

UDK: 341.225.5

izvorni znanstveni članak

primljen 26. 3. 2015.

mr.sc. Ljiljana PERIČIN,

Zadarska županija, Upravni odjel za more i turizam

TERITORIJALNA PRIMJENA MEĐUNARODNIH KONVENCIJA S PODRUČJA NAKNADE ŠTETE ZA ONEČIŠĆENJE MORA S OSVRTOM NA REPUBLIKU HRVATSKU

Sažetak

Sustav građanske odgovornosti zbog onečišćenja mora uljem osigurava efikasan mehanizam za naknadu štete žrtvama onečišćenja. Na području odgovornosti i naknadi štete zbog onečišćenja mora s brodova donesene su, pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije, konvencije koje posebno reguliraju ovu materiju. Uz mnoge druge značajke ovim konvencijama je zajedničko i područje primjene koje obuhvaća teritorij i isključivi gospodarski pojas ili sličnu zonu, a pokrivaju štete prouzročene onečišćenjem i mjere poduzete za sprječavanje ili smanjenje onečišćenja. Pitanja implementacije konvencija postoje u područjima gdje obalne države nisu iskoristile svoje pravo na proglašenje isključivog gospodarskog pojasa ili slične zone u skladu s Konvencijom o pravu mora 1982., što je posebice značajno u području Mediterana. Zbog toga te države mogu zahtijevati samo naknadu štete, kako je definiraju Konvencije, a ograničena je na širinu njihovog teritorijalnog mora. Bilo koja zona koja je ekvivalent isključivom gospodarskom pojasu propisanom u konvencijama mora biti proglašena u skladu s međunarodnim pravom. Odgovor na onečišćenja na otvorenom moru, u principu će se moći kvalificirati za naknadu ako je uspješan u sprječavanju ili smanjenju šteta od onečišćenja u teritorijalnom moru ili isključivom gospodarskom pojasu države ugovornice. Imajući u vidu teškoće u proglašavanju isključivog gospodarskog pojasa u području Mediterana, nužno brzo proglašenje područja u skladu s člancima CLC 1992., Fond 1992. te Bunker 2001. konvencije.

Ključne riječi: onečišćenje, teritorijalna primjena, isključivi gospodarski pojas, nadležnost, naknada za štetu od onečišćenja

1. UVOD

More i morski okoliš izloženi su velikim opasnostima od onečišćenja uslijed povećanog pomorskog prometa ulja i opasnih i štetnih tvari budući je općenito prihvaćeno kako se 90% svjetske trgovine odvija morem.¹ Uzrok velikog interesa javnosti za ovu

1) International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security and the Environment; IMO; Maritime Knowledge Centre, 2011., str. 6.

problematiku nalazimo u činjenici kako velika izlivanja mogu izazvati i prave ekološke katastrofe. Posljedice ovakvih onečišćenja prijete svakom moru kako zbog povećanja pomorskog prometa tako i zbog povećanja svjetske trgovačke flote². Nesreće brodova koje su za posljedicu imale onečišćenje mora i morske obale pokazale su kako tankeri nisu jedini koji prijete onečišćenju mora već ta opasnost prijete i od drugih vrsta brodova kao što su npr. brodovi za prijevoz ukapljenih plinova i platformi pa je međunarodna akcija i propisi koji se donose usmjerila sve djelovanje na takve brodove i objekte kao potencijalne čimbenike onečišćenja mora, propisi su postajali širi, stroži i zahtjevniji, a širio se i krug njihove primjene. Obveza očuvanja morskog okoliša sadržana je u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982.) koja u članku 192. propisuje: "Države su obvezne štiti i očuvati morski okoliš."³

Posljednja velika onečišćenja koja su se dogodila u vodama Europske unije nakon incidenata brodova Erika 1999. godine⁴ i Prestige 2002. godine⁵ potaknuli su Europsku uniju na predlaganje mjera postroženja međunarodnog režima i u tom cilju vođenje proaktivne politike sa Međunarodnom pomorskom organizacijom⁶ kako bi se stroži sigurnosni standardi primjenjivali na cijelu svjetsku pomorsku flotu, a time i osigurala efektivna zaštita europske obale. Gotovo 90% cjelokupnog prijevoza nafte u Europskoj uniji odvija se morem dok ostatak otpada na naftovode, cestovni i željeznički promet te podzemne vodove. Najveći dio pomorskog prijevoza nafte u Europskoj uniji odvija se obalom Atlantskog oceana i sjevernim obalama dok se 30% odvija Sredozemnim morem.

Jadransko more⁷ pripada poluokruženim morima pa bi pomorska nezgoda koja bi za posljedicu imala onečišćenje naftom ili drugim opasnim i štetnim tvarima mogla imati nesagledive posljedice posebice zbog njegovih bioloških i geomorfoloških obilježja. Opasnost koju donosi onečišćenja mora raste s brojem brodova koji uplovljavaju u Jadran⁸.

2) Prema podacima Konferencije Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju u 2009. godini ukupni pomorski prijevoz svih tereta iznosio je 7843 milijuna tona od čega ulja 1649 milijuna tona. Početkom 2010. godine ukupna svjetska trgovačka flota porasla je za 7% i dosegla je 1.276 milijuna dwt-a (nosivosti broda).

3) Konvencija je usvojena na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS III), u Montego Bayu, Jamajka, 10. prosinca 1982. Konvencija je stupila na snagu 16. studenog 1994. godine, a Republika Hrvatska je položila odgovarajuću notifikaciju o sukcesiji kod glavnog tajnika Ujedinjenih naroda 5. travnja 1995. godine. Notifikacijom o sukcesiji republika Hrvatska strana je Konvenciji od 8.10.1991. godine (Narodne novine-Međunarodni ugovori 11/95.). Tekst konvencije objavljen je u Narodnim novinama-Međunarodni ugovori 9/00.).

4) U ovom incidentu izlilo se 19.800 tona ulja, a onečišćeno je gotovo 400 kilometara obale.

5) U ovom incidentu izlilo se 63.000 tona ulja pri čemu je onečišćeno 30 kilometara španjolske obale, a operacije čišćenja provedene su i u Francuskoj te Portugalu dok su tragovi onečišćenja uočeni u Ujedinjenom kraljevstvu (the Channel Islands, the Isle of Wight and Kent).

6) Međunarodna pomorska organizacija (International maritime organization) specijalizirana je organizacija Ujedinjenih naroda. Ima 170 država članica, što čini gotovo 98 svjetske trgovačke flote. Osnovana je Konvencijom Ujedinjenih naroda 1948. Do 1982. godine zvala se Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija – Intergovernmental Maritime Consultative Organization – IMCO. Sjedište je organizacije u Londonu. Republika Hrvatska je članica Međunarodne pomorske organizacije od 1992. godine.

7) Jadransko more je zaljev Sredozemnog mora između Balkanskog i Apeninskog poluotoka, sa prosječnom dubinom od 252 metara pripada relativno plitkim morima, a ubraja se u topla mora. Morske struje su slabog intenziteta. Duljina mu je 423 morske milje (783 km), a prosječna širina 85 morskih milja (157,42 km). Obiluje biljnim i životinjskim svijetom (Pomorski leksikon, JLZ, Zagreb 1990.) str. 306.

8) Tijekom 2014. godine promet brodova u morskim lukama Republike Hrvatske u broju dolazaka brodova iznosio je 258.670 dolazaka brodova, promet robe iznosio je 18.603 tisuće tona od čega je kontejnerski promet bio 9%, ostali generalni teret 9%, tekući teret 22% te rasuti teret 59% te pokretne jedinice s vlastitom snagom 1%. Podaci prema Priopćenju Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske broj 5.1.4/12.

2. MEĐUNARODNE KONVECIJE S PODRUČJA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE OD ONEČIŠĆENJE MORA

„Uređivanje zaštite morskog okoliša od onečišćenja s brodova (što je najveći izvor onečišćenja) sadrži razrađene važne sigurnosne standarde prevencije kao i odgovarajuću građanskopravnu komponentu”⁹.

U pomorskom pravu postoje dvije vrste pravila: pravila koja se odnose na preventivne mjere i pravila koja osiguravaju naknadu štete žrtvama onečišćenja koja sadržavaju naknadu i pravila o ograničenju odgovornosti i to na nacionalnom i međunarodnom planu.

„Međunarodni sustav propisa sigurnosnog karaktera i građanske odgovornosti ne sadrži jedinstvenu regulativu na ovom polju.”¹⁰ Na području imovinsko pravne odgovornosti donesene su četiri važne konvencije:

1. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom Bruxelles 1969. mijenjana i dopunjavana Protokolima 1976., 1984., i 1992. (CLC konvencija)¹¹ (dalje: CLC 1992. konvencija)
2. Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem naftom, Bruxelles, 1971. mijenjana i dopunjavana 1976., 1984., 1992., 2003. (Fond konvencija)¹² (dalje: Konvencija o Fondu 1992.)
3. Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem, London 1996. dopunjena Protokolom 2010. (HNS konvencija)¹³ (dalje: HNS 2010.)
4. Međunarodna konvencija o odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem, London, 2001. (Bunker konvencija)¹⁴ (dalje: Bunker konvencija 2001.)

Iz navedenog možemo vidjeti kako međunarodna regulativa zavisi o vrsti tvari koje su uzrok onečišćenja.

2.1. Teritorijalna primjena konvencija

Dok nam materijalna primjena pravila Konvencija govori o vrsti ulja, broda, vrsti nezgode te pojmu štete, teritorijalna primjena označava njenu primjenu koja za kriterij uzima mjesto nastanka štete pri čemu ne uzima u obzir mjesto gdje je do nezgode doš-

9) Dragan Bolanča: Protection and preservation of the marine environment in the Republic of Croatia, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru, br. XIII., 2000. str. 124.

10) Dragan Bolanča, Ivo Grabovac: Zaštita morskog okoliša u teritorijalnom moru uz obalu otoka Palagruže u slučaju pomorske nezgode, Zbornik radova „Palagruža-jadranski dragulj, Split-Kaštela, 1996., str. 158.

11) CLC konvencija primjenjuje se na sva postojana ugljikovodikova mineralna ulja, kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje i ulje za podmazivanje bez obzira prevozi li se na brodu kao teret ili kao njegovo pogonsko gorivo.

12) U primjeni slijedi CLC konvenciju. Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem 1992. je međuvladina organizacija koja osigurava naknadu štete zbog onečišćenja nastalu izlivanjem persistentnih ulja s tankera. Započeo je s radom 16.10.1978. godine sa 14 država ugovornica.

13) Primjenjuje se na štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima koje se prevoze kao teret pri čemu se na pitanje što sve uključuje pojam opasne i štetne tvari ne daje jasan i jednostavan odgovor već se pri određivanju poziva na liste tvari iz drugih međunarodnih instrumenata npr. Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta, dodatke prilozima MARPOLA, Međunarodni pomorski kodeks za krute rasute terete.

14) Konvencija se primjenjuje na svako ugljikovodиково mineralno ulje, uključujući ulje za podmazivanje koja se koriste ili se mogu koristiti za rad ili pogon broda kao i ostatak tog ulja.

lo, državnu pripadnost broda ili bilo koji drugi kriterij. **Područje primjene CLC 1992. konvencije**¹⁵ definirano je u članku 2. Konvencije koji propisuje:

“Ova se Konvencija primjenjuje isključivo:

- na štetu uslijed onečišćenja prouzročenu:
- na području države ugovornice, uključujući njezino teritorijalno more¹⁶, i
- u isključivom gospodarskom pojasu države ugovornice ustanovljenom u skladu s međunarodnim pravom, ili ako država ugovornica nije uspostavila takav pojas u prostoru koji se nalazi izvan njezinoga teritorijalnog mora i uz njega, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnoga mora¹⁷:
- na zaštitne mjere poduzete bilo gdje radi sprječavanja ili umanjavanja takve štete.

Iz ove definicije područja primjene CLC konvencije 1992. vidljivo je kako je došlo do proširenja područja primjene u odnosu na CLC Konvenciju 1969. jer se ta Konvencija primjenjivala isključivo na štetu prouzročenu na teritoriju uključujući teritorijalno more države ugovornice i na preventivne mjere koje su poduzete za sprječavanje ili umanjavanja štete.¹⁸

Šira definicija područja primjene bolje je rješenje budući štete prouzročene onečišćenjem uljem na području otvorenog mora mogu pogoditi ribolovne zone obalne države koje se nalaze uz teritorijalno more, a i jasnije je definirana teritorijalna primjena zaštitnih mjera. Proširenje područja primjene na zaštitne mjere poduzete bilo gdje radi sprječavanja ili umanjavanja takve štete znači čak i kad nema onečišćenja uljem, troškovi se vraćaju pod uvjetom da je bilo ozbiljne i immanentne prijetnje onečišćenjem. Proširivanje teritorijalne primjene Konvencije na gospodarski pojas podržavale su države s velikom obalom npr. Sjedinjene Američke Države, Kina, Francuska.¹⁹ Suprotno ovome, države koje su smatrale kako je područje primjene Konvencije ograničeno na teritorijalno more dobro rješenje obrazlagale su svoju tezu činjenicom kako se većina slučajeva onečišćenja dešava u obalnom pojasu država.

Baš oko teritorijalnog područja na koje će se odnositi Konvencija vodili su se prijepori prilikom donošenja CLC konvencije 1969.²⁰ Tada se smatralo kako su štete do kojih dođe na otvorenom moru neusporedive u odnosu na ozbiljnost štete koja može proizlaziti iz štete do koje je došlo blizu obale, no bilo je i onih koji su kritizirali činjenicu ne-

15) CLC konvencija iz 1992. stupila je na snagu 30. svibnja 1996., a na snazi je u Republici Hrvatskoj od 12. siječnja 1999. godine (Narodne novine-Međunarodni ugovori 2/97., 3/99.). Konvenciji je do 12.02.2015. godine pristupilo 133 države što čini 96,70% ukupne svjetske tonaže.

16) Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982.) u članku 3. propisuje kako svaka država ima pravo odrediti širinu svoga teritorijalnog mora do granice koja ne prelazi 12 morskih milja. „Teritorijalno more je pojas mora pod suverenosti obalne države umjerene širine (do 12 morskih milja) u kojem strani brodovi imaju pravo neškodljivog prolaska.“ (Davorin Rudolf: Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora, Književni krug Split, Split, 1989., str. 398.).

17) Isključiva gospodarska zona je prostor koji obuhvaća područje morskog dna, vode na njim i podmorja izvan teritorijalnoga mora obalne države i uz njega u širini do 200 nautičkih milja od polaznih crta niskih voda proglašeno sukladno Konvenciji ujedinjenih naroda o pravu mora. Ujedinjeno kraljevstvo je proglasilo Counter Pollution Zone što je ekvivalent isključivoj ekonomskoj zoni i odgovara zahtjevima Dijela V. Konvencije ujedinjenih naroda o pravu mora. Republika Italija proglasila je zaštićenu ekološku zonu (Zakon o osnivanju zaštićene ekološke zone izvan vanjskih granica teritorijalnog mora) 2006. godine.

18) Vidi članak 2. CLC konvencije iz 1969.

19) O.R. 1984., vol.2./LEG/CONF6/c.2/SR.5, str. 364.-368.

20) Tijekom izrade CLC Konvencije 1969. Indija je predlagala da se Konvencija primjenjuje i na otvoreno more. Ovakav prijedlog podržale su i zemlje koje zavise od ribljih zaliha.

postojanja pravila o odgovornosti za onečišćenje na otvorenom moru. Također bila su podijeljena mišljenja o tome postoji li teritorijalno ograničenje u odnosu na preventivne mjere poduzete za sprečavanje ili umanjene štete.

Konvencija o Fondu 1992.²¹ također propisuje teritorijalnu primjenu kao i CLC 1992.

Isključiva primjena **HNS konvencije 2010.** definirana je u članku 3. pa će se kad stupi na snagu primjenjivati:

- a) na bilo koju štetu prouzročenu na teritoriju države ugovornice, uključujući i njezino teritorijalno more,
- b) na štetu od onečišćenja okoliša u isključivoj gospodarskoj zoni države ugovornice, proglašene u skladu s međunarodnim pravom ili ako država ugovornica nije proglasila takvu zonu, u prostoru koji se nalazi izvan njenog teritorijalnog mora i uža nj, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ili ne šire od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora,
- c) na štetu, osim štete onečišćenja okoliša, nastalu izvan teritorija i teritorijalnog mora bilo koje države, ako je tu štetu prouzročila tvar koje se prevozi brodom upisanim u državi ugovornici, ili, u nedostatku upisa, brod koji je ovlašten viti zastavu države ugovornice,
- d) na zaštitne mjere bilo gdje poduzete kako bi se šteta spriječila ili umanjila²²

Kad je riječ o teritoriju na kojem se primjenjuje HNS konvencija²³ vidljivo je kako je on jednak teritoriju na koji se primjenjuje CLC konvencija²⁴ te se vezuje uz teritorij gdje je šteta nastala, a ne gdje se incident dogodio. Na države koje nisu proglasile isključivu ekonomsku zonu, gospodarski pojas ili kakav drugi pojas sukladno međunarodnom pravu Odredbe HNS konvencije neće se primjenjivati izvan teritorijalnog mora, osim za troškove zaštitnih mjera koje bi se poduzele radi sprječavanja i umanjenja štete. Dobrobiti HNS konvencije mogu koristiti i zemlje koje nisu njezine ugovornice za ostale štete koje nisu štete zagađenja okoliša ako je šteta prouzročena HNS teretom prevoženim brodom koji je registriran u državi ugovornici. Navedeno predstavlja iznimku od uobičajenog principa kako samo države ugovornice mogu koristiti pogodnosti te konvencije.

Iz ovog je vidljivo kako je došlo do proširenja područja primjene u odnosu na Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štete od onečišćenja iz 1992. jer se ta Konvencija isključivo primjenjuje na štetu uzrokovanu onečišćenjem na teritoriju države članice uključujući teritorijalno more, a ne i na zaštitne mjere čija je svrha spriječiti ili smanjiti ovakve štete.

21) Konvencija o Fondu 1992. stupila je na snagu 30.05.1996. godine, a na dan 12.02.2015. pristupilo joj je 144 zemlje što čini 94,16% svjetske tonaže. U Republici Hrvatskoj na snazi je od 12.01.1999. godine ("Narodne novine-Međunarodni ugovori" 2/97., 3/99.).

22) U ovom slučaju znači kako će zaštitne mjere poduzete na otvorenom moru kako bi se izbjeglo ili smanjilo onečišćenje isključivog gospodarskog pojasa države članice ulaziti pod odredbe Konvencije.

23) HNS konvencija još uvijek nije stupila na snagu. Do 12.02.2015. godina pristupilo joj je 14 država članica što čini 14,14% svjetske tonaže. Europska unija potiče ratifikaciju ove Konvencije te je u tom cilju donijela Odluku Conuncil Decision 202/971/EC od 18.11.2002. authorising the Member States, in the interest of the Community, to sign, ratify or accede to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (the HNS Convention).

24) Vidi članak 2. CLC konvencije 1992.

Bunker Konvencija 2001.²⁵ se primjenjuje na području teritorija i teritorijalnoga mora države stranke kao i u isključivom gospodarskom pojasu ili ukoliko država stanka nije ustanovila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina teritorijalnoga mora i uz njega, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnoga mora. Uz to Konvencija se primjenjuje na zaštitne mjere bilo gdje poduzete radi sprječavanja ili umanjavanja takve štete.²⁶

Upravo stipulacija odredbe koja određuje teritorijalnu primjenu u "isključivoj gospodarskoj zoni države ugovornice, proglašene u skladu s međunarodnim pravom ili ako država ugovornica nije proglasila takvu zonu, u prostoru koji se nalazi izvan njenog teritorijalnog mora i uz nj, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ili ne šire od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora" dovela je do različitog tumačenja teritorijalne primjene novog sustava.

"Naime, proizlazi da se navedeno teritorijalno proširenje konvencijskog sustava izvan granica teritorijalnog mora odnosi na države ugovarateljice koje su formalno proglasile gospodarski pojas ili neku sličnu zonu (recimo ribolovnu zonu) pod svojom nacionalnom jurisdikcijom."²⁷ Ovdje je za istaći kako "obalna država nema pravo na gospodarski pojas ipso facto."²⁸

Prema takvom tumačenju navedenih članaka, za države ugovarateljice Konvencije o odgovornosti iz 1992. i Konvencije o Fondu iz 1992. koje nisu iskoristile svoje pravo na proglašenje gospodarskog pojasa²⁹, (većina mediteranskih država) konvencijskih sustav primjenjuje se na području teritorija i teritorijalnog mora odnosne države.³⁰ Ovo posebice stoga što te država uplaćuju doprinose u Fond, a kad do onečišćenja dođe mogu ostvariti naknadu štete samo za onečišćenja u području teritorijalnog mora.

Ovaj problem bio je iznesen i na sjednici Skupštine Fonda 1992 održanoj od 16 do 19. listopada 2001. godine kada je raspravljan prijedlog Deklaracije koju su potpisali Italija, Francuska i Španjolska³¹ prema kojoj bi prema odredbama Protokola iz 1992. te Konvencija primjenjivala u području uz teritorijalno more u Mediteranu do limita od 200 nautičkih milja.³²

25) Bunker konvencija 2001. na dan 12.02.2015. ima 78 zemalja članica što prema podacima Međunarodne pomorske organizacije čini 91,46% svjetske tonaže. Bunker konvencija stupila je na snagu 21. studenog 2008. godine, a od tada važi u Republici Hrvatskoj koja je prethodno donijela Zakon o potvrđivanju te konvencije („Narodne novine-Međunarodni ugovori“ 9/06.).

26) Konvencije koje su prethodnice Bunker konvencije u području odgovornosti i naknadi štete zbog onečišćenja mora propisale su primjenu svojih odredbi na područje na teritoriju uključujuću teritorijalno more i isključivi gospodarski pojas te zaštitne mjere (vidi članke 2. CLC konvencije 1992., članak 2. Konvencije o fondu 1992. te članak 3. HNS konvencije 2010.).

27) Dorotea Ćorić: Teritorijalna primjena međunarodnog sustava odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine u državama koje nisu proglasile gospodarski pojas, Poredbeno pomorsko pravo, god. 40. (2002), 155, str. 76.

28) Vladimir-Duro Degan: Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Informator, Zagreb 1989., str. 105.

29) U dokumentu IOPC/OCT10/8/2 od 15. rujna 2010. sa Skupštine Fonda 1992. navedeno je kako je isključivi gospodarski pojas proglasilo 32 od 194. države članice Fond 1992. Konvencije.

30) Dorotea Ćorić: Teritorijalna primjena međunarodnog sustava odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine u državama koje nisu proglasile gospodarski pojas, Poredbeno pomorsko pravo, god. 40. (2002), 155, str. 77.

31) Ova deklaracija nije prihvaćena.

32) Više o deklaraciji u dokumentu 92FUND/A.6/28 od 19. listopada 2001. godine.

Ovo je izazvalo zabrinutost država članica da određivanje nije "u skladu s međunarodnim pravom" kako je propisano konvencijama: najprije jer to može ugroziti legitime isključive gospodarske pojase drugih Mediteranskih zemalja i drugo jer uspostavlja područje nad jurisdikcijom koje nije kompatibilno sa konvencijskim određivanjem granica na moru.³³ Ovakvo rješenje nije dobro budući bi ovakva odredba stvorila praktične probleme za podnositelja zahtjeva jer nije jasno kojom sudu ili sudovima pripada jurisdikcija, a takvo proglašenje nije u skladu s Konvencijom UN o pravu mora 1982. pa tako ni s odredbama međunarodnom prava.

Ova situacija ne odnosi se samo na slučajeve primjene konvencija s područja odgovornosti za štete od onečišćenja mora već i na mogućnost sankcioniranja povrede propisa o onečišćenju brodova budući obalna država ima nadležnost za sankcioniranje propisa koji su počinjeni izvan teritorijalnog mora "samo u granicama osnaženja primjenjivih međunarodnih standarda i pravila ili nacionalnih propisa koji su usklađeni s njima".³⁴ Ovo stoga što je člankom 211. stavkom 5. Konvencije UN o pravu mora 1982. propisano kako radi provođenja i primjene obalne države mogu u pogledu svoje isključive gospodarske zone donositi zakone i propise radi sprječavanja, smanjivanja i nadziranja zagađivanja s brodova, koji su usklađeni i omogućavaju ostvarivanje općeprihvaćenih međunarodnih pravila i standarda utvrđenih preko nadležne međunarodne organizacije ili na općoj diplomatskoj konferenciji. Iz navedenog proizlazi kako obalna država koja nema proglašen isključivi gospodarski pojas ili slučaj pojas proglašen u skladu s međunarodnim pravom ne bi niti mogla donositi propise kojima bi sankcionirala takva ponašanja u području izvan svoga teritorijalnog mora.

3. HRVATSKO ZAKONODAVSTVO

Kako bi osigurala zaštitu Jadranskog mora i uvjete međunarodne zaštite morskog okoliša Republika Hrvatska nastoji u svoj pravni sustav inkorporirati međunarodne standarde utvrđene konvencijama s ovog područja.

Ovdje je za istaći kako jedan od važnih transportnih pravaca za naftu Sredozemnim morem vodi kroz Jadransko more sve do sjeverno jadranskih luka.³⁵

"Pomorsko bi nacionalno zakonodavstvo trebalo biti podložno izmjenama i dopunama, usklađeno s novim konvencijskim tendencijama, naravno, uz pretpostavku da odgovaraju bitnim odrednicama domaćeg prava."³⁶

Zbog tih činjenica te zbog zaštite mora, uzimajući u obzir i porast pomorskog prometa Republika Hrvatska je prihvatila posebni međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete za slučaj onečišćenja mora koju prouzroče tankeri usvajanjem Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj

33) Michael Manson: Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability, str. 13., dostupno na: <https://www.lse.ac.uk/geographyAndEnvironment/research/Researchpapers/rp69.pdf> od 13.02.2015.

34) Dorotea Čorić: Direktiva EU o onečišćenju mora s brodova i nadležnost obalnih država, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci (1991) v. 32., br.2, Rijeka, 2011. str. 857.

35) Tim se uvoznim pravcem godišnje preveze oko 58 milijuna tona nafte, a procjenjuje se da tankeri koji prevoze opasne ili štetne tvari uplove u jadranske luke 4.500-5.000 puta u godini dana. Prema studiji Der Norske Veritas (podaci prema: Davor Vidas: O zaštiti osobito osjetljivih europskih mora i potrebi regionalne suradnje u Jadranskom moru)-dostupno na: www.ijfr.hr/Eu4/vidas.pdf.

36) Ivo Grabovac: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005. str. 9.

odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. godine i Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o usvajanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971. godine te Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2003. godine uz Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine. Nastavno na navedeno Republika Hrvatska donijela je Zakon o potvrđivanju konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine. Svrha donošenja ovih propisa je osigurati adekvatnu te djelotvornu naknadu štete u slučajevima onečišćenja mora koji su prouzročeni pogonskim gorivom i naftom čime bi se uspostavili posebni režimi odgovornosti za štete od onečišćenja mora, a time i naknada štete prouzročena tim onečišćenjima. Donošenjem spomenutih akata oni se implementiraju odgovarajućim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika u dijelu koji se odnosi na izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i broдача. Pomorski zakonik usuglasio je izričaje iz teksta međunarodnih konvencija s područja odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja uljima čime će se izbjeći nesuglasice u tumačenju odredaba.³⁷

Teritorijalna primjena odredaba Pomorskog zakonika iz Glave IV "Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i broдача" određena je člankom 813. stavkom 2. koji propisuje kako se te odredbe primjenjuju na štete zbog onečišćenja nastale na teritoriju Republike Hrvatske i u području izvan granica teritorijalnog mora do 200 nautičkih milja od ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora te na zaštitne mjere poduzete kako bi se spriječila ili umanjila šteta, bez obzira gdje su te mjere poduzete.

4. VAŽNOST GOSPODARSKOG POJASA U SUSTAVU NAKNADE ŠTETE OD ONEČIŠĆENJA MORA

"Zahtjevi sve većeg broja država, u početku pretežno zemalja u razvoju za proširenjem njihova teritorijalnog mora ili zone isključivih ribolovnih prava ili zone zaštite od zagađivanja, do 200 morskih milja, urodili su kompromisnim rješenjem. Nastao je novi institut u pravu mora – gospodarskih pojas, tj. isključiva ekonomska zona."³⁸ Da bi stekla gospodarski pojas država ga mora izričito proglasiti.³⁹

Donošenjem Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru⁴⁰ uspostavljen je zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske koji ipak ne sadržava sve elemente isključivoga gospodarskog pojasa kako ga definira Konvencija o pravu mora.⁴¹ Hrvatski sabor ovom Odlukom proglašava sadržaje isključivog gospo-

37) Ovo je posebice bitno zbog primjene odredbama Konvencije te sudske prakse.

38) Vladimir-Đuro Degan: Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Informator, Zagreb 1989., str. 104.

39) Gospodarski pojas nije dio teritorija obalne države, ali ni otvorenog mora. "Obalna država u njemu ima znatno ograničeniju vlast negoli u svome teritorijalnom moru, ali ona u tom pojasu ipak ima veoma važna "suverena prava" i "jurisdikciju, i to u prvom redu u pogledu tzv. "resursnih prava" - Vladimir-Đuro Degan: Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Informator, Zagreb 1989., str. 105.

40) Narodne novine 157/03.

41) Prava i jurisdikcija obalne država u isključivoj gospodarskoj zoni navedeni u članku 54. stavak 1. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora su: suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima voda nad morskim dnom i iznad morskog dna i podzemlja mora te u pogledu drugih djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova te jurisdikcija za podizanje i upotrebu umjetnih otoka, uređaja i naprave, znanstveno istraživanje mora i zaštitu i očuvanje morskoga okoliša kao i druga prava i dužnosti predviđene tom Konvencijom.

darskog pojasa koji se odnose na suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan vanjske granice teritorijalnog mora, te jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša, čime se s danom 03.10.2003. godine uspostavlja zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske. Međutim Republika Hrvatska je tri puta odgađala primjenu pravnog režima zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa.⁴² Zadnjom odlukom iz 2008. godine odlučeno kako se ekološko-ribolovni pojas privremeno neće primjenjivati na države članice Europske unije od 15.03.2008. godine do iznalaženja zajedničkog dogovora u europskom duhu. Obzirom na odluku Vlade Republike Hrvatske o odgodi primjene zaštićenog ekološkog-ribolovnog pojasa otvara se i pitanje naknade prema konvencijama koje su svoju primjenu proširile i na gospodarski pojas odnosno prostor koji se nalazi izvan njezina teritorijalnog mora i uza nju, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom za štete od onečišćenja koje bi mogao prouzročiti brod članica Europske unije izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Od ovog bi bila izuzeta jedino naknada zaštitnih mjera budući se ona isplaćuje bez obzira gdje su te mjere poduzete.

„Gospodarski pojas je područje sui generis, područje u kojem obalna država uživa određena suverena prava pretežno gospodarske prirode. Razlika između suverenosti i suverenih prava uočava se po tome što na području svoje suverenosti na moru, u granicama teritorijalnog mora, obalna država nije dužna trpjeti nikakva ograničenja svoje vrhovne vlasti, osim vrlo strogo definiranih izuzetaka od koji je najpoznatiji institut neškodljivog prolaska. Za razliku od toga, u gospodarskom pojasu država je ovlaštena koristiti samo određena suverena prava i to u opsegu i na način za koji to propisuje Konvencija.“⁴³

U sklopu integralne pomorske politike za bolje upravljanje Mediteranom Europska komisija dala je izraditi dokument „Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea“ koji je publiciran u srpnju 2013. godine.⁴⁴ Ova je studija među ostalim pokazala kako proglašenje gospodarskog pojasa odnosno slične zone ima veoma značajan utjecaj na aktivnosti u dijelu sigurnosti plovidbe, onečišćenja s brodova te zaštite okoliša naglašavajući pri tome kako uspostava ovih područja ne dopušta obalnoj državi jednostrano usvajanje pravila koja se odnose na sigurnost plovidbe ili onečišćenja s brodova već dopušta obalnoj državi usvajanje pravila koja se donose na međunarodnom nivou putem Međunarodne pomorske organizacije te primjenom sankcija protiv vlasnika broda.

Kao primjer učinka proglašenja ekološke zone studija naglašava Republiku Francusku. Francuska ekološka zaštitna zona u Sredozemnom moru stupila je na snagu 10. siječnja 2004. godine.⁴⁵ Prije proglašenja zone, kao i bilo gdje na otvorenom moru, ako je brod bio optužen za djelo onečišćenja tada je jedino mogao biti procesuiran od strane države zastave broda⁴⁶, a zona je bila odgovor na nedostatak takvog djelovanja kao i na

42) Narodne novine 77/04., 138/06., 31/08.

43) Goran Vojković: Gospodarski pojas-ponovno aktualan?; Informator, br. 6204.-6205., str. 1.

44) Studiju je za Europsku komisiju izradila konzultantska tvrtka MRAG Ltd u suradnji sa IDDDA and LAMANS Management Services S.A. Dostupno na: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/study-maritime-zones-in-mediterranean-sea_en.htm.

45) Journal Officiel order n° 2004-33 od 8. siječnja 2004. godine.

46) Posebice su problem zastave pogodnosti koje se još nazivaju se još i jeftine zastave, pogodovne zastave – zastava zemlje koja svojim zakonodavstvom brodovlasniku omogućuje poslovanje s manjim

posljedice nastale incidentom tankera Erika.⁴⁷

Prema statističkom podacima CEDRE⁴⁸ analiza je pokazala kako je 7 godina nakon proglašenja zone broj incidenata s prosječno 35 smanjen na 3 po godini⁴⁹.

Republika Hrvatska, kao i ostale obalne države, ranjive su pogledu onečišćenja mora koje može imati veliki utjecaj na turizam. Studija „Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea“ kao primjer navodi kako Francuska osigurava dobit od 220 milijuna EUR na godinu u odnosu na Republiku Hrvatsku koja od turizma ima 133 milijuna, ali obalni turizam Republike Hrvatske predstavlja 72% turizma dok je taj postotak u Republici Francuskoj 20%. Zbog toga se smatra kako bi Republika Hrvatska trebala proglasiti ekološku zonu.⁵⁰

Uzimajući uz obzir poteškoće u proglašenju isključivog gospodarskog pojasa, poglavito u području Mediterana, budući je to regija u kojoj se preklapaju pomorski interesi, potrebno je proglasiti ekvivalentne zone (npr. ekološke zone).

5. ZAKLJUČAK

Međunarodni sustav odgovornosti za štete od onečišćenja mora uljem, opasnim i štetnim tvarima te pogonskim gorivom uz obalno i teritorijalno more proširuje svoju primjenu i na štete nastale u njihovom gospodarskom pojasu odnosno na prostor izvan teritorijalnog mora koje je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom. U državama koje nisu proglasile gospodarski pojas, sustav odgovornosti propisan konvencijama primjenjuje se na njenom teritoriju tj. teritorijalnom moru dok za štete izvan tog područja ne postoji sustav naknade. Stoga bi, u državama koje nisu proglasile gospodarski pojas, od ovog bila izuzeta jedino naknada zaštitnih mjera budući se ona isplaćuje bez obzira gdje su te mjere poduzete.

troškovima, Pomorski leksikon, JLZ „Miroslav Krleža“; Zagreb, 1990., str. 321. Gotovo 51,8 % ukupne tankerske tonaže registrirano je u deset najvećih država «zastava pogodnosti» (engl. Flag of convenience) koje su posebno značajne u dijelu koji se odnosi na tankere kojima se prevozi nafta, ali i najveću tonažu kemikal tankera i tankera za ukapljene plinove. Na tržištu upisnika brodova dominiraju Panama, Liberija, Bahami, Maršalovi otoci, Malta i Cipar. Liberija i Panama su registri u koje se najčešće upisuju tanker. U upisnik Bahama najčešće se upisuju putnički brodovi, a u ciparski brodovi za rasuti teret dok se u panamski upisnik još se upisuju brodovi za generalni teret, kontejnerski brodovi i brodovi za rasuti teret. Tek nešto manje od 27% svjetske flote registrirano je u svjetskim razvijenim ekonomijama dok flota registrirana u zemljama u razvoju iznosi 22,7%.

47) Ovdje se navodi primjer grčkog tankera Pontokrastoras koji je uhvaćen na djelu te zadržan u luci dok nije položena bankarska garancija na iznos od 500.000 EUR 21. prosinca 2003. dok je maksimalni iznos novčane globe za nedopušteno ispuštanje u 2004. povećan na 1 milijun EUR-a.

48) The Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles - Cedre je neprofitna udruga osnovana 25. siječnja 1979. godine, kao jedna od mjera poduzetih u razdoblju nakon izlivanja nafte Amoco Cadiz s ciljem poboljšati razinu pripravnosti i ojačati nacionalnu organizaciju odgovora. To je odgovornost, na nacionalnoj razini, za dokumentiranje, istraživanje i eksperimentiranje onečišćujućih tvari, njihove učinke i sredstva odgovora i alata koji se mogu koristiti za borbu protiv njih. Zadužen je za pružanje savjeta i ekspertize za tijela nadležna za odgovor na slučajnog zagađenja. Nadležna je za morske vode i kopnene površinske vode. Članovi udruge Cedre su francuska vlada uprave, lokalne vlasti, na svim razinama, javne istraživačke ustanove i privatne organizacije (sindikati, poduzeća). Cedre upravlja godišnjim proračunom od oko 4,5 miliona eura koji je financiran od strane tijela javne vlasti (na državnoj i javnoj upravi, lokalnih vlasti, javnih ustanova, Europska unija) i privatnih organizacija (industrije i profesionalnih sindikata) putem subvencija ili ugovora i natječaja.

49) Više podataka u dokumentu „Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea“ str. 154.

50) Više podataka u dokumentu „Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea“ str. 16.

Studija „Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea“ čiju je izradu naručila Europska komisija pokazala je kako proglašenje gospodarskog pojasa ili slične zone u skladu s međunarodnim pravom ima veoma značajan utjecaj na djelovanje u području sigurnosti plovidbe, onečišćenja mora s brodova ili zaštite okoliša.

Potrebno je stoga kako bi se primjena konvencija prošila i izvan granica teritorijalnog mora, proglasiti ekvivalentne zone, na način propisan konvencijama.

Summary

Concerning sea pollution caused by oil, the civil liability system ensure an effective mechanism for damage compensation to pollution victims. Conventions have been adopted under the auspices of IMO concerning liability and damage compensation to sea pollution caused by ships, and these regulated the matter in particular. Conventions have a mutual application area that covers the territory and exclusive economic zone or a similar zone and cover the damages caused by pollution and the measures take to prevent or reduce the pollution.

The issues arise over implementation relate to areas where coastal states has not chooses to exercise their right to claim exclusive economic zone or such zone under the UN Convention of the law of the sea, especially in the Mediterranean area. Because of that they can only claim the pollution damage, as defined by the Conventions, which is suffered within the limited extent of their territorial seas. Any zone equivalent to an exclusive economic zone declared under article II of the CLC 1992. need to be declare in accordance with international law. Response on the high seas to an oil spill would in principle qualify for compensation only if they succeeded in preventing or reducing pollution damage within the territorial sea or exclusive economic zone of a contracting state.

Bearing in mind the difficulty in establishing exclusive economic zone in the Mediterranean area, it is necessary and urgent to declare an area in accordance with article of CLC 1992., Fund 1992. and Bunker 2001. Convention.

Key words: pollution, geographical scope, exclusive economic zone, jurisdiction, compensation for oil pollution damage

LITERATURA

- Bolanča Dragan: Protection and preservation of the marine environment in the Republic of Croatia, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru, br. XIII., 2000..
- Bolanča Dragan, Grabovac Ivo: Zaštita morskog okoliša u teritorijalnom moru uz obalu otoka Palagruže u slučaju pomorske nezgode, Zbornik radova „Palagruža-jadranski dragulj, Split-Kaštela, 1996.
- Ćorić Dorotea: Teritorijalna primjena Međunarodnog sustava odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine u državama koje su proglasile gospodarski pojas, Poredbeno pomorsko pravo 40 (2001), 155: Zagreb, 2001.

- Ćorić Dorotea: Direktiva EU o onečišćenju mora s brodova i nadležnost obalnih država, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Rijeci (1991), v.32, br. 2, Rijeka, 2011.
- Degan Vladimir Đuro: Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Informator, Zagreb, 1989.
- Grabovac Ivo: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005.
- International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security and the Environment; IMO; Maritime Knowledge Centre, 2011.
- Manson Michael: Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability, str. 13, dostupno na:
- <https://www.Ise.ac.uk/geographyAndEnvironment/recearch/Researchpapers/rp69.pdf>
- Pomorski leksikon, JLZ „Miroslav Krleža, Zagreb 1990.
- Rudolf Davorin: Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora, Književni krug Split, Split, 1989.
- Vidas Davor: O zaštiti osobito osjetljivih europskih mora i potrebi regionalne suradnje u Jadranskom moru - dostupno na: www.ijfr.hr/Eu4/vidas.pdf
- Vojković Goran: Gospodarski pojas – ponovno aktualan?; Informator br. 6204.-6205.
- Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea - dostupno na: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/study-maritime-zones-in-mediterranean-sea_en.htm