

Istraživanje i eksploatacija ugljikovodika u Jadranu: problem izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora u hrvatskom zakonodavstvu

Ćorić, Dorotea; Tuhtan Grgić, Iva

Source / Izvornik: **NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo**, 2015, 62, 113 - 119

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

<https://doi.org/10.17818/NM/2015/4.11>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:622957>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-05-27**

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

Istraživanje i eksploatacija ugljikovodika u Jadranu: problem izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora u hrvatskom zakonodavstvu

Exploration and Exploitation of Hydrocarbons in the Adriatic: the Problem of Non-Contractual Liability for Marine Pollution in the Croatian Legislation

Dorotea Ćorić

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
e-mail: dcoric@pravri.hr

Iva Tuhtan Grgić

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
e-mail: ituhtan@pravri.hr

DOI 10.17818/NM/2015/4.11

UDK 656.61:345.79

Stručni rad / Professional paper

Rukopis primljen / Paper accepted: 29. 4. 2015.

Sažetak

Pitanje izvanugovorne odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora kao posljedica istraživanja i eksploatacije ugljikovodika aktualno je u Republici Hrvatskoj s obzirom na planirane djelatnosti u podmorju Jadrana. Zakonski okvir koji regulira obavljanje tih djelatnosti ne sadrži posebne odredbe o spomenutoj odgovornosti. Zbog toga se u radu razmatraju rješenja pomorskih, kao i propisa općeg obveznog prava koja se primjenjuju. Autorice zaključuju da važeća zakonska regulativa dovodi do pravne nesigurnosti te ističu potrebu usvajanja posebnih pravila o odgovornosti za onečišćenje mora od djelatnosti u podmorju. Ona imaju jednako važnu ulogu u sprječavanju i suzbijanju posljedica onečišćenja mora, kao i preventivni propisi.

Summary

The issue of non-contractual liability for marine pollution caused by exploration and exploitation of hydrocarbons is a current topic in the Republic of Croatia due to the planned activities in the Adriatic sea bed. The legal framework related to the performance of these activities does not include any specific provisions covering the liability issue. Therefore, the article deals with solutions for maritime regulations and those of general law of obligations that apply. The authors conclude that the existing legislation leads to the legal uncertainty and emphasize the need to adopt special rules on the liability for marine pollution caused by the submarine activities. These rules are as important as the preventive regulations in the prevention and control of the sea pollution consequences.

KLJUČNE RIJEČI

istraživanje i eksploatacija
ugljikovodika
pokretne platforme
nepokretne platforme
opasna djelatnost
opasna stvar
tehnički plovni objekt
kauzalna odgovornost
šteta zbog onečišćenja

KEY WORDS

exploration and exploitation of
hydrocarbons
movable offshore platforms
fixed offshore platforms
dangerous activity
dangerous object
technical vessel
strict liability
damage due to pollution

UVODNE NAPOMENE /

Introduction

Okvirni plan i program istraživanja i eksploatacije ugljikovodika u Jadranu¹ aktualizira potrebu izučavanja pravne regulative koja se odnosi na problematiku izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora od djelatnosti istraživanja i eksploatacije podmorja. To nas je potaknulo da, u okviru burnih rasprava za ili protiv djelatnosti u podmorju Jadrana, istražimo kakve su mogućnosti za potencijalne žrtve onečišćenja

¹ http://www.mingo.hr/public/rudarstvo/OKVIRNI_PLAN_16155.pdf mrežna stranica posjećena 23.03.2015.

prema *de lege lata* rješenjima hrvatskog zakonodavstva. Eksplozija na platformi *DeepWater Horizon* koja se dogodila 2010. godine u Meksičkom zaljevu upozorila je svjetsku javnost na razmjere ekoloških katastrofa koje mogu nastati u takvim situacijama. Između ostalog, mnoge fizičke i pravne osobe, posebice ribari i oni čije su djelatnosti neposredno vezane uz more, pretrpjele su znatnu štetu. U skladu s američkim Zakonom o onečišćenju (*Oil Pollution Act – OPA*) koji predviđa poseban sustav odgovornosti za onečišćenje

mora s brodova i platformi, isplaćeni su mnogobrojni odštetni zahtjevi.²

Republika Hrvatska kao država čije su glavne gospodarske djelatnosti (turizam, ribarstvo, pomorstvo) vezane uz more, pored obveze,³ ima i

² Detaljnije v. Ewanczyk, J.A., *For a Fistful of Dollars: Quick Compensation and Procedural Rights in Aftermath of the 2010 Deepwater Horizon Oil Spill*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol.44, No 3, July, 2013, str. 267-290.

³ Obveza proizlazi iz ustavne odredbe kojom su more, morska obala i otoci proglašeni dobrima od interesa za RH i uživaju njezinu posebnu zaštitu (čl. 52. st. 1. Ustava RH). I Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., koja je na snazi za RH, sadrži odredbu (čl.192. Konvencije) koja

poseban interes za očuvanje Jadrana. To nedvojbeno nameće potrebu sustavnog pristupa podmorskim djelatnostima kao mogućem ishodištu onečišćenja mora. Pritom ističemo, da pitanje odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora ima jednako važnu ulogu u sprječavanju i ublažavanju posljedica prouzročenih onečišćenjem mora, kao i preventivni propisi. Delikt onečišćenja mora razlikuje se od uobičajenih štetnih protupravnih posljedica. Kako bi se žrtvama onečišćenja osigurala brza i odgovarajuća naknada treba postojati odgovarajući pravni režim građanske odgovornosti za štete nastale kao posljedice podmorskih djelatnosti. On bi trebao uvažiti sve posebnosti takvih odštetnih zahtjeva (ishodište onečišćenja, subjekte koji sudjeluju u spomenutim djelatnostima, objekte kojima se koristi, područje nastale štete, itd.) u odnosu prema klasičnim građanskopravnim zahtjevima. Kao primjer takvih posebnih rješenja možemo navesti sustave izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora s brodova koji su usvojeni na međunarodnoj razini, a koji se primjenjuju i u Republici Hrvatskoj (v. *infra* toč. 2.1.).

Napominjemo da je naše istraživanje usmjereno na mogućnost naknade štete koju su pretrpjele fizičke i pravne osobe čije su djelatnosti neposredno vezane uz more (npr. profesionalni ribari, vlasnici hotela i dr.).⁴ U nacrtu ugovora koji će Vlada RH potpisati s ovlaštenicima dozvola za istraživanje (Ugovor o podjeli proizvodnje – *The Production Sharing Agreement*)⁵, izričito je navedeno da ugovaratelj, odnosno ovlaštenik dozvole za istraživanje i eksploataciju, u potpunosti snosi odgovornost prema trećim osobama te je dužan naknaditi štetu imovini i pravima trećih osoba koju prouzroči on sam, njegovi zaposlenici, podugovaratelji i njihovi zaposlenici djelatnostima istraživanja i eksploatacije ugljikovodika (toč. 33.1.1. Nacrta ugovora). Naknada štete regulirat će se prema hrvatskim propisima čije ćemo odredbe ukratko prikazati u nastavku rada. U radu se neće obrađivati pitanja odgovornosti za ekološke štete i troškove zaštitnih mjera poduzetih sa svrhom sprečavanja i

suzbijanja onečišćenja.⁶

ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJA MORA PROUZROČENU DJELATNOSTIMA ISTRAŽIVANJA I EKSPLOATACIJE UGLJIKOVODIKA U HRVATSKOM ZAKONODAVSTVU / Liability for marine pollution caused by the exploration and exploitation of hydrocarbons in the Croatian legislation

Zakon o istraživanju i eksploataciji ugljikovodika (ZIEU)⁷ je temeljni zakon kojim je uređena materija istraživanja i eksploatacije ugljikovodika. Odredbom čl. 2. st. 2. ZIEU propisano je da će se na pitanje naknade štete odgovarajuće primjenjivati odredbe Zakona o rudarstvu (ZR) i propisa koji su doneseni na temelju Zakona o rudarstvu. Važeći Zakon o rudarstvu,⁸ međutim, ne sadrži odredbu kojom bi bilo određeno tko je i na kojem pravnom temelju odgovoran za štetu nastalu prilikom istraživanja ili eksploatacije mineralnih sirovina.⁹

⁶ Ovisno o pravnom statusu objekta na pitanje naknade ekološke štete primjenjivat će se odgovarajuće odredbe Pomorskog zakonika (ukoliko je šteta nastala s pokretne platforme), odnosno ZZO, uz supsidijarnu primjenu Zakona o obveznim odnosima. Uputno je, međutim, hoće li se ZZO uopće primijeniti na naknadu ekološke štete, pošto je ona moguća samo ukoliko je nastala od opasne djelatnosti, a djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika nigdje nije izričito propisana kao opasna (vidjeti bilj. 25). Odredbe ZZO primjenjivat će se samo ukoliko pitanje zaštite okoliša za pojedinu sastavnicu nije uređeno posebnim propisom (čl. 5. st. 7. ZZO). Navedene štete štetnik naknadije Republici Hrvatskoj. Odštetni zahtjev prema odredbama ZZO-a može postaviti isključivo Republika Hrvatska (zakon izričito isključuje postavljanje zahtjeva od strane drugih fizičkih i pravnih osoba (čl. 200 ZZO).

⁷ NN, br.94/13, 14/14.

⁸ NN, br.56/13, 14/14.

⁹ Obveza naknade ekološke štete (umanjenje vrijednosti kvalitete prirode i krajolika) na temelju objektivne odgovornosti propisana je samo za fizičku ili pravnu osobu koja je bez pravne osnove izvodila rudarske radove ili izvan granica provjerenog rudarskog projekta (čl. 165. st. 1. i 2. ZR), dok se naknada ostalih vrsta šteta u tom slučaju obračunava na način propisan odredbama obveznog prava i posebnim propisima (čl. 165. st. 4. ZR). Odredbu o odgovornosti sadržavali su raniji zakoni o rudarstvu. Zakonom o rudarstvu iz 1991. bila je propisana objektivna odgovornost rudarskog poduzeća i samostalnog poduzetnika, odnosno ZID ZR objektivna odgovornost trgovačkog društva i obrtnika koji su prema čl. 15. toga Zakona bili dužni nadoknaditi štetu koju prouzrokuju izvođenjem rudarskih radova, osim ako se dokaže da je šteta nastala uslijed vanjskog nepredvidivog i neotklonjivog događaja (viša sila) ili radnjom oštećenika ili treće osobe. Zakon o rudarstvu iz 2009. sadržavao je sličnu odredbu kojom je bilo propisano da su 'nositelj odobrenja za istraživanje mineralnih sirovina i koncesionar za eksploataciju mineralnih sirovina dužni [su] nadoknaditi štetu koju prouzrokuju provođenjem istraživanja i/ili eksploatacijom mineralnih sirovina, osim ako se dokaže da je šteta nastala uslijed više sile, radnjom oštećenika ili treće osobe'.

U nedostatku posebnih odredbi o odgovornosti unutar zakonskog okvira kojima se reguliraju odobalne djelatnosti u podmorju, odgovor na spomenuto pitanje treba potražiti unutar drugih zakonskih rješenja. Odredbe kojeg zakona će se primijeniti ovisit će o pravnom statusu odobalnih objekata koji se koriste za spomenute radove. *Pravilnik o bitnim tehničkim zahtjevima, sigurnosti i zaštiti pri istraživanju i eksploataciji ugljikovodika iz podmorja RH*¹⁰ u čl. 4. navodi da se rudarski radovi u podmorju Republike Hrvatske izvode s platforme i/ili plovnog objekta za bušenje. Nadalje, u čl. 3. Pravilnik navodi da su platforme prema pomorskim propisima tehnički plovni objekti (*pokretni odobalni objekt namijenjen za istraživanje i eksploataciju podmorja*) i/ili nepomični odobalni objekt (*nepokretni objekt namijenjen za istraživanje i eksploataciju*).¹¹ Pomorski propisi, odnosno odredbe Pomorskog zakonika (PZ ili Zakonik) o izvanugovornoj odgovornosti za štetu mogu se primijeniti samo na pokretne platforme pošto čl.809. Zakonika ograničava područje primjene spomenutih odredbi samo na plovne objekte (v. *infra* toč. 5.1.). Odgovornost za onečišćenja mora s nepomičnih odobalnih objekata, u nedostatku posebnih odredbi, rješavat će se primjenom općih pravila odštetnog prava sadržanih u Zakonu o obveznim odnosima (ZOO)¹² (v. *infra* toč. 5.1.2.). Analizom odgovarajućih odredbi PZ-a i ZOO-a pokušat ćemo pronaći odgovor na pitanje tko će, na kojem pravnom temelju i do koje visine odgovarati za štetu zbog onečišćenja mora od podmorskih djelatnosti.

Odgovornost za onečišćenje mora s pokretne platforme / Liability for pollution of the sea from movable platform

Pravni temelj odgovornosti i odgovorna osoba / The legal basis for liability and the responsible person

Na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika koje se odnose na izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i brodarka (Dio VIII, Glava IV.). U čl. 809. Zakonika izričito je navedeno da se odredbe o izvanugovornoj odgovornosti

¹⁰ NN, br.52/10.

¹¹ V. čl. 5.st.1. toč. (2) i toč.(12) i toč. (14) PZ-a, NN, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

¹² NN, br.35/05, 41/08, 125/11.

državama strankama nameće dužnost štititi i očuvati svoj morski okoliš.

⁴ Taj je vid štete izričito isključen iz primjene Zakona o zaštiti okoliša, NN, br. 80/13, 153/13, 78/15. (u daljnjem tekstu ZZO) (vidjeti čl. 5. st. 4).

⁵ Nacrt Ugovora dostupan na mrežnoj stranici - [http://www.mingo.hr/userdocsimages/rudarstvo/Tender Guidance Documentation.pdf](http://www.mingo.hr/userdocsimages/rudarstvo/Tender%20Guidance%20Documentation.pdf).

primjenjuju na sve plovne objekte bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe te na hidroavion na vodi. Kako se pokretna platforma smatra tehničkim plovnim objektom koji ulazi u kategoriju broda, pitanje odgovornosti za onečišćenje mora s takvih platformi trebat će rješavati primjenom odredbi navedene glave PZ-a. Za istaknuti je da će se ove odredbe Zakonika primjenjivati na štete zbog onečišćenja mora nastale na području unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora, epikontinentalnog pojasa i ZERP-a Republike Hrvatske.¹³

Glede odgovornosti za onečišćenje mora, *inter alia*, Zakonik sadrži rješenja za slučaj onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret (čl. 813. - 823.) te za onečišćenje mora pogonskim uljem (čl. 823.a - 823.f). Spomenute odredbe Zakonika usklađene su s odredbama CLC i Bunker sustava - posebnim međunarodnim režimima odgovornosti za onečišćenja mora s brodova koje je Republika Hrvatska potvrdila.¹⁴ Zakonik posebno ne regulira odgovornost za onečišćenje mora od djelatnosti istraživanja i eksploatacije ugljikovodika. Ostaje istražiti možemo li spomenuta rješenja PZ-a koja se odnose na pomorske brodove primijeniti na odgovornost za onečišćenje mora od djelatnosti u podmorju, a koje se obavljaju s pokretnih platformi?

Primjena CLC sustava, odnosno odredbi PZ-a, moguća je pod uvjetom da se radi o onečišćenju s broda što za potrebe spomenutog dijela Zakonika uključuje svaki brod ili plovilo bilo koje vrste konstruirano ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret.¹⁵ Kako je pokretna platforma tehnički plovni objekt namijenjen za obavljanje radova istraživanja i/ili eksploatacije ugljikovodika, spomenuti sustav, odnosno rješenja PZ-a, nije moguće primijeniti. Ostaje eventualno mogućnost primjene u slučaju kad je neka pokretna platforma konstruirana za prijevoz ulja i stvarno ga prevozi, ali tada ona više ne obavlja djelatnost istraživanja i eksploatacije. Jednako tako, treba voditi računa da spomenuti sustav uključuje onečišćenje mora uljem, što

prema čl. 813. st. 1. toč. (2) PZ-a označava postojana ugljikovodikova mineralna ulja kao što su sirova nafta, teško dizelsko ulje i dr. Definicija ne uključuje prirodni plin, kao npr. definicija ugljikovodika iz ZEJU.¹⁶ U skladu s čl. 814. st. 1. Zakonika odgovornost je usmjerena isključivo na brodovlasnika. Vlasnik broda odgovara na temelju kauzalne odgovornosti uz mogućnost oslobađanja od odgovornosti u slučajevima predviđenim čl. 814. st. 1. i st. 2. PZ-a. Primjenom spomenute odredbe na pokretne platforme, u onim rijetkim slučajevima kada bi se one uopće mogle primijeniti, odgovorna osoba bio bi vlasnik platforme, bez obzira je li izvođač radova ili koncesionar iz ugovora za obavljanje djelatnosti u podmorju. Posebnim regresnim zahtjevima imao bi pravo nadoknaditi isplaćenu štetu. Za zaključiti je da se na štete koje bi nastale djelatnošću istraživanja i eksploatacije ugljikovodika ove odredbe ne mogu primijeniti.

Za potrebe odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem prema čl. 823. a st. 1. toč. (1) PZ-a brod označava svaki plovni objekt bilo koje vrste. To upućuje na mogućnost primjene spomenutog sustava i na pokretne platforme kao tehničke plovne objekte. Ali, samo u kontekstu onečišćenja koje spomenuti objekt počini uljem koje koristi kao gorivo. Naime, prema toč. 3. spomenutog članka pogonsko ulje označava sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za pogon broda. Odgovornost za onečišćenje u ovim slučajevima tereti širi krug osoba, pa bi uz vlasnika platforme to bio na primjer i zakupoprimatelj platforme koji je ujedino ovlaštenik dozvole ili koncesionar djelatnosti istraživanja i eksploatacije.¹⁷ Temelj odgovornosti, jednak je kao i u režimu odgovornosti za onečišćenje uljem, dakle odgovara na temelju kauzalne odgovornosti uz mogućnost oslobađanja u slučajevima iz čl. 823. b. PZ-a. I ovdje možemo zaključiti da je krug šteta na koje se odredbe mogu primijeniti (u kontekstu platformi) izrazito uzak te da štete koje se mogu podvesti pod odredbu ovog članka nisu karakteristične za djelatnost

istraživanja i eksploatacije ugljikovodika.

Konačno, posebna je odredba predviđena za onečišćenja mora koje brod prouzroči izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš (ulja, smećenih tekućih goriva i njihovih smjesa, smećenih voda, drugih smećenih tvari i sličnih predmeta), koja ne ulaze u područje primjene prikazanih sustava odgovornosti, i na koja se, prema čl. 812. Zakonika, primjenjuje načelo odgovornosti propisano za oštećenje obale. Za spomenute štete odgovara brod. Pod odgovornošću broda podrazumijeva se odgovornost vlasnika broda, odnosno brodarka. Preneseno u kontekst djelatnosti istraživanja i eksploatacijeorskog dna, to će biti vlasnik pokretne platforme, kao i osoba koja nije u stvarnopravnom odnosu prema platformi, ali obavlja djelatnosti istraživanja i eksploatacije (ovlaštenik dozvole ili koncesionar). Spomenute osobe odgovaraju prema načelu stroge objektivne odgovornosti, kao i za štete u lukama (v. čl. 811. PZ-a). Mogu se osloboditi odgovornosti samo ako je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, uređaja ili postrojenja. Odgovaraju i za štete nastale kao posljedica više sile. Ovako stroga odgovornost pravda se zaštitom luka i lučkih objekata. Za potrebe odgovornosti za onečišćenje s pokretnih platformi adekvatnije je prihvatiti standard odgovornosti kao u primjeru onečišćenja uljem koje se prevozi kao teret. Ako vlasnik tankera, pa čak i vlasnik nepokretne platforme (v. *infra* toč. 2.2.1.) ima mogućnost ekskulpacije u slučaju više sile, ne vidimo razloga da se spomenuta ekskulpacija uskrati vlasniku pokretne platforme.

Lako možemo zaključiti da su prikazana rješenja PZ-a prilagođena onečišćenju mora s brodova. Vezuju se za opasnost plovidbe i prijevoza (posebice ulja i drugih opasnih i štetnih tvari) morem. Pokretne platforme (s mehaničkim pogonom) mogu obavljati plovidbu. U tom okviru možemo opravdati primjenu pojedinih pomorskopravnih instituta na njih. Međutim, primjena spomenutih rješenja o odgovornosti za onečišćenje mora s brodova, zbog posebnih uvjeta primjene, nije moguća ili je neodgovarajuća na reguliranje odgovornosti za onečišćenje mora s pokretnih platformi. Odgovornost za onečišćenja mora s platformi koje

¹³ V. čl. 809. a. PZ-a.

¹⁴ Konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1992 (*Civil Liability Convention - CLC*), NN-MU, br.2/97, 3/99. i *Konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem iz 2001*, (*Bunker konvencija*), NN-MU, br. 9/06.

¹⁵ Čl. 813. st.1.(toč.1.) PZ-a.

¹⁶ Prema čl. 4. toč. 32. ZEJU „ugljikovodici“ znače naftu, prirodni plin i plinski kondenzat, pridobiven u istražnom prostoru i/ili eksploatacijskom polju u okviru dozvole i ugovora.

¹⁷ Prema čl. 823. ast. 1. toč. (2) PZ-a. „vlasnik broda“ označava vlasnika broda, brodarka, zakupoprimatelja i poslovođu broda.

obavljaju djelatnost istraživanja ili eksploatacije ugljikovodika trebalo bi prvenstveno vezati za rizik koji nosi djelatnost bušenja (eksplozija ili požar, gubitak kontrole nad bušotinom, nekontrolirano ispuštanje nafte, plina ili opasnih tvari).

Visina odgovornosti / *The level of liability*

U pomorskom je pravu, posebice onom konvencijskom, kao standard prihvaćeno načelo ograničene odgovornosti za štetu. Načelo ograničenja odgovornosti primjenjuje se na ugovorne i izvanugovorne zahtjeve.

Glede utvrđivanja maksimalnog iznosa odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret postoji poseban sustav ograničenja odgovornosti predviđen čl. 816. PZ-a. Tako osnovan fond ograničene odgovornosti služi samo za namirenje tražbina nastalih onečišćenjem uljem. Za slučaj onečišćenja pogonskim uljem, kao i drugih oblika onečišćenja, Zakonik ne predviđa osnivanje posebnog fonda ograničene odgovornosti. Vlasnik broda ili druga odgovorna osoba može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti prema sustavu općeg ograničenja koji se primjenjuje u Republici Hrvatskoj. To je sustav ograničenja iz Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.¹⁸ I u slučaju posebnog sustava ograničenja za onečišćenje mora uljem, kao i općeg sustava ograničenja, maksimalni iznosi odgovornosti obračunavaju se prema tonaži broda.

Pokretne platforme kojima se koristi za rudarske radove u podmorju objekti su velike vrijednosti, pa odnos tonaže i vrijednosti nije isti kao u brodova. Neprimjerenost spomenutih sustava ograničenja još više dolazi do izražaja kada se ima na umu da u slučaju eksploatacije ugljikovodika ne možemo predvidjeti količinu nafte ili plina koji se mogu izliti u more. Primjena sustava ograničenja po tonaži koja se primjenjuje na pomorske brodove nije odgovarajuća i za pokretne platforme. To je i bio razlog zašto je Konvencija o ograničenju iz 1976. godine isključila iz svoje primjene pokretne platforme za istraživanje i eksploataciju morskog dna.¹⁹ Imajući na umu djelatnosti koje platforme obavljaju,

kao i njihove osobine, te razmjere šteta koje mogu prouzročiti djelatnostima koje obavljaju u podmorju nameće se pitanje treba li uopće primijeniti sustav ograničene odgovornosti za ove štete?²⁰ U slučaju prihvaćanja mogućnosti ograničenja, maksimalan iznos odgovornosti trebalo bi odrediti po nezgodi, bez obzira na vrijednost i veličinu platforme. Primjer takvog određivanja iznosa odgovornosti Zakonik sadrži glede odgovornosti za nuklearne štete prouzročene nuklearnom nezgodom.²¹ U odnosu prema ograničenju odgovornosti vlasnika nepokretne platforme ovo pitanje nije dvojbeno. Opći propisi građanskog prava ne poznaju sustav ograničenja odgovornosti (*infra* 2.2.).

Uz pitanje visine odgovornosti, treba istaknuti rješenja Zakonika u svezi obveznog osiguranja odgovornosti. Prema čl. 820. st. 1. PZ-a vlasnik broda upisanog u hrvatski upisnik brodova, a koji prevozi više od 2000 tona ulja dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo u visini maksimalno propisanog iznosa odgovornosti. Pri onečišćenju mora pogonskim uljem ta dužnost tereti vlasnika broda tonaže veće od 1000.²² Jednako tako, Republika Hrvatska provodi odgovarajući nadzor obveznog osiguranja glede brodova (domaćih i stranih) koji namjeravaju uploviti u hrvatsku luku.²³ Obvezno osiguranje odgovornosti predstavlja prednost za potencijalne žrtve onečišćenja radi mogućnosti podnošenja izravne tužbe prema osiguratelju. U tom pravcu, trebalo bi ga izrijeком propisati i pri reguliranju odgovornosti za onečišćenje mora od djelatnosti u podmorju.

Odgovornost za onečišćenje mora s nepomične platforme / *Liability for marine pollution from the stationary platform*

Kada je šteta nastala s nepomične platforme, odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu ne mogu se primijeniti. Naime, nepomični odobalni objekti za istraživanje i eksploataciju podmorja izrijeком su, odredbom čl. 5. st. 1. t. 14. PZ-a, svrstani u kategoriju nepomičnih odobalnih objekata, dakle

²⁰ Primjerice, Norveška, kao najjača država u gospodarskoj djelatnosti istraživanja i eksploatacije ugljikovodika predviđa neograničenu odgovornost ovlaštenika dozvole (Poglavlje 7 - Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities, last amended by Act 24 June 2011 No 38).

²¹ Čl. 831. st. 1. PZ-a.

²² Čl. 823.a. PZ-a.

²³ Čl. 62. PZ-a.

pomorskih objekata koji nisu brodovi, te su, primjenom odredbe čl. 809. PZ-a, isključeni iz polja primjene odredbi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Pitanje izvanugovorne odgovornosti za štetu nastalu istraživanjem i eksploatacijom podmorja s nepomičnog odobalnog objekta rješavat će se primjenom općih pravila odštetnog prava sadržanih u ZOO-u.

Pravni temelj odgovornosti / *The legal basis for liability*

Prvo pitanje koje se nameće u razmatranju konkretnog zahtjeva za naknadu štete je pravni temelj te odgovornosti, odnosno pitanje odgovara li štetnik na osnovu subjektivne (kulpozne) ili objektivne (kauzalne) odgovornosti za štetu. Zakon o obveznim odnosima propisuje subjektivnu odgovornost kao pravilo (čl. 1045. st. 1. ZOO), a objektivnu odgovornost kao izuzetak. Bez obzira na krivnju, odnosno već zato što postoji uzročna veza između štetne radnje i štete, odgovara se za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu (čl. 1045. st. 3. ZOO) te u onim slučajevima kada je to zakonom propisano (čl. 1045. st. 4. ZOO). Odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti uređena je odredbama čl. 1063-1067. ZOO-a. U tim odredbama nije, međutim, pobliže određeno što se smatra opasnom stvari, odnosno koje se djelatnosti smatraju opasnim. Radi se o pojmovima koji su fleksibilni i koji sudskoj praksi ostavljaju prostora da u svakom konkretnom slučaju, ovisno o konkretnim okolnostima nastanka štete, ocijeni je li određena stvar ili određena djelatnost opasna. Jedina zakonska smjernica pritom je kriterij 'povećane opasnosti štete za okolinu'. Takvo zakonsko rješenje pokazalo se kao „siva zona“ odgovornosti unutar koje ostaje nejasno na kojem će se temelju prosuđivati odgovornost za konkretnu štetu.²⁴

Budući da nijednim zakonom nije izrijeком propisano da su objekti s kojih se obavlja djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika u morskom podzemlju opasne stvari, niti da su djelatnosti istraživanja i eksploatacije ugljikovodika iz morskog podzemlja opasne djelatnosti, sud će, u slučaju

²⁴ Bukovac Puvača, Maja, „Sive zone“ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, Zbornik pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, v. 30, br. 1, str. 221-243.

nastanka štete i postavljanja zahtjeva za njezinom naknadom, u prvom redu morati odrediti je li nepomičan odobalni objekt za istraživanje ugljikovodika opasna stvar, odnosno je li djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika u morskom podzemlju opasna djelatnost od koje prijeti povećan rizik nastanka štete.²⁵

Stvar može već samim svojim postojanjem stvarati povećanu opasnost nastanka štete i biti opasna, ali moguće je i da određena stvar, koja sama po sebi nije opasna, postane opasna njezinom uporabom ili zbog posebnog položaja u kojem se nalazi ili zbog njezinih posebnih osobina, svojstava ili nedostataka.²⁶ Upravo cijeneći sve ove aspekte sud će u konkretnom slučaju ocijeniti je li određena stvar opasna.

Iako su, općenito, platforme kao stvari i djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika iz podmorja u javnosti percipirane kao opasna stvar i opasna djelatnost, to neće uvijek biti tako. Ranije je ukazano na to da su platforme koje su tehnički plovni objekt prema kategorizaciji PZ-a brodovi, a brodovi kao cjelina ne predstavljaju opasnu stvar.²⁷ Moguće je da će sud, usporedbom tehničkog plovnog objekta i nepomičnog odobalnog objekta kojima se obavljaju radovi istraživanja i eksploatacije ugljikovodika utvrditi da nepomični odobalni objekt nije opasna stvar, već da u određenim okolnostima to može biti, kao što to mogu biti i pojedine djelatnosti koje se obavljaju na takvom objektu, ovisno o okolnostima u kojima se obavljaju.

U odnosu na pitanje koje se djelatnosti trebaju smatrati opasnim u sudskoj je praksi izraženo shvaćanje da je neka djelatnost opasna „samo onda kada u njezinom redovitom tijeku, već po samoj njezinoj tehničkoj prirodi i načinu obavljanja, može biti ugroženo zdravlje ljudi ili imovine, tako da to ugrožavanje zahtijeva povećanu pažnju

osoba koje tu djelatnost obavljaju.”²⁸ Opasna djelatnost može, ali ne mora biti povezana s opasnom stvari, odnosno može se obavljati neovisno o tome je li stvar uz pomoć koje se djelatnost obavlja opasna ili nije.

Djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika iz morskog podzemlja obuhvaća čitav niz radnji i djelatnosti, koje su detaljnije naznačene u čl. 4. st. 1. t. 4. i t. 10. ZIEU.²⁹ Raznolikost djelatnosti obuhvaćenih sintagmom 'istraživanje i eksploatacija ugljikovodika' i značajne razlike u stupnju opasnosti pojedinih djelatnosti (posebice u postupku istraživanja) daju naslutiti da odgovor na pitanje je li ta djelatnost kao takva opasna ili nije neće biti jednoobrazan, već će se za svaku poddjelatnost u konkretnom slučaju trebati donijeti odluka uvažavajući smjernice koje su zacrtale sudska praksa i pravna doktrina. Čini se da bi se, uvažavajući zakonski kriterij 'povećane opasnosti štete za okolinu' i kriterij zauzet u dosadašnjoj sudskoj praksi, opasnim djelatnostima u fazi istraživanja trebale smatrati bušenje, produbljivanje, skretanje, opremanje, ispitivanje, privremeno napuštanje ili likvidacija istražnih bušotina pošto sve ove aktivnosti uključuju rizik nekontrolirane erupcije. Za razliku od djelatnosti obuhvaćenih pojmom 'istraživanje ugljikovodika', čini se doista nespornim da svi radovi i djelatnosti obuhvaćeni pojmom 'eksploatacije ugljikovodika' u morskom podzemlju predstavljaju povećanu opasnost za okoliš, tj. opasnu djelatnost. Potvrdu ovakvog stava dobivamo i primjenom smjernica iskazanih u sudskoj praksi. Djelatnost

istraživanja i eksploatacije ugljikovodika iz morskog podmorja, kako zbog tehničke složenosti njezina izvođenja, tako zbog obavljanja djelatnosti u morskom okolišu koji sam po sebi zahtijeva povećan stupanj nadzora i zaštite, i ponajviše zbog činjenice da bi u slučaju izbijanja i izlivanja nafte ili zemnog plina u more mogle iscuriti nepredvidive količine, što bi za posljedicu imalo nastanak šteta iznimnih razmjera ne može se ne smatrati opasnom djelatnošću. Zbog toga bi se i odgovornost za štete nastale od takvih djelatnosti trebalo prosuđivati po pravilima o objektivnoj odgovornosti. Oslobođenje od odgovornosti za tako nastalu štetu bilo bi moguće dokazivanjem da je šteta nastala kao posljedica onih okolnosti koji su odredbom čl. 1067. st. 1. i 2. ZOO propisane kao egzoneracijski razlozi: viša sila, isključiva radnja oštećenika i isključiva radnja treće osobe. Situacija u kojoj je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete imat će za posljedicu djelomično oslobođenje od odgovornosti, dok će takav, djelomični doprinos nastanku štete od strane treće osobe imati za posljedicu postojanje solidarne odgovornosti trećega i vlasnika/korisnika platforme odnosno koncesionara ili operatora koji obavlja djelatnost istraživanja i eksploatacije.

Ukoliko bi sud ocijenio da nepokretna platforma nije opasna stvar i da djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika iz podmorja nije opasna djelatnost, trebalo bi primijeniti pravila o subjektivnoj odgovornosti, odnosno presumiranoj krivnji, što bi imalo za posljedicu da izvođač djelatnosti ne odgovara ukoliko dokaže da nije kriv, odnosno ne odgovara za slučajne štete.

Odgovorna osoba / The responsible person

Odredbom čl. 1064. ZOO-a propisano je da za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a umjesto vlasnika, i jednako kao i vlasnik, odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda, a nije kod njega na radu (čl. 1066. st. 1. ZOO). Vlasnik će također odgovarati u slučaju kada je opasnu stvar povjerio osobi koja nije osposobljena ili nije ovlaštena njome rukovati (čl. 1066. st. 4. ZOO). Ukoliko bi, dakle, sud, u konkretnom slučaju, ocijenio da je platforma opasna stvar, trebat će se utvrditi tko je njezin vlasnik, je li njezin

²⁵ Popis djelatnosti koje se smatraju opasnim za okoliš nalazi se u Prilogu i Uredbe o načinu utvrđivanja štete u okolišu, NN, br.139/08., 80/13. Navedenom Uredbom djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika nije izričito navedena kao opasna. Time se ne isključuje mogućnost da se ona u postupku utvrdi opasnom, ali se isključuje primjena Uredbe (arg. ex čl. 3. Uredbe).

²⁶ Za sve vidjeti: Belanić, Loris, u: Bukovac Puvača, Maja, Slakoper, Zvonimir, Belanić, Loris, Obvezno pravo, Posebni dio II., Izvanugovorni obvezni odnosi, Novi informator, Zagreb, 2015., str. 108-118.

²⁷ Trgovački sud u Splitu, VI-P-616/1997 od 15. ožujka 2000.; za prikaz presude vidjeti: Skorupan, Vesna, Obilježja opasne stvari, PPP, god. 44 (2005) 159, str. 197-207

²⁸ VS, Rev-298/88., od 13. 10. 1988., PSP-43/76. Slično: ŽS VZ, GZ. 1586/05-2 od 28.XII.2005. http://sudovi.pravosudje.hr/zsvz/img/File/sudska_praksa/Zbirka-GP-5.pdf. mrežna stranica posjećena 25. ožujka 2015. Vidjeti: Belanić, L., op. cit., str. 118-121.

²⁹ Tako su pojmom 'istraživanje ugljikovodika' označene svi istražni i ocjenski radovi i djelatnosti koji su definirani kao takvi u odobrenom programu rada, kojima je svrha utvrditi postojanje, položaj i oblik ležišta ugljikovodika, njihovu količinu i kakvoću te uvjete eksploatacije, radove i ispitivanja kojima je svrha utvrditi mogućnost skladištenja ugljikovodika i trajnog zbrinjavanja plinova u geološkim strukturama te uvjete eksploatacije, uključujući, ali ne isključivo: geofizička i druga geološka snimanja, interpretaciju tako prikupljenih podataka i njihovu studijsku obradu; potom bušenje, produbljivanje, skretanje, opremanje, ispitivanje, privremeno napuštanje ili likvidaciju istražnih bušotina te kupnja ili nabava onih roba, usluga, materijala i opreme koji su potrebni za gore spomenute radove. Pojmom 'eksploatacija ugljikovodika' obuhvaćene su djelatnosti pridobivanje ugljikovodika iz ležišta i oplemenjivanje ugljikovodika, transport ugljikovodika cjevovodima, kada je u tehnološkoj svezi s odobrenim eksploatacijskim poljima, skladištenje ugljikovodika i trajno zbrinjavanje plinova u geološkim strukturama.

vlasnik upravljanje njome povjerio nekoj trećoj osobi i, ukoliko jest, je li ta osoba osposobljena i ovlaštena platformom upravljati.

Vlasnik sve pokretne i nepokretne imovine koja je nabavljena za izvođenje rudarskih radova, a koja se može razdvojiti bez štete na trajnoj imovini u pravilu će, u skladu s odredbom čl. 25. st. 1. ZIEU, biti investitor koji je tu imovinu nabavio. Ovdje, međutim, treba ukazati na činjenicu da ZIEU omogućava relativno lagan prijenos prava vlasništva na rudarskim objektima na Republiku Hrvatsku. Štoviše, u nekim je slučajevima propisano *ex lege* stjecanje, dakle stjecanje bez volje države da postane vlasnikom, a ne vodeći pritom računa o tome da vlasništvo, osim ekonomskih probitaka sa sobom povlači i odgovornost.

Osim toga, istom je odredbom, čl. 25. st. 1. ZIEU-a predviđena mogućnost da vlasnik te opreme bude Republika Hrvatska, ako je vrijednost imovine nadoknađena u postupku povrata troškova. U tom bi slučaju investitor, koji izvodi rudarske radove bio ovlašten koristiti tu imovinu u okviru izvođenja rudarskih radova u istražnom prostoru i/ili na eksploatacijskom polju i preuzeti rizike i troškove korištenja i skladištenja te imovine. Investitor bi tada bio 'osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda' iz čl. 1066. ZOO, dakle osoba koja bi na temelju objektivne odgovornosti odgovarala za štetu nastalu od opasne stvari.

Odredbom čl. 25. st. 2. ZIEU propisano je da u slučaju ukidanja dozvole i/ili raskida ugovora bez obzira na razloge ukidanja i/ili raskida, odnosno isteka dozvole i/ili ugovora bilo koja nepokretna imovina ili konstrukcija neodvojiva od nepokretne imovine u istražnom prostoru i/ili eksploatacijskom polju postaje vlasništvo Republike Hrvatske i to bez obzira jesu li takvi troškovi nadoknađeni ili ne tijekom trajanja dozvole i/ili ugovora. Iako smo dubokog uvjerenja da se ova odredba ne bi trebala odnositi na rudarske objekte na moru, pošto platforme od drugih stacioniranih postrojenja razlikuje upravo njihova mobilnost i mogućnost njihova rastavljanja na komponente,³⁰ trebalo bi je i izriječno isključiti, prvenstveno zbog toga da se ne bi pozivom na nju pokušalo

³⁰ Matanović, D., *Tehnika izrade bušotina*, Priručnik s primjerima, Rudarsko-geološko-naftni fakultet, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb 2007, str.1.

prebaciti vlasništvo, a time i odgovornost za moguće štete, na Republiku Hrvatsku.

Ukoliko je stvar povjerena trećoj osobi, a šteta je proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari, na koje vlasnik ovim osobama nije skrenuo pozornost, za štetu pored ovih osoba, i solidarno s njima odgovara vlasnik stvari (čl. 1066. st. 2. ZOO)

U pogledu odgovorne osobe za štete od opasne djelatnosti, odredbom čl. 1064. ZOO, propisano je da za takve štete odgovara osoba koja se takvom djelatnošću bavi. Ovdje se može postaviti pitanje tko će odgovarati za štetu u slučaju kada opasnu djelatnost ne obavlja osoba koja je dobila koncesiju za ispitivanje i eksploataciju ugljikovodika, već operater koji je s koncesionarom zaključio ugovor. Zakon ne sadrži posebnu odredbu, ali bi se analognom primjenom odredbe čl. 1066. st. 1. ZOO mogao izvesti zaključak da je odgovorna osoba kojoj je povjereno obavljanje opasne djelatnosti,³¹ odnosno osoba koja ima mogućnost kontrolirati rizik, dakle operater.

ŠTETA ZBOG ONEČIŠĆENJA / *Pollution damage*

Na kraju ostaje odgovoriti na pitanje što se nadoknađuje u slučaju onečišćenja mora, odnosno što ulazi u pojam štete zbog onečišćenja. Posebni sustavi odgovornosti za onečišćenje uljem koje se prevozi kao teret i pogonskim uljem sadrže definiciju štete zbog onečišćenja koju je preuzeo i Zakonik.

Prema čl. 813. st. 1. toč. (3) i čl. 823. st. 1. toč. (6) PZ-a šteta zbog onečišćenja mora u spomenutim slučajevima znači: a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed izbacivanja ili ispuštanja ulja (pogonskog ulja) bilo gdje se to istjecanje ili ispuštanje dogodilo, pod uvjetom da je iznos naknade za onečišćenje okoliša, ne računajući gubitak dobiti uslijed takvog onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete; i b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama. U praksi, to će biti stvarna šteta, izmakla dobit i ekološka šteta. Stvarna šteta i izmakla dobit spadaju u klasične imovinsko-pravne štete, dok se ekološka šteta javlja kao specifična šteta onečišćenja okoliša, u ovom slučaju mora. Valja naglasiti da

³¹ Belanić, L., op. cit., str. 130

prilikom procjene i priznavanja odštetnih zahtjeva primjenom CLC i Bunker sustava treba uzeti u obzir posebne kriterije koje je, kroz dugogodišnju praksu, razvio Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem.³² Tako se u slučaju velikih tankerskih i drugih pomorskih nezgoda koje rezultiraju onečišćenjem mora uljem priznaju stvarno pretrpljene štete, a onemogućuje naknada raznih zahtjeva obračunatih apstraktnim metodama, posebice kad je u pitanju naknada ekološke štete. Vidljivo je da u spomenutim režimima odgovornosti u pojam štete zbog onečišćenja ulaze i troškovi zaštitnih mjera. U slučajevima onečišćenja koja ne ulaze u područje primjene spomenutih sustava odgovornosti primjenom odredbe čl.49.g. Zakonika pojam štete morskom okolišu podrazumijeva imovinsku i ekološku štetu. Možemo uočiti da Zakonik ne sadrži jedinstven pojam štete zbog onečišćenja mora, već se on određuje zasebno za pojedine slučajeve izvanugovorne odgovornosti. Pritom valja imati na umu da bi se obim štete i troškova štete u okolišu u slučaju da je onečišćenje od djelatnosti s nepokretne platforme prosuđivao primjenom odredaba ZZO-a, pod uvjetom da djelatnost istraživanja i eksploatacije ugljikovodika tretiramo kao opasnu djelatnost (v. bilj. 25), a u suprotnome primjenom odredaba Zakona o obveznim odnosima kao općim odredbama. Da bi se izbjegle nejasnoće u svezi procjene odštetnih zahtjeva posebnim pravilima o odgovornosti za onečišćenje mora od djelatnosti u podmorju, treba definirati što, za potrebe tih pravila, obuhvaća pojam šteta zbog onečišćenja mora.

ZAKLJUČNE NAPOMENE / *Conclusion*

Premda je ZIEU posvećen materiji istraživanja i eksploatacije ugljikovodika kao *lex specialissima*, njegove odredbe, nažalost, ne sadrže pravila o naknadi izvanugovorne štete koja može nastati takvim djelatnostima. Takve odredbe ne sadrži niti Zakon o rudarstvu na koje on izravno upućuje. Tako odgovore na pitanje tko će, na kojem pravnom

³² Osniva se temeljem *Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992.* (NN-MU, br. 2/97.) Fond se financira posebnim doprinosima velikih uvoznika sirove nafte i lož ulja u državama strankama Konvencije. Pruža dodatni sloj naknade u slučaju tankerskih nezgoda.

temelju, za što i do koje visine odgovarati rješavamo primjenom pomorskih propisa na pokretne platforme i općih propisa građanskog prava na nepokretne platforme. Nejednak režim odgovornosti proizlazi iz različitog pravnog statusa objekata koji se koriste za rudarske radove na moru. To dovodi do pravne nesigurnosti kako za sve osobe uključene u obavljanje djelatnosti istraživanja i eksploatacije, tako i za potencijalne oštećenike. Svakako ne pridonosi ublažavanju nelagode i zabrinutosti koje su u široj javnosti izazvale planirane djelatnosti u podmorju Jadrana.

Čini se da razlike u tehničkim obilježjima platformi nisu razlog postojanja paralelnih režima odgovornosti. Sklonije smo vjerovati da je to posljedica parcijalnog uređivanja materije koja se u određenom trenutku pokazala kao aktualna. Da se ne radi o promišljenom uvođenju paralelnih režima jasno je već na prvi pogled. Analiza odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti koje bi se trebale primijeniti

na pokretne platforme pokazala je da su zakonska rješenja prilagođena brodovima. Mogućnost njihove primjene na platforme ograničena je samo na one iznimne slučajeve kada platforma plovi, dakle kada ne obavlja djelatnosti istraživanja i eksploatacije. Niti odredbe ZOO-a, kao općeg propisa, ne zadovoljavaju specifičnosti ovog oblika izvanugovorne odgovornosti. Primjena objektivne odgovornosti koju ZOO predviđa za opasnu djelatnost upitna je jer nijednim zakonom djelatnosti istraživanja i eksploatacije ugljikovodika nisu propisane kao takve. Čini se da potencijalna opasnost za okolinu od obavljanja spomenutih djelatnosti u podmorju Jadrana opravdava propisivanje objektivne odgovornosti. Time bi se postigla ne samo veća pravna sigurnost, već bi ono djelovalo i kao preventivna mjera pošto bi u tom slučaju i osiguratelji zahtijevali od ovlaštenika dozvola odnosno koncesionara zadovoljavanje i pridržavanje najviših standarda tijekom cijelog trajanja

postupka istraživanja i eksploatacije ugljikovodika.

Na kraju želimo još jednom istaknuti dužnost Republike Hrvatske da štiti i očuva svoj morski okoliš. To obuhvaća, uz sve preventivne propise, i sveobuhvatno reguliranje instituta izvanugovorne odgovornosti za onečišćenje mora. S tim u vezi krajnje je neodgovorno od strane nadležnih tijela Republike Hrvatske upuštati se u postupak davanja odobrenja za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika, a u odgovarajućoj zakonskoj regulativi ne riješiti pitanje odgovornosti za štetu koja može nastati obavljanjem spomenutih djelatnosti. Pridržavanje strogih standarda propisanih za obavljanje ovih djelatnosti ne isključuje mogućnost nezgode i nastanka štete te zato predlažemo usvajanje posebnog režima odgovornosti u okviru ZIEU-a, a koji bi trebao uvažiti sve specifičnosti ovih djelatnosti i ukloniti postojeće dvojbe i nesigurnosti.