

Mr. sc. Ljiljana Peričin, Zadarska županija,
Upravni odjel za more i turizam

SUSTAV ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE ONEČIŠĆENJA MORA U PRAVNOM SUSTAVU BOSNE I HERCEGOVINE

UDK: 347.79 (497.6)

Pregledni rad

Primljeno: 1. 03. 2016.

Međunarodni sustav odgovornosti kakav danas postoji razvija se desetljećima i sastoji se od niza konvencija koje se odnose na različitu vrstu tereta: naftu, opasne i štetne tvari, pogonsko gorivo. Koja će se konvencija primijeniti, ovisi ponajprije o tome koja je konvencija prihvaćena od nacionalnog zakonodavstva neke zemlje. Općenito govoreći, sustav je postavio odgovornost brodovlasnika koji ima pravo ograničiti svoju financijsku odgovornost do maksimalnog iznosa postavljenog konvencijom. Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora razvijao se od jednostavne naknade za stvarno onečišćenje naftom do naknade ekonomskog gubitka povezanog s onečišćenjem, što su bila očekivanja i država i podnositelja zahtjeva za naknadu štete. Sustav naknade štete za onečišćenje mora naftom (CLC 1969/1992) postao je podloga drugih sustava međunarodne odgovornosti i naknade štete kao što su Međunarodna konvencija o odgovornosti u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (HNS 1996/2010) i Međunarodna konvencija o odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom (Bunker 2001.). Navedene konvencije osiguravaju jasan, istovrstan i efikasan sustav naknade štete žrtvama onečišćenja s brodova.

Ključne riječi: *sustav odgovornosti, štete od onečišćenja mora, objektivna odgovornost, ograničenje odgovornosti, naknada štete*

1. UVOD

Stalni porast količine ulja i opasnih i štetnih tvari koje se prevoze more dovodi u opasnost more i morski okoliš. Prema podacima Međunarodne pomorske organizacije (engl. International Maritime Organisation – IMO),¹ općenito je prihvaćeno kako se 90 % svjetske trgovine odvija morem.² Kao najveći onečišćivač

¹ Međunarodna pomorska organizacija osnovana je 1948. godine u Genevi. Danas je njezino sjedište u Londonu. Broji 171 državu članicu i 3 pridružene članice. Djelovanje Organizacije usmjereno je na sigurnost pomorskog prometa, zaštitu morskog okoliša, efikasan pomorski promet, kroz suradnju usvajanjem najviših standarda u pomorskom prometu i kroz tehničku suradnju. Bosna i Hercegovina postala je država članica Međunarodne pomorske organizacije 1993. godine, a Republika Hrvatska 1992. godine.

² International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, and the Environment; IMO; Maritime Knowledge Centre, 2011.

s brodova smatra se nafta budući da prijevoz nafte i njezinih produkata čini gotovo 40 % prijevoza tereta morem.³ Djelovanje na sprečavanju onečišćenja mora od iznimne je važnosti jer je more izvor soli, hrane, minerala i metala, obnovljivih izvora energije te najstariji prometni put.⁴ Zbog toga je, u cilju sprečavanja ekoloških katastrofa prouzročenih izlivanjem ulja te opasnih i štetnih tvari s brodova, potrebno organizirano djelovanje kako na lokalnom području⁵ tako i u međunarodnim okvirima te promicanje široke primjene međunarodnih propisa o odgovornosti za štete onečišćenja mora. Upravo konvencije koje se donose na području pomorskog prava imaju za cilj njegovu unifikaciju, u području pomorske sigurnosti i na području naknade štete kada do onečišćenja dođe. Primjenom međunarodnog sustava odgovornosti, sigurnosnih standarda te standarda u dijelu koji se odnosi na sprečavanje onečišćenja, otklanjaju se problemi sukoba zakona koji mogu biti prisutni u sporovima s međunarodnim elementom.⁶

„Različiti interesi pojedinih zemalja s obzirom na ulogu njihovih gospodarskih subjekata u pomorskom gospodarstvu, brojnost i raznovrsnost pravnih instrumenata, različita sudska praksa te doktrinarne razlike u pogledu shvaćanja određenih pravnih instituta samo su neki od čimbenika koji otežavaju postizanje pomorsko-pravne unifikacije.”⁷ Jadransko more 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.⁸ Opasnost koju donosi onečišćenje mora raste s brojem

³ Prema podacima Konferencije Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (engl. United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD), u 2013. godini ukupni pomorski prijevoz svih tereta iznosio je 9505 milijuna tona, od čega je sirove nafte ukrucano 1755 milijuna tona. UNCTAD je osnovan 1969. godine, ima 194 zemlje članice, a sjedište mu je u Genevi, Švicarska. Cilj UNCTAD-a jest povećanje trgovine, investicija i razvojnih mogućnosti zemalja u razvoju te pomoć tim zemljama u njihovim nastojanjima uključivanja u svjetsku trgovinu na pravednim temeljima.

⁴ Morska struja, valovi, toplina mora, plima i oseka ubrajaju se u obnovljive izvore energije. Najveći mineralni resurs je mangan, a mogu se iskorištavati kalcijev karbonat, kositar, magnezit, zlato, titanij, soli. Iz podmorja se danas vadi 37 % nafte i 28 % plina – podatak prema *World Ocean Review 3, Overview, Oil and gas*, 2014.

⁵ Neki od primjera jesu: Barcelonska konvencija o zaštiti Sredozemnog mora 1976., 1995., Helsinška konvencija o zaštiti Baltičkog mora 1974., 1992., Konvencija o zaštiti Crnog mora od onečišćenja 1992., Sporazum o suradnji za slučaj onečišćenja Sjevernog mora uljem 1969.

⁶ Međunarodni sustav osigurava pokriće troškova uklanjanja onečišćenja, brzu i laku naknadu podnositeljima zahtjeva za naknade štete

⁷ Aleksandra Vasilj, Melita Bošnjak: „Sustav općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Split, broj 3, 2011., str. 559.

⁸ Jadransko more je zaljev Sredozemnog mora između Balkanskog i Apeninskog poluotoka i s prosječnom dubinom od 252 metra pripada relativno plitkim morima, a ubraja se u topla mora. Morske struje su slabog intenziteta. Dužina 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.)

starih i/ili podstandardnih brodova koji uplovljavaju u Jadran.⁹ Mada su incidenti u Jadranskom moru česti, do sada nisu zabilježeni incidenti s težim posljedicama, iako je bilo incidenata koji su mogli rezultirati takvim posljedicama.¹⁰

2. ODGOVORNOST ZA ŠTETE ONEČIŠĆENJA MORA U BOSNI I HERCEGOVINI

2.1. Uvodne napomene

„Bosna i Hercegovina zauzima važan geostrateški položaj Južne Europe. Drži se nezaobilaznim područjem u povezivanju Srednje i Istočne Europe sa Jadranom te istoka Hrvatske sa njenim jugom.“¹¹ Obala Bosne i Hercegovine duga je 21,2 km te je time šesta po dužini obala zemalja koje izlaze na Jadransko more,¹² a jedini izlaz Bosne i Hercegovine na more je Neumski zaljev.¹³ „Bosna i Hercegovina je, po mjerilima Konvencije UN o pravu mora, država u nepovoljnom geografskom položaju.“¹⁴ „Ispred njezine obale, koja se zbog posebnog oblika pruža na samo

⁹ Jedan od važnih transportnih pravaca za naftu Sredozemnim morem vodi kroz Jadransko more sve do sjevernojadranskih luka. 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 4500 do 5000 puta u godini dana. Prema studiji Der Norske Veritas, usporedbom broja nesreća s obzirom na gustoću plovidbe u Jadranskom moru i ostalim morima svijeta zaključeno je da Jadransko more pripada skupini s najvišom frekvencijom pomorskih nesreća (podaci prema: Davor Vidas: *O zaštiti osobito osjetljivih europskih mora i potrebi regionalne suradnje u Jadranskom moru* – dostupno na www.ijf.hr/Eu4/vidas.pdf)

¹⁰ Jedan od incidenata bila je nesreća broda „Brigita Montanari“ 1984. godine u Murterskome moru (Republika Hrvatska). U trenutku incidenta brod je prevezio 1300 tona vinilklorid monomera. Više o tome i drugim slučajevima pomorskih incidenata u Jadranskom moru vidi: Zvonimir Lušić, Tonči Erceg, Krešimir Baljak: *The Main Adriatic Ports and Their traffic: 2. međunarodna znanstvena konferencija o pomorstvu*, Zbornik radova, Zagreb, 2008., str. 185-199.

¹¹ Pero Vidan, Frane Kasum, Tonči Jelčić: „Pomorska orijentacija Bosne i Hercegovine na pomorske luke Ploče i Metković“, 1. savjetovanje s međunarodnim učešćem, „*Transport i suvremeni uslovi poslovanja*“, Zbornik radova, Travnik, 2010. str. 88.

¹² Podaci prema: Josip Riđanović, Zlatko Bičanić: „Hrvatski Jadran i novi teritorijalni ustroj (prostorni pojam duljina i razvedenost hrvatske obale)“, *Acta Geographica Croatica*, Zagreb, broj 28, 1993., str. 88.

¹³ Neumski zaljev pripada Jadranskom moru, smješten je u okviru većeg Malostonskog zaljeva. Koristi se i izraz Zaljev Neum-Klek.

¹⁴ Davorin Rudolf, ml.: „Hrvatski tjesnaci između Bosne i Hercegovine i otvorenog mora“, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, broj 161, 2007., str. 117.

Sukladno članku 70. Konvencije UN-a o pravu mora, „država u nepovoljnom geografskom položaju“ označava obalne države, uključivši obalne države na okruženim ili poluokruženim morima, koje njihov geografski položaj čini zbog interesa u zadovoljavajućem snabdijevanju ribom za prehrambene potrebe njihova stanovništva ili dijela stanovništva ovisnima o iskorištavanju živih bogatstava isključivih gospodarskih zona drugih država u strategiji ili regiji i obalne države koje ne mogu pretendirati na vlastitu isključivu gospodarsku zonu. U vrijeme održavanja konferencije o donošenju Konvencije UN-a o pravu mora, kao države u nepovoljnom geografskom položaju smatrane su: Alžir, Etiopija, Gambija, Egipat, Sudan, Ujedinjena Republika Kamerun, Zair, Jamajka, Singapur, Belgija, Bugarska, Finska, Demokratska

10 kilometara zračne linije, vrlo je malo područje unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora koje je zatvoreno akvatorijem pod suverenitetom Republike Hrvatske.¹⁵

Sukladno Ustavu Federacije Bosne i Hercegovine, Točki III, članku 2., Federalna vlast i kantoni nadležni su za politiku zaštite čovjekove okoline. „Integracija u Evropsku uniju, s krajnjim ciljem ostvarivanja članstva, strateški je cilj Bosne i Hercegovine.“¹⁶ Zbog naprijed navedenoga te činjenice kako je Bosna i Hercegovina u postupku pristupnog procesa Europskoj uniji, od važnosti je implementacija direktiva i propisa Europske unije s područja zaštite okoliša, sigurnosti pomorske plovidbe i mjera za sprečavanje onečišćenja mora s brodova kao dijelova procesa integralnog upravljanja morskim okolišem.¹⁷

Odlukom o usvajanju Okvirne prometne politike Bosne i Hercegovine za razdoblje od 2015. – 2030., koja je donesena 30. srpnja 2015. godine, u dijelu pomorskog prometa koji se odnosi na dio Jadranskog mora u Bosni i Hercegovini, predviđa se u cijelosti primijeniti postojeće domaće i sve prihvaćene međunarodne propise usklađene s normama i standardima EU i time osigurati pravni i institucionalni okvir za zaštitu i korištenje mora i prava o moru. Realizacijom ciljeva postavljenih Okvirnom prometnom politikom Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015. – 2030., Bosna i Hercegovina bi svoje zakonodavstvo uskladila sa suvremenim međunarodnim propisima u području pomorsko-pravne tematike.¹⁸

Republika Njemačka, Grčka, Savezna Republika Njemačka, Nizozemska, Poljska, Rumunjska, Švedska, Turska, Bahrein, Irak, Jordan, Kuvajt, Katar, Sirija, Ujedinjeni Arapski Emirati – podaci prema: www.bernaerts-sealaw.com

¹⁵ Marina Vokić Žužul, Velimir Filipović: Granice podmorskih prostora jadranskih država, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, broj 169, 2015., str. 46.

¹⁶ Vesna Kazazić: „Bosna i Hercegovina i Evropska unija“, Split, *Adrias*, broj 12, 2005., str. 109.

¹⁷ Članstvo u Europskoj uniji jedan je od osnovnih vanjskopolitičkih prioriteta Bosne i Hercegovine, što je i definirano u dokumentu „Strateški pravci i prioriteti za provođenje vanjske politike BiH“, koji je Predsjedništvo Bosne i Hercegovine usvojilo 26. ožujka 2003. godine. Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju stupio je na snagu 1. lipnja 2015. nakon što su Predsjedništvo Bosne i Hercegovine i oba doma Parlamentarne skupštine BiH potvrdili i usvojili Izjavu o opredijeljenosti institucija Bosne i Hercegovine za provođenje neophodnih reformi u okviru procesa pristupanja EU, u skladu sa Zaključcima Vijeća za vanjske poslove EU. Potpisivanjem i stupanjem na snagu SSP-a, Bosna i Hercegovina ima pravnu obvezu usklađivanja nacionalnog zakonodavstva s EU pravnom stečevinom (tzv. *acquis communautaire*) – izvor: http://www.mvp.gov.ba/vanjska_politika_bih/multilateralni_odnosi/evropska_unija/bih_i_eu/bih_u_procesu_stabilizacije_i_pridruzivanja/?id=75

¹⁸ U Okvirnoj prometnoj politici Bosne i Hercegovine za razdoblje 2015. – 2020. navodi se: U pomorskom saobraćaju u dijelu Jadranskog mora u Bosni i Hercegovini, u potpunosti primijeniti postojeće domaće i sve prihvaćene međunarodne propise, konvencije i standarde te usvojiti i primijeniti nedostajuće odgovarajuće zakone i druge propise usklađene s normama i standardima Europske unije i time osigurati pravni i institucionalni okvir za zaštitu i korištenje mora i prava o moru.

Pravo Bosne i Hercegovine u dijelu plovidbene legislative čine tri zakona i to:

Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine, Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske, te Zakon o unutrašnjoj plovidbi Brčko distrikta Bosne i Hercegovine.

Kako je iz samih zakonskih tekstova razvidno, jedino Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi regulira i pomorsku i unutarnju plovidbu dok se Zakon Republike Srpske i Zakon Brčko distrikta odnose samo na unutrašnju plovidbu.¹⁹

Da bi se uspostavio pravni kontinuitet, Predsjedništvo Bosne i Hercegovine donijelo je 1992. godine Uredbu sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni²⁰ temeljem koje je kao republički preuzet savezni zakon bivše SFRJ: Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi.²¹

S obzirom na vremenski odmak od donošenja Zakona, neusklađenog s najnovijim međunarodnim konvencijama s područja odgovornosti za štete onečišćenja mora te cijeneći kako Zakon ne odgovara aktualnoj situaciji, Ministarstvo komunikacija i prometa izradilo je Prednacrt Zakona o pomorskom dobru i pomorskoj plovidbi²² kao temelj za usuglašavanje zakonodavstva Bosne i Hercegovine sa zakonodavstvom Europske unije. Međutim, Vlada Brčko distrikta nije podržala Prednacrt Zakona koji je predložilo Ministarstvo komunikacija i prometa.²³ Zbog navedenoga, u Bosni i Hercegovini je još uvijek u primjeni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. „Pomorsko bi nacionalno zakonodavstvo trebalo biti podložno izmjenama i dopunama, usklađeno s novim konvencijskim tendencijama, naravno, uz pretpostavku da odgovaraju bitnim odrednicama domaćeg prava.”²⁴

¹⁹ Više o zakonima koji reguliraju unutarnju plovidbu vidi: Dragan Bolanča, „Osnovne značajke Ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o plovidbi plovnicima unutarnjih voda i njihovom obilježavanju i održavanju (2004.)“, Zbornik radova „Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse, Mostar, broj 10, 2012., str. 36-44.

²⁰ Više o tome: Hilmija Šemić, *Saobraćajno pravo*, Sarajevo, 1996., str. 138.

²¹ Službeni list SFRJ 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90.

²² Zakon bi bio temelj za usuglašavanje zakonodavstva Bosne i Hercegovine sa zakonodavstvom Europske unije. Dokument je dostupan na: http://www.mkt.gov.ba/dokumenti/transport/vodni_transport/dokumenti-za-javne-konsultacije/default.aspx?id=3919&langTag=bs-BA.

²³ Na sjednici održanoj dana 16. travnja 2014. Vlada Brčko distrikta odbila je prijedlog zbog financijskih implikacija s obzirom na to da bi vodotoke koji prolaze kroz određena područja morali novčanim sredstvima participirati, a za koje ne bi znali ni kako se raspoređuju te smatrajući kako je upitan i ishod raspoređivanja sredstava od eventualnih pristojbi i prihoda koji bi se ostvarili – podaci prema: <http://www.bdcentral.net/index.php/hr/vlada/sa-sjednica-vlade/2166-vlada-brko-distrikta-bih-odrala-63-redovnu-sjednicu>.

²⁴ Ivo Grabovac: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 9.

2.2. Odgovornost za štete

Općenito načelo propisano Zakonom o obligacionim odnosima Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske („Službeni list SFRJ”, 29/78, 39/85, 45/89 i 57/89) („Službeni list RBiH”, 2/92, 13/93 i 13/94) („Službeni glasnik RS”, 17/93 i 3/96)²⁵ jest: tko drugome prouzroči štetu, dužan je nadoknaditi je, ukoliko ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Šteta je, sukladno članku 155. Zakona, umanjeње nečije imovine (obična šteta) ili sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist), a i nanošenje drugom fizičke ili psihičke boli ili straha (nematerijalna šteta).

2.3. Odgovornost i naknada štete onečišćenja mora u pravnom sustavu Bosne i Hercegovine

Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša nastaje temeljem zakona, a dužnost naknade štete proizlazi iz delikta. U ovom odnosu brodovlasnik je štetnik dok je oštećenik treća osoba. To je razlog zbog čega se ova odgovornost (izvanugovorna odgovornost) naziva i odgovornost prema trećim osobama.²⁶ „Osnovna pretpostavka za postojanje izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda odnosno brodara jest da je u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, iz izvanugovornog odnosa, nastala šteta osobama, stvarima izvan broda te morskome okolišu.”²⁷

Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi obuhvaćena je izvanugovorna odgovornost brodara²⁸ za odgovornost za onečišćenje od pomorskog broda

²⁵ Od 11. travnja 1992. godine ZOO se primjenjuje kao Zakon Republike Bosne i Hercegovine (Čl. 1. Zakona o preuzimanju Zakona o obligacionim odnosima („Sl. list RBiH”, 2/92, 13/93 i 13/94). Zakon o preuzimanju Zakona o obligacionim odnosima („Službeni list RBiH”, 2/92), koji je stupio na snagu 11. travnja 1992. godine, i Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o preuzimanju Zakona o obligacionim odnosima, u vidu uredbi sa zakonskom snagom, donijelo je Predsjedništvo Republike Bosne i Hercegovine na prijedlog Vlade Republike Bosne i Hercegovine, a potvrdila ih je, kao zakone, Skupština Republike Bosne i Hercegovine Zakonom o potvrđivanju uredbi sa zakonskom snagom, usvojenim na sjednici Skupštine održanoj 1. lipnja 1994. godine. Taj zakon objavljen je u „Službenom listu RBiH”, broj 13/94 od 9. lipnja 1994. godine.

²⁶ Izvanugovorna odgovornost razumijeva dužnost naknade štete koja proizlazi iz građanskog delikta, a nastaje na temelju zakona. Kako u tom slučaju brodar ima položaj štetnika, a oštećenik je osoba izvan ugovora, ova se odgovornost još naziva odgovornost prema trećima (third party liability).

²⁷ Željka Primorac – Tanja Duišin: „Izvanugovorna odgovornost i osiguranje od odgovornosti brodara za štetu na obali na primjeru pomorske nesreće putničkog broda ‘Barbat’”: Zbornik radova *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid*, Rab, 2013., str. 154.

²⁸ Sukladno članu 6., točki 38. Zakona, brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao držalac broda nosilac plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao nosilac prava raspolaganja brodom odnosno kao vlasnik broda.

izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret pri čemu se prihvaćaju načela²⁹ CLC konvencije 1969³⁰ (Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem – engl. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969/1992) i Konvencije o fondu 1971³¹ (Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete od onečišćenja uljima – engl. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971/1992). Odgovornost broдача za štete onečišćenja mora jest objektivna što znači kako štetnik odgovara na temelju objektivne činjenice da je šteta prouzročena. Slijedom navedenoga, za odgovornost je potrebno utvrditi postoji li uzročna veza između štetne radnje i štete. Objektivna odgovornost naziva se u praksi odgovornošću po kriteriju kauzaliteta (kauzalna odgovornost).³² Uvođenjem objektivne odgovornosti olakšava se položaj oštećenika budući da ne treba dokazivati krivnju štetnika. Objektivna odgovornost³³ vlasnika broda znači kako obveza plaćanja naknade neće ovisiti o dokazu krivnje ili nepažnje na strani vlasnika broda. Dakle, vlasnik broda bit će odgovoran i kada na njegovoj strani nema krivnje. Činjenica da je do onečišćenja mora došlo dovoljna je za brodovlasnikovu odgovornost. Osobama koje podnose tužbu dovoljno je dokazati da je šteta koju su pretrpjeli prouzročena incidentom, a brodovlasnik,

²⁹ Neka od njih su: objektivna odgovornost, ograničene odgovornosti, obvezno osiguranje, direktna tužba protiv osiguratelja, osnivanje fonda ograničene odgovornosti.

³⁰ Na dan 9. prosinca 2015. godine CLC konvencija 1969 ima 34 zemlje članice što čini 2,74 % svjetske tonaže.

³¹ Fond 1971 prestao je postojati 31. prosinca 2014. godine.

³² Kao početak objektivne odgovornosti navodi se presuda Mr. Justice Blackburn na Court of Exchequer Chamber, 1868. godine, u predmetu John Rylands and Jehu Horrocks v. Thomas Fletcher: Osoba koja, za svoje osobne svrhe, donese na svoju zemlju, skuplja i čuva bilo što što može prouzročiti povredu ako istekne, mora to čuvati na svoju odgovornost, a ako to ne čini tako, on je prima facie (bez potpunijeg utvrđivanja) odgovoran za svu štetu koja je prirodna posljedica tog istjecanja. On se može osloboditi pokazujući da je to istjecanje prouzročila tužiteljeva krivnja, ili da je istjecanje posljedica više sile. Potvrđujući ovu presudu Lord Cranworth (House of Lords) navodi: U pitanju je li tuženi odgovoran za štetu tužitelju pitanje nije je li tuženi djelovao s dužnom pažnjom i oprezom, nego je li njegovo djelovanje prouzročilo štetu. Kada osoba, u obavljanju svojih poslova prouzroči, bez obzira kako nedužan, štetu drugome, očito je jedino kako on mora biti strana koja trpi štetu. Više o predmetu dostupno na: <http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/1868/1.html>

³³ Objektivna odgovornost propisana je i člankom 1045., stavkom 3. Zakona o obveznim odnosima Republike Hrvatske (Narodne novine 35/05, 41/08, 125/11, 78/15) koji propisuje: za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara se bez obzira na krivnju. U Odluci Visokog Trgovačkog suda Pž-370/04-3 od 23. kolovoza 2006. godine navodi se kako se brod općenito ne smatra opasnom stvari niti se plovidba smatra opasnom djelatnošću, ali pojedine stvari na brodu u upotrebi mogu biti opasne, kao što određene djelatnosti vezane uz samu plovidbu brodom također mogu biti opasne. Skale ili stepenice, pa tako i one brodske, ne mogu se u redovnom tijeku stvari smatrati opasnom stvari, ali i to je moguće u određenim slučajevima s obzirom na konstrukciju stepenica i način i mjesto njihove upotrebe. – Presuda dostupna na iusinfo.hr. Tako i u presudi Vrhovnog suda Federacije Bosne i Hercegovine broj 36 P 5651 12 Rev od 26. rujna 2013. – Stepenice se po redovnom toku stvari ne mogu smatrati opasnom stvari, ali je to moguće u određenim slučajevima s obzirom na konstrukciju, njihova svojstva te način i mjesto njihove upotrebe.

ukoliko se želi osloboditi odgovornosti, mora dokazati da je šteta prouzročena nekim od slučajeva temeljem kojeg se može osloboditi od odgovornosti.

Odgovornost vlasnika broda presumira se dok ne dokaže postojanje činjenica koje su navedene u članku 840. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Stoga, za štetu koju uzrokuje pomorski brod³⁴ koji prevozi ulje³⁵ kao rasuti teret izlijevanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara nositelj raspolaganja brodom odnosno vlasnik broda ako ne dokaže da je izlijevanje odnosno izbacivanje uzrokovano:

a) ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, ustankom ili prirodnom pojavom izvanrednog, neizbježnog³⁶ i neodoljivog značenja³⁷

b) isključivo radnjom ili propustom trećeg u namjeri da se uzrokuje šteta

c) isključivo radnjom ili propustom tijela ili pravne osobe koji se brinu za sigurnost plovidbe³⁸ u obavljanju te funkcije.³⁹

Zahtjev za naknadu štete koji, sukladno članku 849. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, zastarijeva u roku od tri godine od dana kada je šteta nastala, a gasi se u roku od šest godina od dana nastanka događaja koji je uzrokovao štetu, ne može se podnijeti protiv članova posade broda i drugih osoba koje rade u ime

³⁴ Sukladno članu 6., točka 6. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, pomorski brod je brod trgovačke mornarice osposobljen za plovidbu morem čija je baždarska dužina 12 metara ili veća, a registarski obujam 15 BRT ili veći.

³⁵ Ulje u Zakonu označava sva postojana ulja, a posebno sirovu naftu, teško dizelsko ulje, mazivo ulje i kitovo ulje bez obzira na to prevoze li se na brodu kao teret ili kao gorivo za pogon broda.

³⁶ Pod višom silom podrazumijeva se svaki događaj koji dolazi izvana, bilo prirodni (požar, poplava, potres i sl.), bilo da je nastao po ljudskom utjecaju, a koji se ne može ni predvidjeti ni otkloniti. – Presuda Ks u Sarajevu – Bilten Sp KsS 2/2001., str. 30. U Odluci Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske Pž-1402/01 od 06. srpnja 2004. godine, navodi se kako se olujno nevrijeme smatra višom silom samo ako se u datom godišnjem razdoblju i na određenoj geografskoj zoni nije moglo predvidjeti. U sudskom postupku, osiguratelj broda Volgoneft 139 koji je pretrpio neozgodu 11. studenog 2007. godine u prolazu Kerch, u obrani je istaknuo kako je neozgoda broda u cijelosti rezultat prirodnog fenomena koji je bio neočekivanog, neizbježnog i nepredvidivog karaktera pa vlasnik broda ne može biti odgovoran za neozgodu. U odluci Arbitration Court of Krasnodar iz 2008. godine te Arbitration Court of Saint Petersburg and Leningrad Region taj prigovor nije uvažen pri čemu je navedeno kako vlasnik broda ni njegov osiguratelj nisu podnijeli dokaze da je izlijevanje ulja rezultat prirodnog fenomena koji je bio neočekivanog, neizbježnog i nepredvidivog karaktera iz razloga što je zapovjednik imao sva potrebna upozorenja o oluji i nije poduzeo sve neophodne mjere za izbjegavanje neozgode pa stoga neozgoda nije bila neizbježiva za brod. Uz to u presudama se navodi i kako oluja nije bila neočekivana jer je to bilo vrijeme usporedivih oluja u tom području.

³⁷ Tako i Zakon o obligacionim odnosima Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske u članku 177. propisuje kako se imalac stvari oslobađa odgovornosti ako dokaže da šteta potječe od nekog uzroka koji se nalazio izvan stvari, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, ni izbjeći niti otkloniti te ako dokaže da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili trećeg lica koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći niti otkloniti.

³⁸ O tom se egzoneracijskom slučaju raspravljalo pred Supreme Court of Sweden u slučaju The Tsesis (1997.) gdje je propustom Švedske da označi plićinu na pomorskim kartama i podesi bijelo svjetlo na svjetioniku, došlo do oslobađanja vlasnika broda od odgovornosti za izlijevanje oko 500 tona ulja.

³⁹ Navedeni razlozi za oslobađanje od odgovornosti vlasnika broda za odgovornost za štete od onečišćenja mora predviđeni i člankom 814., stavak 1. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske.

brodara.⁴⁰ Ovdje je za istaknuti kako je CLC konvencijom 1992 proširen krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti nikakav zahtjev bez obzira na to temelji li se na Konvenciji ili ne, a te su osobe – Osoba u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ili članova posade (npr. zapovjednik broda) budući da je „riječ o osobi koju je poslodavac postavio na radno mjesto uz koje je vezano sklapanje ugovora i poduzimanje pravnih radnji u vezi s brodom na kojem zapovijeda u opsegu određenom shvaćanjima pomorske poslovne prakse. Treći mogu opravdano očekivati da prema unutarnjoj organizaciji posla brodar ima punu kontrolu nad osobom kojoj je povjerio zapovijedanje brodom i da je može u svako doba spriječiti da u njegovo ime i za njegov račun poduzima pravne radnje. Stoga mora u odnosu prema trećima snositi i sav rizik koji iz toga proizlazi – mora biti vezan njegovim pravnim radnjama kao da ih je i sam poduzeo.”⁴¹

– Pilot ili bilo koja druga osoba koja je, bez svojstva člana posade, obavljala usluge za brod.

– Svaki naručitelj ugovora o prijevozu (bilo kako opisanog, uključujući i zakupoprimga), upravitelja ili brodara.

– Svaka osoba koja obavlja spašavanje uz pristanak vlasnika ili po uputama nadležne javne vlasti.

– Svaka osoba koja poduzima zaštitne mjere.

– Sve osobe u službi osoba spomenutih u točkama (c), (d) i (e) ili njihovih punomoćnika.⁴²

⁴⁰ U Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske člankom 814., stavkom 4. propisano je kako se zahtjev za naknadu štete ne može podnijeti protiv: a) osoba u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ili članova posade, b) peljara ili bilo koje druge osobe koja je, bez svojstva člana posade, obavljala usluge za brod, c) naručitelja ugovora o prijevozu (bilo kako opisanog, uključivši i zakupoprimga), poslovođe ili brodara, d) osobe koja spašava uz pristanak vlasnika ili po uputama nadležne javne vlasti, e) osobe koja poduzima zaštitne mjere, f) svih osoba u službi spomenutih u točkama c), d) i e) ili njihovih punomoćnika osim ako dokaže da je šteta nastala kao rezultat njihova osobnog djelovanja ili propusta koji su navedene osobe učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. To je rješenje sukladno odredbama Konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od onečišćenja uljem 1992. (CLC konvencija 1992).

⁴¹ Jakša Barbić: „Zapovjednik broda – punomoćnik brodara po zaposlenju“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Zagreb, broj 1-2, 2008., str. 32.

⁴² Pomorski zakonik Norveške također propisuje ovaj krug osoba, dodajući kako se takav zahtjev ne može podnijeti protiv „redera“ ili upravitelja uz predviđanje kako oni nisu vlasnici broda ili zakupodavca, pošiljatelja, krcatelja, vlasnika ili primatelja tereta. Pojam „reder“ nema ekvivalentnog engleskog izražaja. To bi bila osoba ili kompanija koja koristi brod za njegov ili njezin vlastiti račun, u pravilu vlasnik ili zakupoprimga broda s posadom dok zakupoprimga na vrijeme ili putovanje ne bi ulazio u taj pojam. Pomorski zakonik Republike Hrvatske u članku 814., stavak 4. propisuje isti krug osoba kao i CLC konvencija 1992, dok Zakonik Republike Slovenije u članku 829. propisuje kako se zahtjev za naknadu štete ne može podnijeti protiv člana posade ili druge osoba koja djeluje u ime vlasnika broda.

Ipak, navedene osobe mogu odgovarati ukoliko je šteta nastala kao rezultat njihovog osobnog djelovanja ili propusta obavljenog u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Nositelj prava raspolaganja brodom odnosno vlasnik broda za štete može ograničiti svoju odgovornost do iznosa utvrđenih Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, po slučaju i toni,⁴³ osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za štete prouzročene izlivanjem ili izbacivanjem.⁴⁴ Međutim, ukoliko je događaj koji je prouzročio štetu nastao osobnom krivnjom⁴⁵ (actual fault or privity of the owner) nositelja prava raspolaganja brodom odnosno vlasnika broda, gubi pravo na ograničenje odgovornosti. To znači kako je vlasniku za gubitak prava na ograničenje odgovornosti dovoljno dokazati osobnu krivnju pri čemu stupanj te krivnje⁴⁶ nije bitan. Iz toga proizlazi kako bi vlasnik broda mogao izgubiti pravo na ograničenje i ukoliko bi se radilo o običnoj nepažnji (culpa levis). U odnosu na tu odredbu, za istaknuti je kako je CLC konvencija 1992, slijedeći suvremena rješenja⁴⁷ te olakšavajući položaj osobe koja odgovara, propisala da vlasnik broda gubi pravo na ograničenje svoje odgovornosti ako se dokaže da je šteta prouzročena njegovim osobnim činom ili propustom, počinjenim u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti (... act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result).⁴⁸ „Da bi bila bezobzirnost, nužno je da osoba koja je svjesna vjerojatnosti štetnih posljedica na temelju njezina

⁴³ Sukladno članku 380. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, tonaža za brodove s vlastitim pogonom je netoregistrarska tonaža broda povećana prostorom strojarne koji je bio odbijen od brutoregistrarske tonaže broda, radi određivanja njegove netoregistrarske tonaže, a za druge brodove netoregistrarska tonaža.

⁴⁴ Sukladno članku 845. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, fond može osnovati i osiguratelj ili druga osoba koja izdaje financijsko jamstvo pri čemu osnivanje tog fonda ima isti pravni učinak kao i osnivanje fonda od nosioca prava raspolaganja brodom ili vlasnika broda, a može biti osnovan i kada je šteta prouzročena osobnom krivnjom nosioca prava raspolaganja brodom, a da time ne dira u prava oštećenika prema nositeljima prava raspolaganja brodom ili vlasnicima.

⁴⁵ Članak 158. Zakona o obveznim odnosima Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske propisuje kako krivica postoji kada je štetnik prouzročio štetu namjerno ili nepažnjom.

⁴⁶ Odštetno pravo poznaje dvije vrste krivnje: namjeru i nepažnju. „Krajnjom nepažnjom (culpa lata) postupa onaj štetnik koji u svom ponašanju nije upotrijebio ni onu pažnju koju bi upotrijebio svaki prosječan čovjek. O običnoj nepažnji (culpa levis) govorimo kad je riječ o štetniku koji u svojem radu nije upotrijebio onu pažnju koju bi upotrijebio osobito pažljiv čovjek (pažnja dobrog gospodarstvenika odnosno dobrog domaćina“ – Ivica Crnić, *Zakon o obveznim odnosima*, Organizator, Zagreb, 2006., str. 733.

⁴⁷ Tako npr. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976., Haško-Visbyjska pravila.

⁴⁸ Prema norveškom Pomorskom zakoniku, pravo na ograničenje odgovornosti ne primjenjuje se ako se dokaže da je vlasnik osobno prouzročio štetu od onečišćenja namjerno ili iz krajnje nepažnje ili sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti (Section 194). U Pomorskom Zakoniku Republike Hrvatske, člankom 816., stavkom 3. propisuje se kako vlasnik broda gubi pravo na ograničenje odgovornosti prema odredbama tog Zakona ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je vlasnik broda učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastupiti. Pomorski

ponašanja, odluči ustrajati svojim djelovanjem (ili propustom) znajući da je znatno izglednija šteta u odnosu na mogućnost da se ta eventualna šteta neće ostvariti.”⁴⁹ Ovdje je riječ o kvalificiranoj krivnji slijedom čega bi samo krajnja nepažnja (culpa lata) dovodila do isključenja ograničenja odgovornosti.

Zakon je propisao i obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo⁵⁰ za brod koji kao teret prevozi više od 2000 tona ulja. U pomorskom osiguranju od odgovornosti predmet je osiguranja imovinskopravna odgovornost brodovlasnika odnosno brodarka prema trećim osobama za štetu.⁵¹ Bit je obveznog osiguranja sigurnost da će osobama koje su pretrpjele štete od onečišćenja šteta biti naknađena i osigurati vlasniku broda potrebni financijski izvor za plaćanje naknade.

Ovo će naročito doći do izražaja kada je brodovlasnik koji je prouzročio onečišćenje insolventan. Obvezno osiguranje vezuje se za količinu tereta, pravo na direktnu tužbu protiv osiguratelja ili druge osobe koja je pružila financijsko jamstvo, a sukladno odredbi člana 847., stavak 4. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, osiguratelj ili jamac ima pravo zahtijevati od nosioca prava raspolaganja brodom odnosno vlasnika broda da se pridruži postupku kao umješlač. Obvezno osiguranje, uz određene uvjete, omogućuje podnošenje direktne tužbe prema osiguratelju (actio directa). Direktna odgovornost osiguratelja uvijek je limitirana maksimalnim iznosom brodovlasnikove odgovornosti čak i kada vlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Kroz direktnu tužbu protiv osiguratelja,⁵² koja je prihvaćena u svim konvencijama o odgovornosti Međunarodne pomorske organizacije,⁵³ rizik uključen u klauzulu osiguranja „pay to be paid“⁵⁴ smanjen je iz razloga što osiguratelj ili druga osoba koja daje financijsko jamstvo ne može koristiti bankrot ili likvidaciju vlasnika broda kao obranu za izbjegavanje svoje

zakonik Republike Slovenije člankom 831., stavak 3. određuje kako vlasnik broda ne može ograničiti svoju odgovornost ako je događaj koji je prouzročio štetu nastao zbog njegove osobne krivnje.

⁴⁹ Ivo Grabovac: „Prilog suvremenom tumačenju pojma „bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati” – u povodu slučaja u sudskoj praksi“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Split, broj 3, 2012., str. 446.

⁵⁰ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u členu 846. navodi bankovno jamstvo ili potvrdu jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete.

⁵¹ Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje: Pravo i praksa*, Split, 2012., str. 418.

⁵² Direktna tužba protiv osiguratelja postala je uobičajeni dio međunarodnih konvencija s područja odgovornosti za štete od onečišćenja mora.

⁵³ Direktnu tužbu poznaje i Zakon o obveznim odnosima Republike Hrvatske (Narodne novine 35/05, 41/08, 125/11, 78/15), propisujući u članku 965., stavak 1.: U slučaju osiguranja od odgovornosti oštećena osoba može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze.

⁵⁴ Pravilo „Pay to be Paid” dio je Pravila kluba koja su sadržana u Rule Books of P&I Clubs. Ova klauzula otkriva odštetni karakter osiguranja vidljiv u ovim klubovima. Takva klauzula opisuje obvezu člana da u slučaju kad je odgovoran za određeni zahtjev najprije plati, a tek nakon toga može zatražiti od svog P&I kluba refundaciju. Problem ove klauzule javlja se u slučaju bankrota člana koji u tom slučaju nije u mogućnosti isplatiti zahtjev treće strane.

obveze naknade. Tako je i Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi propisano kako „osiguratelj ili jamac protiv tužitelja može istaći prigovore koje bi mogao istaći nosilac prava raspolaganja brodom ili vlasnik broda osim prigovara stečaja ili likvidacije“.⁵⁵

Iz navedenoga proizlazi kako Zakon nije usklađen sa CLC konvencijom 1992. i Konvencijom o fondu 1992. te Protokolom o Dopunskom fondu 2003., što je vidljivo prije svega u stupnju krivnje⁵⁶ temeljem koje se gubi pravo na ograničenje odgovornosti kao i iznosima ograničenja odgovornosti koji su 1992. godine znatno povećani.

Zakon ne sadrži odredbe koje se odnose na odgovornost za onečišćenja opasnim i štetnim tvarima i pogonskim gorivom, a što je predmet Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (engl. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, HNS konvencija 1996/2010) i Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja pogonskim uljem (engl. International Convention on Bunker Oil Pollution Damage 2001, Bunker konvencija 2001).

Za razliku od ovog, Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine ne sadrži odredbe o izvanugovornoj odgovornosti za onečišćenje mora ili unutrašnjih voda od onečišćenja već, uz ostale, sadrži odredbe o sigurnosti plovidbe.

3. ZAKLJUČAK

Za Bosnu i Hercegovinu kao zemlju na putu prema članstvu u Europskoj uniji, potrebno je usklađivanje materije odgovornosti i naknade štete u slučajevima onečišćenja mora te pravila o sigurnosti plovidbe s važećim međunarodnim konvencijama i zakonodavstvom Europske unije kako bi se osiguralo sigurno odvijanje plovidbe te, u slučaju onečišćenja mora, efikasna naknada štete žrtvama onečišćenja.

Na taj bi način Bosna i Hercegovina pokazala sustavnu brigu za zaštitu morskog okoliša te nastojanje u usklađivanju s mjerodavnim konvencijama i suvremenom

⁵⁵ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u členu 847. propisuje kako iznimno osiguratelj ili jamac može istaknuti prigovor da je šteta zagađenjem prouzročena namjernom radnjom nosioca prava raspolaganja brodom odnosno vlasnika broda.

⁵⁶ CLC konvencija 1992. te Fond konvencija 1992. za stupanj krivnje propisuju radnju ili propust koji je vlasnik broda učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

pomorsko-pravnom europskom regulativom te osigurala uvjete za ostvarivanje cilja da postane država zastave i država luke.⁵⁷

Sve to dovelo bi do harmonizacije sustava plovidbe i uspostave primarnog zakonodavstva koje se odnosi na pomorsku sigurnost, registraciju brodova, uređivanje reda u lukama te druga pitanja od važnosti za problematiku odgovornosti za onečišćenje mora.

Literatura:

1. Barbić, Jakša, „Zapovjednik broda – punomoćnik broдача po zaposlenju“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Zagreb, broj 1-2, 2008.

2. Bolanča, Dragan, „Osnovne značajke Ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o plovidbi plovnim putovima unutarnjih voda i njihovom obilježavanju i održavanju (2004.)“, *Zbornik radova Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse*, Mostar, broj 10, 2012.

3. Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima*, Organizator, Zagreb, 2006.

4. Grabovac, Ivo: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug Split, Split 2005.

5. Grabovac, Ivo: „Prilog suvremenom tumačenju pojma „bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati“ – u povodu slučaja u sudskog praksi“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Split, broj 3, 2012.

6. Kazazić, Vesna: „Bosna i Hercegovina i Evropska unija“, *Adrias*, Split, broj 12, 2005.

7. Lušić, Zvonimir, Erceg, Tonći, Baljak, Krešimir, „The Main Adriatic Ports and Their Traffic“, 2. *Međunarodna znanstvena konferencija o pomorstvu*, *Zbornik radova*, Zagreb, 2008.

8. Pavić, Drago: *Pomorsko osiguranje: Pravo i praksa*, Split, 2012.

9. Primorac, Željka, Duišin, Tanja, „Izvanugovorna odgovornost i osiguranje od odgovornosti broдача za štetu na obali na primjeru pomorske nesreće putničkog broda ‘Barbat’“, Rab, 2013.

10. Riđanović, Josip, Bićanić, Zlatko, „Hrvatski Jadran i novi teritorijalni ustroj (prostorni pojam duljina i razvedenost hrvatske obale)“, *Acta Geographica Croatica*, Zagreb, broj 28, 1993.

11. Rudolf, Davorin, ml., „Hrvatski tjesnaci između Bosne i Hercegovine i otvorenog mora“, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, broj 161, 2007.

⁵⁷ U obrazloženju Prednacrta Zakona o pomorskom dobru i pomorskoj plovidbi navodi se kako trenutno Bosna i Hercegovina nije država luke, niti ima registar brodova te kako nije ni država zastave u smislu Konvencije UN-a o pravu mora.

12. Šemić, Hilmija: *Saobraćajno pravo*, Sarajevo, 1996.

13. Vasilj, Aleksandra, Bošnjak, Melita, „Sustav općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Split, broj 3, 2011.

14. Vidan, Pero, Kasum, Frane, Jelčić, Tonči, „Pomorska orijentacija Bosne i Hercegovine na pomorske luke Ploče i Metković“, 1. savjetovanje s međunarodnim učesćem, *Transport i suvremeni uslovi poslovanja*, Zbornik radova, Travnik, 2010.

15. Vidas, Davor: *O zaštiti osobito osjetljivih europskih mora i potrebi regionalne suradnje u Jadranskom moru* – dostupno na: www.ij.hr/Eu4/vidas.pdf.

16. Vokić Žužul, Marina, Filipović, Velimir, „Granice podmorskih prostora jadranskih država“, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, broj 169, 2015.

SYSTEM OF LIABILITY FOR DAMAGE BY SEA POLLUTION IN THE LEGAL SYSTEM OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

Bosnia and Herzegovina, seen as a country on its way to EU membership, should coordinate the matter of liability and compensation in cases of marine pollution and the rules on maritime safety with the relevant international conventions as well as with the EU legislation. This should be done in order to ensure safe conduct of navigation and, if pollution ever happens, to provide an effective compensation for the victims.

In this manner, Bosnia and Herzegovina would demonstrate a systematic care for the protection of the marine environment and an effort in compliance with the relevant conventions and modern maritime legal European regulations, providing in this way the conditions for achieving the goal of becoming a flag State and a port State.

All of this would lead to a harmonization of the navigation system and to an establishment of primary legislation relating to maritime security, registration of ships, regulation of order in ports, as well as to other relevant issues regarding the responsibility for the pollution of the sea.

Key words: *system of liability, pollution damage, objective liability, limitation of liability compensation of damage*