

## PRIKAZ INOSTRANOG ČLANKA

**BRODSKE OLUPINE SVE VIŠE KOŠTAJU OSIGURAVAČE**

Statistike pokazuju da širom sveta rastu troškovi za uklanjanje brodskih olupina u okeanima i morima. Ostaci plovila sve su veća stavka u budžetu brodolasnika, osiguravača, ugovarača spasavanja brodova i drugih posrednika u toj privrednoj grani.

Ta tema našla se u središtu londonske Pomorske konferencije osiguravača „Lojd“ i „Clyde and Co“ u novembru 2012. godine. Uklanjanje brodskih olupina sada je pokriveno Konvencijom međunarodne pomorske organizacije IMO, usvojenom u Najrobiju 2007. na konferenciji koju su organizovale Ujedinjene nacije. Konvencija će na snagu stupiti kad je obalske države ratifikuju u svojim zakonodavstvima.

Cilj konvencije IMO jeste harmonizacija stavova o uklanjanju olupina kako bi se postigao veći konsenzus u vezi sa odlukom o tome da li brodske olupine treba ukloniti ili ih ostaviti na mestu udesa. Na novembarskoj konferenciji okupilo se više od 350 delegata i govornika, među kojima je bio i **Hju Šo**, predstavnik Službe za pomorski transport, spasavanje i intervencije. On je, pored ostalog, rekao da su obalske vlasti u prošlosti bile manje zabrinute za zaštitu prirodne sredine, a podrazumevalo se da olupine ostanu na mestu udesa. Do danas je usvojeno mišljenje da bi ostatke brodova trebalo ukloniti s mesta gde su potonuli.

## Više spasavanja – veći troškovi

Međunarodno udruženje za spasavanje u pomorskim nesrećama, čiji članovi najčešće i ugovaraju uklanjanje brodskih olupina, iznelo je podatke da je 1999. potrošeno 28 miliona američkih dolara za taj posao. Godine 2008. u tu je svrhu potrošeno 286 miliona dolara, što je rezultat strožih zahteva obalskih vlasti. Povišeni kriterijumi za brigu o brodskim olupinama i gorivu preostalom u opasnom pomorskom kargu uticali su na to da se profesionalnije pristupi njihovom uklanjanju. Nasukavanje broda kontejnera „MSC Napoli“ u vodama južne Engleske i broda skladišta „Rene“, koji se nasukao na obali Novog Zelanda, u poslednje vreme opet su almirali nadležne svetske institucije da ozbiljnije pristupe uklanjanju posledica takvih šteta.

## Obračunata odgovornost

Ugovori za uklanjanje brodskih olupina najčešće imaju fiksnu cenu i sprovode se preko Baltičkog i Međunarodnog pomorskog saveta. Njihovo uklanjanje nosi i veliki trgovački rizik za ugovarače tog posla, budući da često iskravaju nepredviđene okolnosti. To povišava cenu nastale štete i zahteva proširenje obuhvata rizika u osiguranju, a ujedno i veći iznos za isplatu naknade šteta osiguravačima. Osiguravajuća pokrića za brodske olupine podrazumevaju učešće reosiguravača „Lojda“, koji zapošljava stručnjake za pomorski saobraćaj, trgovinu i uklanjanje brodskih olupina.

Međunarodna pomorska organizacija IMO objavila je spisak troškova koji se najčešće dešavaju prilikom brodoloma (prvi put su objavljeni upravo na „Lojdovoj“ konferenciji).

Opšti je utisak da je stepen kontrole osiguravajućih ugovora za uklanjanje olupina povišen, ali i da troškovi za to rastu zbog sve strožih kriterijuma obalskih vlasti. Vrednost projekta uklanjanja povećava se i kad je potrebno da se sa mesta udesa odnesu kontejneri s robom u transportu.

**Majkl Keleher**, član zapadnoengleskog ogranka Međunarodne radne grupe za ispitivanje pomorskih udesa, na pomenutoj konferenciji naglasio je da postoje procene da će se odštetni zahtevi zbog udesa na pomorskim trasama u vremenu pred nama sve češće javljati. Zato je neophodno posvetiti veliku pažnju osmišljavanju adekvatnih polisa osiguranja za te transportne rizike.

## Izvor

- <http://www.lloyds.com/news-and-insight/news-and-features/lloyds-news/lloyds-news-2012/shipwreck-removal>

*Prevela i priredila: **Ana Vodinelić, M. A.***