

Osiguranje pomorskih odobalnih objekata

Ražov, Lucija

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:954278>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-05**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

LUCIJA RAŽOV

OSIGURANJE POMORSKIH ODOBALNIH OBJEKATA

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**OSIGURANJE POMORSKIH ODOBALNIH OBJEKATA
INSURANCE OF MARINE OFFSHORE FACILITIES**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Pravo pomorskih prijevoza

Mentor/komentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student/studentica: Lucija Ražov

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080411

Rijeka, rujan 2023.

Student/studentica: Lucija Ražov

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080411

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom OSIGURANJE POMORSKIH ODOBALNIH OBJEKATA izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Biserka Rukavina.

U radu sam primijenila metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica:



Lucija Ražov

Student/studentica: Lucija Ražov

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080411

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica – autor



SAŽETAK

Pomorsko osiguranje ima ključnu važnost u zaštiti interesa povezanih s pomorskim aktivnostima. Pomorski odobalni objekti često su izloženi različitim prirodnim katastrofama ili industrijskim rizicima te zbog toga moraju sadržavati potvrde o usklađenosti s propisanim pravilima i kodeksima koji se tiču sigurnosti. Osiguranje u kojem je predmet osiguranja odobalni objekt, opisuje se kroz slučaj velike ekološke katastrofe i masovnog izlijevanja nafte u Meksičkom zaljevu zbog ljudske nepažnje i nepoštivanja osnovnih sigurnosnih mjera. Lloyds of London pokriva rizike iz nastale pomorske nesreće, a za štetu je odgovorna tvrtka British Petroleum koja je pristala platiti milijarde američkih dolara u naknadama za štetu i kazne izdane od strane savezne vlade. Katastrofa naftne platforme pokrenula je pritisak na povećanje stopa osiguranja koje ima važnu ulogu u očuvanju i razvoju pomorske infrastrukture na način da doprinosi zaštiti i stabilnosti gospodarskih resursa, a ujedno je ključno smanjenje rizika od nastanka pomorskih nesreća.

Ključne riječi: naknada štete, odobalni objekt, pomorska nesreća, pomorsko osiguranje

SUMMARY

Marine insurance plays a key role in protecting interests related to maritime activities. Maritime offshore facilities are often exposed to various natural disasters or industrial risks and therefore must contain certificates of compliance with prescribed rules and codes concerning safety. Insurance in which the subject of insurance is an offshore object is described through the case of a major environmental disaster and a massive oil spill in the Gulf of Mexico due to human carelessness and failure to observe basic safety measures. Lloyds of London covers the risks from the accident, and the British Petroleum company is responsible for the damage, which has agreed to pay billions of US dollars in damages and fines issued by the federal government. The oil platform disaster triggered pressure to increase insurance rates, which play an important role in the preservation and development of maritime infrastructure in a way that contributes to the protection and stability of economic resources. It is also crucial for reducing the risk of maritime accidents.

Keywords: accident, damage compensation, marine insurance, offshore facility

SADRŽAJ

SAŽETAK	IV
SUMMARY	IV
SADRŽAJ	V
1. UVOD	1
2. POJAM I VRSTE POMORSKIH OBJEKATA	2
2.1. POJAM PLATFORME	2
2.2. TEMELJNA OBILJEŽJA OBJEKTA DEEPWATER HORIZON.....	3
2.3. PRAVILA ZA IZGRADNJU I ODRŽAVANJE ODOBALNIH OBJEKATA	5
3. POMORSKE NESREĆE I ŠTETE NA ODOBALNIM OBJEKTIMA	7
3.1. POJAM POMORSKE NESREĆE	7
3.2. KRONOLOGIJA NASTANKA POMORSKE NESREĆE	7
3.3. LIKVIDACIJA POMORSKE NESREĆE	10
3.4. ANALIZA UZROKA NASTANKA POMORSKE NESREĆE DEEPWATER HORIZON	14
4. OSIGURANJE ODOBALNIH OBJEKATA	15
4.1. TEMELJNE ZNAČAJKE POMORSKOG OSIGURANJA.....	15
4.2. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU	15
4.3. ELEMENTI UGOVORA O POMORSKOM OSIGURANJU	16
4.4. POMORSKO OSIGURANJE TVRTKE BRITISH PETROLEUM.....	17
4.5. SAMOOSIGURANJE.....	18
4.6. OSIGURANJE TREĆIH OSOBA	18
4.7. OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI.....	19
5. PRAVNO UREĐENJE ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA I NAKNADA ŠTETE	20
5.1. UTJECAJ NAFTNOG ONEČIŠĆENJA NA OKOLIŠ I EKONOMIJU	20
5.1.1. <i>Propisi SAD-a o onečišćenju mora i njegovoj zaštiti</i>	21
5.1.2. <i>Međunarodni propisi o sprječavanju onečišćenja morskog okoliša</i>	21
5.1.3. <i>Usporedba hrvatskog prava i prava SAD-a o zaštiti morskog okoliša</i>	22
5.2. POSTUPAK UTVRĐIVANJA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU I NAKNADA ŠTETE	24
6. ZAKLJUČAK	27
LITERATURA	28

KAZALO KRATICA.....	31
POPIS SLIKA.....	32
PRILOG 1	33
.....	34
PRILOG 2	35
- 2 -	36
- 3 -	37
- 4 -	38

1. UVOD

Predmet ovog završnog rada je osiguranje odobalnih objekata na primjeru najveće povijesne pomorske nesreće Deepwater Horizon. Prikazana je detaljna analiza događaja, uzroka i posljedica osiguranog slučaja.

Cilj istraživanja je pokušati prikazati i objasniti važnost pomorskog osiguranja prilikom nastajanja moguće štete te naknadu za tu osiguranu štetu. Fokus je usmjeren na aspektima odštete i osiguranju pomorskih odobalnih objekata.

Ovaj završni rad sastoji se od međusobno povezanih šest poglavlja, počevši s uvodnim dijelom u kojem je objašnjeno o čemu će se u radu govoriti. Drugo poglavlje sadrži opisanu kategorizaciju te pravila i tehnička obilježja koja se odnose na odobalne objekte. U trećem dijelu ukratko su objašnjene najčešće moguće štete na odobalnim objektima te detaljna analiza događaja osiguranog slučaja najveće svjetske pomorske nesreće. To nas dovodi do četvrtog poglavlja koji sadrži temeljna obilježja općenito o pomorskom osiguranju, a time se provlači i pomorsko osiguranje tvrtke odgovorne za havariju. U petom poglavlju objašnjen je pravni postupak na primjeru Deepwater Horizon na način da je analiziran postupak utvrđivanja odgovornosti i naknade štete na temelju relevantnih pravnih izvora i pravilnika.

Pri izradi ovog završnog rada korišteni su različiti znanstveno istraživački radovi, stručna literatura te internetski izvori, a od znanstvenih metoda korištene su metoda analize, metoda deskripcije te metoda kompilacije.

2. POJAM I VRSTE POMORSKIH OBJEKATA

Pojam pomorskog objekta definiran je Pomorskim zakonikom člankom 5. u kojem su navedene opće odredbe. Prema tome je određena i njegova podjela na tri kategorije, uključujući plovni objekt, plutajući objekt te nepomični odobalni objekt.

„Pomorski objekt jest objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt), ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt).“¹

Plovni objekti su pomorski objekti namijenjeni za plovidbu morem, a uključuju objekte koji se mogu pomicati po morskoj površini poput brodova, brodica, jahti, podmornica te drugih plovila. Najčešće se koriste za prijevoz tereta/ putnika ili za druge pomorske aktivnosti.²

Pod plutajuće objekte spadaju objekti koji nisu namijenjeni za plovidbu morem već plutaju na površini vode tj. stalno su privezani ili usidreni. Obično se koriste za privremene svrhe poput plutajućih pristaništa, plutajućih dokova, plutajućih skladišta itd.³

Nepomični odobalni objekti također nisu namijenjeni za plovidbu. Ti su pomorski objekti u potpunosti ukopani ili položeni u/ na morsko dno, npr. podmorski cjevovod, objekti za eksploataciju i istraživanje podmorja. Međutim mostovi i drugi objekti prometne infrastrukture ne spadaju pod nepomične odobalne objekte.⁴

2.1. POJAM PLATFORME

Pozivajući se na istraživačke radove nekih autora⁵, smatra se da je kategorizacija platforme u kontekstu pomorskih objekata zapravo nerazriješeno pitanje koje bi zakonski trebalo promijeniti. U Pravilniku o bitnim tehničkim zahtjevima, sigurnosti i zaštiti pri istraživanju i eksploataciji ugljikovodika iz podmorja Republike Hrvatske, navodi se slijedeće:

¹ Prema čl.5 Pomorskog zakonika

² Ibidem

³ Prema čl.5 Pomorskog zakonika

⁴ Ibidem

⁵ Vidi Tuhtan Grgić, I., O nekim aspektima i implikacijama pravnog statusa odobalnih objekata za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika u Republici Hrvatskoj, Pravni fakultet u Rijeci, 2015., p.168.

„Platforme su prema pomorskim propisima tehnički plovni objekti (pokretni odobalni objekti za istraživanje i eksploataciju podmorja) ili nepomični odobalni objekti (nepomični odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja).“⁶

Dakle, prema hrvatskom pravu, ovisno o izvedbi, platforme mogu biti tehnički plovni objekti ili nepomični odobalni objekti.

Osnovna podjela platforma u pogonu je na fiksne i pomične. Fiksne platforme dijele se na: konvencionalne platforme, platforme s fleksibilnim tornjem, platforme s poduprtim čeličnim nogama, platforme s gravitacijskim betonskim postoljima te platforme s čeličnim šipovima. Dok pod pomične platforme spadaju poluuronjive platforme (eng. semi-submersible), plutajući pogon za proizvodnju, skladištenje i istovar, spar platforme, platforme s nategom u nogama te mini platforme s nategom u nogama.

Prema namjeni razlikuju se bušaće platforme za istraživanja i izradu istražnih bušotina te proizvodne platforme za proizvodnju nafte i prirodnog plina.

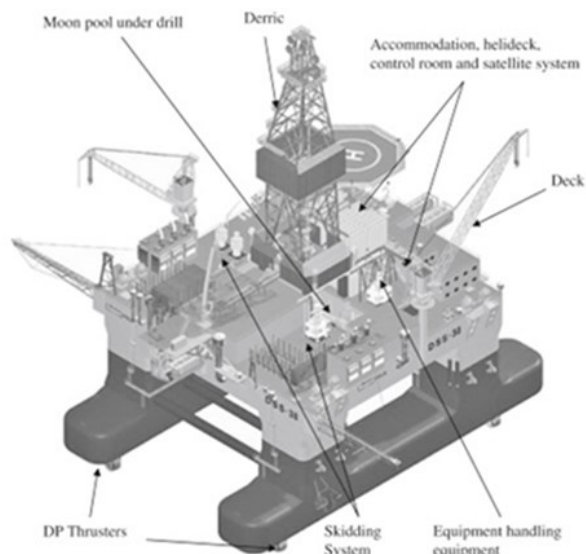
Deepwater Horizon, platforma koja je predmet istraživanja ovog završnog rada, spada pod poluuronjivu bušaću odobalnu naftnu platformu koja se koristi za veće dubine mora.

2.2. TEMELJNA OBILJEŽJA OBJEKTA DEEPWATER HORIZON

S platforme Deepwater Horizon provodila se izrada istražne bušotine Macondo M C-252. Tijekom rada, platforma pluta, djelomično uronjena do dubine gaza predviđene za bušenje. Pričvršćena je za dno mora, a na toj lokaciji položaj održava dinamičkim pozicioniranjem tj. rabeći sidra, pupčane cijevi ili potisak iz pogonskih motora. Takve vrste platformi obično imaju dobru stabilnost kako bi mogle podnijeti svakakve nepovoljne vremenske uvjete i valove koji su vrlo česta pojava na otvorenom moru.⁷ Konstrukcija takve vrste platforme prikazana je na slici 1., a na slici 2. je prikazana sama platforma prije nastale pomorske nesreće.

⁶ Prema čl.3 Pravilnika o bitnim tehničkim zahtjevima, sigurnosti i zaštiti pri istraživanju i eksploataciji ugljikovodika iz podmorja Republike Hrvatske

⁷ Wallin, M., An introduction to the offshore basics, Mechanical Engineering and Production Technology, 2014.



Slika 1. - Konstrukcija plutajuće platforme (poluuronjiva)

izvor: <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/semisubmersibles>

Plutajuće platforme sastoje se od velike potopljene strukture odnosno trupa ili pontona koji platformi pruža stabilnost. Ispod trupa nalazi se cementacija koja ima potpurnu ulogu zaštite konstrukcije na vrhu trupa odnosno nadgrađa platforme na kojem se nalazi se radna platforma s opremom za bušenje, postrojenja za preradu nafte, heliodrom te prostor za smještaj posade.⁸



Slika 2. - Izgled platforme Deepwater Horizon prije katastrofe

izvor: <https://www.theguardian.com/world/2010/apr/21/deepwater-horizon-oil-rig-fire>

⁸ I Wallin, M., An introduction to the offshore basics, Mechanical Engineering and Production Technology, 2014.

Platforma je bila u vlasništvu i pod upravom tvrtke Transocean `s Triton Asset Leasing GmbH, ali u najmu tvrtke British Petroleum – vodeće grupacije u proizvodnji i distribuciji nafte i naftnih derivata u svijetu. Tvrtka je osnovana 1909.god, a glavno joj je sjedište u Londonu. Tvrtka BP je samoosiguravatelj, koncesionar i ujedno nositelj dozvole za vađenje nafte iz morskih bušotina.⁹ Tvrtke Transocean i BP međusobno su usklađene i utječu jedna na drugu s obzirom da imaju sklopljen dugoročni ugovor o najmu platforme.

British Petroleum ima najveći vlasnički udio s ukupno 65%. Suvlasnici su Anadarko Petroleum s 25% te tvrtka MOEX Offshore s 10%. Troškovi za izradu platforme iznosili su 560 milijuna američkih dolara, a samo dnevni najam je po neslužbenoj informaciji iznosio oko milijun američkih dolara.¹⁰

2.3. PRAVILA ZA IZGRADNJU I ODRŽAVANJE ODOBALNIH OBJEKATA

Odobalni objekti moraju biti klasificirani i trebaju imati potvrdu da zadovoljavaju određena pravila i norme za samu izradu platforme i sigurnosne kriterije. Svrha klasifikacije je provjera strukturalne čvrstoće, pouzdanost i funkcionalnost odobalnog objekta i kompletne opreme. Najvažnija pravila proizlaze iz *Kodeksa za konstrukciju i opremanje pokretnih odobalnih objekata za bušenje* tj. MODU pravilnika (engl. Mobile Offshore Drilling Units).

Svrha MODU kodeksa je minimiziranje rizika za odobalne objekte na način da postoje određeni konstrukcijski standardi odnosno kriteriji za dizajn, opremu, sustav te sigurnosne mjere. Neke od odredbi tog kodeksa navode se u nastavku¹¹:

- poboljšanje odredbe za istrage nezgoda
- odredbe o sredstvima pristupa i sigurnom pristupu prostorima
- osiguravanje dodatnih zahtjeva za dizalice i općenito novu opremu
- odredbe za poboljšanje sigurnosti radnika
- odredbe za sustave protiv obrastanja i upravljanja balastnim vodama

Zbog specifičnosti mogućih rizika provodi se i zaštita na radu kojom se uvježbavaju najčešći scenariji nastanka pomorske nesreće u cilju što brže intervencije. Za naftne bušace

⁹ Podaci dobiveni sa službene stranice BP

¹⁰ Kalčić, A., Analiza havarije bušace platforme Deepwater Horizon, Rudarsko-geološki fakultet, 2011., p.7.

¹¹ Wallin, M., An introduction to the offshore basics, Turku university of applied sciences, 2014., p.30-32.

platforme specifične su vježbe zaštite od požara te vježbe zatvaranja ušća bušotine zbog povećanog rizika od erupcije.

3. POMORSKE NESREĆE I ŠTETE NA ODOBALNIM OBJEKTIMA

Odobalni objekti izloženi su rizicima povezanim s morskim ekosustavom, najčešće uzrokovani prirodnim pojavama i nepogodama. Pomorske nesreće obuhvaćaju eroziju obale, oštećenja uslijed jakih valova i oluja, koroziju od morske vode, poplave, požare, oštećenja strukture uslijed potresa ili drugih prirodnih nepogoda, štete uzrokovane ljudskom aktivnošću (neodgovarajuća gradnja ili onečišćenje) te jednu od najčešćih uzroka nastajanja štete – onečišćenje naftom.¹² Naftne odobalne platforme ističu se po tome što su posebno osjetljive na potencijalne rizike od kojih su najčešći požari i izlivanje nafte koji mogu uzrokovati značajne ekološke i ekonomske štete.

3.1. POJAM POMORSKE NESREĆE

Pojam pomorske nesreće obuhvaća svaki izvanredni trošak, gubitak ili štetu koja zadesi pomorsku imovinu (brod, teret, objekt, vozarinu..) u toku plovidbenog pothvata. Pod pomorske nesreće spadaju sve moguće štete spomenute u prethodnom poglavlju, a uz njih i sudari, udar / potonuće pomorskih objekata, nasukanja... U kontekstu osiguranja, pojam pomorske nesreće označava štetu pokrivenu tim osiguranjem. S obzirom na način nastanka, može biti slučajna ili namjerno izazvana (ljudskim učinkom),¹³ a dijeli se na zajedničke (engl. general average) i posebne /zasebne pomorske nesreće (engl. particular average).¹⁴

Havarija Deepwater Horizon spada pod posebnu pomorsku nesreću. Glavna karakteristika je u izvanrednosti odnosno ne predviđenosti tog događaja, a samim time i dodatnom trošku koji nije uračunat u redovni tok plovidbenog pothvata.

3.2. KRONOLOGIJA NASTANKA POMORSKE NESREĆE

Kao što je prethodno navedeno¹⁵, cementacija ima značajnu ulogu pri zaštiti trupa iznad nje – nestabilna cementacija ugrožava ostatak platforme. Nakon što su radnici završili

¹² Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo, Pomorsko osiguranje*, 5. izdanje, Književni krug, Split, 2006., p.297.

¹³ Ibidem, p.298.

¹⁴ Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., p.6.

¹⁵ Vidi poglavlje 2.2.

cementaciju, započelo je izvođenje tlačnih testova. Tlakovi u bušaćoj cijevi i vodu za gušenje trebali bi biti izjednačeni, a na temelju dobivenih rezultata, ispalo je da nisu. Potpuno ignorirajući činjenicu da rezultati nisu valjani, radnik je rezultate dojavio upravitelju platforme *Transoceana* te tražio i dobio odobrenje za početak.¹⁶

Uključili su crpke i započeli pražnjenje mulja iz bušotine koje je rezultiralo prevelikim pritiskom i prodorom mulja na palubu, a potom duž cijele platforme. Pokušali su sve zatvoriti i preusmjeriti van platforme, ali budući da je 10% strojeva na platformi bilo u kvaru (od telefona, antena pa do crpke za morskou vodu), nisu uspjeli. Nestankom struje započeo je postupak evakuacije radnika s platforme na susjedni brod *Damon Bankston*. Na slici 3. je prikazana katastrofa iz perspektive navedenog broda.

Došlo je do požara na platformi koji je uzrokovao urušavanje bušotine nakon čega je iz nje počela izlaziti velika količina nafte. Uslijed požara i povećanja tlaka, u kritičnom trenutku nastupila je eksplozija. Time je uslijedio potpuni gubitak platforme i njeno potonuće.¹⁷



Slika 3.- Prikaz katastrofe iz perspektive broda Damon Bankston

izvor: <http://www.vatrogasni-portal.com/news.php?readmore=4682>

¹⁶ Kalčić, A., Analiza havarije bušace platforme Deepwater Horizon, Rudarsko-geološki fakultet, 2011., p.15.

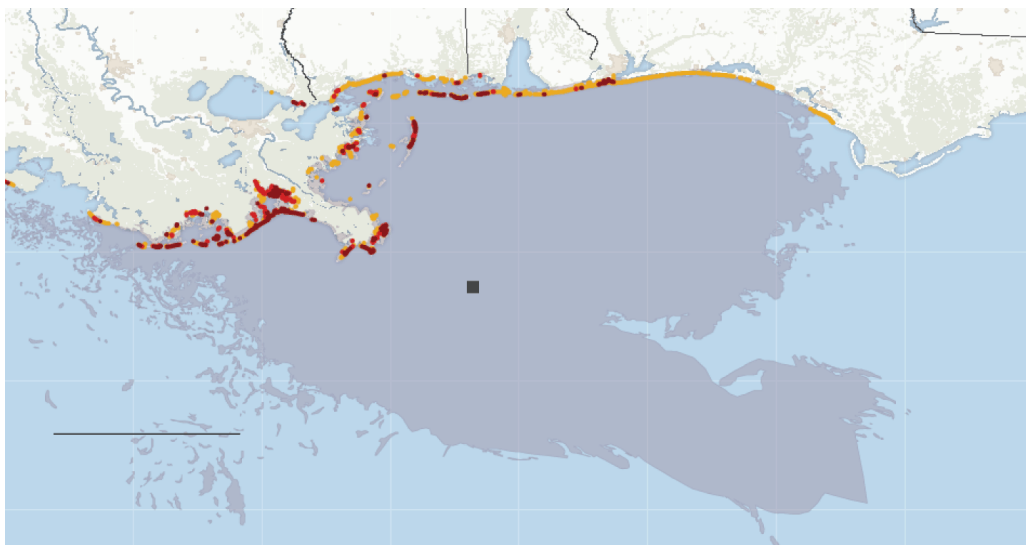
¹⁷ Ibidem, p.19.



Slika 4. - Prikaz izljevne nafte na morskoj površini

izvor: <https://eos.org/agu-news/deepwater-horizons-legacy-of-science>

Procjenjuje se da se izlilo ukupno 780 000 m³ nafte¹⁸ odnosno po britanskom i ujedno osnovnom sustavu mjernih jedinica, dolazimo do iznosa od ukupno 5 milijuna barela nafte. To je ujedno najveći izljev nafte u povijesti Sjedinjenih Američkih Država.



Slika 5. - Lokacija platforme i prostor zahvaćen havarijom

izvor: <https://www.nytimes.com/interactive/2015/07/02/us/bp-oil-spill-settlement-background.html>

¹⁸ Pallardy, R., Britannica, Deepwater Horizon oil spill, 2010.

Katastrofa se dogodila u Meksičkom zaljevu, na oko 66 km udaljenosti od obale Louisiane u SAD-u, a ukupan period curenja izbušenog naftnog bunara je 87 dana.

Na slici 5. crnom točkom označena je točna lokacija platforme Deepwater Horizon, a sivom bojom je prikazano kompletno područje zahvaćeno havarijom.

Skupni naziv za zaljevske države koje su bile najpogođenije ovom havarijom je „Five Gulf States”) i tu spadaju Louisiana, Alabama, Florida, Mississippi i Texas. Te države imaju zajedničke prirodne resurse, ekosustave i kulturološke utjecaje karakteristične za tu regiju. Obalna područja Gulf država bila su prekrivena naftom.¹⁹ Ta područja spadaju pod teritorijalne vode Sjedinjenih Američkih Država, tj. morski prostor, pod jurisdikcijom države, koji se proteže do 12 nautičkih milja od obale²⁰.

3.3. LIKVIDACIJA POMORSKE NESREĆE

Likvidacija pomorske nesreće je proces rješavanja nesreće, zaustavljanja nekontroliranog izbacivanja nafte te saniranje štete nastale uslijed nesreće. Nakon eksplozije i izboja bušotine naftne platforme, bilo je potrebno poduzeti niz koraka kako bi se obuzdalo curenje nafte i ograničila novonastala šteta.²¹ Pri likvidaciji pomorske nesreće slijedili su korake:

1. gašenje požara
2. zaustavljanje izvora protoka nafte
3. prikupljanje i likvidiranje izljevane nafte
4. saniranje opće štete

¹⁹ Britannica, Gulf Coast, 2023.

²⁰ Prema čl.18. Pomorskog zakonika

²¹ Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., p.34.



Slika 6. - Pokušaj gašenja požara brodovima tegljačima

izvor: <https://express.24sata.hr/life/nesreca-zbog-koje-je-cijeli-svijet-bio-u-strahu-21112>



Slika 7. - Pokušaj gašenja požara brodovima tegljačima iz ptičje perspektive

izvor: https://www.nola.com/news/business/bp-and-its-partners-have-spent-71-billion-over-10-years-on-deepwater-horizon-disaster/article_ca773cc0-80f4-11ea-8fbe-ffa77e5297bd.html

Požar je jedna od najvećih opasnosti u pomorstvu zbog opsega štete koju uzrokuje. Najčešće se uspije pogasiti samo oko 50% požara, dok se ostatak proširi u trenutku i izazove velike pa čak i trajne posljedice. Upravo zbog opsega i prirode požara, postupak je znatno opsežan i zahtjeva brzu intervenciju – vještinu profesionalnih spasioaca i dobra sredstva za

intervenciju. Požar su gasili koristeći brodove tegljače specijalizirane za gašenje požara na plovnim objektima putem vatrogasnih cijevi, bacača i jakih mlaznica za vodu.²² Pokušaji gašenja požara prikazani su na slici 6 i slici 7.

U narednom koraku prioritet je bio zaustaviti izlazak nafte iz bušotine, a to je bio vrlo složeni postupak koji je zahtijevao nekoliko pokušaja prije konačnog uspjeha. Jedan od načina na koji su pokušali zaustaviti naftu bila je aktivacija protuerupcijskog uređaja (engl. Blowout preventer, BOP) namijenjenog za zatvaranje kanala kroz koje prolazi nafta, na način da započinje stvaranje visokog tlaka, a time i zaustavljanje istjecanja bilo kakvih fluida i plinova iz bušotine. Međutim taj uređaj nije bio funkcionalan. Također se očitao neuspjeh sustava za zatvaranje bušotine – „mačevi sigurnosti” kojim su trebali zaustaviti protok nafte u slučaju nekontroliranog pritiska.²³

Nakon zatvaranja bušotine, slijedilo je saniranje posljedica katastrofe. To je uključivalo čišćenje morskog okoliša, uklanjanje maziva s obala i pokušaj obnove pogođenih ekosustava. Obalne straže provodile su organizirana detaljna čišćenja duž obala zaljeva te močvara i estuarije rijeka. Upotrebljavale su se razne tehnike i metode za ublažavanja utjecaja na okoliš.²⁴ Na slici 8. prikazano je čišćenje nafte na plaži Port Fourchon na obali Louisiane.



I

Slika 8. - Čišćenje nafte uz obalu Louisiane

izvor: <https://www.britannica.com/event/Deepwater-Horizon-oil-spill>

²² Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., p.19.

²³ Pallardy, R., Britannica, Deepwater Horizon oil spill, Cleanup efforts, 2010.

²⁴ Pallardy, R., Britannica, Deepwater Horizon oil spill, Aftermath and impact, 2010.

Za uklanjanje većinskog dijela ulja, najviše su koristili čamce i sorbente koji su ulje upijali efektom spužve. Druga metoda bila je raspršivanje kemikalija iz zraka. Iskorišteno je ukupno 1,8 milijuna galona disperzanata odnosno tvari koje emulgiraju naftu, kako bi se ubrzao postupak razgradnje nafte i spriječilo nanošenje daljnje štete ispod morske površine. Naftu su prikupljali i postavljanjem manjih obrambenih grana uz same obale, a zatim bi je isisali i spalili.²⁵ Primjer takve metode vidimo na slici 9. ispod teksta.



Slika 9. - Grane za prikupljanje nafte

izvor: <https://www.britannica.com/event/Deepwater-Horizon-oil-spill>

Tvrtka British Petroleum odgovorna je za financiranje i provedbu tih napora, a procjenjuje se da je tvrtka potrošila oko 14 milijardi američkih dolara za sanaciju, čišćenje i naknadu štete. Također su poduzeti napori za poboljšanje sigurnosti bušenja i smanjenje rizika od sličnih nesreća u budućnosti, a time i za manje onečišćenje mora.

Mjesecima su pokušavali zaustaviti erupciju nafte. Tek u rujnu iste godine, likvidacija je uspješno završena, saniranjem zadnjih ostataka na površini.

²⁵ Ibidem

3.4 ANALIZA UZROKA NASTANKA POMORSKE NESREĆE DEEPWATER HORIZON

Često su uzroci nesreća i opasnosti rezultat loše procjene situacije. Greške i rizici na odobalnim objektima / platformama često proizlaze iz preopterećenosti posade ili nepoštivanja zakona izdanih od strane *Međunarodne pomorske organizacije (IMO)*, koji uključuju nedovoljno ili nepravilno održavanje plovila.

Osnovana su istražna povjerenstva koja su provodila istrage za utvrđivanje uzroka nastajanja pomorske nesreće Deepwater Horizon. Stručnjaci su definirali četiri ključna nalaza koji su neposredni uzroci nesreće, redom navodeći²⁶:

- Nepotpuna konstrukcija
- Gubitak kontrole nad bušotinom zbog neometanog ulaska ugljikovodika u kanal bušotine
- Zapaljenje ugljikovodika na platformi
- Sigurnosni preventerski sklop nije zatvorio bušotinu

Ti se nalazi odnose na nedostatke u mehaničkim barijerama bušotine te cijelom nizu loših odluka posade platforme i neispravnosti preventerskog sustava bušotine, ali ipak kao glavni uzrok u svim izvorima navodi se gubitak integriteta bušotine.

U konačnici, katastrofu nije uzrokovala jedna greška već cijeli niz. Zaslužan je ljudski faktor – ljudski nemar i zanemarivanje najvažnijih mjera sigurnosti i tehničkih neispravnosti dovode do navedenih uzroka, a time i do nastanka najveće svjetske pomorske nesreće. Razmatrajući uzroke i posljedice dovodi se do pitanja da li se havarija mogla izbjeći.

²⁶ Kalčić, A., Analiza havarije bušaće platforme Deepwater Horizon, Rudarsko-geološki fakultet, 2011., p.23.

4. OSIGURANJE ODOBALNIH OBJEKATA

Osiguranje pomorskih odobalnih objekata obuhvaća različite aspekte osiguranja koji se odnose na infrastrukturu i pomorske odobalne objekte. Svi odobalni objekti moraju tijekom provođenja istraživanja biti osigurani kako bi se omogućila financijska sigurnost i zaštita investicija. To se nastoji ostvariti preventivnim propisima kojima se prevenira i umanjuje rizik nastanka moguće štete. Ukoliko dođe do štete, konvencijama se rješavaju pitanja naknade.²⁷

4.1. TEMELJNE ZNAČAJKE POMORSKOG OSIGURANJA

Pod pojmom pomorsko osiguranje razumijeva se pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi, odgovornost brodarka i drugi interesi izloženi rizicima mora ili su u vezi s obavljanjem plovidbe na moru. Kad govorimo o pomorskom osiguranju u hrvatskom pravu, pomorsko osiguranje uređeno je Pomorskim zakonikom dok su ostale vrste osiguranja uređene Zakonom o obveznim odnosima.²⁸

4.2. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

Osiguranje se ostvaruje sklapanjem specifičnog ugovora. Ugovor o pomorskom osiguranju je pravni ugovor između osiguravatelja (osiguravajućeg društva) i osiguranika koji definira obveze i odgovornosti obje strane. Opća karakteristika ugovora o pomorskom osiguranju je što je dvostrano obvezni ugovor – vrijedi slijedeće: ugovaratelj se obvezuje osiguraniku platiti premiju, a osiguratelj se ugovaratelju obvezuje da će osiguraniku pri nastanku osiguranog slučaja u skladu s odredbama ugovora, isplatiti osigurninu.²⁹ Detalji o pokrivenosti, premijama osiguranja, iznosi pokrivača te sami uvjeti ugovora o pomorskom osiguranju utvrđuju se uz pregovore s osiguravajućim društvima.

²⁷ Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., p.47.

²⁸ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo, Pomorsko osiguranje*, 5. izdanje, Književni krug, Split, 2006., p.438.

²⁹ Mohorović P., Ugovor o osiguranju, *Naše more* Vol. 12, No.1, 1965., p. 12-13

4.3. ELEMENTI UGOVORA O POMORSKOM OSIGURANJU

Pod bitne elemente ugovora o pomorskom osiguranju spadaju stranke, predmet osiguranja, vrijednost, osigurnina, rizik te premija osiguranja.³⁰

Ugovorne stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju su osiguratelj, osiguranik i ugovaratelj osiguranja. Sklapanjem ugovora o osiguranju, stvara se uzajamna obveza izvršavanja ugovorenih dužnosti za obje ugovorene strane. S jedne strane, osiguratelj – ugovorom o pomorskom osiguranju dužan je izdati policu te isplatiti naknadu za štetu u propisanom tj. dogovorenom roku. Dok je s druge strane osiguranik – ovlašten od osiguratelja potraživati naknadu za štetu u slučaju nastanka osiguranog slučaja. Ugovaratelj je osoba koja sklapa ugovor o osiguranju s osigurateljem na način da sklapa ugovor za račun druge osobe. Iznimni slučaj je da je ugovaratelj i osiguranik, u tom slučaju ugovaratelj djeluje i radi u svoje ime i za svoj račun.³¹

Predmet osiguranja je bitan element ugovora o osiguranju jer se njegovim postojanjem uvjetuje valjanost samog ugovora. Predmet osiguranja mora biti određen te navedeni bitni elementi o kojima može ovisiti i sama premija osiguranja. Osigurani predmet mogu biti teret, brod, pomorski objekt, fizička/pravna osoba ili čak interesi iz pravnih odnosa (npr. osiguranje odgovornosti).³² Također, pod moguće predmete osiguranja spadaju i platforme koje su predmet izrade ovog završnog rada. Predmet pomorskog osiguranja može biti svaki interes izložen riziku na moru, koji se može izraziti u novcu.³³

Pojam ugovora o pomorskom osiguranju obuhvaća i ugovorene uvjete osiguranja (pravila osiguranja) kao sastavni dio u svemu što nije posebno uređeno ugovorom. Uvjeti ugovora o pomorskom osiguranju i pokriće ovise o vrsti osiguranja te osiguravajućoj kompaniji, a proizlaze iz osnovnih formulara institutskih ili pojedinačnih klauzula te iz osnovnog formulara pomorske police. U njoj su vidljive stranke, predmet osiguranja, osigurana svota, trajanje pokrića... Možemo reći da su uvjeti osiguranja zapravo osnova za konkretan odnos i izvor prava o pomorskom osiguranju.³⁴

³⁰ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo, Pomorsko osiguranje*, 5. izdanje, Književni krug, Split, 2006., p.445.

³¹ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo, Pomorsko osiguranje*, 5. izdanje, Književni krug, Split, 2006., p.440.

³² Ibidem

³³ Mohorović P., Predmet osiguranja, *Naše more* Vol. 12, No.2, Split, 1965., p. 70-71

³⁴ Mohorović P., Ugovor o osiguranju, *Naše more* Vol. 12, No.1, Split, 1965., p. 12-13

Premija osiguranja je novčana naknada koju plaća ugovaratelj osiguranja za preuzimanje rizika. Premija je razmjerna težini osiguranog rizika. Ovisi o tržišnoj ponudi i potražnji pomorskog osiguranja stoga je podložna promjenama – ravnoteža se može postići ugovaranjem dodatne premije za dopušteno povećanje rizika ili storno (povrat) premije kod smanjenog rizika.³⁵

4.4. POMORSKO OSIGURANJE TVRTKE BRITISH PETROLEUM

Tvrtka British Petroleum, kao glavni subjekt odgovaran za havariju, ima pomorsko osiguranje koje pruža zaštitu od rizika pokrivajući njihove operacije i aktivnosti na moru. British Petroleum ima osiguranje za uglavnom manje gubitke dok se samoosigurava za veće. Sveobuhvatno osiguranje korisno je kako bi se zaštitilo od svih mogućih potencijalnih rizika nastalih s njihove strane. To uključuje pokriće za štete i gubitke nastale uslijed izljeva nafte, havarija, eksplozija, potonuća te ostalih nepredvidivih situacija. Osiguranje obuhvaća i odgovornost za štetu nastalu kao rezultat pomorskih nesreća na način da uključuje troškove čišćenja, sanacije/likvidacije, naknade štete za oštećenje trećih osoba, gubitke prihoda te ostale troškove.³⁶

Koristi usluge više osiguravatelja kako bi pokrila rizike povezane s različitim aspektima svog poslovanja (osiguranje imovine, odgovornosti, sigurnosti radnika ..) Kad je ugovor o osiguranju sklopljen s više osiguratelja koji su se sporazumjeli o zajedničkom snošenju i raspodjeli rizika, svaki osiguratelj naznačen u polici osiguranja odgovara osiguraniku za potpunu naknadu.³⁷ Osim osiguranja, British Petroleum teži regulatornim propisima i obvezama kako bi smanjile i spriječile sve vrste rizika na što nižu razinu.

U periodu prije nastale katastrofe, osiguranja za odobalne (engl. Offshore) naftne platforme tj. premije za preuzete rizike, bile su poprilično niske. Zbog posljedica ove nesreće došlo je do povećanja cijena osiguranja od 15 do čak 30% za platforme smještene na području Meksičkog zaljeva.³⁸

³⁵ Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988., p.117.

³⁶ Doherty, N., Smith, C., *Corporate insurance Strategy: The Case od British Petroleum*, 2020.

³⁷ Prema čl.959 Zakona o obveznim odnosima

³⁸ Svijet osiguranja, British Petroleum povisio pokrića u osiguranju energetike, 2010.

4.5. SAMOOSIGURANJE

Lloyd's of London, kao jedinstveno osiguravajuće tržište, ima glavnu ulogu osiguranja i pokrivanja rizika koji su proizašli iz nastale pomorske nesreće. Posluje na način da se članovi udružuju kao sindikati radi kvalitetnog osiguranja i širenja rizika različitih tvrtki. Njihovo osiguranje uključuje samu platformu, opremu, odgovornost te ostala pokrića. Industrija osiguranja je kompleksna i uključuje različite sudionike što bi značilo da su uz to tržište, u pokrivanju rizika, sudjelovali i drugi osiguravatelji i reosiguravatelji. Predviđa se da će većinski udio na kraju platiti reosiguratelji budući da oni pokrivaju gubitke izravnih osiguravajućih društava, tj. osiguratelji mogu dio ili cijeli rizik prenijeti na reosiguratelja za što plaća premiju osiguranja. Utvrđivanje potpunog osiguranog iznosa teško je odrediti u navedenom slučaju zbog velikog broja osiguratelja. Podaci nekih od reosiguratelja navedeni su u nastavku³⁹:

- Swiss Re je procijenio iznos ukupne osigurane gubitke na između 1,5 i 3,5 milijardi američkih dolara, a vlastiti gubitak na čak 200 milijuna američkih dolara
- Chaucer procjenjuje svoj neto gubitak na 25 milijuna američkih dolara
- MS Amlin Ltd će morati isplatiti iznos do 180 milijuna američkih dolara, kao odgovor na zahtjeve za naknadu štete nakon prvih tri mjeseca katastrofe

Uvjeti pokrića, detalji premija te ostale specifične informacije nisu javno dostupne stoga u prilogu 1 nailazimo na službeni dokument odnosno neispunjeni formular nove engleske Lloyd's of London pomorske police tj. police osiguranja⁴⁰ – primjerak nakon 1983.god.

4.6. OSIGURANJE TREĆIH OSOBA

Osiguranje trećih osoba pokriva osiguranje kojim pravo na podnošenje odštetnih zahtjeva imaju svi na koje je ista ta šteta i utjecala; od ribara, ekologa pa sve do građanstva obližnjih okruga („Five Gulf States”). Ribari su bili izravno pogođeni havarijom budući da je kompletna ribarska industrija bila zakinuta za izvršavanje svoje djelatnosti, a time i padom prihoda. U svrhu tužbi osnovan je privatni zakladni fond engl. Gulf Coast Claims Facility GCCF. Princip rada temeljio se na obrađivanju zahtjeva te isplati pojedincima i tvrtkama za troškove i gubitke rezultirane nastalom havarijom.⁴¹ Stanovnici obližnjih okruga htjeli su situaciju iskoristiti u

³⁹ Kollwe, J., The Guardian, Deepwater Horizon oil spill, 2010.

⁴⁰ Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988.

⁴¹ Službena stranica BP, Gulf commitment, Gulf economic restoration

svoju korist, podnoseći lažne tužbe⁴², navodeći da su negativno pogođeni izgubljenim prihodima nakon katastrofe. Takvi su slučajevi imali veze s Nacionalnim centrom za prijevare u katastrofama NCDF.

4.7. OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

Osiguranje od odgovornosti je vrsta osiguranja koja štiti osiguranika od potencijalne odgovornosti za štetu prouzročenu drugima. Takav tip osiguranja pruža osiguraniku mir i zaštitu od neočekivanih financijskih gubitaka, a također štiti i druge strane / imovine od potencijalnih šteta koje osiguranikova djela odnosno propusti dovedu. Svrha je općenito zaštita od gubitaka. Pitanje odgovornosti i naknade štete, složeno je i uključuje faktore obima štete, dokaza o odgovornosti, dokazivanju uzroka i ostale čimbenike.

Kad govorimo o osiguranju od odgovornosti, vodimo se pitanjima: Tko je odgovoran? Za što su odgovorni? Prema kome imaju odgovornost? Tko može podnijeti odštetni zahtjev?

British Petroleum, kao tvrtka odgovorna za upravljanje platformom, sigurnost bušenja i provedbu propisa, odgovorna je i za nesreću. Na taj način ima odgovornost prema svojim radnicima koji su bili izloženi velikim rizicima. Njihovo poslovno osiguranje od odgovornosti pokriva zahtjeve za naknadu štete i troškove povezane s ozljedama na radu te gubitkom ljudskih života. Ukupno je poginulo 11 radnika, a ozlijeđeno 17 članova posade. U tu svrhu osnovan je posebni fond za naknadu žrtvama nesreće (engl. Deepwater Horizon Oil Spill Trust) koji je isplaćivao odštetu pogođenim osobama te obiteljima stradalih radnika i članova posade.⁴³

⁴² Department of Justice (DOJ), Justice department charges seventh individual, 2010.

⁴³ U.S. Securities and exchange commission (SEC), Archives, Deepwater Horizon Oil Spill Trust, 2010.

5. PRAVNO UREĐENJE ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA I NAKNADA ŠTETE

5.1. UTJECAJ NAFTNOG ONEČIŠĆENJA NA OKOLIŠ I EKONOMIJU

More posjeduje sposobnost samopročišćavanja do određene granice. Svaka promjena ili onečišćenje može imati štetan utjecaj na organizme u moru, a loše stanje ekosustava izravno utječe ne samo na jedinke već na kompletnu morsku floru i faunu.⁴⁴

Posljedice izljeva nafte bile su katastrofalne za okoliš zagađujući zrak, vodu, obalu te morski svijet. Velike količine nafte širile su se morem, zagađujući obalna područja i uzrokujući ozbiljne štete svim ekosustavima. Pogođena su brojna staništa za ptice, ribe, morske kornjače, sisavce.. Među vrstama ptica koje su najviše pogođene bili su galebovi i smeđi pelikani. Velik broj životinja bio je zalijepljen izljevenim uljem što je uzrokovalo masovno ugibanje.⁴⁵ Na slici je prikazano čišćenje pelikana zalijepljenog uljem.



Slika 10. - Čišćenje pelikana od ulja

izvor: <https://www.shutterstock.com/image-photo/cleaning-oil-soaked-pelican-louisiana-779901370>

Došlo je i do velikih gospodarskih i ekonomskih gubitaka među kojima se ističe veliki porast nezaposlenosti ribara u obližnjem području. S godinama su se tek postupno otvarala ribolovna mjesta. Fond za oporavak nastojao je približno nadoknaditi štetu, ali je kompletna

⁴⁴ Koljatić, V., Ekološki aspekti nautičkog turizma, Pomorski fakultet u Rijeci, 2001., p.379.

⁴⁵ Pallardy, R., Britannica, Deepwater Horizon oil spill, Environmental costs, 2010.

ribarska industrija i godinama kasnije na udaru javnosti zbog nesigurne kvalitete morskih proizvoda – ponajviše kamenica, rakova i ostale ribe.

5.1.1. Propisi SAD-a o onečišćenju mora i njegovoj zaštiti

Nakon pomorske nesreće, pokrenuti su opsežni napor za čišćenje i sanaciju štete na temelju navedenih konvencija izdanih od strane američke vlade.

Zakon o čistim vodama (engl. Clean Water Act, CWA) je propis koji regulira upravljanje i zaštitu vodnih resursa države, u cilju očuvanja i poboljšanja kvalitete same vode.

Zakon o zagađenju naftom (engl. Oil Pollution Act, OPA) iz 1990.god je zakon Sjedinjenih Američkih Država kojim se pripisuje nekoliko ključnih točaka:

- Odgovornost za izlivanje nafte – OPA uspostavlja strogu odgovornost vlasnika broda ili druge odgovorne strane za izlivanje nafte. To znači da je tvrtka BP odgovorna za čišćenje i naknadu štete uzrokovane tim izlivanjem.
- Odgovornost i obaveze vlade – ukoliko odgovorna strana ne poduzme odgovarajuće mjere, vlada je obavezna reagirati i provesti ih sama.
- Osnivanje Nacionalnog fonda za čišćenje nafte (engl. Oil Spill Liability Trust Fund) koji pokriva troškove sanacije štete.
- Obavezna odšteta i ograničenje odgovornosti uz obavezne limite koje odgovorna strana mora platiti uz plaćanje prekoračenja naknada za štetu samo ukoliko je izlivanje namjerno uzrokovano.

5.1.2. Međunarodni propisi o sprječavanju onečišćenja morskog okoliša

SAD je država članica *Međunarodne pomorske organizacije* (engl. International Maritime Organization, IMO) te kao takva, obvezna je poštivati standarde i smjernice uspostavljene od strane organizacije. Iako je članica, država nije potpisnica velikog broja konvencija već primjenjuje svoje pravo, pravo presedana.

IMO je agencija specijalizirana za promicanje sigurnog, ekološki prihvatljivog, učinkovitog i održivog pomorstva. Organizacija saziva međunarodne konferencije (sa sjedištem u Londonu) koje zajedničkom suradnjom donose odluke u obliku konvencija koje države članice ratificiraju i uvode u svoj zakonodavni sustav. Stoga zaključujemo da organizacija ima

isključivo savjetodavnu ulogu te zakoni koje donosi nisu zakonski propisani i obavezni za države članice sve dok ih vlada te države ne prihvati. U nastavku su navedene najvažnije konvencije u okviru sigurnosti plovidbe, donesene od strane IMO⁴⁶:

Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru (SOLAS – International Convention for the safety at sea)

Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL – International Convention for the prevention of pollution from ships)

Obje konvencije su potpisane od strane Sjedinjenih Američkih Država.⁴⁷

5.1.3. Usporedba hrvatskog prava i prava SAD-a o zaštiti morskog okoliša

Postoje relevantni pravni izvori koji bi se primijenili za ovaj specifični slučaj da se havarija dogodila na području hrvatskih voda. U segmentu osiguranja odobalnih objekata bitna je Rezolucija Europskog parlamenta o odgovornosti, naknadi štete i financijskom jamstvu za odobalne naftne i plinske djelatnosti⁴⁸ kojom se definiraju odluke za sigurno obavljanje djelatnosti, odgovornost te financijsko jamstvo za odobalne naftne platforme.

Potrebno je uskladiti interese međunarodne pomorske trgovine s odgovornošću prema morskome okolišu. U tu su svrhu donešene:

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem ulja (engl. Civil Liability Convention, CLC iz 1969.god). Tom je konvencijom uspostavljena klauzalna (objektivna) odgovornost brodovlasnika prema kojem je usmjerena sva odgovornost prema trećim osobama⁴⁹, s ograničenim slučajevima oslobođenja od te odgovornosti. Također je propisana obveza brodovlasnika da osigura svoju odgovornost te pravo oštećenika da podnese izravan odštetni zahtjev protiv osiguratelja brodovlasnikove odgovornosti. Svrha konvencije je osiguranje pravične i efikasne naknade osobama koje su pretrpile štetu zbog onečišćenja ulja odnosno nafte.

⁴⁶ Podaci sa službene stranice IMO-a

⁴⁷ podatak dobiven analizom tablice: IMO, Status of Conventions, Ratifications by State

⁴⁸ Europski parlament, Rezolucija Europskog parlamenta od 1. prosinca 2016. o odgovornosti, naknadi štete i financijskom jamstvu za odobalne naftne i plinske djelatnosti

⁴⁹ Prema čl.684 Pomorskog zakonika, pojmom „treće osobe“ navode se osobe koje nisu subjekti ugovora o pomorskom osiguranju

Naknadno je osnovan posebni *Protokol o dopunskom fondu za naknadu štete* prema kojemu su uvoznici nafte u državama članicama dužni uplaćivati određenu naknadu.

Navedene konvencije primjenjivale bi se u tom slučaju budući da je Republika Hrvatska uz to što je članica IMO-a i potpisnica istih konvencija – stranka je CLC i Fond konvencije iz 1992.god te Protokola o dopunskom fondu iz 2003.god⁵⁰. Na taj je način nastao pravičan troslojni sustav nadoknađivanja štete.

SAD je također članica IMO-a, međutim, država nije potpisnica navedenih konvencija⁵¹, a to znači da formalno nije obvezna pridržavati se njihovih odredbi.

50 Grdić, M., Konvencije o naknadi štete zbog onečišćenja mora s brodova, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet

51 podatak dobiven analizom tablice: IMO, Status of Conventions, Ratifications by State

5.2. POSTUPAK UTVRĐIVANJA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU I NAKNADA ŠTETE

U slučaju velikih ekoloških katastrofa pokreće se sudski postupak. Havarija Deepwater Horizon pokrenula je brojne pravne i regulatorne postupke kako bi se utvrdili odgovornost za nastalu štetu i odštetna potraživanja. Sudska praksa može varirati ovisno o nadležnom sudu i zakonodavstvu koje se primjenjuje. U ovom slučaju, sudski postupak vodio je sudac Carl Barbieri.

U konačnici, različiti faktori i akteri igrali su ulogu u havariji, a time i njenim posljedicama. Iz tog razloga, ovaj slučaj se smatra jednim od najopsežnijih sudskih postupaka. Za glavnu odgovornu stranu utvrđena je tvrtka British Petroleum, ujedno i vlasnik platforme Deepwater Horizon. Tvrtka je bila odgovorna za upravljanje platformom, sigurnost bušenja i provedbu propisa. Utvrđeni su njihovi propusti na području nadzora, sigurnosnih standarda i provedbi postupaka što je rezultiralo havarijom. Također su identificirane i druge strane koje su imale dio odgovornosti za havariju ⁵²:

Transocean, tvrtka koja je iznajmila platformu British Petroleum-u, također je bila uključena u bušenje. Utvrđeno je da su postojali propusti u održavanju opreme i obuci same posade.

Halliburton, tvrtka koja je pružala usluge cementacije bušotine, također je bila dio procesa bušenja i održavanja. Utvrđeno je da su propusti s njihove strane, tj. postupci cementiranja, doprinijeli havariji.

Nadalje, *Minerals Management Service (MMS)* odnosno američka regulatorna agencija za sigurnost i okoliš, također je imala propuste u nadzoru i provedbi propisa te nije pravovremeno reagirala na katastrofu. Naposljetku je došlo do potpune reorganizacije i razdvajanja agencije na dva zavoda u svrhu boljeg provođenja djelatnosti; na Zavod za upravljanje energetskim djelatnostima oceana te na Zavod za sigurnost i provedbu zaštite okoliša.

Nakon provođenja brojnih suđenja, pregovora i sporazuma između okrivljenih strana i savezne vlade, predložene su izmjene Američkog Zakonodavstva, a u konačnici je British Petroleum priznao krivnju. Osobno su se obratili javnosti objavljujući na svojoj službenoj stranici slijedeće:

⁵² Kalčić, A., Analiza havarije bušace platforme Deepwater Horizon, Rudarsko-geološki fakultet, 2011., p.9.

„To underpin its commitments and liabilities arising from the Gulf of Mexico accident and oil spill, BP temporarily suspended payment of its dividend and announced a major divestment programme.

BP also created a new safety division with sweeping powers to oversee and audit its operations around the world. Making BP a safer, more risk-aware business was the first priority in the 10-point plan that Bob Dudley announced in 2011, designed to deliver stability and restore trust and value during the following three years.”⁵³

U prilogu 2 nalaze se službena izvješća U.S. Department of Justice⁵⁴ iz studenog 2012.g. - sažetak Dekreta o pristanku (engl. Consent decree) kojim British Petroleum priznaje krivnju za 14 kaznenih prijava. Savezni sud New Orleans-a u veljači 2016.god odobrio je povijesnu nagodbu u iznosu od 18.7 milijardi američkih dolara kojom su riješeni svi sporovi British Petroleuma sa saveznom vladom i Gulf državama.

Dekret o pristanku sastoji se od tri komponente, redom navodeći podatke koji se spominju u dokumentu.⁵⁵

1. Payment Terms – Uvjeti plaćanja određenih odredbi podijeljeni u 6 različitih odjeljaka.

- \$5.5 milijardi uz kamate prema *Zakonu o čistoj vodi* (engl. Clean Water Act)
- \$8.1 milijardi za obnovu oštećenih prirodnih resursa na području Meksičkog zaljeva, uključujući \$1 milijardu namijenjenu za prethodne projekte obnove
- dodatnih \$700 milijuna naknade štete prirodnim resursima
- \$600 milijuna za druga potraživanja, uključujući *False Claims Act*
- \$4.9 milijardi za odštetne zahtjeve Gulf država
- \$1 milijarda lokalnim vlastima koje su podnijele takve zahtjeve

2. Injunctive Relief – Popis sudskih zabrana

3. Compliance Assurance

Dekret o pristanku sadrži određene odredbe i uvjete kako bi se osigurali da će ih se British Petroleum pridržavati odnosno da će izvršiti sve što mu je namijenjeno. BP se obvezao na jamstvo da će izvršiti sve isplate, ubrzati taj proces poštujući rokove te da neće primiti porezni odbitak ili kapitalizirati u inventar bilo koji dio procijenjene građanske kazne. Obnoviti će gospodarstvo Gulf država 10-godišnjim planom obnove, te će poduzeti mjere kako bi poboljšao

⁵³ Službena stranica BP, The new millennium – 2000-2012, BP’s response of Deepwater Horizon

⁵⁴ Department of Justice, Proposed Consent Decrees, Documents, Summary

⁵⁵ Ibidem

svoje sigurnosne standarde i održivost poslovanja. Tvrtka također podliježe regulatornim propisima za minimiziranje rizika.⁵⁶

⁵⁶ Korištenje vlastitih zaključaka na temelju analize: Department of Justice, Proposed Consent Decrees, Documents, Summary

6. ZAKLJUČAK

Predmet i problem istraživanja očituju se pri analizi pomorske nesreće Deepwater Horizon koja je postala simbol neuspjeha u sigurnosti odobalnih objekata te općenito naftne industrije. Nesreća je nastala kao rezultat kombinacije propusta, loših mjera sigurnosti i kršenja propisa od strane različitih subjekata. Identificirane su greške u upravljanju, sigurnosnim standardima, nadzoru i provedbi postupaka.

Takvim se incidentima narušavaju financije, reputacija tvrtke te sama budućnost poslovanja koja je imala dugotrajne posljedice. Potaknuta je rasprava o potrebi poboljšanja sigurnosnih standarda bušenja nafte, zaštiti okoliša i regulativama za naftnu industriju ne samo Sjedinjenih Američkih Država već diljem svijeta.

Kao rezultat istraživanja, došlo je do postrožavanja zakonske regulative, pojačane inspekcije na platformama te do povećanja cijena pomorskog osiguranja za platforme smještene na području Meksičkog zaljeva u svrhu smanjenja rizika od nastajanja pomorskih nesreća.

LITERATURA

1) KNJIGE

- Stanković, P., *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1988.
- Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo, Pomorsko osiguranje*, 5. izdanje, Književni krug, Split, 2006.

2) ČLANCI U ČASOPISIMA

- Mohorović P., Predmet osiguranja, *Naše more* Vol. 12, No.2, 1965., p. 70-71
- Mohorović P., Ugovor o osiguranju, *Naše more* Vol. 12, No.1, 1965., p. 12-13

3) ELEKTRONIČKI IZVORI

1. International Maritime Organization (IMO), 2019. <https://www.imo.org/en> (20.06.2023.)
2. Department of Justice (DOJ), Proposed Consent Decrees, 2016.
<https://www.justice.gov/enrd/deepwater-horizon> (20.06.2023.)
3. Bureau of Ocean Energy Management
<https://www.boem.gov/search?keys=deepwater+horizon> (20.06.2023.)
4. Grdić, M., Konvencije o naknadi štete zbog onečišćenja mora s brodova, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet
https://www.pravo.unizg.hr/POP/predmet/pop_a/studenti_pitaju/aktualna_pitanja/oneciscenje_mora_s_brodova (30.06.2023.)
5. EPA, Complaint and Summary Judgment: Deepwater Horizon – BP Gulf of Mexico Oil Spill, <https://www.epa.gov/enforcement/complaint-and-summary-judgment-deepwater-horizon-bp-gulf-mexico-oil-spill> (30.06.2023.)
6. Pallardy, R., Britannica, *Deepwater Horizon oil spill, 2010.*
<https://www.britannica.com/event/Deepwater-Horizon-oil-spill> (20.06.2023.)
7. Ćoko, J., Konstrukcijska i tehnološka obilježja naftnih platformi, Pomorski fakultet Split, 2019. <https://zir.nsk.hr/islandora/object/pfst%3A885/datastream/PDF/view> (12.07.2023.)
8. Chakrabarti, S., Halkyard, J., Capanoglu, C., Historical Development of Offshore Structures, Handbook of Offshore Engineering, 2005.
<https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/semisubmersibles> (25.07.2023.)

9. Wallin, M., An introduction to the offshore basics, Mechanical Engineering and Production Technology, 2014.
https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/76435/Wallin_Mikael.pdf?sequence=1&isAllowed=y (23.07.2023.)
10. Wayback Machine, Deepwater Horizon Accident Investigation Report, 2010.
https://web.archive.org/web/20161006022428/https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/sustainability/issue-reports/Deepwater_Horizon_Accident_Investigation_Report.pdf (25.07.2023.)
11. British Petroleum (BP) <https://www.bp.com/en/global/corporate/who-we-are/our-history/the-new-millennium.html> (25.07.2023.)
12. EPA, Summary of the Oil Pollution Act <https://www.epa.gov/laws-regulations/summary-oil-pollution-act> (25.07.2023.)
13. Gulf Spill Restoration, A Comprehensive Restoration Plan for the Gulf of Mexico
<https://www.gulfspillrestoration.noaa.gov/restoration-planning/gulf-plan/> (12.07.2023.)
14. <https://kliper.hr/zanimljivosti/medjunarodna-pomorska-organizacija-imo/> (12.07.2023.)
15. <https://www.bankar.me/tag/british-petroleum/page/2/> (13.07.2023.)
16. Kalčić, A., Analiza havarije bušace platforme Deepwater Horizon, Rudarsko-geološki fakultet, 2011. <https://repositorij.rgn.unizg.hr/islandora/object/rgn%3A415> (02.08.2023.)
17. Varga, P., Osiguranje od odgovornosti izvođača radova i njihovih zaposlenika, Veleučilište u Karlovcu,
2021. <https://repositorij.vuka.hr/islandora/object/vuka%3A2104/datastream/PDF/view> (27.07.2023.)
18. Kollwe, J., The Guardian, Insurers warn of price hikes as Deepwater Horizon losses head for \$3.5bn, 2010. <https://www.theguardian.com/environment/2010/may/16/gulf-oil-spill-insurance-losses> (02.08.2023.)
19. Tuhtan Grgić, I., O nekim aspektima i implikacijama pravnog statusa odobalnih objekata za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika u Republici Hrvatskoj, Pravni fakultet u Rijeci, 2015. <https://hrcak.srce.hr/file/226176#page32> (02.08.2023)
20. The Rational Walk, Munich Re Plans to introduce Offshore Drilling Insurance Policies, 2010.
<https://rationalwalk.com/munich-re-plans-to-introduce-offshore-drilling-insurance-policies/> (27.07.2023.)
21. Swiss Re, News release, 2010., https://www.swissre.com/dam/jcr:a9f316fa-7a98-4d18-a992-44498821632b/pr_20100506_1q10_en.pdf (03.09.2023.)

22. Doherty, N., Smith, C., Corporate insurance Strategy: The Case od British Petroleum, 2020.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/jacf.12388> (03.09.2023.)
23. Department of Justice (DOJ), Justice department charges seventh individual, 2010.
https://www.justice.gov/archive/usao/lae/news/2010/2010_12_10_press_release_indictment.html (04.08.2023.)
24. Svijet osiguranja, British Petroleum povisio pokrića u osiguranju energetike, 2010.
<https://www.svijetosiguranja.eu/british-petroleum-povisio-pokrica-u-osiguranju-energetike/>
(02.08.2023.)
25. Koljatić, V., Ekološki aspekti nautičkog turizma, Pomorski fakultet u Rijeci, 2001.
<https://core.ac.uk/download/pdf/14423995.pdf> (03.09.2023.)
26. U.S. Securities and exchange commission (SEC), Archives, Deepwater Horizon Oil Spill Trust, 2010.
<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/313807/000095012311021108/u10175exv10w1.htm> (05.09.2023.)
27. Europski parlament, Rezolucija Europskog parlamenta o odgovornosti, naknadi štete i financijskom jamstvu za odobalne naftne i plinske djelatnosti, 2016.
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0308_HR.html (23.08.2023.)

KAZALO KRATICA

BOP Blowout preventer - protuerupcijski uređaj

BP British Petroleum

CLC Civil Liability Convention - Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem ulja

CWA Clean Water Act - Zakon o čistim vodama

FUND Fund Convention - Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnih fondova za naknadu štete od onečišćenja uljem

GCCF Gulf Coast Claims Facility - privatni zakladni fond

IMO International Maritime Organisation - Međunarodna pomorska organizacija

MARPOL International Convention for the prevention of pollution from ships

MMS Minerals Management Service

MODU Mobile Offshore Drilling Units - kodeks

OPA Oil Pollution Act

SOLAS International Convention for the safety at sea

POPIS SLIKA

Slika 1. - Konstrukcija plutajuće platforme (poluuronjiva)	4
Slika 2. - Izgled platforme Deepwater Horizon prije katastrofe	4
Slika 3.- Prikaz katastrofe iz perspektive broda Damon Bankston	8
Slika 4. - Prikaz izljevne nafte na morskoj površini	9
Slika 5. - Lokacija platforme i prostor zahvaćen havarijom	9
Slika 6. - Pokušaj gašenja požara brodovima tegljačima.....	11
Slika 7. - Pokušaj gašenja požara brodovima tegljačima iz ptičje perspektive	11
Slika 8. - Čišćenje nafte uz obalu Louisiane	12
Slika 9. - Grane za prikupljanje nafte.....	13
Slika 10. - Čišćenje pelikana od ulja	20



Lloyd's Marine Policy

We, The Underwriters, hereby agree, in consideration of the payment to us by or on behalf of the Assured of the premium specified in the Schedule, to insure against loss damage liability or expense in the proportions and manner hereinafter provided. Each Underwriting Member of a Syndicate whose definitive number and proportion is set out in the following Table shall be liable only for his own share of his respective Syndicate's proportion.

In Witness whereof the General Manager of Lloyd's Policy Signing Office has subscribed his Name on behalf of each of Us.

LLOYD'S POLICY SIGNING OFFICE
General Manager



This insurance is subject to English jurisdiction.

MAR

LLOYD'S MARINE POLICY Provided by The London Market Co. Ltd.

POLICY NUMBER

NAME OF ASSURED

VESSEL

VOYAGE OR PERIOD OF INSURANCE

SUBJECT-MATTER INSURED

AGREED VALUE
(if any)

AMOUNT INSURED HEREUNDER

PREMIUM

CLAUSES, ENDORSEMENTS, SPECIAL CONDITIONS AND WARRANTIES

THE ATTACHED CLAUSES AND ENDORSEMENTS FORM PART OF THIS POLICY



U.S. Department of Justice

FEDERAL AND STATE ACTION ON THE TRAGEDY AT THE DEEPWATER HORIZON/MACONDO WELL:

- **CONSENT DECREE WITH BP TO COLLECT CIVIL PENALTY AND NATURAL RESOURCE DAMAGES**
- **PROGRAMMATIC DAMAGES ASSESSMENT AND RESTORATION PLAN FOR GULF OF MEXICO REGION.**

CONSENT DECREE

Overview. The federal-state Consent Decree with BP Exploration & Production Inc. (BP) consists of about 100 paragraphs and 11 appendices. The Consent Decree details what BP must do to resolve the complaints filed against it by the federal government, and the five Gulf States, for the company's role in the *Deepwater Horizon/Macondo Well* tragedy. The Consent Decree will be lodged with the U.S. District Court in New Orleans, and public comment will be sought for 60 days. The federal government and the states will then consider the public comment and determine whether to seek court approval of the Consent Decree (Paragraphs 80 – 83). BP consents to entry of the Consent Decree without further notice (Paragraph 83).

The Consent Decree has three major components:

1. Payment Terms. BP must pay the federal and state governments the following sums, under schedules set forth in the Decree:

- **\$5.5 billion**, plus interest, as a civil penalty under the Clean Water Act; this penalty is subject to the RESTORE Act, which allocates 80% of the penalty for environmental restoration and economic development projects in the five Gulf States; this sum also resolves penalty claims related to incidents-of-noncompliance that DOI's Bureau of Safety and Environmental Enforcement issued to BP concerning the Macondo Well (Paragraphs 10-14);
- **\$8.1 billion** in natural resource damages, including \$1 billion previously committed for early restoration projects; the designated federal and state trustee agencies will use these funds to restore injured natural resources in the Gulf of Mexico region (Paragraphs 15-17 and 19);

- Up to an additional \$700 million in natural resource damages for unknown conditions and adaptive management (Paragraph 21); and
- \$600 million to further reimburse the governments for assessment and removal costs, and to pay for lost royalties and resolve a False Claims Act investigation (Paragraphs 22-24).

Note: In addition to the federal-state Consent Decree with BP, in separate agreements the company is also resolving economic damages claims of state and local governments:

- \$4.9 billion in total to the five Gulf States; and
- Up to \$ 1 billion to local governments that presented such claims.

2. Injunctive Relief.

The Consent Decree, at paragraph 34, summarizes the commitments to process safety, corporate ethics, and other operational improvements that BP made in resolving both the criminal charges it faced for the *Deepwater Horizon/Macondo* Well disaster and the specter of disbarment and suspension from further commercial dealings with the federal government. The details of those commitments are in Appendices 4, 5, and 6 of the Consent Decree. BP also acknowledges compliance with those requirements and their continuing vitality under the plea agreement and EPA administrative agreement that created them (Paragraphs 35-36).

Appendix 11 specifies information that BP will post on a publicly-available web site, thereby allowing everyone greater insight into BP's performance under the plea agreement and EPA administrative agreement (Paragraph 38).

3. Compliance Assurance.

The Consent Decree contains a number of terms to assure BP's compliance with the Decree and to resolve future contingencies.

Guaranty. Although the Consent Decree is with BP Exploration & Production Co., the company that owned and operated the Macondo Well, BP's North American and UK parent companies – BP Corporation North America Inc. and BP p.l.c., respectively – are also signing the Consent Decree and are providing guaranties that all payments will be made (Paragraph 32 and Appendices 8 and 9).

Acceleration of Payments. Should BP p.l.c. file for bankruptcy, become insolvent, or go through a change of ownership, the Consent Decree's acceleration clause allows the governments to require BP to make all payments under the Consent Decree immediately (Paragraphs 30 and 31).

Stipulated Penalties. If BP fails to meet the deadline for any payment or to comply with the injunctive relief portions of the Consent Decree, stipulated penalties

against BP are available to the governments, as a supplemental sanction (Paragraphs 44-45).

Dispute Resolution. Should BP dispute any issue concerning the Consent Decree, its dispute resolution provisions place on BP the burden of proof in almost all instances (Paragraphs 54-59).

Acknowledging Federal Tax Law. BP may not take a tax deduction, or capitalize into inventory or basis, any portion of the assessed civil penalty (Paragraph 14).

NATURAL RESOURCE DAMAGES PAID UNDER CONSENT DECREE WILL FUND FEDERAL-STATE PLAN FOR RESTORATION IN THE GULF

Damage Payments for Restoration. The amount of natural resource damages that BP must pay is set forth in Consent Decree Paragraphs 15, 17, and 21. Those payments total \$8.8 billion, as presently scheduled.

Damages Assessment and Restoration Plan. At the same time the Consent Decree is available to the public for review and comment, the Trustee Council (composed of four federal agencies and designated trustees from each of the five Gulf States) will make available for public review:

- A 1,000-plus-page proposal, comprised of a draft natural resource damages assessment and restoration plan and a draft environmental impact statement; those documents describe (1) the injuries to natural resources and lost natural resource services caused by the oil spill; and (2) the types of restoration projects contemplated and the amounts available for restoration in "restoration areas" (described below) across the Gulf Region; and
- A collection of key documents (thousands of them) considered by the Trustee Council in developing the damages assessment and restoration plan – referred to as the Administrative Record.

Restoration Categories and Areas. The proposed restoration plan expands upon Appendix 2 to the Consent Decree, which provides a broad description of where and how the natural resource damages payments will be allocated to various restoration categories and geographic areas. The restoration areas include each of the Gulf States; the Five-State Gulf Region as a whole; the Open Ocean of the Gulf of Mexico; and Unknown Conditions and Adaptive Management.

Public Meetings. During the period for written public comments on the draft restoration plan, the federal and state trustees plan to hold public meetings at locations in each Gulf State and in Washington, D.C. The meetings will allow the public to learn

more about the natural resource restoration planning process and provide further opportunity for public input.

Consideration of Comment and Final Plan. After these meetings and the close of the public comment period, the Trustee Council will consider the input received and is expected to adopt a final damages assessment and restoration plan. That final plan will frame all restoration work for natural resources in the Gulf region funded by natural resource damages payments made by BP under the federal-state Consent Decree.