и уопште штете настале са бродова у државној (јавној) својини коришћене искључиво у непривредне сврхе.<sup>45</sup> Тиме Фонд остаје конзистентан решењу Конвенције о грађанској одговорности, што је можда и лоша опција, јер је ризик настанка нафтних катастрофа нарочито повећан у време ратних сукоба. Можда би било сврсисходније решење да Фонд својим средствима покрива и ове штете, с тим што би му се дало право двоструког регреса према држави чији је ратни/јавни брод проузроковао штету.

У погледу самих штета које Фонд надокнађује, оне се могу разврстати на три појавна облика:

- трошкови предузимања превентивних мера (*preventive measures*)
- обештећење за изгубљену добит (*compensation for loss of profit*)
- трошкови ревитализације (обнаваљања) нафтом загађене животне средине (*reinstatement of environment*).<sup>46</sup>

У трошкове превентивних мера спадају, пре свега, трошкови чишћења нафтне мрље, као и уопште, трошкови спречавања настака веће штете и деконтаминација читавог подручја. Трошкови за изгубљену добит се надокнађују „индустрији“ и грађанима чији приходи имају своје извориште у експлоатацији мора/река/језера, а које не могу искоришћавати због њихове загађености нафтом. Најилустративнији

44 Више о принципу супсидијарне солидарности као видети код М. Васиљевић, *Триовинско право*, 9. издање, Београд, 2006, стр. 379.

45 S. Baughen, *нав. гело*, стр. 142.

46 Maria Petronella Elizabeth Verwey, *Liability for Oil Pollution Damage: An Anglo – South African Comparison in the Light of the International Dispensation*, North – West University, Potchefstroom, 2005, стр. 11.

пример за ово су рибари који због загађености воде нафтом немају могућности да остваре приходе (уловом рибе). Трећи облик штета, штете загађења животне средине, нагнају се само уколико их је имовински могуће изразити (проценити), с обзиром да су врло често имовински непроцењиве.

## VI Закључак

На крају целокупног досадашњег излагања потребно је изнети оцену постојећег режима накнаде штета проузрокованих нафтом са брода, као и предложити могући правац даљег развоја и усавршавања правне регулативе.

Постојећи режим накнаде „нафтних штета“ је поприлично задовољавајући, нарочито имајући у виду ефикасност у систему исплате накнада оштећеним субјектима. Такође, као право решење показало се и предвиђање више узастопно одговорних субјеката за ову штету на принципима класичне солидарности (између бродовласника и његовог осигуравача од одговорности) и супсидијарне солидарности (између бродовласника (осигуравача) и Међународног обештећујућег фонда). Одговорност без обзира на кривицу која је наметнута субјекту одговорности била је неопходна из разлога што је нафта као предмет превоза (а и иначе) опасна ствар. Већ у време доношења прве конвенције (1969. год.) која је ову материју регулисала, стандардни основ одговорности за штету од било које опасне ствари/делатности била је одговорност без обзира на кривицу, па је доносиоцима односне конвенције овакав тип одговорности, управо, био императив у регулисању ових друштвених односа. Једина већа замерка која би могла да се истакне конвенцијским регулаторним решењима била би на плану круга одговорних лица. Постојећи међународни режим као одговорно лице види искључиво власника танкера којим се превози нафта. Како брод, као предмет права (а у неким случајевима и као субјект права), може бити прожет многобројним интересима различитих лица, тако је неправедно оптерећивати одговорношћу (за штете у вези превоза нафте) једино његовог власника, а не и, на пример, његовог закупца. Овакво сужавање круга одговорних лица је посебно неправично када је брод био под закупом (или купљен уз финансијски лизинг), а сам бродовласник био у потпуности изван његовог правног и фактичког искоришћавања у пловидбеном подухвату.

Што се тиче саме могућности да се постојећи међународни режим накнаде нафтних штета усаврши, решење треба тражити (поред изнесе-

них решења за проширање круга одговорних субјеката) на плану улагања у научна истраживања која би имала за циљ откривање нових метода потпуне и благовремене деконтаминације нафтом загађеног подручја. Оваква решења би могла да се реализују уз помоћ правног обавезивања компанија, које се баве са нафтом (дакле не само прерађивачка, него и транспортна индустрија), да део свог профита одвајају за финансирање научних истраживања која би за свој предмет имала усавршавање метода разградње нафте.<sup>47</sup> Тако би се старом проблему накнаде нафтних штета понудило ново решење, које би га за разлику од постојећег, можда у потпуности решило. Обавезујући нафтне и транспортне компаније да одвајају додатна средства у научно-истраживачке сврхе, стимулисало би се и решавање трећег агенцијског проблема, односно компаније би се тада и правно формално и стварно учиниле друштвено одговорним.<sup>48</sup>

*Svetislav JANKOVIĆ, M.A.*

**Junior Faculty Member at the Faculty of Law University of Belgrade**

## SOME SPECIFIC ASPECTS OF THE CIVIL LIABILITY FOR DISCHARGE AND SPILL THE OIL FROM THE SHIPS

### Summary

*This work deals with some specific aspects of civil liability regarding the oil accident caused by discharge and spill of oil by seas and inland ships. The main idea of the author in this paper is to try to explain and prove the genuine legal nature of (strict) civil liability for the oil accident caused by commercial ships. Although the Convention regime stipulated that only shipowner has had responsibility for oil accident, the author's opinion for this issue is opposite. He has considered that besides shipowner, the liability person should be the operator of the ship. The reason for this viewpoint is found in fact that operator has possession of the ship (and, also of the cargo oil) and therefore he has to bear liability' burden. The author concludes that although the operator is not regis-*

47 На пољу научних истраживања посебно охрабрују резултати младих српских научника који су на прагу да пронађу сустанцу која би за врло кратко време отклањала последице нафтне мрље у води. Реч је о тзв. „ждерачима нафте“. Више о томе видети: <http://gdeinvestirati.com/edukacija-i-karijera/aktuelnosti/5804-najbolji-studentski-naucni-rad-otkrio-bakterije-koje-razgradjuju-naftu>, 19.4.2012.

48 М. Васиљевић, *Корпоративно управљање: правни аспекти*, Београд, 2007, стр. 55.

*tered owner of the ship, he has real possibility to manage with ship and to influences to increased and decreased of transport' risks.*

*At the end of the work, it would be explained the role of the International Compensation Fund in the case of oil accident.*

**Key words:** *shipowner, operator, strict civil liability, International Compensation Fund.*