

GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM - MEĐUNARODNI INSTRUMENTI I HRVATSKI INTERESI

Dr.sc. Srećko Jelinić,
redoviti profesor
Pravnog fakulteta u Osijeku

UDK 347.51:347.792
504.42
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: rujna, 1995.

Spriječavanje onečišćenja mora uljem je opće međunarodni, a posebno nacionalni (hrvatski interes). Ovo poglavito zbog relativne očuvanosti našeg mora i dugoročne pomorske i turističke orijentacije (prema moru) mlade hrvatske države. Razumljiv je naglašeni hrvatski interes za odgovarajućom pravnom regulativom, koja će doprinijeti ostvarivanju ovog cilja. Autor izlaže sud o dosadašnjoj neuspješnosti u kodifikaciji ovog dijela pomorskog prava na međunarodnom planu, vjeru kako se, unatoč svega, može očekivati značajniji pomak u prihvaćanju postignutih međunarodnih instrumenata, ali i to kako je svaka nacionalna država suverena u donošenju rješenja, kojima će zaštititi svoja dobra (pa i morsku obalu i samo more od zagađivanja uljima) na višem standardu od onog na međunarodnoj razini, razumije se u onim slučajevima kada se primjenjuje nacionalno pravo.

O TEMI

Različiti su sustavi i vrste odgovornosti kao kvalifikacije odnosa između dvaju ili više subjekata u kojem odnosu se jedna strana javlja kao odgovorna strana drugoj. Do osjećaja odgovornosti čovjek jedva dolazi ako ne postane svjestan svog dostojanstva s jedne strane, ali i svoje obveze da poštuje dostojanstvo drugih i zaštićena dobra drugih.

Poticanje volje za nametanjem i preuzimanjem odgovornosti u zajedničkim pothvatima je svojevrсна potvrda dostignutog stupnja svijesti u upravljanju ljudskim aktivnostima, posebno onda kada su one (postale) bremenite stalnim opasnostima za čovjeka i za pogoršanje uvjeta u kojima živi.

Izraženije no u drugim područjima ljudskih aktivnosti, zbog prijeteće

opasnosti onečišćavanja mora uslijed izljeva u more ulja, prvenstveno nafte i naftnih derivata, pri čemu su stvarni događaji uputili i jasno demonstrirali stupanj i veličinu opasnosti¹, porasla je zabrinutost svjetske javnosti s razvojem svijesti "da se očuvanje morskog okoliša od daljnjih uništenja katastrofalnih razmjera može postići samo adekvatnijom prevencijom šteta i izuzetno strogim kriterijima (imovinske i kaznene) odgovornosti kako brodovlasnika, tako i nositelja plovidbenog pothvata."² Na ovim osnovama izrasta i nastaje novi okvir građanske (civilne) odgovornosti za naknadu štete prouzročene izljevom nafte i drugih ulja u more.

O dužnosti naknade štete (građanskopravna ili civilnopravna odgovornost za štetu) može se govoriti samo onda ako je ova obveza ustanovljena i propisom nametnuta. Bez ovoga nema dužnosti naknade štete.³

Izbor ili određenje teme ovog rada nedvosmisleno upućuje na ustanovljavanje korelacije u značenju međusobnog odnosa, ali i uzajamne zavisnosti i međusobne povezanosti u jednu harmoničnu cjelinu, međunarodnih instrumenata (pravnih propisa), koji se odnose na pitanje naknade štete uslijed onečišćenja mora naftom i ostalim uljima, s jedne strane i hrvatskih interesa, s druge strane, pri čemu se ne mogu zaobići niti unutarnji hrvatski propisi o ovomu. U vremenu i svijetu naglašavanja "slobode" kao apstraktnog ideala ili pretočene u konkretnu slobodu "slobode kretanja i provoza morima" potrebno je naglasiti kako nam je svima potrebna odgovorna sloboda iz svijesti dužnosti. *U novom humanizmu čovjek se definira po odgovornosti prema drugima.*⁴

U ovom ozračju sagledavamo vrijednost međunarodnih dokumenata, ali i pozitivnih normi unutarnjeg prava kada je u pitanju odnos prema zagađivanju mora, morskog okoliša, morske flore i faune, općenito, a posebno kada se ono čini raznim uljima, napose naftom i naftnim derivatima.

Briga o spriječavanju onečišćenja mora, jednako kao i o poduzimanju preventivnih i represivnih mjera prema odgovornim subjektima za ova djela, je u ravni sveopće brige (brige svijetu) baš kao što je more i morski okoliš i morsko bogatstvo "zajedničko nasljeđe"⁵ cijelog čovječanstva.

1 Spominju se katastrofa (uslijed nasukanja) tankera "Torrey Canyon" 1967. godine, koje je prouzročilo veliko zagađivanje engleske i francuske obale naftom, zatim nezgode brodova Exxon Valdez, Amoco Cadiz 1978. godine na obalama Francuske, Mega Borg i dr.

2 Mintas-Hodak, Ljerka, Oil Pollution act (1990) i P & I osiguranje, Usporedno pomorsko pravo, br. 1-2 (129-130), Zagreb, 1991, str. 29.

3 V. Jakaša, Branko, Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Informator, Zagreb, 1969, str. 361.

4 GS Gaudlum et spes (Pastoralna Konstitucija o crkvi u suvremenom svijetu), 55, Homo auctor culturae (Čovjek stvaralac kulture), Pavao VI, u knjizi II Vatikanski koncil - dokumenti, Kršćanska sadašnjost, Zagreb, 1993, str. 698.

5 engl. "common heritage of mankind"

Izuzimanje i odvajanje materije i problematike o onečišćavanju mora od onečišćavanja i svih ostalih voda je rezultatom presije za ustanovljavanjem novih standarda odgovornosti za onečišćavanje mora na međunarodnom planu, koja je veća no kada je u pitanju onečišćavanje unutrašnjih voda.

Unifikacija prava na međunarodnom planu, u mjeri i opsegu (po broju obvezanih država), koja je dostignuta ne smije biti zaprekom ustanovljavanja posebnih režima odgovornosti za onečišćavanje mora, ako posebni režim, koji se uvodi, uvodi drukčije i jače standarde odgovornosti od onih predviđenih u međunarodnim unifikacijskim instrumentima. Visoki standardi odgovornosti, kada i ukoliko se ustanovljavaju, imaju svoje refleksije i na financiranje nabavke brodova, na plovidbene poduzetnike (brodare) i brodovlasnike, na odnose iz osiguranja, no ostaju u funkciji "zaštite mora".⁶

UNIFIKACIJA⁷ PRAVA O NAKNADI ŠTETE USLIJED ONEČIŠĆENJA MORA NAFTOM

Pitanje izvanugovorne odgovornosti za štete koje nastaju uslijed onečišćavanja mora uljem krajem šezdestih godina našeg stoljeća dobiva na svojoj aktualnosti, ovo posebno nakon nasukanja broda "Torrey Canyon" 1967. godine.

U redoslijedu usvojenih međunarodnih dokumenata, koji neposredno reguliraju pitanje odgovornosti za štetu ili su s njom u svezi, bilježi se:

1. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu zagađivanjem naftom, *Bruxelles, 29. 11. 1969.*⁸
2. Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete uzrokovane onečišćenjem naftom, *Bruxelles, 18. 11. 1971.*⁹

⁶ Glede odgovornosti za naknadu štete nastale onečišćenjem mora prema američkom Zakonu o onečišćenju naftom iz 1990. g. i usporedbe ovog režima s relevantnim međunarodnim izvorima, det. isp. Mintas-Hodak, Ljerka, o.c., str. 29-44.

⁷ Izraz "unifikacija" (od lat. unus - jedan + fikacija) podrazumijeva ustanovljavanje jednoobraznosti, izjednačavanja i svodenje različitih rješenja na jedinstvena ili ista. U predmetnom slučaju teško da se može govoriti o unifikaciji, te se stoga ovaj izraz, na ovom mjestu, i ne smatra u potpunosti odgovarajućim, jer ako unifikacija pretpostavlja izjednačavanje različitih propisa, ovdje toga nije bilo, već se više radilo o ustanovljavanju novih propisa, koji su trebali poslužiti kao jedinstveni propisi kojima će se ukloniti već tada prisutna različitost ili ona koja je mogla uslijediti.

⁸ Konvenciju je ratificirala bivša YU, V. Sl. list SFRJ - Međunarodni ugovori, br. 3/1984 od 30. 03. 1984. Temeljem notifikacije o sukcesiji Republika Hrvatska se smatra strankom ove međunarodne konvencije od 8. listopada 1991. V. Odluku o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka, Narodne novine - međunarodni ugovori, br. 1, 14. 12. 1992. pod br. 32.

⁹ Konvenciju je ratificirala bivša YU, V. Sl. list SFRJ - Međunarodni ugovori, br. 3/1977 od 10. lipnja 1977. temeljem notifikacije o sukcesiji republika Hrvatska se smatra strankom ove međunarodne konvencije, također od 8. listopada 1991. g.

3. Protokoli iz 1976. g. za Konvenciju o (građanskoj) odgovornosti iz 1969¹⁰ i za Konvenciju o fondu iz 1971, *London, 19. 11. 1976*¹¹.

4. Protokoli iz 1984. g. za Konvenciju o (građanskoj) odgovornosti za štetu iz 1969. i za Konvenciju o Fondu iz 1971, *London, 25. 05. 1984*.¹²

5. Protokoli iz 1992. g. za Konvenciju o (građanskoj) odgovornosti za štetu iz 1969. i za Konvenciju o Fondu iz 1971, *London, 27. 11. 1992*.¹³

Promotri li se "život" cit. Konvencija iz 1969. i 1971. godine lako se uočava njihova "promjenljivost" izražena kroz česta prilagođavanja novim zahtjevima ili okolnostima bilo da se radi o zamjenjivanju jedinice za ograničenje odgovornosti (Konvencija iz 1969. godine kao jedinicu za ograničenje odgovornosti navodi Poincaré franak, dok Protokoli iz 1976. g. Poincaré franak zamjenjuju s SDR - specijalnim pravima vučenja),¹⁴ bilo da se željelo proširiti domašaj Konvencija i povećanje naknade (Protokol iz 1984)¹⁵ ili da se provodilo retiriranje¹⁶ od strogo postavljenih uvjeta za stupanje na snagu Protokola iz 1984. g., a sve u cilju stvaranja novih i povoljnijih pravnih pretpostavki za početak primjene usvojenih međunarodnih instrumenata odnosno njihovo stupanje na snagu.

U konačnici, glede reguliranja materije onečišćenja mora, sagledava se *visoki stupanj međunarodne zainteresiranosti* za usvajanjem i stupanjem na snagu relevantnih međunarodnih dokumenata, *ali i svu neuspješnost* u ovomu poslu. Jer, dok postoje potrebne Konvencije (o građanskoj odgovornosti za štetu i o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete), koje konvencije su stupile na snagu¹⁷, u isto vrijeme ista (povoljna) sudbina

10 Protokol iz 1976. uz Konvenciju od odgovornosti stupio je na snagu, ali od bivše Jugoslavije nije bio i ratificiran, a niti mu je Hrvatska kao samostalna država pristupila.

11 Protokol iz 1976. uz Konvenciju o fondu, također nije bio ratificiran od bivše Jugoslavije, a niti je stupio na snagu. Hrvatska mu, također nije pristupila.

12 Obadva protokola iz 1984. godine nisu na snazi. Potpisnikom ili pristupnikom nije im bila niti bivša Jugoslavija.

13 Niti Protokoli iz 1992. g. na obje Konvencije (iz 1969. g. i 1971. g.) još nisu stupili na snagu. Države stranke uz Protokol, 1992. na Konvenciju od 1969. g. su: Danska, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Japan, Meksiko, Monako, Maroko, Oman, Poljska, Švedska i Ujedinjeno Kraljevstvo. U Odnosu na posljednji protokol uz Konvenciju od 1971. g. države stranke su: Danska, Francuska, Njemačka, Japan, Meksiko, Norveška, Oman, Poljska i Ujedinjeno Kraljevstvo. Izvor podataka v: Lloyd's of London Press: The Ratification od Maritime Conventions", Service Issue, no. 10-20, Feb., 1995. Naglašava se značaj japanskog pristupa Protokolu iz 1992. uz Konvenciju od 1971. zbog visokog doprinosa Japana ukupnim sredstvima Fonda nužnog za njegovo uspješno funkcioniranje.

14 Posebno je pitanje obračunavanje vrijednosti SDR.

15 V. tekst Protokola, uvodna odredjenja u. UPPPK, br. 103-104, Zagreb, 1984, str. 439 i 467.

16 Od fran. retirer - povući se, uzmicati.

17 Konvencija o građanskoj odgovornosti... stupila je na snagu 19. 06. 1975., dakle šest godina poslije donošenja, dok je Konvencija o osnivanju međunarodnog fonda stupila na snagu 16. 10. 1978. g., tj. sedam godina poslije donošenja.

nije pratila i protokole uz ove konvencije, a niti se je bivša država (Jugoslavija) ravnomjerno odnosila prema potonjim međunarodnim dokumentima. K tomu za određene protokole (iz 1984. godine) i ne očekuje se njihovo stupanje na snagu zbog naknadnog ublažavanja uvjeta za primjenu njihovih sadržanih određenja, te je stoga logično očekivanje stupanja na snagu "protokola kojima se mijenjaju protokoli" (1992. u odnosu na 1994.).¹⁸

Niti izmjene međunarodnih sporazuma, pa čak i kad se radilo o "kompromisnim paketima"¹⁹ nisu tome bile dostatnom osnovom.

Stoga se postavljaju pitanja kao npr. 1. da li je uopće dostignut zadovoljavajući nivo suglasnosti država o ovoj materiji, 2. da li će se on dostignuti i to skoro vrijeme, ovo nakon Protokola iz 1992. godine, 3. da li Hrvatska treba nešto samostalno poduzeti u cilju zaštite vlastite obale i vlastitog mora zbog onečišćenja uljima, ovo po uzoru na neke druge zemlje (pr. USA) uvođenjem samosvojnih standarda, pa sve do uvođenja opravdano viših limita odgovornosti.

Ima li se u vidu da su *prema stanju iz veljače 1995.* strankama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti - izmjenjenoj protokolom iz 1992. godine 13 država, dok su strankama Međunarodne konvencije o fondu... - izmjenjenoj protokolom iz 1992. g. 9 država, procjenjuje se pitanje njihovog stupanja na snagu.

Prema čl. 13 Protokola iz 1992. uz Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti... Protokol će stupiti na snagu 12 mjeseci od dana kada *deset država*, od kojih četiri predstavljaju države koja svaka ima najmanje 1 mil. jedinica tankerske tonaže položi instrument o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu. U odnosu na države koje pristupe Protokolu poslije njegovog stupanja na snagu, za odnosne države Protokol ne stupa na snagu trenutkom ratifikacije, prihvaćanja, odobrenja ili pristupa, već nakon proteka vremena od 12 mjeseci od polaganja odgovarajućeg instrumenta. *Susrećemo, dakle, kombinaciju dvostrukog "vacatio legis" i to kako u odnosu na međunarodni instrument, tako i u odnosu na državu koja ga je prihvatila.*

18 Teoretski je moguće da Protokoli iz 1984. stupe na snagu, čak i nakon stupanja na snagu Protokola iz 1992. godine, a što je izričito i potvrđeno u uvodu Rezolucije br. 4 o nekim problemima ugovornog prava, koji se odnose na države koje su se obvezale protokolima iz 1984. godine. Ova Rezolucija je usvojena zajedno s još 4 druge rezolucije na Konferenciji Međunarodne pomorske organizacije (IMO - ranije IMCO - naime, Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija - IMCO - 1982. godine je promijenila svoj naziv u Međunarodna pomorska organizacija - IMO), koja je održana u Londonu od 23-27. 11. 1992. g. Glede rečenog, zanimljivo je primjetiti kako se u samoj Rezoluciji br. 4 kaže da Protokoli iz 1984. g. "nisu stupili na snagu i da vjerojatno njihovi uvjeti za stupanje na snagu neće biti ispunjeni nakon usvajanja Protokola iz 1992, koji ih namjeravaju zamijeniti. Evidentno se priznaje i neumješnost i nerealnost u postavljanju uvjeta za stupanje na snagu Protokola iz 1984. g.

19 Termin, v. Filipović, Velimir, Izmjena međunarodnih sporazuma o naknadi štete uslijed zagađivanja mora naftom, UPPPK, br. 103-104, Zagreb, 1984, str. 510.

Za stupanje na snagu Protokola iz 1992. uz Konvenciju o osnivanju međunarodnog fonda, 1971. zahtijeva se (prema čl. 30) manje ratifikacijskih instrumenata (od 8 država) čija ukupna količina ulja koja podliježe doprinosu bude iznosila najmanje 450 milijuna tona.²⁰ No, Protokol, 1992. ne može stupiti na snagu prije no što stupi na snagu Konvencija o građanskoj odgovornosti, kako je izmjenjena protokolom iz 1992. g.

Čini se da je zadovoljavajući nivo međunarodne suglasnosti glede izmjena međunarodnih konvencija o odgovornosti i o fondu, u ovom trenutku, ipak dostignut. Nažalost, ovomu je trebalo proći i prolazi više od deset godina od trenutka kada su bili donešeni Protokoli iz 1984. godine.

Ipak, ostaje ocjena *čudnog stanja* ispostavljenog nakon donošenja cit. konvencija, a zbog relativno čestih izmjena (1976, 1984, 1992) i nejednakog broja država, koje su pristupale navedenim instrumentima. Zbog toga je i nastala potreba da se *posebnom vrstom akata međunarodne suglasnosti (rezolucije)* uznastoji prevladati probleme u vezi s izbjegavanjem situacija u kojoj djeluju dva suprotna ugovorna režima (Rezolucija 3) ili u odnosu na probleme ugovornog prava glede država koje su se obvezale protokolima iz 1984 (Rezolucija 4).

ONEČIŠĆENJE MORA I HRVATSKO POZITIVNO PRAVO

Hrvatsko pravo, u načelu, ima kompatibilan sustav onomu što u međunarodnom pravu opstoji ili se promovira, a odnosi se na onečišćenje od broda izlivanjem ulja, koje se prevozi kao teret.²¹

UMJESTO ZAKLJUČKA

Za Hrvatsku kao pomorsku zemlju razvedenih obala, ali i zatvorenog mora u kompleksu Sredozemlja, od primarnog je interesa rješenje središnjeg problema materije prijevoza opasnih materijala, među kojima i ulja. U granicama između tolerirajućeg rizika i protupravne opasnosti²² odredio se

20 U prijevodu teksta Protokola iz 1992. g. uz Konvenciju o osnivanju fonda (prijevod je dan uz original tekst na engleskom jeziku) i to uz čl. 30 st. 1. (stupanje na snagu), (vjerojatno) se je dogodila tiskarska greška kada je postavljeno alternativno ispunjenje uvjeta (jednog ili drugog), tj. polaganja ratifikacijskih instrumenata od najmanje od 8 država ili nakon što je Glavni tajnik Organizacije primio obavijest da su osobe koje su bile obvezane na plaćanje doprinosa prema čl. 10 Konvencije o Fondu, 1971, primile tijekom protekle kalendarske godine ukupnu količinu ulja, koja podliježe doprinosu od najmanje 450 mil. tona), jer za stupanje na snagu Protokola, 1992., a jednako tako bilo je npr. i s Protokolom iz 1984. g. zahtijeva se kumulativno ispunjenje oba postavljena uvjeta. konačno, u prilog potonjem govori i original odštampani tekst na engleskom jeziku i upotreba riječi "and", a ne "or". Isp. UPP, br. 1-4 (137-140), Zagreb, 1993, str. 120-121.

21 U tom pravcu isp. čl. 839-849 Pomorskog zakonika.

22 Prema Filipović, Velimir, Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 100, Zagreb, 1983, str. 99.

je i hrvatski zakonodavac donošenjem odredbi o **"redu na pomorskom dobru"** i njihovim uvrštavanjem u Pomorski zakonik (isp. čl. 73-80), ali i odredbi o **"odgovornosti za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret"** (isp. čl. 839-849) i odredbi o **"odgovornosti za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša"**. (isp. čl. 837-838). Riječ je o sustavu izvanugovorne odgovornosti (dio IX, glava V Pomorskog zakonika) za tražbine koje su izuzete od instituta globalnog ograničenja brodarove odgovornosti.²³ To istovremeno podrazumijeva vlastiti sustav ograničene odgovornosti, ali uz uvjet osnivanja fonda ograničene odgovornosti.²⁴

Glede odnosa Hrvatske prema relevantnim međunarodnim instrumentima, posebno prema Protokolima iz 1992. g. u odnosu na obje Konvencije (iz 1969 i 1971), nesumnjiv je hrvatski interes da ovi Protokoli budu prihvaćeni i od hrvatske strane. Uostalom ova tvrdnja je još ranije bila izražena u odnosu na Protokole iz 1984. g. izričajem da je "naša država kao ratifikantica obaju do sada izmjenjenih konvencija sigurno i stvarno zainteresirana da i novi Protokoli (odnosilo se je to na Protokole iz 1984) budu prihvaćeni radi zaštite naše obale i našeg sve manje plavog Jadrana."²⁵

23 Na sve tražbine koje su predviđene u dijelu IX, glava V (izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodarova), a riječ je o odgovornosti za tražbine uslijed smrti i tjelesnih ozljeda kupaca i drugih osoba u moru, za odgovornosti za tražbine uslijed oštećenja stvari i onečišćenja okoliša i za tražbine uslijed onečišćenja uslijed izlivanja ulja s broda, koje ulje se prevozi kao teret, prema izričitoj zakonskoj odredbi iz čl. 409. st. 1. t. 2 Pomorskog zakonika - izuzimanje od režima ograničenja odgovornosti proširuje se na sve tražbine pobrojane u glavi V, dijelu IX Pomorskog zakonika. Ovakvo određenje smatra se pogrešnim i u suprotnosti s intencijama zakonodavca. Naime, smatra se da se odredbe o izuzimanju od režima ograničene odgovornosti, kako je predviđen Zakonikom u čl. 411, pogrešno proširuje na sve tražbine navedene u Glavi V, Dijelu XI koje se prevozi kao teret, iz Glava V, Dijela IX PZ, jer je za ove tražbine sustav odgovornosti reguliran Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete od onečišćenja naftom iz 1969. godine zajedno s Protokolima, te se stoga na ove tražbine ne primjenjuju odredbe o globalnom ograničenju odgovornosti. Tako i Filipović, Velimir, Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja brodarove odgovornosti, Uporedno pomorsko pravo, br. 1-4 (141-144), Zagreb, 1994, str. 97-98. Ovo identično kao što su od instituta globalnog ograničenja odgovornosti izuzete tražbine podvrgnute nekoj međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom pravu, koje uređuje ili zabranjuje ograničenje odgovornosti za nuklearne štete (v. čl. 409. st. 1. t.c Pomorskog zakonika).

24 Mada nije izričito rečeno da li je pretpostavka ograničenja odgovornosti obvezatno osnivanje fonda ograničene odgovornosti za štete prouzročene izlivanjem ili izbacivanjem ulja, čini se da treba prihvatiti tezu kako vlasnik broda gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako nije osnovao fond ograničene odgovornosti. U čl. 842 st. 2. Pomorskog zakonika to je indirektno i utvrđeno time što je propisano - Vlasnik broda za štete koje se prouzroče izlivanjem ili izbacivanjem ulja može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti. Dakle, on može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda. Međutim, nasuprot tomu stoji određenje iz čl. 415 st. 1. Pomorskog zakonika prema kojem brodar (pojam brodarova za ove svrhe uključuje i vlasnika broda) se može pozvati na ograničenje odgovornosti, čak i kad nije osnovan fond ograničenja odgovornosti prema čl. 416 PZ!!!!

25 Tako Filipović, Velimir, Izmjena međunarodnih sporazuma o naknadi štete uslijed zagađivanja mora naftom. UPPPK, br. 103-104, Zagreb, 1984, str. 512. Ako je vrijedilo u odnosu na Protokole iz 1984., tada je to, u najmanjoj mjeri, jednako vrijedno i danas, jer želi se zaštititi hrvatsko more i hrvatska obala.

Treba li Hrvatska oštrij sustav odgovornosti za štete od onečišćenja mora?

Uvažavajući hrvatsku pomorsku i turističku orijentaciju²⁶ postavlja se pitanje možemo li se bolje zaštititi od one zaštite kakvu sada imamo, te da li postojećim mjerama (uključujući obvezivanje na naknadu štete) prema onečišćivačima mora uljima djelujemo dovoljno preventivno, ali i represivno i time doprinosimo efikasnom uklanjanju šteta kada one već nastanu.

U ovom kontekstu ne upuštajući se u pitanje sustavne analize postojećeg zakonskog teksta iz Pomorskog zakonika (usp. čl. 839- 849)²⁷ uputno je iznijeti barem dio problema i pitanja na koja se očekuje dati odgovor:

1. pitanje odgovornosti za štetu od onečišćenja izlivanjem ulja u unutrašnjim vodama (dakako, to nije predmetom reglementacije u Pomorskom zakoniku, ali ostaje zadatkom uređenja na suvremen način),
2. pitanje pojma "brod" kao izvorišta onečišćenja (ovaj pojam je u Pomorskom zakoniku dan u čl. 839 st. 1. t. 1). Iz pojma "brod", prema sadašnjem zakonskom određenju isključene su naprave i sva vrsta plovila, koja nisu konstruirana ili prilagođena za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret,²⁸
3. pitanje odgovorne osobe (u čl. 840 st. 1. Pomorskog zakonika propisuje se - Za štetu koju prouzroči brod, koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda...)²⁹ Eventualna odgovornost više subjekata može se postaviti solidarnom. Solidarnu odgovornost se mora izričito predvidjeti.
4. pitanje vrste šteta, koje su prouzročene onečišćenjem (isp. čl. 839 st. 1. t. 3 Pomorskog zakonika). Kao šteta nije uključen i izmakli dobitak (lucrum cessans) ili gubitak zarade (engl. "loss of profit"), a što može biti posebno značajno za nas (onečišćenje prirodnog bogatstva i ljepote mora).
5. pitanje apsolutnog i relativnog zastarnog roka (isp. čl. 849 Pomorskog zakonika). Hrvatski zakonodavac je u ovom pogledu donio zakonsko rješenje po uzoru na čl. VIII Konvencije o odgovornosti za štetu iz 1969. g. sa stanovitim modifikacijama koristeći dva izraza: zastarijevanje

²⁶ Ne kao isključivu, jer orijentacija Hrvatske treba biti iskorištenje svih komparativnih prednosti, koje Hrvatska ima u odnosu na druge zemlje, posebno njezinog okruženja i Europe. Velika prednost je upravo imanje mora i razvedene morske obale kakvu Hrvatska ima, dakako u svrhe promotivnog turizma, ali i druge (ribarstvo, pomorski prijevoz...)

²⁷ Za ovo usp. npr. i Seršić, Maja, Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodar, UPP, br. 1-4 (141-144), Zagreb, 1994, str. 166-171 i od istog autora - Šteta od onečišćenja mora naftom, obujam i popravlanje, UPP, br. 1-4 (141-144), Zagreb, 1994, str. 103-124.

²⁸ Nije li ovaj pojam preuzak?

²⁹ Krug odgovornih osoba može biti i šire postavljen.

prava na naknadu štete, za što je predviđen rok od tri godine od dana kada je šteta nastala i utrnjivanje prava na naknadu štete. Za potonje je predviđen rok od šest godina od dana nastanka događaja, koji je prouzročio štetu, ako se u ovom roku ne podnese tužba.

I konačno - da li sva neuspješnost pravne reglementacije ovog izuzetno važnog područja prava, na međunarodnom planu s jedne strane, ali i naglašeni hrvatski interes za ovim, na drugoj strani, ne nalaže uvođenje strožijeg pravnog režima poniklog u unutarnjem pravu Hrvatske, a primjenjivog u primjerima i u slučajevima kada je to dopušteno sukladno normama međunarodnog privatnog prava o primjenjivosti međunarodnih konvencija, kolizionim normama i normama o teritorijalnoj primjeni domaćeg prava.

Summary

OIL POLLUTION DAMAGE - CIVIL LIABILITY - INTERNATIONAL INSTRUMENTS & CROATIAN INTERESTS

This paper analyses from comparative point of view the provisions concerning oil pollution damage and civil liability as specified in the 1969 Civil Liability Convention and 1971 Fund Convention, as well as amendments made by Protocols of 1976, 1984 and 1992. It also analyses the provisions contained in the new Maritime Code of the Republic of Croatia.

Although, according to the author, there was not much success in international codification of maritime law which is concerned with the problems of oil pollution damage, the author believes that the wide acceptance of the new rules at international level could be expected soon.

Considering the maritime and tourist orientation of the Republic of Croatia, the autor points out Croatian interests in preserving its coast and sea from oil pollution damages. Although the new rules of 1994 Croatian Maritime Code are drafted in a clear and modern way, the author pleads for several amendements as the only possible objective rules, and give directions for the proposed amendements.