

Naknada ekološke štete u slučaju onečišćenja mora s brodova - hrvatski pravni okvir

Ćorić, Dorotea; Tuhtan Grgić, Iva; Stanković, Gordan

Source / Izvornik: **Poredbeno pomorsko pravo**, 2022, 61, 95 - 133

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

<https://doi.org/10.21857/moxpjh16gm>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:339120>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-22**

PRAVRI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

NAKNADA EKOLOŠKE ŠTETE U SLUČAJU ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA – HRVATSKI PRAVNI OKVIR

Prof. dr. sc. DOROTEJA ČORIĆ*
Izv. prof. dr. sc. IVA TUHTAN GRGIĆ**
Izv. prof. dr. sc. GORDAN STANKOVIĆ***

UDK 347.79:502/504
DOI 10.21857/moxpjh16gm
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 23. ožujka 2022.
Prihvaćeno za tisak: 18. svibnja 2022.

U radu se daje prikaz hrvatskog zakonodavnog okvira koji uređuje pitanje odgovornosti za štetu nastalu različitim vrstama onečišćenja mora s brodova, a pogotovo pitanje naknade ekološke štete, kao specifičnog vida štete od onečišćenja morskog okoliša. Rad je potaknut onečišćenjem koje je u Raškom zaljevu prouzročila nezgoda broda Fidelity tijekom srpnja 2018. godine. Nakon navedene nezgode, Trgovački sud u Rijeci odredio je, u postupku osiguranja dokaza, pokrenutom po prijedlogu Županijskog državnog odvjetništva u Puli, provođenje vještačenja radi utvrđivanja ekološke štete nastale zbog izlivanja pogonskog goriva s broda Fidelity. Autori ističu različitost pristupa pri priznavanju i procjeni ekološke štete na međunarodnoj, ali i na nacionalnoj razini, odnosno u Republici Hrvatskoj. Daju kratak pregled rješenja u svezi s priznavanjem ekološke štete prema općim ekološkim propisima, ali i u sklopu posebnih međunarodnih sustava odgovornosti za onečišćenje mora s brodova (CLC/Fund sustav 92 i Bunker sustav) koji su na snazi u Republici Hrvatskoj. U svezi s tim, navodi se da opći ekološki propisi pri utvrđivanju ekološke štete, uz naknadu troškova mjera primarnog otklanjanja nastalog onečišćenja, priznaju i naknadu gubitaka koji su nastali zbog činjenice da oštećena prirodna dobra i/ili funkcije ne mogu obavljati svoju ekološku funkciju ili ispunjavati funkcije za druga dobra ili javnost, dok primarne mjere ne postignu puni učinak, ali i štetu nastalu samom morskom okolišu. Autori posebno ističu

* Prof. dr. sc. Doroteja Čorić, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-adresa: dorotea.coric@pravri.uniri.hr.

** Izv. prof. dr. sc. Iva Tuhtan Grgić, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-adresa: iva.tuhtan.grgic@pravri.uniri.hr.

*** Izv. prof. dr. sc. Gordan Stanković, Odvjetničko društvo Vukić, Jelušić, Šulina, Stanković, Jurcan & Jabuka, Nikole Tesle 9/V – VI, 51000 Rijeka, e-adresa: gordan.stankovic@vukic-lawfirm.hr.

kako posebni konvencijski sustavi imaju daleko restriktivniji pristup pri priznavanju naknade za ekološku štetu i isključivo priznaju naknadu razumnih troškova kojima se morski okoliš nastoji vratiti u stanje prije onečišćenja. Daje se pregled sudskih odluka donesenih nakon nezgoda tankera Erika i Prestige te upozorava na nove trendove pri priznavanju i procjeni ekološke štete od strane nacionalnih sudova, odnosno odstupanja od restriktivnog pristupa konvencijskog sustava. Posebna se pozornost posvećuje analizi odredbi Pomorskog zakonika u svezi s priznavanjem ekološke štete te ističe opasnost koju krije zasebno definiranje ove štete u čl. 49.g Pomorskog zakonika, uz onu preuzetu iz konvencijskih sustava odgovornosti.

Zaključno se napominje kako će, vrlo vjerojatno, u budućnosti biti inicijativa za revizijom konvencijskih rješenja u vezi s priznavanjem naknade ekološke štete u slučaju onečišćenja mora s brodova kako bi se dosljedno provelo načelo »onečišćivač plaća« i time pridonijelo ostvarenju ciljeva održivog razvoja. Međutim, dotad zakonsko rješenje Pomorskog zakonika kojim se ekološka šteta izdvaja i posebno definira dovodi do neujednačenog tumačenja, a time do pravne nesigurnosti pa autori predlažu odgovarajuća de lege ferenda rješenja.

Ključne riječi: ekološka šteta; načelo »onečišćivač plaća«; ekološke funkcije; razumne mjere; privremeni gubici.

1. UVOD

1.1. *Fidelity* – ekološki incident kao povod istraživanja

Dana 22. lipnja 2018. godine, brod *Fidelity* libanonske zastave prouzročio je znatno onečišćenje mora u Raškom zaljevu, jedno od ozbiljnijih onečišćenja u Republici Hrvatskoj. Brod je bio na lučkom vezu i obavljao ukrcaj pogonskog goriva kada je došlo do izlivanja oko 3.800 tona srednje teškog pogonskog goriva, prvo na palubu spomenutog broda, a potom i u more. Nošeno vjetrom, onečišćenje je također zahvatilo dijelove obale Raškog zaljeva te brodice i uzgajališta školjaka u pogođenom dijelu mora.¹ Onečišćenje je izazvalo veliku medijsku pozornost, a slike zauljenog mora i obale, uoči turističke sezone, sigurno nisu bile dobra reklama. Aktiviran je Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja Jadrana i odmah su poduzete odgovarajuće zaštitne mjere radi saniranja nastalog onečišćenja. Brodar *Mary Marine Ltd.*, odnosno njegov P&I klub, izvansudskim su putem temeljem sklopljenih nagodbi naknadili štetu zbog onečišćenja mora

¹ Završno Izvješće o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći (Raški zaljev, 22. lipnja 2018. godine), Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, dostupno na: <https://www.ain.hr/Investigations/Get/10266/Završno-izvjesce-Izlijevanje-pogonskog-goriva-prilikom-ukrcaja-istog-na-brod-Fidelity> (pristup 15. veljače 2022.).

svim žrtvama onečišćenja (fizičkim i pravnim osobama izravno pogođenim onečišćenjem, kao i nadležnim tijelima Republike Hrvatske (RH)).

Nezgoda broda *Fidelity* upozorila je na rizik što ga pomorski promet predstavlja za morska područja RH. Kao obalna država, RH dužna je štiti svoj morski okoliš.² Uz obvezu, RH ima i poseban interes za očuvanje prirodne raznolikosti i dobrog ekološkog stanja morskog okoliša s obzirom na to da su njezine glavne djelatnosti (turizam, ribarstvo, nautički turizam, marikultura) vezane za more.

Spomenuto onečišćenje Raškog zaljeva potaknulo nas je na analizu hrvatskog zakonodavnog okvira koji uređuje pitanje odgovornosti za štetu nastalu različitim vrstama onečišćenja mora s brodova, a pogotovo pitanje naknade ekološke štete, kao specifičnog vida štete od onečišćenja morskog okoliša.

1.2. Naknada ekološke štete – različitost pristupa

Ne postoji jedinstven pojam štete zbog onečišćenja morskog okoliša pa će se, ovisno o izvoru onečišćenja, na određivanje, odnosno procjenu štete te način njezina popravljivanja primjenjivati različiti pravni izvori s različitim definicijama i kriterijima za utvrđivanje štete. Uz klasične vidove imovinskopravne štete, tj. stvarnu štetu i izmaklu dobit, šteta nastala onečišćenjem mora obuhvaća i tzv. ekološku štetu. U užem smislu, ekološka šteta obuhvaća štetu morskim okolišu *per se* (štetu nanесenu samom morskim eko-sustavu, morskoj flori i fauni), a u širem smislu, osim štete samom okolišu, uključuje i naknadu troškova za poduzete mjere otklanjanja štete i opravka onečišćenog okoliša.³

² Obveza proizlazi iz ustavne odredbe kojom su, *inter alia*, more, morska obala i otoci, proglašeni dobrima od interesa za RH i uživaju njezinu posebnu zaštitu (čl. 52. st. 1. Ustava RH, Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998 – službeni pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 – službeni pročišćeni tekst, 28/2001, 41/2001 – službeni pročišćeni tekst, 76/2010, 85/2010 – službeni pročišćeni tekst, 5/2014). Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. godine (*Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2000) koja je na snazi za RH, sadrži odredbu koja državama strankama nameće dužnost štiti i očuvati svoj morski okoliš (čl. 192. Konvencije).

³ Ibrahima, D., *Recovering Damage to the Environment «per se» Following an Oil Spill: The Shadows and Lights of the Civil Liability and Fund Conventions of 1992, Review of European Community and International Environmental Law (RECIEL)*, god. 14 (2005.), br. 1, str. 63. O različitim definicijama ekološke štete morskim okolišu vidjeti Pełowska-Dąbrowska, Z., *Environmental Damage under the CLC 92 and Fund 92 Conventions: Remarks Concerning New Guidelines for Presenting Claims for Environmental Damage, Maritime Law*, Polish Academy of Sciences, Gdańsk Branch, Gdańsk, god. XXXIV (2018.), str. 212-213.

Na međunarodnoj razini izdvajaju se dva pristupa u priznavanju naknade ekološke štete. S jedne strane treba spomenuti američki pristup, sadržan u odredbama Zakona o onečišćenju uljem iz 1990. godine (*Oil Pollution Act – OPA*)⁴ te njemu sličan europski pristup, uveden putem Direktive 2004/35/EZ o odgovornosti za okoliš radi sprječavanja i otklanjanja štete u okolišu (*European Environmental Liability Directive – ELD*),⁵ a s druge strane, onaj prihvaćen u sklopu posebnih međunarodnih sustava građanske odgovornosti za onečišćenje mora s brodova. Pitanje odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (dakle, šteta koju je prozročio brod *Fidelity*) ulazi u okvir primjene Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim gorivom iz 2001. godine (Bunker konvencija) koja je na snazi u RH.⁶ Uz Bunker konvenciju, RH je potvrdila (i za nju je na snazi) i poseban međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret. Reguliran je odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine (Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine, *Civil Liability Convention – CLC konvencija, CLC 92*) i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine (Konvencija o Fondu iz 1992. godine ili Fond konvencija). CLC/Fond sustav odgovornosti iz 1992. godine (CLC/Fond 92) dopunjen je usvajanjem Protokola iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine⁷

⁴ OPA, 33 U.S.C., §§2701-2761. Akt je usvojen nakon nezgode tankera *Exxon Valdez* (1989. godine) i predstavlja opsežan normativni akt koji regulira niz pitanja u svezi s onečišćenjem mora. Treba napomenuti da OPA ne predstavlja jedinstveni režim odgovornosti za onečišćenje mora u SAD-u, jer se za neka područja i dalje primjenjuju federalni zakoni. Za detaljniji prikaz Akta v. Wagner, J. T., *The Oil Pollution Act of 1990: An Analysis*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 21 (1990.), br. 4, str. 569-587.

⁵ Direktiva 2004/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o odgovornosti za okoliš u pogledu sprječavanja i otklanjanja štete u okolišu (SL L 143, 30. travnja 2004.).

⁶ Bunker konvencija iz 2001. godine (*Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2006) za Republiku Hrvatsku stupila je na snagu 21. studenoga 2008. godine.

⁷ Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencija o Fondu iz 1992. godine (*Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/1997) za Republiku Hrvatsku stupile su na snagu 12. siječnja 1999. godine. Protokol iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine (*Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/2005) za Republiku Hrvatsku stupio je na snagu 17. svibnja 2006. godine. Na međunarodnoj razini CLC/Fond sustav iz 1992. godine široko je prihvaćen. CLC Konvencija postigla je 145 ratifikacija (pokriva 97,52 % svjetske flote), Fond Konvencija 120 ratifikacija (94,42 % svjetske flote), a Protokol iz 2003. godine 32 ratifikacije (15,76 % svjetske flote). Izvor: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> (pristup 6. ožujka 2022.). Treba napomenuti kako je postojeći CLC/Fond 92 sustav odgovornosti zapravo nastao kao nadogradnja CLC-a iz 1969. godine i Fond Konvencije iz 1971. godine, putem protokola iz 1992. godine. Tako se prema čl. 11. Protokola iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. godine

(v. *infra*, toč. 3.). Navedeni sustavi primjenjuju se u slučaju onečišćenja pogonskim gorivom i uljem koje se prevozi kao teret u državi stranci, neovisno o državnoj pripadnosti broda.

Oba pristupa pri utvrđivanju ekološke štete priznaju naknadu troškova razumnih mjera koje su poduzete ili će se poduzeti radi vraćanja onečišćenog prirodnog dobra u prvotno stanje, odnosno stanje prije samog onečišćenja. Navedeni troškovi obuhvaćaju trošak bilo koje mjere koja je poduzeta kako bi se oštećeno prirodno dobro ili oštećene funkcije prirodnog dobra u potpunosti ili bar približno vratile u stanje prije onečišćenja. Obuhvaćeni su i troškovi svakog uklanjanja znatnijeg rizika od nepovoljnog djelovanja onečišćenja morskog okoliša na ljudsko zdravlje (tzv. mjere primarnog otklanjanja).⁸

Međutim, kad povrat okoliša u stanje prije onečišćenja nije moguć, odnosno, kada primarno otklanjanje nije dovelo do potpune ponovne uspostave oštećenih prirodnih dobara ili usluga, tada dolaze do izražaja razlike između navedenih dvaju pristupa u naknadi ekološke štete. Američki i europski pristup predviđa poduzimanje i naknadu mjera dopunskog i kompenzacijskog otklanjanja onečišćenog okoliša. Dopunske mjere otklanjanja obuhvaćaju svaku mjeru poduzetu u vezi s onečišćenim morskim okolišem i/ili usluge radi nadomještanja, a kompenzacijske mjere naknadu privremenih gubitaka, odnosno gubitaka koji su nastali zbog činjenice da oštećena prirodna dobra i/ili funkcije ne mogu obavljati svoju ekološku funkciju ili ispunjavati funkcije za druga dobra ili javnost (*loss of ecosystem services – ESS*) dok primarne ili dopunske mjere ne postignu puni učinak.⁹ Ako mjere otklanjanja ili oporavka onečišćenog morskog okoliša ne poluče rezultat, odnosno oporavak morskog okoliša nije postignut, ovi sustavi priznaju i naknadu zbog umanjene vrijednosti okoliša.¹⁰

Utvrđivanje navedenih naknada je složen, zahtjevan i izazovan postupak. Za sam morski okoliš, kao i funkcije koje on obavlja ili usluge koje pruža za druga dobra i javnost ne postoji tržište, pa oni nemaju tržišnu vrijednost. Međutim, to

među strankama Protokola, Konvencija iz 1969. godine i Protokol iz 1992. godine, tumače zajedno kao jedinstveni instrument – Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine (CLC 92). Odgovarajuću odredbu sadrži i čl. 27. Protokola iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o Fondu iz 1971. godine.

⁸ OPA sec. 1002(b)(1)(B), ELD Prilog II, toč. 1. (a), čl. 1. toč. 6. CLC-a. Mjere primarnog otklanjanja neće se poduzeti ako je povrat okoliša u stanje prije onečišćenja nemoguće ostvariti ili je trošak tih mjera neproporcionalan nastaloj šteti.

⁹ ELD Prilog II, toč. 1. (b) i (c), OPA sec. 1002, toč. (b)(2)(C).

¹⁰ ELD Prilog II, toč. 1. (c), 1.2.2. i 1.2.3., OPA sec. 1002(b)(2). Pri utvrđivanju opsega dopunskih i kompenzacijskih mjera primjenjuje se pristup ekvivalentnosti dobara ili funkcija, a ako to nije moguće osiguravaju se alternativna prirodna dobra i/ili funkcije.

ne znači da oni nemaju nikakvu ekonomsku vrijednost. Navedeni sustavi koriste različite metode i modele procjene ekonomske vrijednosti pojedinih dijelova okoliša i usluga koje pruža.¹¹ Pri tomu je važno utvrditi sve oblike usluga i funkcija koje okoliš pruža, a potom odrediti njihovu ekonomsku korist. Razlikuju se usluge opskrbe, kulturne usluge, usluge podrške i regulacije koje pružaju pojedini eko sustavi. Primijenjeno na morski okoliš, koristi koje proizlaze iz tih usluga uključuju opskrbu hranom i energijom, estetsku vrijednost, turističku aktivnost, očuvanje biljnih i životinjskih vrsta, zaštitu od prirodnih nepogoda i druge.¹² Za one dijelove ili resurse okoliša koji imaju svoju tržišnu vrijednost (na primjer riba) koriste se te tržišne vrijednosti. More nema tržišnu vrijednost, ali može se odrediti kao vrijednost koju su ljudi spremni platiti za njegovo očuvanje. Osim razlikovanja tržišne i netržišne vrijednosti dijelova okoliša i usluga ili funkcija koje pruža, još je jedna moguća podjela vrijednosti okoliša, po tome ima li on koristovnu vrijednost (*consumptive character*), poput ribaranja, proizvodnje soli, desalinizacija vode i sl. ili nekoristovnu vrijednost (*non-consumptive nature*), primjerice, promatranje ptica, plivanje i sl.¹³

CLC/Fond 92 sustav i Bunker konvencija imaju daleko restriktivniji pristup kad je riječ o naknadi ekološke štete. Ako se ne radi o ekonomskom gubitku koji je posljedica onečišćenja, naknada ekološke štete ograničava se isključivo na troškove razumnih mjera poduzetih radi povrata onečišćenog morskog okoliša u stanje prije onečišćenja.

Različiti pristupi pri priznavanju ekološke štete ističu i bitne razlike koje navedeni sustavi naknade žele postići. Cilj je američkog i europskog sustava naknade ekološke štete, uzimajući u obzir vezu između čovjeka i okoliša, naknaditi gubitak koji je nastao zbog toga što onečišćeni okoliš nije mogao ispunjavati svoje funkcije, odnosno pružati usluge za javnost (i druga dobra). Za razliku od navedenog, osnovni je cilj CLC/Fond 92 sustava i Bunker konvencije vratiti žrtve onečišćenja u prvotno financijsko stanje (kao da se onečišćenje nije niti dogodilo)

¹¹ V. Prilog VII. ELD. U sklopu primjene OPA ekološka šteta procjenjuje se primjenom posebnih pravila (*Natural Resources Damage Assessments – NDRA*). Više v. A Summary of the Natural Resource Damage Assessment Regulations under The United States Oil Pollution Act, https://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/tp_enveco.pdf (pristup 1. veljače 2022.).

¹² Handl, G., *Marine Environmental Damage: The Compensability of Ecosystem Service Loss in International Law*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, god. 34 (2019.), br. 4, str. 609.

¹³ Nekoristovne vrijednosti proizlaze iz činjenice da određeno dobro postoji (egzistencijska vrijednost) te želimo da i dalje postoji kako bi imali mogućnost njegova korištenja u budućnosti (vrijednost nasljedstva i opcije korištenja u budućnosti). V. Logar, I., Pregled principa i metoda vrednovanja dobara i usluga iz okoliša, *Ekonomska misao i praksa*, Sveučilište u Dubrovniku, god. XXVIII (2019.), br. 1, str. 413.

te poduzeti razumne mjere da se onečišćenom okolišu pomogne i ubrza povrat u stanje prije nastalog onečišćenja.

Na nacionalnoj razini, tj. u Republici Hrvatskoj, ove se različitosti u pristupu naknadi ekološke štete preslikavaju. Naime, RH je, kao država članica Europske unije, u svoje opće ekološko zakonodavstvo, odnosno u Zakon o zaštiti okoliša,¹⁴ preuzela odredbe ELD-a. S druge strane, kao što je već istaknuto, RH je stranka CLC/Fond 92 sustava i Bunker konvencije. Odredbe Pomorskog zakonika,¹⁵ u dijelu koji se odnosi na izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i brodarka za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret (čl. 813. – 824.) i odgovornost za onečišćenje mora pogonskim gorivom (čl. 823.a – 823.f), usklađene su s odredbama navedenih konvencijskih sustava. U slučajevima koji ne potpadaju pod navedene režime primjenjivat će se odredbe čl. 812. PZ-a koji se odnosi na onečišćenje mora ostalim onečišćujućim tvarima, a koja sadrži istu definiciju štete zbog onečišćenja kao navedeni posebni sustavi odgovornosti.

Osim toga, PZ sadrži posebnu definiciju pojma ekološke štete u čl. 49.g, smještenom u Glavi I.a pod nazivom »Zaštita od onečišćenja s pomorskih objekata«, koja sadrži upravnopravne odredbe o sigurnosti plovidbe i sprječavanja onečišćenja mora. Zasebno definiranje ekološke štete, uz onu sadržanu u općem ekološkom propisu, ali i onu iz posebnih sustava odgovornosti propisanih PZ-om, nameće pitanje na koje se slučajeve treba primijeniti definicija iz čl. 49.g PZ-a i njome propisani kriteriji.

Upravo u slučaju broda *Fidelity*, koji je autore i potaknuo na pisanje ovog rada, Županijsko državno odvjetništvo u Puli podnijelo je Trgovačkom sudu u Rijeci prijedlog za sudsko osiguranje dokaza radi utvrđenja ekološke štete iz čl. 49.g PZ-a. Trgovački je sud takav prijedlog prihvatio te je Rješenjem od 18. srpnja 2018. godine¹⁶ odredio provođenje vještačenja, pri čemu je zadaća povjerenom vještaku – Institutu Ruđer Bošković: »Zadaća vještaka je da utvrdi ekološku štetu nastalu povodom onečišćenja okoliša izazvanog izlivanjem pogonskog goriva iz motornog broda 'FIDELITY', do kojega je izlivanje došlo 21. na 22. lipnja 2018. u lučkom bazenu Bršica, opseg i intenzitet onečišćenja okoliša i ukupni iznos ekološke štete.« U skladu s navedenim zadatkom, Institut Ruđer Bošković izradio je nalaz i mišljenje vještaka, primjenom EPA BOSCEM modela, razvijenog u SAD-u u suradnji s Agencijom za zaštitu okoliša, upravo za potrebe

¹⁴ Zakon o zaštiti okoliša (u nastavku: ZZO), *Narodne novine*, br. 80/2013, 152/2013, 78/2015, 12/2018, 118/2018.

¹⁵ Pomorski zakonik (u nastavku: PZ ili Zakonik), *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

¹⁶ Trgovački sud u Rijeci, Rješenje 4 R1-97/2018-6 od 18. srpnja 2018.

kvantificiranja ekološke štete i troškova sanacije zbog izlivanja pogonskog ulja. Ovakav je pristup izračunu bio kritiziran od strane tuženika. Međutim, treba istaknuti kako je Institut Ruđer Bošković, kao vještak, postupao prema nalogu suda te da zapravo i nije pogriješio jer je sud naložio utvrđivanje »opsega i intenziteta onečišćenja okoliša i ukupni iznos ekološke štete«. Činjenica je da ELD Direktiva i nacionalno zakonodavstvo sadrže odredbe o metodama procjene štete pa je primjena EPA BOSCEM metode bila pogrešan pristup, ali vjerojatno je kako bi se i primjenom navedenih nacionalnih odredbi došlo do sličnih rezultata.

Pitanje koje se ovdje nameće je: može li hrvatski sud, u slučaju kad se na onečišćenje mora primjenjuje Bunker konvencija, dosuditi naknadu ekološke štete izvan okvira Konvencije koja je na snazi u RH, odnosno je li sud u konkretnom slučaju morao voditi računa o odredbama Bunker konvencije te, u skladu s njezinim odredbama, po potrebi zatražiti vještačenje?

Kroz analizu pojma i procjene ekološke štete prema općim ekološkim propisima (ZZO/ELD) i posebnim sustavima odgovornosti za onečišćenje mora s brodova pokušat ćemo odgovoriti na pitanje na koji se način definira i utvrđuje ekološka šteta u slučaju onečišćenja mora s brodova u morskim područjima RH.

2. POJAM I NAKNADA EKOLOŠKE ŠTETE MORU U HRVATSKOM ZAKONODAVSTVU

2.1. Zakon o zaštiti okoliša – opći ekološki propis

Zakon o zaštiti okoliša kao opći ekološki zakon osnovni je pravni izvor zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj. Uređuje osnovna pitanja zaštite okoliša, *inter alia* i pitanje odgovornosti za onečišćenje okoliša. Režim odgovornosti za štetu u okolišu predstavlja djelotvorno sredstvo zaštite okoliša. Ponajprije ima represivnu funkciju koja se očituje u obvezi popravljivanja štete nastale u okolišu, kao i financijskoj odgovornosti za popravak uništenog ili oštećenog okoliša. Uz to, ima i preventivnu funkciju jer nametanjem obveze, onome tko je počinio štetu da je popravi ili nadoknadi (primjena načela »onečišćivač plaća«), sprječava se ili smanjuje daljnje štetno djelovanje na okoliš. Tako se pridonosi i ostvarenju ciljeva održivog razvoja – savjesno i obazrivo korištenje okoliša kako bi ga očuvali i za buduće generacije.

Zaštitu i odgovornost za štetu počinjenu pojedinim sastavnicama okoliša predviđaju i brojni propisi kojima se uređuje korištenje određenih dijelova okoliša kao što su voda, more, tlo, priroda i dr. U takvim slučajevima takvi posebni propisi kao *lex specialis* imaju prednost pred primjenom općih ekoloških

propisa.¹⁷ Zaštita morskog okoliša u Republici Hrvatskoj provodi se kao zaštita posebne sastavnice okoliša kroz odgovarajući pravni okvir koji obuhvaća prevenciju i suzbijanje onečišćenja, mjere nadzora te represivne propise koji uređuju pravne posljedice nastalog onečišćenja. Odgovornost za onečišćenje mora s brodova procjenjuje se prema odredbama PZ-a, kao i relevantnih međunarodnih ugovora koje je RH potvrdila i koji su za nju na snazi. Budući da se navedene odredbe PZ-a temeljem čl. 809. PZ-a primjenjuju na plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe (osim ratnog broda), kao i hidroaviona na vodi, odgovornost za onečišćenje mora s drugih pomorskih objekata, koji nisu plovni, prosuđivat će se prema općim odštetnim i ekološkim propisima.¹⁸ Međutim, nije isključeno da se u nekim slučajevima onečišćenja mora s brodova (i drugih plovni objekata) zahtjev za naknadu štete može podnijeti i prema općim ekološkim propisima (v. *infra* t. 5.1.4.).

U svezi s tim, u nastavku ćemo prikazati osnovna obilježja režima odgovornosti za štetu u okolišu, odnosno moru kao njegovoj sastavnici, prema općim ekološkim propisima, kao i prema posebnim propisima mjerodavnim za onečišćenje mora s brodova. Navedeni prikaz pomoći će nam u boljem razumijevanju sličnosti i razlika među tim režimima kad je riječ o naknadi ekološke štete.

2.2. Odgovornost za štetu u okolišu prema ZZO-u

Pravni režim odgovornosti za štete u okolišu reguliran je odredbama ZZO-a i Uredbe o odgovornosti za štete u okolišu.¹⁹ Odredbe navedenih pravnih izvora usklađene su s odredbama ELD-a.²⁰ Zbog porasta onečišćenja unutar EU-a, koja predstavljaju znatan rizik za zdravlje ljudi i gubitak biološke raznolikosti, cilj je ELD-a stvaranje zajedničkog okvira za sprječavanje i otklanjanje štete u okolišu uz prihvatljiv trošak na razini Zajednice. ELD promiče načelo »onečišćivač plaća« tako da operater čija je djelatnost prouzročila štetu u okolišu ili prijeteću opasnost (vjerojatnost kako će u bliskoj budućnosti doći do štete) snosi financijsku odgovornost za nastalu štetu. Tako bi se operateri potaknuli da pri

¹⁷ V. čl. 5. ZZO.

¹⁸ V. čl. 809. PZ-a. O onečišćenju mora s platformi v. Ćorić, D.; Tuhtan Grgić, I., *Istraživanje i eksploatacija ugljikovodika u Jadranu: problem izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora u hrvatskom zakonodavstvu*, *Naše more*, god. 62 (2015.), br. 4, *Supplement*, str. 113-119.

¹⁹ Uredba o odgovornosti za štete u okolišu (u nastavku: Uredba), *Narodne novine*, br. 31/2017, 50/2020.

²⁰ V. čl. 2. st. 1. toč. (7) ZZO-a. O ELD-u, više v. Jans, J. H.; Vedder, H. H. B., *European Environmental Law*, Europa Law Publishing, Groningen, 2007., str. 340-343.

obavljanju svoje profesionalne djelatnosti poštuju propisane mjere sprječavanja onečišćenja te tako smanje rizik od nastanka štete u okolišu, ali i svoju financijsku izloženost.²¹

Zakon o zaštiti okoliša regulira dva režima odgovornosti za štetu okolišu, jedan za štetu okolišu i prijetecu opasnost od štete prouzročenu opasnim djelatnostima, za koje je odgovornost operatera objektivna,²² a drugi za štete zaštićenim vrstama i prirodnim staništima nanese oneim djelatnostima koje nisu opasne i za koje je propisna subjektivna odgovornost, odnosno odgovornost po »načelu krivnje ili nemarnog djelovanja«.²³

Za našu temu, posebno je važno istaknuti kako se Uredba ne primjenjuje na štete zbog onečišćenja mora s brodova koji se procjenjuju prema posebnim međunarodnim režimima odgovornosti, a koji su navedeni u Prilogu IV. Uredbe, a to su, među ostalim, CLC/Fond sustav i Bunker konvencija.²⁴ Razlozi za navedeno izuzeće su, *inter alia*, iskustva stečena u sklopu primjene posebnih sustava odgovornosti za onečišćenje mora s brodova te relevantna istraživanja IOPC Fonda.²⁵

Međutim, navodeći međunarodne konvencije, kad je riječ o odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret, u Prilogu IV. Uredbe navode se konvencije koje više nisu na snazi za RH (CLC 69/Fond 71), a Konvencija o Fondu iz 1971. od 24. svibnja 2002. godine nije više na snazi ni na međunarodnoj razini.²⁶ Tu pogrešku trebalo bi čim prije ispraviti tako da se navede novi sustav odgovornosti iz 1992. godine koji je na snazi za RH. Međutim, i bez takvog ispravka Uredbu bi, u skladu s pravom EU-a, trebalo tumačiti i primjenjivati po izričaju ELD Direktive, imajući na umu načelo nadređenosti prava EU-a temeljem kojeg pravo EU-a ima prednost u primjeni pred odredbama nacionalnog prava koje su s njim u suprotnosti.

²¹ V. Recital 2. ELD.

²² Čl. 178. st. 1. ZZO.

²³ Čl. 178. st. 2. ZZO.

²⁴ Čl. 5. st. 1. Uredbe.

²⁵ Čl. 18. st. 3.(a) ELD. ELD predviđa izuzeća od primjene za onečišćenja koja ulaze u područje primjene Međunarodne konvencije o naknadi štete pri prijevozu opasnih i štetnih tvari iz 1996. godine (HNS Konvencija), Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu tijekom prijevoza opasne robe cestom i željeznicom te plovilima za unutrašnju plovidbu, kao i međunarodnih ugovora kojima se regulira nuklearna šteta (Prilog V. ELD).

²⁶ Prilog IV. Uredbe navodi CLC Konvenciju iz 1969. godine i Konvenciju o Fondu iz 1971. godine. Provodeći postupak potvrđivanja novog sustava iz 1992. godine RH otkazala je stari sustav odgovornosti i u trenutku donošenja Uredbe nije bila vezana navedenim međunarodnim ugovorima. Osim toga, i ELD navodi nove sustave (v. Prilog IV. ELD) pa nije jasno zašto je u Uredbi naveden stari sustav odgovornosti.

Važno je istaknuti kako zahtjev za naknadu štete u okolišu, odnosno njegovim sastavnicama koje se smatraju dobrima od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku i uživaju njezinu zaštitu, može podnijeti samo RH, odnosno u njezino ime nadležni državni odvjetnik.

Štete nanese fizičkim i/ili pravnim osobama te šteta prouzročena imovini tih osoba ili bilo koji gubitak podmiruje se prema posebnim propisima i/ili općim odštetnim propisima.²⁷ U konkretnom slučaju to može značiti primjenu odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodar, primjenu odredbe čl. 49.g PZ-a ili pak primjenu općih odredaba Zakona o obveznim odnosima²⁸ o izvanugovornoj odgovornosti za štetu (čl. 1045. na dalje).

2.2.1. Pojam i priznavanje štete u okolišu

Prema čl. 4. toč. 72. ZZO-a, šteta u okolišu je svaka šteta nanese zaštićenim vrstama i prirodnim staništima, vodama, moru i zemljištu. Šteta morskim vodama definira se kao šteta koja ima značajan negativan utjecaj na očuvanje i postizanje dobrog stanja okoliša morskih voda, u skladu s provedbenim propisima iz područja upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem.²⁹ Ekološko stanje podrazumijeva kvalitetu strukture i funkcioniranje morskih ekosustava, a procjenjuje se prema posebnim provedbenim propisima iz područja upravljanja morskim i obalnim područjem.³⁰ Dobro stanje morskog okoliša znači takvo stanje okoliša morskih voda u kojem su očuvani ekološki raznoliki i dinamični oceani i mora koji su čisti, zdravi i produktivni u svojim prirodnim uvjetima, a uporaba morskog okoliša na održivoj je razini, čime se čuva potencijal za uporabu i aktivnosti za sadašnje i buduće generacije.³¹

U smislu odgovornosti, šteta nanese okolišu, pa tako i moru, podrazumijeva mjerljivu nepovoljnu promjenu prirodnog dobra ili mjerljivo slabljenje funkcije ili procesa prirodnog dobra koje mogu nastati izravno ili neizravno.³²

²⁷ Čl. 200. i 201. ZZO, čl. 5. Uredbe.

²⁸ Zakon o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO), *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021.

²⁹ V. čl. 4. toč. 72. ZZO.

³⁰ Direktiva 2008/56/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u području politike morskog okoliša, SL L 164/19, 25. lipnja 2008. (Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji).

³¹ Pri procjeni stanja morskog okoliša uzima se u obzir struktura, funkcije i procesi morskih ekosustava koji ga čine, zajedno s prirodnim fiziografskim, geografskim, biološkim, geološkim i klimatskim čimbenicima, kao i fizikalni, akustični i kemijski uvjeti, uključujući one nastale zbog ljudskog djelovanja na dotičnom području ili izvan njega. V. čl. 3. toč. 4. i 5. Okvirne Direktive o pomorskoj strategiji.

³² V. čl. 4. toč. 73. ZZO.

Operater za kojega se utvrdi kako je odgovoran za nastalu štetu snosi odgovornost za troškove mjera otklanjanja štete u okolišu ili otklanjanja prijeteće opasnosti.³³ Prema čl. 3. st. 1. toč. 3. Uredbe, mjere otklanjanja obuhvaćaju svako djelovanje ili kombinaciju djelovanja, uključujući mjere za ublažavanje stanja ili mjere za obnovu, oporavak ili zamjenu oštećenih prirodnih dobara i/ili oslabljenih usluga, ili za osiguravanje jednakovrijedne alternative tim dobrima ili uslugama. Otklanjanje štete u okolišu postiže se ponovnom uspostavom početnog stanja okoliša putem primarnog, dopunskog i kompenzacijskog otklanjanja (v. *supra* toč. 1.2.). Uredba utvrđuje kriterije koje treba primijeniti pri odabiru najprimjerenije mjere za potrebe otklanjanja štete u okolišu.³⁴ Međutim, ako se šteta ne može sanirati odgovarajućim mjerama, operater je odgovoran nadoknaditi vrijednost uništenog dobra, koja se prema čl. 199. ZZO-a utvrđuje prema ekonomskoj i ekološkoj vrijednosti uništenog dobra. Uredba u Prilogu VII. sadrži metode ekonomskog vrednovanja okoliša. Ako postoji mogućnost određivanja vrijednosti dijelova okoliša kao tržišnih vrijednosti, onda se utvrđuje odgovarajuća tržišna vrijednost. Druga skupina ekonomskog vrednovanja su metode utvrđivanja tržišno indiciranih vrijednosti koje povezuje određeno tržišno vrednovanje s dijelovima okoliša koji inače nemaju svoju tržišnu vrijednost, najčešće preko neizravnih upotrebnih vrijednosti okoliša koje se mogu odgovarajuće izraziti (tzv. metode izjavljenih vrijednosti). Kada se vrijednost uništenog prirodnog dobra ne može utvrditi prikladnim ekonomskim metodama, temeljem čl. 199. ZZO-a, visinu naknade utvrdit će nadležni sud uzimajući u obzir tzv. ekološke kriterije – potrebne troškove sanacije, rizik koji djelatnost znači za okoliš, stupanj odgovornosti i korist stečenu nanošenjem štete u okolišu.

Predloženim načinom utvrđivanja ekološke štete, ZZO priznaje mogućnost naknade troškova za primarne, ali i za dopunske i kompenzacijske mjere te naknadu za vrijednost uništenog prirodnog dobra. Stoga se odredbe ZZO-a razlikuju od posebnih privatnopravnih režima odgovornosti za onečišćenje mora s brodova koji, kako ćemo vidjeti u nastavku, imaju restriktivniji pristup pri procjeni i priznavanju šteta samom okolišu, odnosno morskom okolišu.

³³ Čl. 177. ZZO propisuje koji su to troškovi: troškovi procjene štete i prijeteće opasnosti od štete, troškovi utvrđivanja mjera za sanaciju okoliša u postupku izrade i odobravanja sanacijskog programa, troškovi povrata okoliša u stanje prije nastanka štete ako je takav povrat moguć, odnosno troškovi sanacije posljedica štete u okolišu, troškovi dopunskih i kompenzacijskih mjera, troškovi provedbe mjera otklanjanja prijeteće opasnosti od šteta, troškovi provedbe mjera za sprječavanje ili ublažavanje štete u okolišu, troškovi praćenja, troškovi nadzora provedbe mjera, troškovi prikupljanja podataka, svi drugi troškovi određeni zakonom, troškovi postupaka i ostali nepredviđeni troškovi nastali zbog provedbe mjera otklanjanja štete i prijeteće opasnosti od štete.

³⁴ V. Prilog II. Uredbe.

3. POSEBNI MEĐUNARODNI SUSTAVI ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA

3.1. Općenito o CLC/Fond režimu te režimu Bunker konvencije

Za potrebe ovog rada treba samo podsjetiti kako CLC/Fond 92 sustav regulira građansku odgovornost vlasnika tankera (objektivna odgovornost, ali ograničena do maksimalnog iznosa od oko 136 mil. dolara) uz dopunsku financijsku odgovornost vlasnika tereta putem Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (*International Oil Pollution Compensation Fund*, IOPC Fond) koji je osnovan na temelju Konvencije o Fondu iz 1992. godine. Maksimalan iznos financijske naknade Fonda iz 1992. godine iznosi oko 307 mil. dolara.³⁵ Naknada je preko navedenih iznosa dopunjena usvajanjem Protokola iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine, te maksimalan iznos financijske odgovornosti Dopunskog fonda (uključujući iznose prema CLC i Fond konvenciji) iznosi oko 1.133 mil. dolara.³⁶ Nastojeći da konvencijski sustav postane isključiva osnova obeštećenja u slučaju onečišćenja mora uljem, CLC 92 sustav usmjerava odgovornost na brodovlasnika te nabroja krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti nikakav zahtjev, bez obzira na to temelji li se na konvenciji ili ne.³⁷

³⁵ Potrebna financijska sredstva IOPC Fond pribavlja putem godišnjih doprinosa koje za svaku državu stranku Konvencije o Fondu iz 1992. godine uplaćuje osoba koja je tijekom kalendarske godine primila ukupnu količinu koja prelazi 150.000 tona sirove nafte ili lož ulja, a dopremljeno je morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na teritoriju te države. V. čl. 1. st. 3. toč. a) i b) Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

³⁶ Više o osnovnim obilježjima 1992 CLC/Fond sustava odgovornosti v. Ozcayir, Z. O., *Liability for Oil Pollution and Collisions, Liability and Compensation for Marine Pollution*, Lloyd's of London Press Ltd., London, 1998., str. 210-255. Također, Ćorić, D., *Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 128-158; Jacobsson, M., *Liability and Compensation for Pollution Damage*, Attard, D. J.; Fitzmaurice, M.; Martínez Gutiérrez, N.; Hamza, R. (ur.), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016., str. 285-342.

³⁷ Pod uvjetom da štetu nisu počinile s namjerom ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati, zaštitu uživaju slijedeće osobe: a) osobe u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika i članovi posade; b) peljar ili bilo koja druga osoba koja je, bez svojstva člana posade, obavljala usluge za brod; c) bilo koji naručitelj ugovora o prijevozu (bilo kako opisan, uključujući i zakupoprimalca), upravitelj ili brodar; d) bilo koja osoba koja obavlja spašavanje uz pristanak vlasnika ili po uputama nadležne javne vlasti; e) sve osobe koje poduzimaju zaštitne mjere; f) sve osobe u službi osoba spomenutih u točkama (c), (d) i (e) ili njihovih punomoćnika. Čl. 4. CLC 1992, čl. 814. st. 4. PZ-a. Zaštita se odnosi samo na naknadu štete oštećenima, ali ne i na pravo regresa brodovlasnika. O kanaliziranju odgovornosti više u Grabovac, I., *Usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti u izvanugovornim odnosima iz pomorskog poduzetništva*, *Pomorski zbornik*, knjiga 12, Rijeka, 1974.

Uz uvjet da se radi o onečišćenju na području države stranke navedenog sustava (u RH to obuhvaća područje unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i gospodarskog pojasa),³⁸ za primjenu CLC 92 sustava potrebno je da onečišćenje potječe s broda ili pomorskog plovila bilo koje vrste konstruiranog ili prilagođenog za prijevoz ulja u rasutom stanju (tanker), bez obzira na to prevozi li ulje kao teret ili je prazan. Ako se radi o brodu za naizmjenični prijevoz ulja i rudače u rasutom stanju, onda se ovaj režim primjenjuje kada takav brod prevozi ulje kao teret i za vrijeme bilo kojeg putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza, osim ako se ne dokaže da na njemu nema ostataka od prijevoza ulja kao rasutog tereta.³⁹ Uz to, onečišćenje mora biti prouzročeno istjecanjem ili izbacivanjem ulja i to samo onih ulja koja ulaze u pojam postojanih mineralnih ugljikovodičnih ulja, poput sirove nafte, gorivo ulje, teško dizelsko ulje i dr.⁴⁰

Bunker konvencija uspostavlja poseban režim odgovornosti i naknade štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem koju prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje druge vrste, osim onih na koje se primjenjuju odredbe CLC 92 sustava.⁴¹ Rađena je po uzoru na CLC 92 sustav pa sadrži neka ista rješenja (područje primjene, objektivna odgovornost, pojam štete zbog onečišćenja). Ipak, za onečišćenje mora pogonskim uljem odgovara širi krug osoba, a to su: vlasnik broda, zakupoprimalatelj, brodar i poslovođa pomorskog broda.⁴² Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge spomenute osobe leži u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljima nema dopunske naknade putem posebnog fonda. Treće osobe, koje ne ulaze u krug odgovornih osoba (npr. spašavatelji ili osobe koje poduzimaju mjere čišćenja, osobe u službi brodovlasnika i dr.) ne uživaju nikakvu zaštitu. One mogu samostalno odgovarati za naknadu štete zbog onečišćenja prema mjerodavnom režimu odgovornosti. Ipak, radi zaštite osoba koje obavljaju mjere čišćenja ili druge zaštitne mjere sprječavanja ili smanjenja onečišćenja, Bunker konvencija

³⁸ V. čl. 809.a PZ. U PZ-u navodi se zaštićeno-ekološko ribolovni pojas, ali treba uzeti u obzir kako je RH u veljači 2021. godine proglasila gospodarski pojas. V. Odluka o proglašenju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 10/2021. U tom pravcu, navedeni članak treba izmijeniti.

³⁹ Čl. 1. st. 1. toč. 1. CLC 1992, čl. 813. st. 1. toč. 1. PZ.

⁴⁰ Čl. 1. st. 1. toč. 5. CLC 1992, čl. 813. st. 1. toč. 2. Radi se o tzv. prljavim uljima (*dirty oils*) koja teško ispravaju i predstavljaju veću opasnost za morski okoliš.

⁴¹ Više o osnovnim obilježjima Bunker konvencije v. Pospišil, M., Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 5, str. 1201-1230. Također, Chao, W., Liability and Compensation for Bunker Pollution, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 33 (2002.), br. 5, str. 553-567.

⁴² Čl. 3. st. 1. u svezi s čl. 1. st. 3. Bunker konvencije, čl. 823.b PZ.

omogućuje da se u nacionalno zakonodavstvo unese odredba o zaštiti navedenih osoba. Republika Hrvatska to je učinila te se prema odredbi čl. 823.b. st. 5. PZ-a zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom ne može podnijeti protiv osoba koje poduzimaju zaštitne mjere, kao ni protiv osoba u njihovoj službi.

Također, Bunker konvencija ne regulira poseban sustav ograničenja odgovornosti, nego se stupanj odgovornosti za onečišćenje mora uljem, temeljem čl. 6. Konvencije, vezuje za sustav općeg ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi stranci na čijem području je došlo do onečišćenja pogonskim uljem. U Republici Hrvatskoj to će biti sustav ograničenja prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (LLMC 76)⁴³ ili po LLMC 76 kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine.⁴⁴

Treba svakako istaknuti da CLC 92 i Bunker konvencija uvode obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda, odnosno broдача za onečišćenje mora te omogućuju izravnu tužbu prema osiguratelju.⁴⁵ S obzirom na to da su štete zbog onečišćenja katkad golemih razmjera, institut obveznog osiguranja odgovornosti predstavlja jamstvo da će potencijalno odgovorna osoba biti u mogućnosti ispuniti svoju zakonsku obvezu naknade štete.⁴⁶

Zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem s tankera i za onečišćenje pogonskim uljem može podnijeti bilo koja fizička ili pravna osoba koja je pretrpjela štetu, uključujući državu ili bilo koji njezin sastavni dio.⁴⁷

Zahtjev se podnosi nadležnom sudu države na čijem je području došlo do onečišćenja, koji je isključivo međunarodno nadležan odlučivati o zahtjevu za naknadu štete zbog onečišćenja mora.⁴⁸ Zahtjev za naknadu štete nastale izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret može se uputiti i izravno Fondu i to u roku

⁴³ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/1992.

⁴⁴ Protokol iz 1996. godine o izmjeni i dopuni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/2005, čl. 823.d PZ-a. O problemu postojanja dvaju paralelnih režima općeg ograničenja odgovornosti u RH, v. Ćorić, D., *Opće ograničenje odgovornosti broдача: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 59 (2020.), br. 174, str. 9-38.

⁴⁵ Čl. 7. CLC 1992, čl. 7. st. 1. Bunker konvencije, čl. 821. i 822. PZ-a, čl. 823.e-823.f PZ-a.

⁴⁶ O ulozi osiguranja u zaštiti morskog okoliša, više v. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012., str. 325-448.

⁴⁷ Čl. 1. st. 1. toč. 2. CLC 1992.

⁴⁸ Čl. 9. st. 1. CLC 1992.

od tri godine od dana nastanka štete zbog onečišćenja ili u roku od šest godina od nastanka nezgode.⁴⁹

Od svog osnutka 1978. godine, Fond je (uključujući Fond iz 1971. godine i Fond iz 1992. godine) sudjelovao u isplati posljedica ukupno 150 nezgoda i isplatio oko 750 mil. funti naknade šteta.⁵⁰ Na temelju dugogodišnje prakse, Fond je izradio opća i posebna mjerila u svezi s priznavanjem pojedinih vrsta šteta nastalih kao posljedica onečišćenja, a koja bi trebala doprinijeti ujednačenom tumačenju konvencijskih odredbi u državama strankama.⁵¹ Ipak, u posljednje vrijeme, odluke donesene u postupcima vođenim nakon nezgoda tankera *Erika* i *Prestige* ukazuju na odstupanja nacionalnih sudova od prakse IOPC Fonda kad je riječ o priznavanju i procjeni ekološke štete (v. *infra* toč. 4.).

3.2. Pojam i priznavanje ekološke štete u sklopu CLC sustava

3.2.1. Definicija

Jedno od glavnih pitanja vezanih za primjenu posebnih sustava odgovornosti za onečišćenje mora s brodova jest što se nadoknađuje u slučaju onečišćenja mora, odnosno što ulazi u pojam štete zbog onečišćenja mora? Može li se temeljem CLC 92 ili Bunker konvencije tražiti naknada štete samom morskom okolišu ili tzv. ekološka šteta u užem smislu? U nastavku rada posvetit ćemo se analizi navedenog pitanja u sklopu CLC 92 sustava jer ista rješenja vrijede i u slučaju primjene Bunker konvencije, s obzirom na to da obje konvencije sadrže istu definiciju pojma štete zbog onečišćenja.

CLC iz 1992. godine ne definira pojedine vrste šteta koje mogu nastati kao posljedica onečišćenja mora uljem, nego definira pojam »šteta zbog onečišćenja« i to tako da taj pojam znači:

a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja nakon istjecanja ili izbacivanja ulja s broda, bez obzira na to gdje se istjecanje ili izbacivanje dogodilo, s time da je naknada za oštećenje okoliša, izuzev gubitka dobiti zbog takvoga oštećenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se trebaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja;

⁴⁹ Čl. 8. CLC 1992 i čl. 6. Fond Konvencije iz 1992. godine.

⁵⁰ IOPC Fund Annual Report 2020.

⁵¹ IOPC Fund Claims Manual, 2019 edition, https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf, v. Nichols, J., Admissibility of Claims: Development of the IOPC Funds' Policy, *The IOPC Funds' 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents*, 2003., str. 103.

b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama.⁵²

Iz navedene definicije ponajprije proizlazi da se u slučaju onečišćenja mora u kontekstu ovog režima odgovornosti može potraživati stvarna šteta i izmakla dobit. Naknada za oštećenje okoliša ili ekološka šteta, ako se ne radi o izmakloj dobiti koja je povezana s oštećenjem okoliša, ograničava se na troškove razumnih mjera koje su poduzete ili se trebaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja. Također, u pojam štete zbog onečišćenja, prema sustavu odgovornosti iz 1992. godine, ulaze i troškovi zaštitnih mjera, koje su poduzete nakon nastanka nezgode radi sprječavanja ili smanjivanja nastale štete zbog onečišćenja. Osim toga, nadoknađuju se i troškovi zaštitnih mjera koje su poduzeti i u slučaju teške i neposredne prijetnje nastanku štete zbog onečišćenja.⁵³

Usporedbe radi, treba podsjetiti kako pojam štete zbog onečišćenja iz čl. 1. toč. (6) CLC-a iz 1969. godine označava »svaki gubitak ili svaku štetu prouzročenu onečišćenjem izvan broda koji prevozi ulje, zbog otjecanja ili izbacivanja ulja, gdje god se otjecanje ili izbacivanje dogodilo i obuhvaća troškove zaštitnih mjera i svakog gubitka ili štete prouzročene tim mjerama«.

Vidljivo je kako ova definicija ne sadrži navedeno ograničenje kad je riječ o naknadi za oštećenje okoliša, što je devedesetih godina prošlog stoljeća, nakon nekoliko tankerskih nezgoda, rezultiralo brojnim zahtjevima za naknadom ekološke štete.⁵⁴

Prvi zahtjev za naknadu ekološke štete postavljen je nakon nezgode tankera *Antonio Gramsci* (Baltičko more, 1979. godine). Vlasti bivšeg Sovjetskog Saveza postavile su zahtjev za naknadu štete samom morskom okolišu, a štetu su procijenile pretpostavljajući da svaka tona izlivenog ulja onečišćava određenu količinu mora (tzv. metodika model – dvije rublje po kubičnom metru onečišćene morske vode). IOPC Fond odbio je zahtjev uz obrazloženje kako je zasnovan na apstraktnoj metodi obračuna štete.⁵⁵ Također, i nakon nezgoda tankera *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997. godine), *Haven* (Italija, 1991. godine) i *Patmos* (Italija,

⁵² Čl. 1. st. 6. CLC 1992.

⁵³ Čl. 1. st. 6., 7. i 8. CLC 1992.

⁵⁴ Uz različita tumačenja u svezi s priznavanjem ekološke štete, definicija je omogućavala i različita tumačenja u svezi s naknadom izmakle dobiti koja nije vezana za stvarnu štetu. Za definiciju štete zbog onečišćenja prema Konvenciji iz 1969. godine, v. Jacobsson, M.; Trotz, N., *The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention*, *The Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 17 (1986.), br. 4, str. 472-473.

⁵⁵ IOPC Fund Annual Report 1980., str. 2. Također, Rezolucija IOPC Fonda usvojena na Skupštini Fonda 10. listopada 1980. godine, Doc.FUND/A/RES.1/13, Prilog 1.

1985. godine) Fond je bio suočen sa sličnim zahtjevima za naknadom troškova oporavka kvalitete vode, troškova zamjene uništenih morskih organizama te zamjene onečišćenog pijeska i dr.⁵⁶ Zahtjevi nisu prihvaćeni, jer su bili zasnovani na apstraktnim metodama obračuna ili uopće nisu bili posebno obrazloženi i dokumentirani.

U svezi s tim, sustav odgovornosti CLC 92 novom definicijom štete zbog onečišćenja jasno određuje kako naknada ekološke štete obuhvaća naknadu za izmaklu dobit koja je posljedica onečišćenja (primjerice, hotel koji je imao smanjen broj posjetitelja može potraživati naknadu zbog gubitka zarade). Međutim, ako se ne radi o gubitku dobiti, naknada ekološke štete ograničava se isključivo na troškove poduzetih, razumnih mjera ili onih koje će se poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete kako bi se omogućilo da se onečišćeni okoliš čim prije vrati u stanje prije nastanka onečišćenja. CLC 92 ne određuje koje se mjere za povrat okoliša u prvotno stanje smatraju razumnima, nego se kriterij razumnosti poduzetih mjera procjenjuje prema općim i posebnim kriterijima koje je Fond razvio u svezi s priznavanjem pojedinih vrsta šteta i objavio u posebnim Smjernicama za priznavanje ekološke štete (u nastavku: Smjernice).⁵⁷ Treba istaknuti da, iako Smjernice nisu pravno obvezujući instrument, ipak predstavljaju tumačenje konvencijskih odredbi od strane IOPC Fonda u radu čijih tijela sudjeluju predstavnici država stranaka Konvencije i glasaju pri usvajanju odgovarajućih akata.

3.2.2. *Troškovi razumnih mjera*

U vezi s kriterijima razumnosti poduzetih mjera ili onih planiranih, ponajprije treba voditi računa u kojem opsegu one pridonose prirodnom oporavku okoliša, odnosno ponovnom uspostavljanju zajednice organizama i njihovom funkcioniranju ili sprječavanju nastanka daljnje štete, kao i o njihovoj tehničkoj izvodljivosti i troškovima.⁵⁸ Vrlo je bitno da su mjere povezane s oštećenim okolišem ili nekom njegovom sastavnicom, pri čemu se naknada priznaje i onim

⁵⁶ Detaljnije v. IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.58/2, 6. travnja 1998., IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.16/4, 22. rujna 1986., IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.16/4, 22. rujna 1986., IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.16/4, 22. rujna 1986., IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.54/2, 30. svibnja 1997.

⁵⁷ Guidelines for Presenting Claims for Environmental Damage, 2018 Edition, https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/IOPC_Environmental_Guidelines_ENGLISH_2018_WEB_01.pdf. Više o Smjernicama v. Peplowska-Dąbrowska, *Z., op. cit.*, str. 211-223.

⁵⁸ IOPC Fund Claims Manual, Guidelines on the Submission of Different Types of Claim, str. 30.

mjerama koje se poduzimaju u blizini onečišćenog područja pod uvjetom da je moguće dokazati kako poduzimanje tih mjera može pomoći oporavku oštećenog morskog okoliša. Nadoknađuju se troškovi izravnih i neizravnih mjera. Presađivanje morskih trava ili raslinja iz onečišćenog područja u obližnje područje, kako bi se potaknuo njihov oporavak, predstavlja izravnu razumnu mjeru. Nakon nezgode tankera *Brear i Erika*, Fond je priznao naknadu troškova čišćenja ptica i drugih životinjskih vrsta kako bi se smanjio negativan učinak onečišćenja na životinje.⁵⁹ Troškovi uklanjanja ulja iz potonulog broda bit će nadoknađeni kao razumna mjera što će svakako smanjiti opasnost za životinjske ili biljne vrste specifične za duboko more ili morsko dno. Tako CLC 92 sustav kroz naknadu troškova razumnih mjera jednim dijelom omogućuje i naknadu štete prouzročne biološkoj raznolikosti morskog okoliša.

U slučaju nezgode tankera *SOLAR 1* (Filipini, 2006. godine), IOPC Fond priznao je naknadu troškova pročišćavanja plimnih kanala, kako bi se pojačao protok plime i brže uklonile nakupine ulja oko korijena mangrovih stabala. Navedeni primjer predstavlja neizravnu mjeru, jer se ne odnosi na mjeru koja bi bila poduzeta izravno na oštećenim stablima, nego na mjeru kojom se poboljšava okoliš u kojemu ta stabla rastu i tako se stvaraju povoljniji uvjeti za njihov brži oporavak.⁶⁰

Važno je istaknuti da poduzimanje razumnih mjera ne znači kako će one morski okoliš nužno vratiti u stanje prije nastanka onečišćenja (u većini slučajeva stanje okoliša prije nastanka onečišćenja nije ni poznato), ali poduzimanje razumnih mjera može pomoći, odnosno ubrzati njegov prirodni oporavak.

3.2.3. *Naknada troškova studija*

Nakon onečišćenja potrebno je obaviti studije kako bi se utvrdio opseg onečišćenja i donijela odluka treba li i koje mjere oporavka poduzeti. IOPC Fond priznaje troškove takvih studija. Prema Smjernicama, treba jasno odrediti predmet studije – onečišćeno more, obalno područje, vrste ili staništa te posebno objasniti njihovu ulogu i važnost u održavanju dobrog ekološkog stanja morskog okoliša. Fond neće financirati studije koje se poduzimaju isključivo za potrebe znanstvenih istraživanja i rezultata koji se ne mogu koristiti pri poduzimanju

⁵⁹ V. IOPC FUND Doc.71FUND/EXC34/5/Add.1, st. 4.8.1. – 4.8.3., IOPCFUND Doc.92FUND/EXC.29/3 toč. 9.3.4. – 9.3.6. Više o naknadi biološke raznolikosti morskog okoliša prema CLC/Fond 92 sustavu v. Junhong, LI, *Compensation for Damage to Marine Biodiversity under International Liability Regime on Vessel – Source Marine Oil Pollution*, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, god. 5 (2015.), br. 6, str. 341-351.

⁶⁰ Toč. 5.14. Smjernice.

potrebnih mjera za brži oporavak onečišćenog područja. Nadoknađuju se i troškovi studija koji se poduzimaju radi praćenja oporavka onečišćenog područja. To vrijedi u slučaju kad je odlučeno da se okoliš obnovi prirodnim putem i kad je njegov oporavak potaknut poduzetim mjerama oporavka. Takve su studije, u pravilu, vremenski ograničene do trenutka kada njihovi rezultati ukažu kako se onečišćeni okoliš oporavlja, ne nužno potpuno oporavljanje, odnosno vraćanje u stanje prije onečišćenja. U slučaju nezgode tankera *Herbei Spirit* (Južna Koreja, 2007. godine) Fond je priznao troškove studije koje je u ime korejske vlade obavila jedna znanstvena organizacija dvije godine nakon nezgode, odnosno do 2009. godine. Svrha studije bila je utvrditi učinak onečišćenja na morski okoliš, sedimente i organizme, s obzirom na to da se radilo o ribolovnom području. Nakon dvije godine utvrđeno je kako se morski okoliš u velikoj mjeri vratio u stanje prije onečišćenja i ukinute su sve zabrane ribolova proglašene nakon onečišćenja. Korejska vlada tražila je da se promatranje produlji za još dvije godine, odnosno do 2011. godine kako bi se procijenio dugoročniji utjecaj onečišćenja na morski okoliš. Međutim, troškove studija koje su obavljene od 2009. do 2011. godine Fond nije priznao, navodeći da one više nisu u izravnoj vezi s nezgodom iz 2007. godine.⁶¹

Pri poduzimanju studija u svezi s nastalim onečišćenjem, važno ih je provesti na znanstveno-stručnoj osnovi, uzimajući u obzir sve raspoložive podatke i spoznaje. Također, treba obavijestiti Fond o namjeri poduzimanja studija, pri čemu samo uvođenje Fonda u postupak ne znači kako će troškovi studija doista biti nadoknađeni.

3.2.4. Zaključno

Iz navednog prikaza možemo zaključiti da IOPC Fond ne priznaje zahtjeve za naknadom troškova nastalih kao posljedica toga što onečišćeni morski okoliš ne može obavljati svoju ekološku funkciju ili ispunjavati funkcije za druga dobra ili javnost, kao i naknadu štete nastale zbog oštećenog morskog okoliša. Stav je Fonda da se takve procjene baziraju na apstraktnim metodama te dovode do spekulativnih procjena umanjeње vrijednosti morskog okoliša, odnosno njegovih pojedinih dijelova ili usluga koje pruža.⁶² Takav restriktivan pristup Fonda pri priznavanju naknade ekološke štete u posljednje vrijeme često je kritiziran, a presude nacionalnih sudova u slučajevima tankera *Erika i Prestige* ukazuju na nove trendove u priznavanju naknade te štete.

⁶¹ Toč. 5.9. Smjernice.

⁶² Ibrahima, D., *op. cit.*, str. 63.

4. ERIKA I PRESTIGE – NOVI TREND OVI PRI PROCJENI EKOLOŠKE ŠTETE

U dva, po mnogo čemu slična slučaja – izlijevanja ulja s tankera *Erika* (1999. godine) i *Prestige* (2002. godine) sudovi su opseg štete odredili drugačije, odnosno šire nego što je propisano CLC/Fund 92 sustavom. Oba su broda bila tankeri s jednostrukom oplatom, stari 26 godina, plovili su pod zastavama pogodnosti te su oba bila u vlasništvu *single-ship* kompanija. Oba su prevozila teška ulja, male vrijednosti, zbog čega su prijevozi i bili ugovoreni starim brodovima, a time i pod jeftinijim uvjetima. Zbog iznimno loših vremenskih uvjeta brodovi su se prepolovili i potonuli te je došlo do velikog onečišćenja mora i morske obale.

Zanimljivo je da su u oba slučaja provedeni kazneni postupci u sklopu kojih su bili postavljeni i imovinskopravni zahtjevi za naknadu štete nastale kao posljedica kaznenog djela.⁶³ U oba slučaja, nacionalni su sudovi utvrdili kaznenopravnu odgovornost (u slučaju broda *Erika* – u odnosu na četiri osobe – predstavnika vlasnika, upravitelja kompanije, klasifikacijsko društvo i najmoprimatelja broda, a u slučaju broda *Prestige* u odnosu na zapovjednika broda). Sudovi su utvrdili da su sve kazneno odgovorne osobe bile ujedno i osobe zaštićene odredbom čl. 3. st. 4. CLC 92 o kanaliziranju odgovornosti (osim upravitelja kompanije, što je bilo kritizirano u doktrini⁶⁴). Sudovi su proveli test o stupnju pažnje s kojom su ove osobe postupale te su u odnosu na sve osobe utvrdili kako je njihovo postupanje bilo bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. Posljedično takvom utvrđenju, ove osobe više nisu uživale zaštitu propisanu Konvencijom te su nacionalni sudovi na pitanje njihove građanskopravne odgovornosti primijenili odredbe nacionalnog prava. Ono što je u teoriji izazvalo zabrinutost je način primjene testa za postupanje koje je »bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati«. Radi se o takvom postupanju za koji se smatralo da pruža gotovo neprobojnu zaštitu, a sudovi su u oba slučaja, u odnosu na sve osobe, utvrdili da su postupale upravo »bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati«.⁶⁵

⁶³ Jedan dio autora osporava nadležnost kaznenog suda. Vidjeti Grellet, L., *Avoiding International Legal Regimes: the Erika Experience*, Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 151-153.

⁶⁴ Griggs, P., »Torrey Canyon«, 45 Years on: Have We Solved All the Problems?, Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 8.

⁶⁵ Naime, ista konstrukcija korištena je u brojnim međunarodnim konvencijama iz područja transportnog prava kao razlog za gubitak prava na ograničenje odgovornosti pa bi ovakvo njezino tumačenje moglo utjecati na interpretaciju tih odredbi. Tako Jacobsson, M., *The French Court of Cassation and the »Erika«*. Some Civil Liability Issues, Jacobsson, M. (ur.), *Five Speeches on Civil Liability for Marine Pollution*, Studio Legale Lauro, Napoli, 2017., str. 29.

Primjenjujući francusko kao nacionalno pravo u slučaju tankera *Erika*, francuski Kasacijski sud, prihvaćajući stav žalbenog suda, dosudio je naknadu direktne i indirektno štete okolišu. Štetu okolišu *per se* definirao je žalbeni sud kao svaku znatniju štetu prirodnom okolišu, pogotovo zraku, atmosferi, vodi, tlu, zemljištu, krajoliku, prirodnim staništima, bioraznolikosti i interakciji tih elemenata koje nemaju posljedice na neki posebni (privatni) ljudski interes, nego utječu na legitimni javni interes.⁶⁶ Kasacijski je sud priznao ne samo pravo na naknadu ekološke štete *per se* (koja, *nota bene*, tada nije bila posebno regulirana francuskim pravom, nego je bila izvedena iz definicije moralne štete⁶⁷) u iznosu od 4,3 milijuna eura, nego i pravo na naknadu moralne štete zbog uništenja prirodne baštine, uključujući štetu zbog izgubljene mogućnosti uživanja te pravo na naknadu štete zbog gubitka, odnosno narušavanja ugleda i štete nanesene brendu i to u iznosu od 34,1 milijun eura. Kasacijski je sud priznao pravo na naknadu čiste ekološke štete državi i svim jedinicama lokalne samouprave na čijem je području nastalo onečišćenje te udruženjima za zaštitu okoliša. Njihovu legitimaciju za podnošenje zahtjeva za naknadu štete sud je temeljio na misiji lokalnih samouprava (departmana) te ekoloških udruga čiji je cilj štititi okoliš kao zajedničko dobro, zbog čega im je dodijelio naknadu štete za povredu općih interesa.⁶⁸ Pravo na naknadu moralne štete sud je priznao i fizičkim osobama.

Španjolski je Vrhovni sud, u slučaju određivanja građanskopravne odgovornosti za štetu nastalu kao posljedicu izlivanja ulja s broda *Prestige*, također priznao oštećenima pravo na naknadu čiste ekološke štete i moralne štete. Ekološka šteta izračunata je na temelju vještačenja u kojem su uzete u obzir usluge koje su se inače pružale, procjena štete samom okolišu i eko-sistemu kao cjelini.⁶⁹ Moralna je šteta uključivala naknadu za osjećaj straha, ljutnje i frustracije koju su osjećali mnogi španjolski i francuski građani, kao svojevrsan emocionalni »ožiljak« koji im je ostao zbog svijesti kako bi se takva katastrofa mogla ponovo dogoditi u bilo kojem trenutku, a čija se visina procijenila postotnom metodom

⁶⁶ *Ibid.*, str. 26.

⁶⁷ *Ibid.*, str. 29-30. U međuvremenu je francusko pravo izmijenjeno te omogućuje naknadu ekološke štete u slučaju izlivanja nafte, čime se, prema nekim autorima, ugrožava međunarodni režim odgovornosti. Vidjeti Marchand, P., *The International Law Regarding Ship-source Pollution. Liability and Compensation: Evolution and Current Challenges*, 2017 *International Oil Spill Conference*, 2017, br. 1, Abstract 2017-304, str. 11, <https://meridian.allenpress.com/iosc/article/2017/1/193/197838/THE-INTERNATIONAL-LAW-REGARDING-SHIP-SOURCE> (pristup 4. ožujka 2022.).

⁶⁸ Jacobsson, M., *The French Court...*, *op. cit.*, str. 27.

⁶⁹ Presuda Vrhovnog suda Španjolske, no. 606/2018 od 19. prosinca 2018., str. 29, <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b0accfed6c60c85/20181221> (pristup 1. ožujka 2022.).

(30 % od iznosa materijalnih šteta).⁷⁰ Sud je za čistu ekološku štetu i moralnu štetu dosudio 554,10 milijuna eura. Ove vrste šteta nisu se, prema stavu Suda (koji je u skladu s Fond konvencijom), mogle naplatiti od IOPC Fonda.

S ozirom na zahtjeve za naknadu štete upućene osobama koje su izgubile pravo na zaštitu u skladu s odredbom čl. 3. st. 4. CLC 92, te utvrđivanje opsega štete primjenom nacionalnog prava (francuskog, odnosno španjolskog), nije narušen postojeći međunarodni sustav građanske odgovornosti za štetu nastalu izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret,⁷¹ ali je u dijelu doktrine izazvao zabrinutost da će takav pristup ugroziti unifikaciju pomorskog prava i dovesti do postojanja paralelnih sustava odgovornosti za štete nastale izlijevanjem ulja s brodova.⁷²

Međutim, u slučaju procjene građanskopravne odgovornosti za štetu nastalu izlijevanjem ulja s broda *Prestige* došlo je do povrede odredaba o režimu odgovornosti uspostavljenog CLC/Fond 92 sustavom. Naime, odredbe CLC 92 trebale su biti primijenjene na vlasnika broda i na osiguratelja odgovornosti u vezi s opsegom štete priznate konvencijskim režimom. Pored toga, na osiguratelja trebale su biti primijenjene i odredbe o njegovom pravu na ograničenje odgovornosti, u skladu s kojima osiguratelj ni u kom slučaju ne gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Međutim, španjolski Vrhovni sud nije poštovao odredbu o pravu P&I osiguratelja na ograničenje odgovornosti u skladu s čl. 5. st. 11. i čl. 7. st. 8. CLC 92, nego je utvrdio njegovu odgovornost u punom iznosu osigurane svote (iako je ona samo dijelom pokrivala obvezno osiguranje), primjenjujući španjolsko nacionalno pravo, a ne odredbu čl. 7. st. 8. CLC 69/92 o pravu na izravnu tužbu. Nadalje, španjolski je Vrhovni sud, kad je riječ o opsegu šteta za koje je utvrđeno postojanje odgovornosti vlasnika broda (za kojega je utvrđeno da odgovara supsidijarno, kao poslodavac, za štetu nanесenu od strane zapovjednika broda) i osiguratelja, također presudio suprotno međunarodnim konvencijama,

⁷⁰ Presuda Vrhovnog suda Španjolske, no. 606/2018 od 19. prosinca 2018., str. 29, <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b0accfced6c60c85/20181221> (pristup 1. ožujka 2022.). Sažetke presuda na engleskom moguće vidjeti na <https://cmlcmidatabase.org> (pristup 15. siječnja 2022.). Sažetke svih postupaka s komentarima vidjeti u Izvješću IOPC Fonda. IOPC, *Prestige: Information as Presented at the November 2021 Session of the 1992 Fund Executive Committee*, str. 9, https://iopcfunds.org/?generate_case_study_pdf=1916&custom_lang= (pristup 16. veljače 2022.).

⁷¹ U samoj presudi francuskog suda istaknuto je kako nema povrede posebnog međunarodnog režima te se navodi kako se nacionalno pravo primjenjuje u tandemu s međunarodnim pravom. Juste-Ruíz, J., *Compensation for Pollution Damage Caused by Oil Tanker Accidents: from »Erika« to »Prestige«, Aegian Rev Law Sea*, god. 1 (2010.), str. 47 i 48.

⁷² Jacobsson, M., *The French Court...*, *op. cit.*, str. 28 i 30. Zabrinutost zbog zaobilaženja međunarodnih pravila izrazio je i Griggs. Griggs, P., *op. cit.*, str. 9.

priznajući oštećenima i pravo na naknadu ekološke i moralne štete.⁷³ Pritom se Sud pozvao na španjolski Ustav i povredu temeljnih ljudskih prava.⁷⁴ Kad je riječ o Fondu, španjolski Vrhovni sud presudio je u skladu s Fond 92 konvencijom i utvrdio odgovornost IOPC Fonda do iznosa predviđenog Konvencijom za štete kako su definirane odredbom čl. 1. st. 6. Konvencije, dakle, ne i za ekološke štete i moralne štete.⁷⁵ Ova presuda i takvo tumačenje odredaba CLC 92 konvencije i njezino kombiniranje s nacionalnim pravom predstavlja opasan presedan i ugrožava unifikaciju pomorskog prava, kao temeljnu svrhu i cilj međunarodnih konvencija.⁷⁶

IOPC Fond je od 2001. do 2005. godine razmatrao mogućnost i potrebu revizije definicije ekološke štete, međutim, zbog malog broja država koje su podržale ovakav prijedlog do izmjene Konvencija nikada nije došlo.⁷⁷ Ipak, s obzirom na rastuću ekološku svijest, vjerojatno će i u budućnosti biti inicijativa za revizijom ovih konvencija u dijelu u kojem je definirana šteta tako da ona, u skladu s modernim tendencijama u ekološkom pravu, obuhvati i štetu okolišu *per se* te implementira načelo »onečišćivač plaća« (*polluter pays principle*).⁷⁸

Nakon nezgode tankera *Erika* donesena je i jedna presuda Europskog suda pravde⁷⁹ koja otvara vrata za naknadu štete u slučaju izlivanja ulja s brodova

⁷³ Detaljnije vidjeti Jacobsson, M., *The Judgement of the Spanish Supreme Court of Cassation in the »Prestige« Case – Does the Judgement Respect International Treaties?*, Jacobsson, M. (ur.), *Five Speeches on Civil Liability for Marine Pollution*, Studio Legale Lauro, Napoli, 2017., str. 70 i 74.

⁷⁴ Presuda Vrhovnog suda Španjoske, no. 606/2018 od 19. prosinca 2018., str. 28., <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b0accfced6c60c85/20181221> (pristup 1. ožujka 2022.).

⁷⁵ Presuda Vrhovnog suda Španjoske, no. 606/2018 od 19. prosinca 2018., str. 23, <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b0accfced6c60c85/20181221> (pristup 1. ožujka 2022.).

⁷⁶ Information as presented at the December 2020 session of the 1992 Fond Executive Committee.

⁷⁷ Jacobsson, M., *The French Court...*, *op. cit.*, str. 30 i 31. Upravo je problem kvantifikacije bio glavni razlog njezina neuvođenja u CLC/Fund sustav. Pełowska-Dąbrowska, Z., *op. cit.*, str. 213.

⁷⁸ Tako i Wetterstein, P., *Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents*, *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, 2010., str. 250-253; Pełowska-Dąbrowska, Z., *op. cit.*, str. 223; Juste-Ruiz, J., *op. cit.*, str. 58. Iako je snažno protiv priznavanja prava na naknadu ne-ekonomskih šteta, pogotovo ekološke štete *per se*, ovakav razvoj situacije predviđa i Jacobsson, svjestan kako pravo nije statično te da se razvija u skladu s političkim, društvenim i ekonomskim prioritetima. Jacobsson, M., *The French Court...*, *op. cit.*, str. 31.

⁷⁹ ECJ, *Commune de Mesquer v. Total France SA and Total International Ltd.*, od 24. lipnja 2008., C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359.

na temelju Direktive o otpadu 75/442, a suprotno odredbama CLC 92. Prema navedenoj presudi, ulje izliveno s broda, kada je pomiješano s vodom i pijeskom, ulazi u definiciju otpada, a proizvođač ulja i najmoprimac broda (koji je inače zaštićen odredbom čl. 3. st. 4. CLC 92) može se smatrati proizvođačem otpada i time prethodnim posjednikom otpada, odgovornim za naknadu troškova uklanjanja otpada ako je i sam doprinio riziku nastalog onečišćenja, a u skladu s načelom »onečišćivač plaća«.⁸⁰

5. POMORSKI ZAKONIK

5.1. Odgovornost za onečišćenje okoliša prema odredbama o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara

5.1.1. Područje primjene

Na štetu koju iz izvanugovornog odnosa brod prouzroči okolišu primjenjuju se odredbe Glave IV. Dijela VIII. PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara. PZ koristi pojam »okoliš«, iako bi ispravnije bilo navesti odgovornost za onečišćenje mora, umjesto okoliša. Naime, pojam »okoliš« prema odredbi čl. 4. toč. 67. ZZO-a obuhvaća više sastavnica (zrak, vodu, more, tlo, krajobraz, biljni i životinjski svijet te zemljinu kamenu koru), a PZ regulira isključivo odgovornost za onečišćenje koje brod prouzroči izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret, pogonskog ulja i drugih onečišćujućih tvari u more kao zasebne sastavnice okoliša.

U čl. 809. PZ-a navedeno je da se odredbe navedene glave Zakonika, uz brod, primjenjuju i na druge plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu

⁸⁰ Opširno o ovoj presudi i utjecaju europskog prava na međunarodne režime odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša uljem vidjeti Ćorić, D., Utjecaj europskog prava zaštite okoliša na pomorski prijevoz ulja morem, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 533-541; Grellet, L., *op. cit.*, str. 143-147; Ringbom, H., Maritime Liability and Compensation in EU Law, Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 155-171; Jacobsson, M., Perspective of the Global Compensation Regimes; The Relationship between EU Legislation and Maritime Liability Conventions, *European Journal of Commercial Contract Law*, god. 4 (2012), br. 4, str. 63-76, posebno str. 67-70; Somers, E.; Gonsaeles, G., The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss for International Shipping Law?, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 41 (2010.), br. 1, str. 66-82.

kojoj služe,⁸¹ te na hidroavion na vodi.⁸² U kategoriju plovnog objekta PZ ubraja brod, ratni brod, podmornicu, jahtu i brodicu.⁸³ U slučajevima onečišćenja mora s plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata, u nedostatku posebnih odredaba, pitanje odgovornosti za onečišćenje mora rješavat će se primjenom općih ekoloških i/ili odštetnih propisa.

Primjena PZ-a na ovu tematiku ne ovisi samo o vrsti pomorskog objekta, nego je i teritorijalno ograničena na morsko područje Republike Hrvatske u kojem ona ima puni suverenitet (unutarnje morske vode i teritorijalno more).⁸⁴ Ipak, kao što smo uvodno naveli, izričitom odredbom čl. 809.a predviđeno je da se odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša primjenjuju i na onečišćenje nastalo na području epikontinentalnog pojasa i zaštićeno-ekološko ribolovnog pojasa (ZERP-a). Proširenje teritorijalne primjene odredbi o odgovornosti za onečišćenje mora i na područje ZERP-a odraz je jurisdikcije Republike Hrvatske radi zaštite i očuvanja morskog okoliša koju uživa u navedenom morskom području. S obzirom na to da je RH u međuvremenu proglasila puni sadržaj gospodarskog pojasa, u navedenom članku trebalo bi umjesto ZERP-a navesti gospodarski pojas.

5.1.2. Režim odgovornosti za onečišćenja okoliša

Odgovornost za onečišćenje okoliša u PZ-u je podijeljena na odredbe koje uređuju odgovornost za onečišćenje uljem koje se prevozi kao teret te odredbe o odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom. Navedene odredbe PZ-a uređene su po uzoru na CLC i Bunker konvenciju (v. *supra*, toč. 3.). U navedenim slučajevima onečišćenja mora nema nikakve razlike procjenjujemo li tu odgovornost temeljem međunarodnih konvencija ili PZ-a kao nacionalnog propisa.

⁸¹ Pomorski zakonik razlikuje tri vrste pomorskih objekata: plovne objekte namijenjene plovidbi morem, plutajuće objekte koji nisu namijenjeni plovidbi, nego su stalno privezani ili usidreni na moru te nepomične odobalne objekte koji su u potpunosti ili djelomično ukopani u morsko dno ili položeni na morsko dno, a koji nisu namijenjeni za plovidbu (na primjer, nepomični odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja). V. čl. 5. st. 1. toč. 2., 3., 13. i 14. PZ-a.

⁸² Za primjenu pojedinih dijelova PZ-a pojam »plovnog objekta« ili pojam »broda« može obuhvatiti i neki objekt koji se ne smatra brodom ili plovnim objektom, kao i isključiti primjenu na neke vrste brodova, ovisno o svrsi pojedinog dijela Zakonika. Više v. Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi Pomorskog zakonika s obzirom na objekte, *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije iz pomorskog prava = ISCML*, Split, 2021., Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 333-379.

⁸³ V. čl. 5. st. 1. toč. 3. PZ-a.

⁸⁴ Čl. 1. st. 2. PZ-a.

Onečišćenja mora koja ne spadaju u područje navedenih režima odgovornosti, kao na primjer onečišćenje opasnim i štetnim tvarima, otpadnim vodama, zauzjenim vodama i drugim onečišćujućim tvarima, uređuje se primjenom odredbe čl. 812. PZ-a. Temeljem navedene odredbe, za štetu koju brod prouzroči izlivanjem ili izbacivanjem onečišćujućih tvari odgovaraju vlasnik broda i brodar na temelju objektivne (kauzalne) odgovornosti,⁸⁵ a mogu se osloboditi odgovornosti ako dokažu PZ-om propisane egzoneracijske razloge.⁸⁶ Treba podsjetiti kako je čl. 812. PZ-a primjenjivao temelj odgovornosti propisan za oštećenje stvari (čl. 811.), tj. načelo stroge objektivne odgovornosti (vlasnik broda i brodar odgovarali su i za slučaj više sile). Međutim, izmjenama i dopunama PZ-a iz 2019. godine,⁸⁷ ujednačavaju se standardi odgovornosti za onečišćenje mora bez obzira na to o kojoj je onečišćujućoj tvari riječ. Ako vlasnik tankera ili vlasnik nekog drugog broda koji onečisti more pogonskim uljem, ima mogućnost oslobođenja od odgovornosti u slučaju više sile, nema razloga takvu egzoneraciju uskratiti vlasniku broda i brodaru u slučaju onečišćenja nekim drugim onečišćujućim tvarima.

Jednako kao i Bunker konvencija, ovaj sustav odgovornosti ne predviđa poseban fond ograničenja, nego navedene tražbine ulaze u opći sustav ograničenja odgovornosti.

5.1.3. Naknada ekološke štete

Kod svih navedenih oblika izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje okoliša, Zakonik slijedi definiciju štete zbog onečišćenja kako je sadržana u CLC 92 sustavu (v. *supra* toč. 3.2.1.).⁸⁸ Tako, uz standarde odgovornosti, Zakonik ujednačava i kriterije za određivanje i procjenu obujma štete zbog onečišćenja mora. Podsjetimo, to podrazumijeva naknadu troškova zaštitinih mjera, stvarne

⁸⁵ Uz vlasnika broda i brodara, za štetu koji prouzroči jahta ili brodice odgovaraju vlasnik i korisnik jahte ili brodice te najmoprimac jahte ili brodice dane u najam bez posade (čl. 811. st. 4. PZ-a).

⁸⁶ Vlasnik broda i brodar oslobađaju se odgovornosti ako dokažu kako je onečišćenje: a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera; b) proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu, ili c) u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije. Vlasnik broda i brodar mogu se u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti ako dokažu da onečišćenje posljedica namjere ili krajnje nepažnje oštećene osobe. (čl. 812. st. 1. i 2.).

⁸⁷ Zakon o izmjenama i dopunama PZ-a, *Narodne novine*, br. 17/2019.

⁸⁸ V. čl. 812. st. 3., čl. 813. st. 1. toč. 3., čl. 823.a st. 1. toč. 7. PZ-a.

štete i izmakle dobiti kao posljedice nastalog onečišćenja. Naknade ekološke štete ograničena je na troškove razumnih mjera koje su poduzete ili će se poduzeti za vraćanje okoliša u stanje prije onečišćenja.

5.1.4. Pojam i naknada ekološke štete prema čl. 49.g PZ-a

Uz razradu pojma štete zbog onečišćenja, sadržanog u dijelu koji uređuje izvanugovornu odgovornost, PZ sadrži još jednu važnu odredbu vezanu za ovu temu. Ona je sadržana u dijelu PZ-a koji se odnosi na sigurnost plovidbe i zaštitu od onečišćenja s pomorskih objekata (Dio III, Glava I.a). Riječ je o članku 49.g.

Osnovna svrha članka 49.g PZ-a je omogućiti lučkoj kapetaniji zadržavanje broda (ili drugog plovnog objekta), dok on »ne podmiri troškove čišćenja i druge štete nastale onečišćenjem ili dok ne pruži odgovarajuće jamstvo za pokriće ovih šteta i troškova«. Ta mjera, kao mjera osiguranja, opravdana je i potrebna. U slučaju broda *Fidelity*, lučka kapetanija Pula upravo je temeljem čl. 49.g st. 1. PZ-a donijela rješenje o zabrani isplavljenja broda.⁸⁹

U stavku 2. istoga članka propisano je kako nastalu štetu treba utvrditi i procijeniti, ako je moguće, u nazočnosti počinitelja onečišćenja, a po potrebi i u nazočnosti vještaka i svjedoka. O obavljenom očevidu sastavlja se zapisnik. Jasnije je kako se u trenutku nastanka štete treba utvrditi nastalo stanje, međutim, u pravilu tada još neće biti moguće utvrditi potpuni opseg štete.

Nastavno na ove odredbe o postupanju lučke kapetanije u slučaju onečišćenja mora, slijede odredbe st. 3. do 5. istoga članka, a koji, prema našem mišljenju, ne spadaju u ovaj, upravno-pravni, dio PZ-a. Radi se, naime, o odredbama (i to nepotpunim) o odgovornosti za štetu, odnosno o čistim građanskopravnim pravilima.

Temelj odgovornosti nije (niti bi trebao biti) propisan. U stavku 3. samo se navodi: »Tko počini štetu morskom okolišu dužan je nadoknaditi je«, čime se u biti afirmira načelo »onečišćivač plaća«.

U st. 4. i 5., ovaj se članak, međutim, upušta u određivanje pojma »šteta morskom okolišu« i »ekološka šteta«.

Iz samog teksta st. 4. proizlazi kako se njime definira šteta iz st. 1. (a ne iz st. 3.) ovog članka, a st. 1. kad je riječ o štetama spominje »troškove čišćenja i druge štete nastale onečišćenjem«. Međutim, smislenim bi tumačenjem trebalo zaključiti kako se st. 4. i 5. ovog članka odnose na »štetu morskom okolišu«, što je pojam sadržan u st. 3., na koji se st. 4. i 5. naslanjaju.

⁸⁹ Rješenje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Uprava sigurnosti plovidbe, Lučka kapetanija Pula, Klasa: UP/I-342-29/18-02/2, Ur.broj: 530-04-4-1-18-1 od 28. lipnja 2018.

Stavkom 4. izrijekom je propisano da se pod štetom iz st. 1. podrazumijeva »imovinska šteta i ekološka šteta«.

Pojam »imovinska šteta« nije dalje popraćen posebnom definicijom, ali se pojam »ekološka šteta« posebno definira i to u st. 5. Prema toj odredbi, »ekološka šteta je posebna vrsta štete koja ima za posljedicu uništenje okoliša, prirode i krajolika«. Nakon ove definicije, u st. 5. slijede kriteriji za utvrđivanje ekološke štete, i to: »očuvanost i izvornost prirode, stupanj zakonske zaštite, ljepota krajolika, mogućnost restitucije, bogatstvo flore i faune i slično.«

Konačno, st. 5. predviđa da se ekološka šteta naknađuje »i kada priroda nije intaktna, u odgovarajućem opsegu«.

Nije propisano (niti bi trebalo biti) tko je aktivno legitimiran za postavljanje zahtjeva za naknadu štete koja je predmetom uređenja članka 49.g.

Očito je kako se pojam »ekološke štete« iz članka 49.g. PZ-a razlikuje od onog prihvaćenog u posebnim režimima odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša s brodova (koji obuhvaća samo troškove razumnih mjera oporavka morskog okoliša), ali i od onog sadržanog u općim ekološkim propisima (koji obuhvaća mjerljiv štetan učinak na ekološko stanje morskih voda, dok štete prirodi i krajobrazu predstavljaju zasebne štete okolišu). Pitanje je zašto Zakonik sadrži dva različita pojma ekološke štete morskom okolišu.

Građanskopravna odgovornost onečišćivača, kao i utvrđivanje troškova i šteta koje je dužan nadoknaditi u slučaju njegove odgovornosti za nastalo onečišćenje, prosuđivat će se prema odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarara, bilo primjenom opće odredbe čl. 812. PZ-a ili primjenom posebnih sustava odgovornosti za onečišćenje mora uljima. U slučaju takvih onečišćenja, primjena odredaba članka 49.g stavaka 3. do 5. nije moguća jer bi se odstupanjem od međunarodno prihvaćenih rješenja (kako su ona implementirana u nacionalno zakonodavstvo) ugrozilo sam međunarodni sustav i načelo unifikacije kao jedno od temeljnih načela pomorskog prava.

Pitanje je postoje li ipak neki slučajevi onečišćenja morskog okoliša koji nisu obuhvaćeni navedenim odredbama. Ako takvi postoje, je li čl. 49.g PZ-a odredba koja se u takvom slučaju treba primijeniti, ili pak treba primijeniti ZZO kao opći ekološki propis i/ili ZOO kao opći propis o izvanugovornoj odgovornosti za štetu?

Neovisno o kojem se režimu odgovornosti radi, PZ propisuje određene egzoneracijske razloge. U vezi s tim nameće se pitanje može li se čl. 49.g PZ-a, kao jedna sveobuhvatno stilizirana odredba, primijeniti na slučajeve u kojima se osoba čija se odgovornost uređuje posebnim režimima uspješno poziva na kakav

egzoneracijski razlog koji se sastoji u djelovanju treće osobe. Drugim riječima, ako takva treća osoba i njezino djelovanje oslobađaju odgovornosti osobu koja po posebnom režimu PZ-a inače odgovara za štetu (primjerice, kada šteta proistječe u potpunosti iz činjenice kako je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu, ili da u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije), može li se odgovornost tih osoba zasnovati na članku 49.g. PZ-a? Po našem mišljenju, primjena članka 49.g PZ-a ne bi došla u obzir. Naime, bez obzira na relativnu impersonalnost st. 3. do 5., ovaj je članak po svom smislu, odnosno po impostaciji broda u st. 1. i 2., usmjeren na brod, a ne na treće osobe čije su radnje ili propusti prouzročili štetu (i time oslobodili odgovornosti vlasnika broda). Ekstrahiranje odredbi st. 3. do 5. i njihova izolirana primjena na spomenute treće osobe, bez istodobne primjene odredbe st. 1., također se ne čini ispravnim rješenjem. Stoga se čini kako bi se odgovornost tih trećih osoba (uključujući i definiciju štete) trebala prosuđivati primjenom odredaba ZZO-a i ZOO-a.

Naknada ekološke štete nastala zbog izlivanja ulja koje se prevozi kao teret moguća je izvan okvira posebnog sustava odgovornosti iz čl. 813. do 823. PZ-a i u slučaju kad se zahtjev za naknadu podnosi prema osobama koje inače uživaju zaštitu po odredbi o kanaliziranju odgovornosti na vlasnika broda (to su osobe koje se navode u čl. 814. st. 4. PZ-a), ali su tu zaštitu izgubile temeljem čl. 814. st. 4, toč. (f) PZ-a, odnosno, ako se dokaže kako je šteta nastala kao rezultat njihova osobnog djelovanja ili propusta, u namjeri da prouzroče štetu ili bezobzirno znajući kako će šteta vjerojatno nastati. U tom slučaju, zahtjev za naknadu ekološke štete prema tim osobama ne bi se mogao podnijeti prema posebnim sustavima. Prema trećim osobama, različitim od vlasnika i nezaštićenima citiranom odredbom, zahtjev se također ne bi mogao podnijeti temeljem posebnih odredaba. U odnosu na njih, postavlja se pitanje na temelju kojih odredaba se uopće može i treba postaviti zahtjev za naknadu štete. Primjena odredbe čl. 49.g PZ-a čini se neodgovarajućom i na ovom mjestu. Naime, u slučaju kada osobe koje su inače zaštićene odredbama posebnog sustava odgovornosti izgube pravo na tu zaštitu, to ne utječe na pravo vlasnika i osiguratelja da se pozovu na ograničenje odgovornosti u skladu s posebnim odredbama i da se, po davanju jamstva, brod oslobodi zabrane isplovljavanja. Kada bi zabrana isplovljenja plovnog objekta iz luke (kako je predviđena st. 1. čl. 49.g) postojala sve do namirenja ili davanja jamstva za cjelokupnu štetu, uključujući i ekološku kako je definirana čl. 49.g st. 5. PZ-a, to bi značilo urušavanje globalno prihvaćenog sustava odgovornosti za štetu nastalu izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret.

Slična situacija postoji i za štetu nastalu izlivanjem pogonskog goriva. Međutim, kod usmjeravanja odgovornosti na vlasnika broda (koji za potrebe ovog dijela Zakonika uključuje i broдача, zakupoprimalca i poslovođu broda) zaštitu uživaju samo osobe koje poduzimaju zaštitne mjere kao i osobe u njihovoj službi, dok su sve ostale osobe, uključujući posadu, ostale nezaštićene. Osobe koje obavljaju zaštitne mjere izgubit će pravo na zaštitu ako se dokaže kako je šteta nastala kao rezultat njihovih osobnih djelovanja ili propusta koje su navedene osobe učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati (čl. 823.b st. 5. PZ). Protiv tih osoba moguće je postaviti zahtjev za naknadu štete primjenom općih pravila jer bi, kao i u slučaju onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret, primjena odredbe čl. 49.g PZ-a opet bila neprimjerena.

Nastanak ekološke štete moguć je i kao posljedica nuklearne nesreće. Broj plovnih objekata na nuklearni pogon je zanemariv, pa je ova rasprava više teoretska, ali postavlja se pitanje: može li se tražiti naknada ekološke štete u slučaju nuklearne nesreće? Ekološka šteta nije obuhvaćena definicijom nuklearne štete iz čl. 824. st. 1. toč. 2., sadržane u odredbama Dijela osmog, u Glavi V. pod nazivom »Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda«. Međutim, odredbama ove Glave PZ-a nije isključena mogućnost postavljanja zahtjeva prema poduzetniku ili vlasniku nuklearnog broda na drugom temelju (kao što je to, primjerice, propisano za vlasnika broda u slučaju štete zbog onečišćenja uljem koje se prevozi kao teret, čl. 814. st. 3. PZ i vlasnika broda koji je onečistio morski okoliš pogonskim uljem, čl. 823.b st. 4.). Čini se kako bi zahtjev i u ovom slučaju mogao biti upućen primjenom odredaba ZZO-a i ZOO-a.

Razmatrane odredbe članka 49.g PZ-a unose određeni nesklad među ostale relevantne odredbe o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja s pomorskih objekata i mogu dovesti do pogrešnog razumijevanja materije i pogrešne primjene propisa. Tako je u slučaju broda *Fidelity* Županijsko državno odvjetništvo u Puli podnijelo, a Trgovački sud u Rijeci prihvatio, prijedlog za sudsko osiguranje dokaza⁹⁰ radi utvrđenja ekološke štete iz čl. 49.g PZ-a, iako se u samom tekstu prijedloga autori pozivaju i na Bunker konvenciju. U navedenom je slučaju, bez sumnje, ekološku štetu trebalo utvrđivati kao posebnu vrstu štete zbog onečišćenja mora prema Bunker konvenciji kao mjerodavnom pravnom izvoru. Županijsko je odvjetništvo u Puli pogrešno postavilo prijedlog za osiguranje dokaza, a Trgovački je sud takvoga (pogrešno) prihvatio.

Kako bi se ovakve situacije izbjegle u budućnosti, smatramo da odredbu čl. 49.g. PZ-a treba revidirati tako da se u st. 2. na kraju rečenice dodaju riječi:

⁹⁰ Broj: Ip-DO-34/2018. od 12. srpnja 2018.

»a u skladu s primjenjivim pravilima o građanskopravnoj odgovornosti«, a da se odredbe stavaka 3. do 5. brišu. Ako zakonodavac doista smatra kako bi osobe koje ne odgovaraju za nastalu štetu, primjenom odredaba PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i broдача, trebale odgovarati za štetu kako je definirana čl. 49.g st. 5. PZ-a, odredbe o takvoj odgovornosti trebalo bi staviti u dio PZ-a koji se bavi izvanugovornom odgovornošću i detaljnije ih razraditi. Budući da bi se, s obzirom na pitanje naknade štete nanesene morskom okolišu od strane osoba koje ne odgovaraju (i nisu zaštićene) posebnim pravilima PZ-a, i danas trebale primijeniti odredbe ZZO-a i ZOO-a, brisanje odredaba stavaka 3. do 5. u čl. 49.g PZ-a ne bi ugrozilo interese Republike Hrvatske i zaštite morskog okoliša, nego bi doprinijelo pravnoj sigurnosti.

6. ZAKLJUČAK

Odredbe Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti za štetu nastalu onečišćenjem morskog okoliša uljima (koja se prevoze kao teret i pogonskog goriva) usklađene su s odredbama CLC konvencije i Bunker konvencije – međunarodnih konvencija koje uređuju ovu materiju na globalnoj razini i koje su na snazi za Republiku Hrvatsku. Usklađivanje nacionalnog propisa s rješenjima međunarodnih konvencija uobičajeno je i poželjno u području pomorskog prava, kako bi se postigla veća razina njegove unifikacije. Dodatno, hrvatski je zakonodavac, radi ujednačenog pristupa svim onečišćenjima morskog okoliša, definiciju štete zbog onečišćenja prihvaćenu u navedenim sustavima preslikao i u opću odredbu o odgovornosti za onečišćenje (morskog) okoliša (čl. 812. PZ). Kad je riječ o ekološkoj šteti, ta definicija obuhvaća »iznos naknade za onečišćenje okoliša [...] ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se trebaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, kao i troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene zaštitnim mjerama.«

Definicija ekološke štete u ovim režimima je restriktivna te ne obuhvaća i štetu okolišu *per se*. Temeljni razlog neprihvatanja čiste ekološke štete leži u nemogućnosti njezine egzaktno procjene. Naime, radi se o šteti koja ni pojedincima ni državi ne nanosi nikakvu ekonomsku štetu. Ona predstavlja gubitak prirodnog resursa, a »oštećenik« je sam okoliš.⁹¹ Ako nema oštećenika s pravnom osobnošću postavlja se daljnje pitanje tko bi bio ovlaštenik prava na naknadu za čistu ekološku štetu. S druge strane, ako onečišćivač ne mora naknaditi štetu koju

⁹¹ Adshead, J., *The Application and Development of the Polluter-Pays Principle across Jurisdictions in Liability for Marine Oil Pollution: The Tales of the Erika and the Prestige*, *Journal of Environmental Law*, god. 30 (2018.), br. 3, str. 430-431.

je prouzročio, ne ostvaruje se ni svrha načela »onečišćivač plaća« (*polluter pays principle*), kao temeljnog načela okolišnog prava. Pionir u priznavanju prava na naknadu čiste ekološke štete bio je američki *Oil Pollution Act*, koji danas, s obzirom na neke ekološke štete, slijedi pravo EU s ELD Direktivom.

S obzirom na rastuću ekološku svijest i proaktivnu ulogu EU-a u zaštiti svih sastavnica okoliša, vjerojatno je kako će u budućnosti biti još inicijativa za revizijom promatranih konvencija u dijelu u kojem je definirana šteta, tako da ona obuhvati i štetu okolišu *per se*. Smatramo kako hrvatski zakonodavac nikako ne bi trebao uvoditi pravo na naknadu čiste ekološke štete mimo ili izvan okvira zadanog međunarodnim konvencijama jer bi takva praksa vodila nagrizanju i potencijalno urušavanju globalno prihvaćenog sustava građanskopravne odgovornost za štete nastale izlijevanjem ulja. Ako se uvođenje nove definicije ekološke štete u postojeće konvencije smatra oportunističkim, prijedloge i rasprave u tom smjeru trebalo bi poticati na europskoj i međunarodnoj razini. Tek ako bi došlo do izmjena međunarodnih konvencija u tom smjeru, s tim bi izmjenama trebalo uskladiti i hrvatsko nacionalno pravo.

Kad je riječ o rješenjima PZ-a koja nisu vezana uz važeće međunarodne režime (dakle, čl. 812. o odgovornosti za onečišćenje okoliša drugim onečišćujućim tvarima), takva promjena ne bi bila tako neprihvatljiva. Ipak, način utvrđivanja štete ostaje problematično pitanje.

Za pitanje naknade štete nanese na morskom okolišu od strane osoba koje ne odgovaraju (ili nisu zaštićene) posebnim pravilima PZ-a, trebale bi se primijeniti odredbe ZZO-a, kao općeg ekološkog propisa, kao i odredbe ZOO-a.

Čini se kako je potrebno brisanje stavaka 3. do 5. članka 49.g. PZ-a, koji se bave građanskom odgovornošću i uvode definiciju ekološke štete u dio PZ-a koji regulira upravno-pravna pitanja, kako bi se u budućnosti spriječila pogrešna primjena odredaba o izvanugovornoj odgovornosti za štetu vlasnika broda i brodarara.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Ćorić, D., *Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
2. Jacobsson, M., *Liability and Compensation for Pollution Damage*, Attard, D. J.; Fitzmaurice, M.; Martínez Gutiérrez, N.; Hamza, R. (ur.), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016., str. 285-342.
3. Jacobsson, M., *The French Court of Cassation and the »Erika«*. Some Civil Liability Issues, Jacobsson, M. (ur.), *Five Speeches on Civil Liability for Marine Pollution*, Studio Legale Lauro, Napoli, 2017., str. 17-31.
4. Jacobsson, M., *The Judgement of the Spanish Supreme Court of Cassation in the »Prestige« Case – Does the Judgement Respect International Treaties?*, Jacobsson, M. (ur.), *Five Speeches on Civil Liability for Marine Pollution*, Studio Legale Lauro, Napoli, 2017., str. 63-77.
5. Jans, J. H.; Vedder, H. H. B., *European Environmental Law*, Europa Law Publishing, Groningen, 2007.
6. Ozcayir, Z. O., *Liability for Oil Pollution and Collisions, Liability and Compensation for Marine Pollution*, Lloyd's of London Press Ltd., London, 1998.
7. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
8. Ringbom, H., *Maritime Liability and Compensation in EU Law*, Soyer, B.; Tettenborn, A (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 155-171.

Članci:

1. Adshead, J., *The Application and Development of the Polluter-Pays Principle across Jurisdictions in Liability for Marine Oil Pollution: The Tales of the Erika and the Prestige*, *Journal of Environmental Law*, god. 30 (2018.), br. 3, str. 425-451.
2. Chao, W., *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 33 (2002.), br. 5, str. 553-567.
3. Ćorić, D., *Opće ograničenje odgovornosti brodara: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 59 (2020.), br. 174, str. 9-38.
4. Ćorić, D.; Tuhtan Grgić, I., *Istraživanje i eksploatacija ugljikovodika u Jadranu: problem izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora u hrvatskom zakonodavstvu*, *Naše more*, god. 62 (2015.), br. 4, *Supplement*, str. 113-119.
5. Ćorić, D., *Utjecaj europskog prava zaštite okoliša na pomorski prijevoz ulja morem*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 533-541.

6. Grabovac, I., Usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti u izvanugovornim odnosima iz pomorskog poduzetništva, *Pomorski zbornik*, knjiga 12, Rijeka, 1974.
7. Grellet, L., Avoiding International Legal Regimes: the Erika Experience, Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 141-153.
8. Griggs, P., »Torrey Canyon«, 45 Years on: Have We Solved All the Problems?, Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 3-10.
9. Handl, G., Marine Environmental Damage: The Compensability of Ecosystem Service Loss in International Law, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, god. 34 (2019.), br. 4, str. 602-641.
10. Ibrahima, D., Recovering Damage to the Environment «per se» Following an Oil Spill: The Shadows and Lights of the Civil Liability and Fund Conventions of 1992, *Review of European Community and International Environmental Law (RECIEL)*, god. 14 (2005.), br. 1, str. 63-72.
11. Jacobsson, M., Perspective of the Global Compensation Regimes; The Relationship between EU Legislation and Maritime Liability Conventions, *European Journal of Commercial Contract Law*, god. 4 (2012.), br. 4, str. 63-76.
12. Jacobsson, M.; Trotz, N., The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, *The Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 17 (1986.), br. 4, str. 467-491.
13. Junhong, LI, Compensation for Damage to Marine Biodiversity under International Liability Regime on Vessel – Source Marine Oil Pollution, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, god. 5 (2015.), br. 6, str. 341-351.
14. Juste-Ruíz, J., Compensation for Pollution Damage Caused by Oil Tanker Accidents: from »Erika« to »Prestige«, *Aegean Rev Law Sea*, god. 1 (2010.), str. 37-60.
15. Logar, I., Pregled principa i metoda vrednovanja dobara i usluga iz okoliša, *Ekonomska misao i praksa*, Sveučilište u Dubrovniku, god. XXVIII (2019.), br. 1, str. 409-429.
16. Marchand, P., The International Law Regarding Ship-source Pollution. Liability and Compensation: Evolution and Current Challenges, *2017 International Oil Spill Conference*, 2017., br. 1, str. 1-18, <https://meridian.allenpress.com/iosc/article/2017/1/193/197838/THE-INTERNATIONAL-LAW-REGARDING-SHIP-SOURCE> (pristup 4. ožujka 2022.).
17. Nichols, J., Admissibility of Claims: Development of the IOPC Funds' Policy, *The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents*, 2003., www.iopcfund.org/npdf/jub_en.pdf.
18. Peplowska-Dąbrowska, Z., Environmental Damage under the CLC 92 and Fund 92 Conventions: Remarks Concerning New Guidelines for Presenting Claims for Environmental Damage, *Maritime Law*, Polish Academy of Sciences, Gdańsk Branch, Gdańsk, god. XXXIV (2018.), str. 211-224.

19. Pospišil, M., Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 5, str. 1201-1230.
20. Somers, E.; Gonsaeles, G., The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss for International Shipping Law?, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 41 (2010.), br. 1, str. 57-83.
21. Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi Pomorskog zakonika s obzirom na objekte, *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije iz pomorskog prava = ISCML, Split, 2021.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 333-379.
22. Wagner, J. T., The Oil Pollution Act of 1990: An Analysis, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 21 (1990.), br. 4, str. 569-587.
23. Wetterstein, P., Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents, *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, 2010., str. 229-256.

Sudska praksa:

1. ECJ, *Commune de Mesquer v. Total France SA and Total International Ltd.*, od 24. lipnja 2008., C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359.
2. Presuda Vrhovnog suda Španjolske, no. 606/2018 od 19. prosinca 2018., str. 29. <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b0accfed6c60c85/20181221> (pristup 1. ožujka 2022.).
3. Trgovački sud u Rijeci, Rješenje 4 R1-97/2018-6 od 18. srpnja 2018.

Pravni izvori:

1. Direktiva 2004/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o odgovornosti za okoliš u pogledu sprječavanja i otklanjanja štete na okolišu, SL L 143, 30. travnja 2004.
2. Direktiva 2008/56/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u području politike morskog okoliša, SL L 164/19, 25. lipnja 2008.
3. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/1992.
4. Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2000.
5. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/1997.
6. Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/1997.

7. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim gorivom iz 2001. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2006.
8. Odluka o proglašenju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 10/2021.
9. Oil Pollution Act of 1990 (OPA).
10. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
11. Protokol iz 1996. godine o izmjeni i dopuni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/2005.
12. Protokol iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/2005.
13. Uredba o odgovornosti za štete u okolišu, *Narodne novine*, br. 31/2017, 50/2020.
14. Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998 – službeni pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 – službeni pročišćeni tekst, 28/2001, 41/2001 – službeni pročišćeni tekst, 76/2010, 85/2010 – službeni pročišćeni tekst, 5/2014.
15. Zakon o izmjenama i dopunama PZ-a, *Narodne novine*, br. 17/2019.
16. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021.
17. Zakon o zaštiti okoliša, *Narodne novine*, br. 80/2013, 152/2013, 78/2015, 12/2018, 118/2018.

Ostali izvori:

1. A Summary of the Natural Resource Damage Assessment Regulations under The United States Oil Pollution Act, https://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/tp_enveco.pdf (pristup 1. veljače 2022.).
2. Guidelines for Presenting Claims for Environmental Damage, 2018 Edition, https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/IOPC_Environmental_Guidelines_ENGLISH_2018_WEB_01.pdf (pristup 1. veljače 2022.).
3. IOPC Fund Annual Report, 1980.
4. IOPC Fund Claims Manual, 2019 edition, https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf (pristup 1. veljače 2022.).
5. IOPC FUND Doc.92FUND/EXC.29/3.
6. IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.16/4, 22. rujna 1986.
7. IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.54/2, 30. svibnja 1997.
8. IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.58/2, 6. travnja 1998.
9. IOPC FUND Doc.71FUND/EXC.34/5/.

10. IOPC, *Prestige: Information as Presented at the November 2021 Session of the 1992 Fund Executive Committee*, str. 9, https://iopcfunds.org/?generate_case_study_pdf=1916&custom_lang= (pristup 16. veljače 2022.).
13. Rezolucija IOPC Fonda usvojena na Skupštini Fonda 10. listopada 1980. godine, Doc.FUND/A/RES.1/13, Prilog 1.
14. Rješenje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Uprava sigurnosti plovidbe, Lučka kapetanija Pula, Klasa: UP/I-342-29/18-02/2, Ur.broj: 530-04-4-1-18-1 od 28. lipnja 2018.
15. Završno Izvješće o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći (Raški zaljev, 22. lipnja 2018.), Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, dostupno na <https://www.ain.hr/Investigations/Get/10266/Završno-izvjesce-Izlijevanje-pogonskog-goriva-prilikom-ukrcaja-istog-na-brod-Fidelity> (pristup 15. veljače 2022.).
16. Županijsko državno odvjetništvo u Puli, Prijedlog za sudsko osiguranje dokaza, Ip-DO-34/2018. od 12. srpnja 2018.

Summary:

COMPENSATION FOR ENVIRONMENTAL DAMAGE IN THE CASE OF SHIP SOURCE MARINE POLLUTION: THE CROATIAN LEGAL FRAMEWORK

The paper provides an overview of the Croatian legislative framework governing the matter of liability for marine oil pollution damage caused by ships. In particular, it addresses the issue of compensation for ecological damage, as a specific type of pollution damage to the marine environment. The motive for writing this article was the marine pollution caused following the accident of the ship Fidelity in the Gulf of Raša in July 2018. In the proceedings for the preservation of evidence initiated at the proposal of the County State Attorney's Office in Pula, Rijeka Commercial Court ordered an expert report to ascertain and assess the environmental damage caused by the spillage of fuel oil. The authors highlight the diversity of approaches to the recognition and assessment of ecological damage at the international level, but also at the national level, i.e., in the Republic of Croatia. The authors present a brief overview of the solutions related to the assessment of environmental damage under general environmental regulations, but also under the special systems of international liability for marine pollution by ships (CLC/Fund 92 and Bunker System) applicable in the Republic of Croatia. In this regard, the authors point out that the general environmental regulations, in determining ecological damage, in addition to compensation for the costs of primary remedial measures, also recognise compensation for losses incurred due to the fact

that the damaged resources and/or natural functions cannot perform their ecological function or perform functions for other assets or the public until the primary measures reach their full effectiveness. Additionally, general environmental regulations also recognise the damage caused to the marine environment itself. The authors particularly emphasise that special Convention systems have a much more restrictive approach to recognising compensation for environmental damage and only recognise compensation for reasonable costs that seek to restore the marine environment to its pre-pollution state. The paper provides an overview of court decisions made following the Erika and Prestige tanker accidents and warns of new trends in the recognition and assessment of environmental damage by national courts, namely deviations from the restrictive approach of the Convention system. Particular attention is given to an analysis of the provisions of the Maritime Code in relation to the recognition of ecological damage. The authors highlight the danger hidden by the separate definition of such damage in Article 49.g of the Maritime Code, in addition to the special regime aligned with the Convention liability systems.

In conclusion, it is pointed out that there will most likely be an initiative in the future to revise the agreed solutions regarding the recognition of compensation for ecological damage in cases of sea pollution caused by ships in order to consistently implement the “polluter pays” principle and thus contribute to achieving the sustainable development goals. However, until now, the legal solution of the Maritime Code, which extracts environmental damage and defines it specifically, leads to inconsistent interpretations, and thus legal uncertainty. Hence, the authors propose appropriate de lege ferenda solutions.

Keywords: *ecological damage; “polluter pays” principle; ecological functions; reasonable measures; interim losses.*