

UTJECAJ EUROPSKOG PRAVA ZAŠTITE OKOLIŠA NA POMORSKI PRIJEVOZ ULJA MOREM

Prof. dr. sc. DOROTEA ČORIĆ*

UDK 504.5:502.51(26):343.15

Stručni članak

Primljeno: 8.2.2015.

Prihvaćeno za tisak: 15.4.2015.

U radu se daje prikaz presude Europskog suda (ECJ – European Court of Justice) povodom zahtjeva francuske općine Mesquer za naknadu troškova skupljanja uljnog otpada nakon nezgode tankera Erika 1999. godine.

Europski sud je donio odluku koja će nedvojbeno ostaviti utjecaja na pitanje primjene međunarodnog sustava odgovornosti za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem (CLC/Fond sustava) na području država članica Europske unije.

Navode se pitanja o kojima je Sud raspravljao, a koja se odnose na tumačenje pojedinih odredbi EU Direktive o otpadu 75/442 te odnosa europskih propisa i međunarodnih ugovora. Posebno se naglašava odluka Suda da se ulje, koje se prevozi brodom, u trenutku kada dopije u more može smatrati otpadom u smislu navedene Direktive. Zaključuje se da navedeno tumačenje Suda omogućuje žrtvama onečišćenja, u slučajevima kada međunarodni sustav nije dostatan za namirenje, podnošenje odštetnih zahtjeva i na temelju Direktive o otpadu, ne samo prema proizvođaču i posjedniku otpada, već i prema posjednicima ili proizvođačima proizvoda koji je postao otpad. Njihova financijska odgovornost posljedica je njihovog udjela u nastanku otpada i snošenju rizika od onečišćenja. Sud je još jednom dao prednost europskim propisima, bez obzira na primjenu posebnog međunarodnog režima odgovornosti za onečišćenje mora uljem koji obvezuje većinu država članica.

Ključne riječi: ulje; otpad; onečišćivač plaća; posjednik otpada; proizvođač otpada.

1. UVODNE NAPOMENE

Tanker *Erika*, malteške zastave, prevezio je 30884 tona teškog loživog ulja (*heavy fuel oil*) iz Francuske (luka Dunkirk) za Italiju (luka Livorno). Ulje koje je prevozila *Erika* bilo je namijenjeno za ENEL – talijansku elektroprivredu. ENEL je kupio ulje od francuske naftne kompanije TOTAL (rafinerija i distribucija). Prijevoz se obavljao na temelju brodarskog ugovora za jedno putovanje. Najmoprimatelj je bio TOTAL, prodavatelj ulja, a prijevoznik Tevere Shipping, brodovlasnik *Erike*.

Iz francuske luke *Erika* je isplovila 8. prosinca 1999. Nakon nekoliko dana plovidbe, tanker je doživio puknuća i počeo se opasno naginjati. Skrenut je prema luci Donges, kao mjestu zakloništa. Međutim, 12. prosinca negdje oko 60 nautičkih milja od obale Bretanje u Biskajskom zaljevu, tanker se prelomio na dva dijela. Pramčani

* Dr. sc. Dorotea Čorić, redovita profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: dcoric@pravri.hr

dio potonuo je u noći između 13. i 14. prosinca, dok je krmeni dio potonuo 14. prosinca.¹ Oko 19 000 tona ulja iscurilo je u more, a ostatak ulja ostao je u potonulim dijelovima *Erike*. Akcija vađenja ostatka ulja obavljena je tijekom ljeta 2000. godine.²

Iako je do same havarije, odnosno potonuća tankera, došlo u gospodarskom pojasu Francuske, onečišćenje je zahvatilo francusko teritorijalno more. Isto tako, onečišćenje je oko 400 km obale te štetno utjecalo na ribarstvo i turizam navedene regije. Troškovi čišćenja obale i sakupljanja uljnog otpada obavljani su neposredno nakon nezgode. Zbog nepristupačnosti pojedinih dijelova, prikupljanje uljnog otpada obavljalo se tijekom narednih godina, a završeno je u prosincu 2003. Sakupljeno je oko 250 000 tona uljnog otpada, a troškovi njegovog odlaganja iznosili su oko 46 milijuna eura.³

U vrijeme nezgode Francuska je bila stranka Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. (*Konvencija o odgovornosti iz 1992. ili CLC konvencija*) i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem (*Konvencija o Fondu iz 1971. ili FUND Konvencija*).⁴

Prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. *Erika* je imala osiguranje odgovornosti u iznosu od 12 848 484 milijuna eura. Maksimalna visina odgovornosti, uključujući i financijsku odgovornost Fonda u slučaju *Erike*, iznosila je 184 763 149 milijuna eura.

Nakon nezgode, podneseno je oko 7 330 odštetnih zahtjeva u iznosu od 388 milijuna eura. Do studenog 2014. Fond je procijenio i isplatio oko 170 milijuna eura, odnosno većinu zahtjeva.⁵

Za jedan dio zahtjeva vođeni su postupci pred građanskim i kaznenim sudovima u Francuskoj. Kazneni postupak, zbog povrede propisa o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, vođen je protiv TOTAL-a kao najmoprimatelja *Erike*, brodovlasnika, klasifikacijskog društva (RINA) i poslovođe broda (Panship management). Uz kaznenu odgovornost za onečišćenje, kazneni sud (prvostupanjski i žalbeni) odlučivali su i o imovinskoopravnim zahtjevima za naknadu štete zbog onečišćenja.

Presudom Kasacijskog suda u rujnu 2012. godine dugogodišnji postupak je okončan.⁶ Kasacijski sud proglasio je brodovlasnika, poslovođu, najmoprimatelja i klasifikacijsko društvo odgovornima za nezgodu. Njihova kaznena odgovornost

¹ Podaci prema IOPC Funds Annual Report 2002, str. 95. Detaljnije o nezgodi vidi http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcincidents.

² Na zahtjev Francuske vlade u ljeto 2000. obavljeno je uklanjanje preostalog ulja iz potonulih dijelova *Erike*. Troškove je snosio TOTAL. V. IOPC/APR13/3/3, Annex, Page 1.

³ *Ibidem*.

⁴ Tekst CLC konvencije i Konvencije o Fondu iz 1992. na engleskom jeziku i stručni prijevod na hrvatski jezik v. *Pomorski glasnik, Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem*, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvika, prosinac 2006.

⁵ Podaci prema IOPC Funds Annual Report 2013.

⁶ Presuda (samo na francuskom) dostupna na http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcincidents/judgment-erika_f_or.pdf.

temelji se na njihovoj ulozi u vođenju i održavanju broda. Uz to, odlučujući o imovinskopравnim zahtjevima proglasio ih je i solidarno odgovornima za štetu zbog onečišćenja. Navedena presuda od velike je važnosti i nedvojbeno će ostaviti utjecaja na međunarodne, nacionalne i europske propise u svezi onečišćenja mora s brodova, posebice pitanja građanske i kaznene odgovornosti za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem mora uljem.

Ipak, u ovom radu pažnju ćemo usmjeriti na jednu drugu vrlo zanimljivu presudu. Radi se o presudi Europskog suda povodom zahtjeva francuske općine *Mesquer* za naknadu troškova skupljanja uljnog otpada nakon nezgode tankera *Erika*.⁷

2. ZAHTJEV OPĆINE MESQUER

Nakon potonuća *Erike* i izlijevanja ulja, posebno pogođena onečišćenjem bila je francuska općina *Mesquer*. Troškove poduzimanja zaštitnih mjera, kao i troškove skupljanja uljnog otpada, navedena općina većim dijelom nadoknadila je putem Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem (IOPC Fonda). Za neisplaćeni dio u iznosu od 69.232,42 eura općina *Mesquer* podiže tužbu pred Trgovačkim sudom u Saint-Nazairu. Tužbu podiže protiv TOTAL-a kao proizvođača proizvoda, u ovom slučaju lož ulja, koji je izlijevanjem u more kao posljedica nezgode postao otpad. Tužbeni zahtjev Općina temelji na odgovorajućim odredbama francuskog Zakona o zaštiti okoliša koji implementira odredbe Direktive 75/442/EEC o otpadu, kako je izmijenjena Odlukom 96/350/EC od 24. svibnja 1996 (*Direktiva 75/442 ili Direktiva o otpadu*).⁸

Prvostupanjski sud, kao i žalbeni, odbili su tužbeni zahtjev kao neosnovan.⁹ Žalbeni sud je prihvatio tumačenje da ulje koje je izliveno u more kao posljedica nezgode predstavlja otpad. Međutim, prema njegovom mišljenju ne postoji odredba na temelju koje se TOTAL može smatrati proizvođačem ili posjednikom otpada i s tim u svezi odgovornom osobom prema Direktivi o otpadu.

Općina *Mesquer* ulaže žalbu i postupak doprije pred francuski Kasacijski sud, najvišu sudsku instancu u Francuskoj. Kasacijski sud trebao je riješiti sporno pita-

⁷ *V. Commune de Mesquer v Total France and Total International Limitid case*, Case C-188/07 (2008) ECR I-4501.

⁸ Direktiva Vijeća 75/442/EEC, 1975 O.J. (L194) kako je izmijenjena Direktivom Vijeća 91/156/EEC, 1991 O.J. (L 78), Direktivom Vijeća 91/692/EEC, 1991 O.J. (L 377), Odlukom Komisije 96/350/EC, 1996 O.J. (L 135) i Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća 1882/2003, 2003 O.J. (L 284.). Direktiva je stavljena van snage Direktivom Vijeća 2006/12/EC, 2006 O.J. (L 114). Direktiva 2006/12/EC stavljena je van snage Okvirnom Direktivom o otpadu 2008/98/EC, 2008 O.J. (L 312). Direktiva Vijeća 2008/98/EC usvojena je nakon događaja koji su predmetom ovoga postupka, pa nema utjecaja na ovaj postupak.

⁹ Trgovački sud Saint-Nazaire, *Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution & Total International Ltd*, presuda br. 2000-204764 od 16. prosinca 2000. V. prikaz presude u *Droit Maritime Française*, 2001, str. 259–281. Žalbeni sud Rennes, *Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution & Total International*, presuda br. 2002-204764 od 13. veljače 2002.

nje – da li je TOTAL kao proizvođač lož ulja, koje se nakon nezgode izlilo u more i onečistilo obalno područje općine *Mesquer*, odgovoran za troškove skupljanja i odlaganja uljnog otpada? Kako se tijekom prvostupanjskog i žalbenog postupka pojavio problem u svezi tumačenja odredbi Direktive o otpadu, Kasacijski sud obratio se za pomoć Europskom sudu.

U prethodnom postupku Europski sud trebao je odgovoriti na sljedeća tri pitanja:

1. **Da li se lož ulje, kao produkt postupka prerade mineralnih ugljikovodikovih ulja, može smatrati otpadom na temelju članka 1. Direktive o otpadu?**
2. **Da li lož ulje, koje se kao teret prevozi brodom i slučajno ispusti u more, predstavlja otpad prema odredbi Q4 Priloga Direktive o otpadu?**
3. **Ako je odgovor na prvo pitanje negativan, a na drugo pozitivan, da li se proizvođač i/ili prodavatelj lož ulja (TOTAL) može smatrati proizvođačem i/ili posjednikom otpada za potrebe primjene odredbi članka 1. (b) i (c) i članka 15. navedene Direktive, iako je u vrijeme nezgode proizvod bio u posjedu treća osobe, u ovom slučaju pomorskog prijevoznika?**

3. ODLUKA EUROPSKOG SUDA

3.1. Lož ulje – otpad?

Prema članku 1.(a) Direktive "otpad" označava bilo koju tvar ili objekt koju posjednik odbaci, ima namjeru odbaciti ili mora odbaciti. Lako je uočiti da se poseban naglasak stavlja na glagol ODBACITI. U Prilogu I. Direktive navedene su pojedine kategorije i vrste otpada. To mogu biti tvari koje su ispuštene, izgubljene ili nestale kao posljedica nesretnog slučaja ili ostatci od vađenja tvari ili sirovina.

Ali, Prilog ne sadrži konačnu listu tvari ili objekata koji se smatraju otpadom. Da li će pojedina tvar ili objekt predstavljati otpad utvrđuje se u svakom pojedinom slučaju. Ukoliko postoji dvojba, treba ispitati sve okolnosti kako bi se utvrdilo da li je posjednik imao namjeru ili obvezu odbaciti pojedinu tvar ili objekt.

Jedan od kriterija može biti gubitak tržišne vrijednost proizvoda, nemogućnost da se preradi ili iskoristi u neke druge svrhe. Praksa Europskog suda ukazala je da pojam otpada treba tumačiti sa svrhom Direktive o otpadu – zaštita ljudskog zdravlja i okoliša uz poštivanje načela ekološkog prava.¹⁰

U odgovoru na pitanje da li se loživo ulje može smatrati otpadom za potrebe Direktive 775/442 Sud je bio vrlo jasan. Ulje za loženje **ne može se** smatrati otpadom u smislu navedene Direktive. Naime, lož ulje je ostatno ulje nakon frakcijske destilacije

¹⁰ V. Case C-418-419/97, *Arco Chemie Nederland Ltd. And others*, (2000) ECR I-4512, str. 37. Isto tako, Tieman, J., *The Broad Concept of Waste and the Case of Arco-Chemie and Hees-EPON*, *European Energy and Environmental Law Review*, Volume 9 (2000) br. 12, str. 327.–335.

sirove nafte. Zbog svojih svojstava, bez daljnje prerade, koristi se kao visokokalorično gorivo za loženje. To je komercijalno gorivo i može se staviti na tržište. Radi se o proizvodu kojeg proizvođač ne mora, niti ima namjeru odbaciti.

3.2. Da li lož ulje, koje se kao teret prevozi brodom i slučajno ispusti u more, predstavlja otpad?

Prema već spomenutom članku 1. Direktive pojam otpada u uskoj je vezi s konceptom odbacivanja. U odgovoru na prvo pitanje Sud je zaključio da lož ulje kada se prevozi brodom kao teret nije otpad. Predstavlja proizvod koji se koristi kao gorivo te ima komercijalnu vrijednost pa proizvođač ili posjednik tog proizvoda očito nema namjeru niti ga mora odbaciti. Međutim, nakon što dospije u more, kao posljedica nezgode, postaje otpad. Prema mišljenju Suda za potrebe čl. 1. Direktive radi se o **tvari koju je proizvođač, odnosno posjednik odbacio**. Nije morao, niti je imao namjeru, ali ipak jest.

Nadalje, Sud je zaključio da lož ulje koje je "odbačeno" u more kao posljedica nezgode ne predstavlja proizvod za upotrebu za koju je prvotno namijenjen. Naime, zbog miješanja s morem i sedimentima ne može se koristiti bez prethodne prerade.¹¹ Iznenaduje činjenica da Sud prilikom tumačenja pojma otpad iz čl. 1. Direktive ne uzima u obzir da glagol odbaciti upućuje na namjernu (svjesnu) radnju. Kod slučajnih nezgoda nema te namjere. Zato pojedini instrumenti sprječavanja onečišćenja mora s brodova razlikuju slučajna izlivanja kao posljedicu nezgode (npr. MARPOL) od onih namjernih (npr. Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora potapanjem otpadaka ili drugih stvari iz 1972.).

3.3. Tko snosi troškove odlaganja uljnog otpada?

Prema članku 1. toč. (b) i (c) Direktive proizvođač otpada je svaka osoba čijom aktivnošću nastaje otpad, odnosno koja prethodnom obradom, miješanjem ili drugim postupkom mijenja sastav ili svojstva otpada. Posjednik otpada je proizvođač otpada ili bilo koja fizička ili pravna osoba koje je u njegovu posjedu. Članak 15. Direktive navodi da troškove odlaganja otpada snosi posjednik i/ili prethodni posjednik otpada ili proizvođač proizvoda od kojeg je nastao otpad. Sud je razmatrao pitanje da li se TOTAL kao proizvođač i prodavatelj lož ulja može smatrati proizvođačem i/ili posjednikom otpada prema gore navedenim odredbama Direktive o otpadu. Ako bi se TOTAL smatrao proizvođačem i/ili posjednikom otpada onda bi

¹¹ U svom obrazloženju sud se pozvao na *Van de Walle* slučaj (Case C1/03, *Van de Walle and Others*). U navedenom predmetu došlo je do izlivanja ulja iz skladišnih objekata benzinske postaje u okolno tlo. Tumačeći odredbu čl. 1. Direktive, odnosno pojam otpada, Sud je zaključio da ispušteno ulje predstavlja otpad jer je odbačeno. Proizvođača ulja koji snabdjeva navedenu postaju, proglasio je proizvođačem i posjednikom otpada i s tim u svezi financijski odgovornim za nastalo onečišćenje.

on bio odgovoran za troškove skupljanja uljnog otpada s obalnog područja općine *Mesquer*. To vrijedi i u slučaju kada se ulje, koje se zbog nezgode pretvorilo u otpad, nalazilo u posjedu treće osobe. U ovom slučaju pomorskog prijevoznika.

Sud navodi da se pojedine kategorije osoba, u ovom slučaju **proizvođač proizvoda koji je postao otpad, primjenom načela onečišćivač plaća, može smatrati financijski odgovornim za snošenje troškova čišćenja, odnosno zbrinjavanja uljnog otpada**. Financijska odgovornost ga tereti zbog njegovog udjela u nastanku otpada i snošenju rizika od onečišćenja. Prema mišljenju suda, TOTAL kao proizvođač i prodavatelj lož ulja te najmoprimatelj *Erike*, dužan je snositi odgovornost za troškove čišćenja i zbrinjavanja uljnog otpada jer nije poduzeo potrebne mjere prevencije. U ovom slučaju to je bio izbor broda.¹²

Kako je lož ulje za vrijeme prijevoza u posjedu pomorskog prijevoznika, odnosno brodovlasnika ili brodarka, postavilo se pitanje da li se za potrebe Direktive brodovlasnik kao prijevoznik može smatrati posjednikom otpada? **Sud je zaključio da se za potrebe Direktive prijevoznik može smatrati posjednikom otpada.**¹³ To zapravo znači da slučajne nezgode koje mogu zadesiti brod za vrijeme plovidbe pretvaraju brodovlasnika u proizvođača i posjednika otpada. Sud prvenstveno upućuje na odgovornost proizvođača proizvoda od kojeg je nastao otpad. Međutim, u skladu s navedenim tumačenjem, ne treba isključiti mogućnost da u nekim slučajevima i brodovlasnik, kao prijevoznik i posjednik proizvoda koji je postao otpad, može biti odgovorna osoba prema Direktivi o otpadu.

4. SUKOB EUROPSKIH PROPISA I MEĐUNARODNIH SUSTAVA ODGOVORNOSTI

Valja napomenuti da je Sud razmatrao odnos europskih propisa i međunarodnih ugovora. Naime, postavilo se pitanje da li TOTAL može biti odgovoran prema nacionalnom propisu države članice koji je usklađen s europskim propisom s obzirom da CLC/FUND sustav, koji je na snazi u Francuskoj, usmjerava odgovornost isključivo prema brodovlasniku. Svrha je da konvencijski sustav postane isključiva osnova obeštećenja u slučaju onečišćenja mora uljem. Temeljem odredbe čl. 3. st. 4. CLC konvencije zahtjev za naknadu štete protiv brodovlasnika može se podnijeti samo na temelju konvencijskog sustava. Naglašavajući kanaliziranje odgovornosti prema brodovlasniku, Konvencija proširuje krug osoba protiv kojih se ne može podnijeti nikakav zahtjev bilo da se temelji na konvenciji ili ne.¹⁴ Ipak, zaštita navedenih

¹² Sadeleer, N., Liability for Oil Pollution Damage versus Liability for Waste Management: The Polluter Pays Principle at the Rescue of the Victims, *Journal of Environmental Law*, 21.2 (2009), str. 299.–307.

¹³ EU Law Blog: Oil Spills, Waste, Shipwrecks and Liability: Case C-188/07, str. 2.

¹⁴ V. čl. 3. st. 4. CLC Konvencije. O kanaliziranju odgovornosti više u Grabovac, I., Usmjeravanje (kanaliziranje) odgovornosti u izvanugovornim odnosima iz pomorskog poduzetništva, *Pomorski zbornik*, knjiga 12, Rijeka 1974.

osoba nije potpuna. U slučaju da je šteta nastala kao posljedica njihove osobne radnje ili propusta učinjenih u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti, navedene osobe mogu odgovarati za onečišćenje na temelju mjerodavnog općeg ili posebnog režima odgovornosti. U skladu s navedenim, TOTAL kao najmoprimatelj (*charterer*) *Erice* mogao bi se pozvati na zaštitu. Uz to, kao velika naftna kompanija plaća doprinose u Fond i financijski odgovora putem Fonda. Sud je naveo da je CLC/FUND sustav odgovornosti za onečišćenja mora uljem prihvatila većina članica Unije, ali ne i sama Unija. On nije dio europskog prava i Unija nije u obvezi njegove primjene.

Sud, nadalje, smatra da primjena čl. 15. Direktive, odnosno načela onečišćivač plaća ne sprječava države članice da primjene CLC/FUND sustav. Međutim, brodovlasnik ili Fond u određenim slučajevima mogu se osloboditi odgovornosti. Ako se pak utvrdi njihova odgovornost, zbog primjene sustava ograničenja ona će biti limitirana do određenog iznosa. Može se dogoditi da troškovi prouzročeni onečišćenjem ne budu nadoknađeni. U takvim slučajevima, financijska odgovornost za onečišćenje pada na nadležna javna tijela. To znači nedosljednu primjenu načela onečišćivač plaća. Glede toga, zanimljivo je navesti mišljenje pravobraniteljice.¹⁵ Ona je istaknula da javna tijela izdaju dozvole i nadziru djelatnosti s povećanim rizikom. Normalno je i da snose dio rizika koji prati takve djelatnosti. Nadalje, istaknula je da usvajanje odgovarajućih pravila u svezi onečišćenja mora s brodova na međunarodnoj razini podupire i Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. godine.¹⁶ Naime, u čl. 211. st. 1. Konvencije navodi se da države, djelujući preko nadležne međunarodne organizacije ili na općoj diplomatskoj konferenciji usvajaju međunarodna pravila i standarde radi sprječavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša s brodova. S tim u svezi, pravobraniteljica ističe da treba voditi računa o posebnim međunarodnim sustavima građanske odgovornosti za onečišćenja mora s brodova. Unija kao stranka Konvencije iz 1982. mora uzeti u obzir navedeno. Jednako tako i obvezu suradnje iz čl. 235.(3) Konvencije iz 1982. u primjeni i razvoju međunarodnog prava odgovornosti s ciljem postizanja brze i odgovarajuće naknade.¹⁷

Međutim, Sud se nije priklonio mišljenju pravobraniteljice. Smatra da države članice trebaju osigurati dosljednu primjenu načela onečišćivač plaća. Kad međunarodni sustav nije dostatan za pokriće troškova nastalih onečišćenjem, financijska odgovornost tereti proizvođača proizvoda od kojeg je nastao otpad. Posebice u slučajevima kada nije uložio dužnu pažnju u poduzimanju odgovarajućih mjera sprječavanja onečišćenja.

¹⁵ Mišljenje C-188/07, *Commune de Mesquer v Total France SA and Total International Ltd.*

¹⁶ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 11/95, 9/2000.

¹⁷ Somers, E., Gonsales, G., *The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss for International Shipping Law?*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41, No. 1, January, 2010, str. 74.

5. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Navedena presuda Europskog suda osigurava dosljednu primjenu načela onečišćivač plaća. Sud zaobilazi poseban sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem koji je usvojen na međunarodnoj razini i u obvezi je primjene u većini država članica. Međutim, Europska unija nije stranka navedenog sustava te on nije dio europskog prava. Obveza temeljem međunarodnog propisa koji nije europsko pravo ne može spriječiti punu primjenu propisa europskog sekundarnog prava. U tom kontekstu europsko pravo zadržava svoju autonomiju. Presuda će nedvojbeno ostaviti utjecaja na pitanje odgovornosti za onečišćenje mora uljem, ali i drugim onečišćujućim tvarima. Omogućava da se u državama članicama, a koje su ujedno i stranke CLC/Fund sustava, uvede paralelni sustav odgovornosti prema odgovarajućem nacionalnom zakonodavstvu o otpadu. Na taj se način žrtvama onečišćenja daje mogućnost naknade putem CLC/Fund sustava, ali i temeljem europskog ekološkog prava. Tako se otvara put zaobilaženju pojedinih rješenja međunarodnog sustava odgovornosti, posebice rješenja u svezi usmjeravanja odgovornosti na brodovlasnika, zaštite trećih i sustava ograničenja odgovornosti. Treba voditi računa i o tumačenju Suda da pomorski prijevoznik koji prevozi ulje ili neku drugu onečišćujuću tvar u slučaju nezgode postaje proizvođač i posjednik otpada. Direktiva o otpadu koja je bila predmetom ovoga spora u nekoliko je navrata izmijenjena. Neposredno nakon ove presude Europskog suda, usvojena je Direktiva o otpadu 2008/98/EZ.¹⁸ U skladu s primjenom načela onečišćivač plaća, troškove mjera zbrinjavanja i odlaganja otpada Direktiva 2008/98/EZ prvenstveno nameće proizvođaču i posjedniku otpada. Međutim, Direktiva ostavlja mogućnost državama članicama da, prilikom usvajanja nacionalnih mjera provedbe, odluče da li će uvesti i dodatnu odgovornost proizvođača i posjednika proizvoda koji je postao otpad.¹⁹ Valja istaknuti da je Republika Hrvatska donošenjem Zakona o održivom gospodarenju otpadom iskoristila navedenu mogućnost i uz odgovornost posjednika, prijašnjeg posjednika i proizvođača otpada predvidjela i odgovornost proizvođača proizvoda od kojeg je nastao otpad.²⁰

¹⁸ Direktiva o otpadu 2008/98/EEZ. V. bilj. br. 8.

¹⁹ Čl. 8. i čl. 15(1) Direktive 2008/98/EZ.

²⁰ V. čl. 6. st. 1. toč. (1) i st. (2) Zakon o održivom gospodarenju otpadom, *Narodne novine*, br. 94/13.

Summary:

**THE IMPACT OF THE EUROPEAN ENVIRONMENTAL LAW
ON THE CARRIAGE OF OIL BY SEA**

*This paper examines a very important preliminary ruling, delivered by the Court of Justice of the European Union (ECJ) in the *Commune de Mesquer v Total France and Total International Limited* case. The *Commune de Mesquer* brought proceedings against the TOTAL group for the reimbursement of the costs of cleaning and anti-pollution operations in its coastal territory following the sinking of ERICA. The *Commune* sued the companies in the TOTAL group relying on Directive 75/442/EEC (Waste Directive). Following its unsuccessful actions in two lower courts, the *Commune* lodged an appeal before the Court of Cassation, which referred to the Court of Justice questions concerning the interpretation of the Directive at issue. The Court held that oil accidentally spilled at sea following a shipwreck is a "waste" for the purpose of the said Directive. In accordance with the "polluter pays" principle, the costs associated with the disposal of oil waste are to be borne by the previous holder or by the producer of the product from which the waste came. The author warns that the Court has stated that the owner of the ship carrying the hydrocarbons holds them in possession immediately before they become waste. In those circumstances, the shipowner may thus be regarded as having produced that waste, and be categorised as a holder within the meaning of the Directive. The judgment of the Court of Justice will undoubtedly leave an impact on the existing international liability and compensation regime for vessel-source pollution. The annotated case ensures a correct application of the "polluter pays" principle. Victims of pollution damage may therefore be compensated on both international and EC law grounds.*

Keywords: oil; waste; polluter pays; holder of waste; producer of waste.

