

Značaj određivanja mjesta zakloništa u zaštiti morskog okoliša

Fernežir, Brigita

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:217894>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-07**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

BRIGITA FERNEŽIR

**ZNAČAJ ODREĐIVANJA MJESTA
ZAKLONIŠTA U ZAŠTITI MORSKOG
OKOLIŠA**

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2021.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

STUDIJ: POMORSKE TEHNOLOGIJE JAHTA I MARINA

**ZNAČAJ ODREĐIVANJA MJESTA
ZAKLONIŠTA U ZAŠTITI MORSKOG
OKOLIŠA**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Prof. dr. sc. Ranka Petrinović

STUDENT:

Brigita Fernežir

(MB:0171275522)

SPLIT, 2021.

SAŽETAK

U ovome završnom radu definira se i objašnjava pojam mjesta zakloništa za brodove u nevolji te važnost određivanja mjesta zakloništa za morski okoliš. Zbog utjecaja suvremene pomorske plovidbe na morski okoliš, posebno onog negativnog uslijed pomorskih nesreća, u drugoj polovici dvadesetog stoljeća usvojene su različite međunarodne konvencije te brojni drugi međunarodni propisi (direktive, reolucije) koji su u nacionalno zakonodavstvo implementirani zakonima i podzakonskim propisima. Svi su ti propisi doneseni kako bi preventivno ili represivno djelovali na sudionike u pomorskom prometu s ciljem smanjivanja negativnog učinka na morski okoliš. U radu se posebno prikazuje pristup međunarodne zajednice, Europske unije i Republike Hrvatske u rješavanju problematike mjesta zakloništa.

Ključne riječi: mjesto zakloništa, zaštita morskog okoliša, IMO rezolucije o mjestima zakloništa, Pravilnik o mjestima zakloništa

ABSTRACT

This final paper defines and explains the concept of a place of refuge for ships in distress and the importance of determining a shelter location for the marine environment. Due to the impact of modern maritime navigation on the marine environment, particularly the one negative due to maritime accidents, different international conventions and many other international regulations (directives, recursions) implemented in national law by subordinate legislation were adopted in the second half of the twentieth century. All these regulations have been adopted to act preventively or repressively on participants in maritime transport with a view to reducing the negative impact on the marine environment. This paper deals with the approach of the international community, the European Union and the Republic of Croatia in solving the problem of places of refuge.

Keywords: place of refuge, protection of the marine environment, IMO resolutions on places of refuge, ordinance on places of refuge

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POJAM MJESTA ZAKLONIŠTA	2
3. POVIJESNI RAZVOJ PRAVA ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA I MEĐUNARODNOPRAVNA REGULATIVA	4
3.1. KONVENCIJSKI SUSTAV ZA NAKNADU ŠTETE OD IZLIJEVANJA ULJA.....	4
3.1.1. CLC konvencija	4
3.1.2. Konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem iz 1992.	6
3.2. ONEČIŠĆENJE OPASNIM I ŠTETNIM TVARIMA.....	7
3.3. ONEČIŠĆENJE POGONSKIM ULJEM.....	8
4. POMORSKE NEZGODE KOJE SU UTJECALE NA ODREĐIVANJE MJESTA ZAKLONIŠTA.....	10
4.1. SLUČAJ TANKERA ERIKA (1999.)	11
4.2. SLUČAJ TANKERA PRESTIGE(2002.)	13
4.3. SLUČAJ TANKERA CASTOR (2000.).....	15
5. PROBLEMATIKA MJESTA ZAKLONIŠTA U OKVIRU MEĐUNARODNE POMORSKE ORGANIZACIJE I EUROPSKE UNIJE	17
5.1. IMO REZOLUCIJE	18
5.2. MJESTO ZAKLONIŠTA I CMI	19
5.3. DIREKTIVE EU	20
5.3.1. Erika paketi I, II. i III.	21
5.3.2. <i>Direktiva 2002/59/EC</i>	22
6. MJESTO ZAKLONIŠTA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	24
6.1. POMORSKI ZAKONIK	25
6.2. PRAVILNIK O MJESTIMA ZAKLONIŠTA	25
6.2.1. Postupak određivanja mjesta zakloništa.....	26
6.2.2. Plan prihvata broda u nevolji.....	28
6.2.3. Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa.....	28
7. ZAKLJUČAK.....	31
LITERATURA.....	33
POPIS SLIKA	34

1. UVOD

Onečišćenje mora je izravno ili neizravno unošenje tvari ili energije u morski okoliš, što može uzrokovati ili izazvati pogubne posljedice na životne uvjete u moru, uz smetnje pomorskim djelatnostima, pogoršanje kakvoće morske vode i smanjenje privlačnosti morskih predjela. Jedan od načina onečišćenja morskog okoliša jest izlivanje ulja i drugih onečišćivača s brodova, koji su pretrpjeli pomorsku nesreću. Kada dođe do pomorske nesreće, jedan od načina sprječavanja ili umanjivanja negativnog učinka na morski okoliš je i određivanje mjesta zakloništa za oštećene brodove koji prijete onečišćenjem morskog okoliša.

Ovaj završni rad na temu utjecaja određivanja mjesta zakloništa na morski okoliš podijeljen je u sedam dijelova uključujući uvod i zaključak. U drugom dijelu pod nazivom *Pojam mjesta zakloništa* definira se i pobliže objašnjava mjesto zakloništa kao zemljopisno područje koja bi se moglo, u slučaju potrebe, opskrbiti opremom, uslugama i drugim uvjetima pogodnim za ispitivanje i saniranje štete i obavljanje hitnih popravaka brodova (osobito nakrcanih tankera) te prekrcaj tereta. Postavlja se, također, pitanje jesu li obalne države dužne pružiti brodu u nevolji mjesto zakloništa.

Treći dio pod nazivom *Povijesni razvoj zaštite morskog okoliša i međunarodnopravna regulativa* prikazuje stvaranje suština za naknadu štete od onečišćenja mora uljem, drugim štetnim i opasnim tvarima i pogonskim gorivom.

U četvrtom poglavlju prikazuju se pomorske nesreće (tankeri *Erika*, *Prestige* i *Castor*) koje su izravno utjecale na razvoj međunarodne, europske i nacionalne legislaive i donošenje propisa koji reguliraju problematiku mjesta zakloništa.

U petom poglavlju analiziraju se IMO rezolucije i direktive Europske unije koje sadrže propise o mjestima zakloništa. Također se prikazuju paketi mjera (tzv. *Erika paketi I., II. i III.*) koje je usvojila Europska unije kako bi poboljšala sigurnost plovidbe i utjecaj na morski okoliš u europskim vodama.

U šestom poglavlju pod nazivom *Mjesta zakloništa u Republici Hrvatskoj* objašnjava se pristup koji je prihvatila Republika Hrvatska pri određivanju mjesta zakloništa. Uz usklađivanje *Pomorskog zakonika* s IMO rezolucijama i s direktivama Europske unije, Hrvatska je u siječnju 2008. godine donijela suvremeni, detaljni i efikasni *Pravilnik o mjestima zakloništa* zajedno s temeljnim izvedbenim dokumentom – *Planom prihvata broda u nevolji*. *Pravilnikom* je propisan postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje mjesta zakloništa, uvjeti koje moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, te uvjeti i način korištenja mjesta zakloništa. Na kraju rada dana su zaključna razmatranja te popis literature.

2. POJAM MJESTA ZAKLONIŠTA

Mjesto zakloništa predstavlja zaklonjeno mjesto uz obalu gdje brod koji je u nevolji može otkloniti uzrok nevolje te smanjiti opasnost koju on, dok je ne otkloni, predstavlja za sigurnost plovidbe za morski okoliš i ljudske živote. Mjesta zakloništa su zamišljena kao određena zemljopisna područja duž obale nekih država gdje mogu obaviti hitni popravci na brodu te prekrcati teret. [2]

Spašavanja broda i pitanje mjesta zakloništa su često usko povezani. Osobe koje sudjeluju u spašavanju su obično prisiljene zatražiti dopuštenje da uđu u mjesto zakloništa kako bi obavili akciju spašavanja. S tim postavlja se pitanje jesu li obalne države dužne pružiti brodu u nevolji mjesto zakloništa unutar morskog područja nad kojim imaju suverenitet. Prema starome običajnom pravnom pravilu, ako brod zadesi viša sila ili druga nesreća, vlasti obalne države su dužne pomoći tom brodu u nevolji. Razlog zbog kojeg se dogodila nesreća je pravno irelevantna, pa sukladno tome brodu se ne smije uskratiti pomoć zbog toga što su ga zapovjednik ili posada vlastitom nepažnjom doveli u to stanje. [6]

U ne tako davnoj prošlosti ovo pravilo se nije poštivalo, uz opravdanje rizikom koji ti brodovi predstavljaju za sigurnost plovidbe, te za morski okoliš. Brod koji je pretrpio neka određena oštećenja, a prevozi opasan teret sigurno nije dobrodošao u obalnim vodama bilo koje države te baš radi ovakvog ili sličnog razloga nije teško opravdati nastojanja obalnih država da takav brod zadrže što dalje od svoje obale. [4]

Mjesto zakloništa je posebno postalo aktualno nakon nezgode tankera *Prestige*. Na putu iz Latvije u studenome 2002. godine s teretom od 77 000 tona sirove nafte tanker *Prestige* je na oko 30 milja od Cape Finisterre u Španjolskoj pretrpio strukturna oštećenja te je tražio nekoliko dana dopuštenje od portugalskih i španjolskih vlasti. Brod je nekoliko dana plutao te se u konačnici radi nepovoljnih vremenskih uvjeta prepolovio na dva dijela. Kao posljedica toga u more je iscurila velika količina nafte i prouzročila onečišćenje. Danas se postavlja pitanje je li se navedena nezgoda mogla izbjeći da se brodu omogućio ulazak u neko mirnije područje da obavi prekrcaj tereta. Ovakav slučaj nije jedini koji ukazuje na problem mjesta zakloništa i odbijanje obalnih država da brodu u nevolji pruže utočište. [2]

Zbog takvih negativnih posljedica i iskustava iz takvih nesreća na međunarodnoj razini posvetila se velika pažnja određivanju mjesta zakloništa. [1]

3. POVIJESNI RAZVOJ PRAVA ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA I MEĐUNARODNOPRAVNA REGULATIVA

3.1. KONVENCIJSKI SUSTAV ZA NAKNADU ŠTETE OD IZLIJEVANJA ULJA

Brojne nezgode koje su posredno uključivale pitanje mjesta zakloništa upozorile su na nedostatak odgovarajućih propisa koje je obalna država dužna poštovati u slučaju traženja zakloništa. Države koje dopuste brodu u nevolji ulazak u zaklonište, suočene su s rizikom od onečišćenja i eventualnom odgovornosti zbog nastale štete, a ako brod ipak ne prime u svoje unutarnje morske vode se izlažu još većem riziku jer može doći do onečišćenja kao u slučaju tankera *Prestige*. [1]

Postoje mnogi međunarodni instrumenti koji pružaju osnovu za donošenje posebnih nacionalnih propisa u vezi s određivanjem mjesta zakloništa i s propisivanjem uvjeta i načina za njihovo korištenje, kao što su *Konvencija o spašavanju iz 1989.*, *Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem iz 1990.*, *Protokol iz 2002.* te *Barcelonska konvencija iz 1995. o suradnji u sprječavanju onečišćenja Sredozemnog mora*. One upućuju na suradnju među državama u slučaju nezgode, što se može primijeniti na pitanje mjesta zakloništa. [3]

Prema istraživanju Međunarodnog pomorskog odbora u 2003. godini samo su tri države nacionalnim propisima odredile mjesta zakloništa. Pri donošenju nacionalnih propisa o mjestima zakloništa treba uzeti u obzir Smjernice koje je izradila Međunarodna pomorska organizacija upravo 2003. godine u vezi s mjestom zakloništa za brodove u nevolji. Smjernice propisuju da su obalne države dužne pružiti sklonište brodu u nevolji te nastoje da vlade obalnih država odrede i propišu odgovarajuće postupke pri dopuštenju ili odbijanju ulaska broda u nesreći u određena mjesta zakloništa. Smjernice nisu obavezne, ali navode proceduru u slučaju razmatranja zahtjeva za zakloništem te pomažu obalnoj državi pri donošenju te odluke. [4]

3.1.1. CLC konvencija

Konvencija o odgovornosti iz 1992. (u daljnjem tekstu: *CLC konvencija*) temeljni je međunarodnopravni akt koji uređuje odgovornosti brodovlasnika za onečišćenje morskog

okoliša uljem. Toj je konvenciji prethodila *Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine*, koja je izmijenjena protokolom iz 1992. godine. *Konvencija iz 1969. i Protokol iz 1992. godine* čine jedinstveni međunarodnopravni instrument – *Konvenciju o odgovornosti, 1992.*

Svrha je te konvencije osigurati pravednu naknadu osobama koje pretrpe štetu zbog onečišćenja ili zagađenja otjecanjem ili izbacivanjem ulja s brodova. Konvencija se odnosi na brodove koji prevoze ulje kao teret u rasutom stanju. Time su prije svega obuhvaćeni tankeri. *CLC konvencija* se primjenjuje na štete prouzročene onečišćenjem na teritoriju države članice uključujući i njeno teritorijalno more.

Za štete nastale onečišćenjem uljem odgovara vlasnik broda. Samo se protiv vlasnika broda može upravititi tužbeni zahtjev. U tekstu *CLC Konvencije* izričito se navodi da se odštetni zahtjev ne može postaviti protiv službenika vlasnika broda ili članova posade, peljara, spašavatelja, naručitelja, osobe koja sudjeluje u preventivnim akcijama, osim ako šteta nije nastala zbog njihove osobne radnje ili propusta bilo s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. [3]

Vlasnik broda odgovara po principu relativnog kauzaliteta. To znači da odgovara za svaku štetu, osim ako ne dokaže da je šteta nastala zbog uzroka za koji prema Konvenciji ne odgovara. [5]

Jedna od glavnih značajki *CLC konvencije* je dvoslojna odgovornost za štete od onečišćenja koje nastanu istjecanjem nafte koja se prevozi kao teret. U prvom sloju to je kauzalna odgovornost brodovlasnika do granice u skladu s *CLC Konvencijom* iz 1969. godine, a u drugom sloju štetu nadoknađuje strana tereta, putem doprinosa u Međunarodni fond osnovan prema *Konvenciji o fondu 1971. godine*. [1]

Druga značajka *CLC konvencije* je to da odgovornost koja je usmjerena na brodovlasnika te zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja nije moguće podnijeti protiv osoba u službi brodovlasnika ili njegovih punomoćnika. Brodovlasnik ima pravo ograničiti svoju odgovornost na temelju članka 5. Konvencije iz 1969., osnivanjem fonda ograničene odgovornosti na ukupnu svotu od 2000 franaka po događaju i po toni broda, ali ta svota ne može premašivati ukupan iznos od 210 milijuna franka. Pravo na ograničenje odgovornosti

brodovlasnik može i izgubiti ako je nezgoda prouzročena njegovom krivnjom ili propustom bez obzira na stupanj krivnje. [1]

Pod treću značajku spada obavezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda uz pravo oštećenoga na izravnu tužbu prema osiguratelju. *CLC konvencijom* se propisuje da su brodovlasnici upisani u državi stranci *Konvencije*, koji prevoze više od 2000 tona ulja u rasutom stanju dužni zaključiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu u iznosu ograničene odgovornosti uz mogućost izravne tužbe prema osiguratelju. [3]

3.1.2. Konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem iz 1992.

Konvencija o odgovornosti samo je prvi dio dvoslojnog međunarodnog sustava namijenjenog za obeštećenje šteta zbog izlivanja ulja s tankera. Drugi dio tog sustava sadržan je u *Konvenciji o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem z 1992.* (u daljnjem tekstu: *Konvencija o fondu*). Formiranje fonda bilo je motivirano široko pristupnim uvjerenjem da i osobe na strani tereta ulja također moraju pridonijeti formiranju međunarodnog kompenzacijskog fonda. [3]

Temeljna svrha donošenja *Konvencije o fondu* je bila da se osigura isplata odštete za štete zbog onečišćenja u onim slučajevima kada se primjenom *CLC Konvencije* može postići odgovarajuća naknada. U praksi je to najčešće bilo zbog toga što je odštetni zahtjev premašivao granice odgovornosti određene *Konvencijom o odgovornosti*. Drugim riječima, *Konvencija o fondu* pruža dodatnu odštetu uz onu pribavljenu *CLC Konvencijom*. [1]

Konvencija o fondu iz 1971. godine izmijenjena je *Protokolom iz 1992.*, pa tako izmijenjena konvencija čini *Konvenciju o fondu iz 1992.* Te dvije konvencije se sadržajno puno ne razlikuju, osim što granice odštete značajno povećane u odnosu na verziju te konvencije od 1971. [1]

Fond je samostalni nosilac odgovornosti za isplatu odštete. Novčana sredstva fonda formiraju se od uplata uvoznika nafte koji imaju poslovno sjedište u državama članicama. Fond je obavezan isplatiti odštetu u sljedećim slučajevima:

- kada ne postoji odgovornosti prema *Konvenciji o odgovornosti*,

- kada vlasnik tankera ne može podmiriti svoje obaveze prema *Konvenciji o odgovornosti* ili kada njegovo osiguranje nije dostatno da pokrije nastalu štetu,
- kada visina štete premašuje granice odgovornosti predviđene *Konvencijom o odgovornosti*. [3]

Fond je obavezan na naknadu štete na temelju same činjenice da se ostvario jedan od prije navedenih slučajeva. *Fond* se može samo osloboditi odgovornosti samo ako dokaže:

- da je šteta nastala kao posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili pobune ili da je do izlivanja nafte došlo iz ratnih ili javnih brodova koji se ne koriste u trgovačke svrhe,
- ako oštećenik ne može dokazati da je šteta nastala zbog nezgode jednog ili više brodova,
- da je šteta nastala krivnjom oštećene osobe. [3]

Treba napomenuti da je navedeni sustav 2003. godine nadopunjen trećim slojem - *Dopunskim fondom*. *Dopunski fond* osniva se na temelju *Protokola* iz 2003. godine uz *Konvenciju o Fondu* iz 1992. godine. Na taj se način osigurava naknada iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. Dodatna naknada plaća se samo u državama koje su potvrdile sustav odgovornosti iz 1992. godine do iznosa od 750 milijuna posebnih prava. [1]

3.2. ONEČIŠĆENJE OPASNIM I ŠTETNIM TVARIMA

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. (u daljnjem tekstu: *HNS konvencija*) nalaže osiguranje odgovarajuće naknade osobama koje su pretrpjele štetu koja je uzrokovana nezgodama u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari.

Svrha je *Konvencije* da osigura odgovarajuću naknadu osobama koje su pretrpjele štetu prouzročenu nezgodama u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari. *Konvencija* prihvaća osnovna rješenja sustava *CLC konvencije* i *Konvencije o fondu*, uz razliku da se u *HNS konvenciji* oba sloja odgovornosti (brodovlasnik i HNS fond) objedinjuju u jednom instrumentu. [1]

Konvencija ne daje definiciju opasne i štetne tvari već upućuje na popise tvari iz odgovarajućih instrumenta IMO (ulja, štetne tekuće tvari, ukapljeni plinovi, opasne tekuće tvari). U odnosu na pojam štete zbog onečišćenja *HNS konvencija*, za razliku od *CLC konvencije*, pokriva štete zbog smrti i ozljeda na brodu prouzročene opasnim i štetnim tvarima. *HNS konvencija* propisuje da se na području gospodarskog pojasa proglašenog u skladu s međunarodnim pravom nadoknađuje šteta zbog onečišćenja morskog okoliša, a ostale štete (stvarna šteta, šteta zbog smrti) samo ako ih je prouzročila tvar koja se prevozi brodom kao teret. Brodovlasnik odgovora na temelju kauzaliteta uz mogućnost oslobođanja zbog istih razloga koje predviđa *CLC konvencija*. Pored toga, brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti ako ga je pošiljatelj propustio obavijestiti o opasnoj ili štetnoj prirodi ukrcanih tvari koje su u cijelosti ili djelomično prouzročile štetu ili su uzrok propusta brodovlasnika da pribavi odgovarajuće osiguranje. [1]

U drugom sloju odgovara HNS fond, koji ima zadatak osigurati naknadu štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem u mjeri u kojoj zaštita predviđena prvim slojem odgovornosti nije dovoljna (visina štete prelazi maksimalni iznos odgovornosti brodovlasnika) ili nije raspoloživa (brodovlasnik se oslobodio odgovornosti ili je insolventan).

Iako je prošlo više od deset godina od njezina usvajanja, *HNS konvencija* još uvijek nije stupila na snagu. Postigla je osam od dvanaest potrebnih ratifikacija. Razlog su mnogobrojnost i složenost raznih tvari koje pokriva Konvencija i moguće teškoće oko financiranja fonda. [1]

3.3. ONEČIŠĆENJE POGONSKIM ULJEM

Sve praznine u međunarodnom režimu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova su popunjene donošenjem *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom iz 2001.* (u daljnjem tekstu: *Bunker konvencija*). [7]

Cilj *Bunker konvencije* je uspostaviti režim odgovornosti i osigurati naknadu štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem. Konvencija se ne odnosi na građansku

odgovornost za štetu onečišćenja pogonskim uljem tankera jer to je *regulirano Konvencijom iz 1992.*, kojom su pokrivena sve štete koje su nastale istjecanjem ulja koje tankeri prevoze kao teret. Pogonsko ulje označava sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje. *Bunker konvencija* se primjenjuje na štetu zbog onečišćenja morskog okoliša koje je prouzročeno u teritorijalnom moru države članice ili u njezinom gospodarskom pojasu. [8]

Za razliku od *CLC* i *HNS* sustava koji usmjeruju odgovornost na brodovlasnike, *Bunker konvencija* određuje širi krug odgovornih osoba. Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša tereti vlasnika broda, zakupoprimalca, broдача i poslovođu broda. Razlog da uz brodovlasnika odgovaraju i druge spomenute osobe leži u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljima nema dopunske naknade. [1]

Bunker konvencija ne predviđa osnivanje posebnog fonda ograničene odgovornosti brodovlasnika, pa se visina ograničenja vezuje za odgovarajući sustav općeg ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi članici čije je područje oštećeno. [7]

4. POMORSKE NEZGODE KOJE SU UTJECALE NA ODREĐIVANJE MJESTA ZAKLONIŠTA

U drugoj polovici dvadesetog stoljeća opasnost od pomorskih nezgoda koje rezultiraju velikim onečišćenjem morskog okoliša izlivanjem ulja ili drugih štetnih tvari dramatično je povećana. Međunarodna pomorska zajednica pokušava već godinama različitim režimima zaštititi morski okoliš. Zbog nekadašnjeg nedostatka obaveznih propisa i pravila o dužnostima obalnih država da prihvate brod koji treba pomoć u svoje unutarnje vode došlo je do značajnog onečišćenja mora koje su uzrokovale različite nezgode tankera. Nakon teških posljedica po francuski i španjolski morski okoliš koje su ostavili nezgode tankera *Erika* (1999.) i *Prestige* (2002.), postalo je jasno da obalne države moraju unaprijediti svoj režim i postupke u takvim slučajevima, odnosno odrediti mjere za određivanje mjesta zakloništa gdje bi bio moguć privremeni smještaj te mogućnost prekrcaja tereta. Države koje su imale iskustva s pomorskim nezgodama te koje dopuštaju ulazak brodova u nezgodi u mjesta zakloništa kao što je na primjer Nizozemska, su pokazale kako lokalizirano onečišćenje može olakšati suzbijanje šteta većih razmjera za razliku od nekontroliranog širenja onečišćenja koje može uslijediti nakon odluke obalnih država da brod ne smije pristupiti obalnim vodama. [2]

Međunarodna pomorska organizacija je 2003. godine donijela smjernice o mjestima zakloništa te isto tako se i Europska unija uključila u rješavanje problema mjesta zakloništa budući su se nezgode tankera *Erika* i *Prestige* dogodila u njenim vodama. *Direktivom 2002/59/EC* zahtjeva se da države članice donesu detaljan plan u slučajevima kada je brod u nezgodi te traži pomoć u obliku mjesta zakloništa te da dostave popis mjesta zakloništa u kojima bi se ti brodovi u nezgodi lakše mogli spasiti uz efikasnije sprječavanje onečišćenja morskog okoliša. Državama članicama EU je bio ostavljan rok do kraja 2007. godine za ispunjenje uvjeta iz *Direktive*. Nekoliko država su na različite načine riješile problem mjesta zakloništa te su neke postupile u skladu s IMO smjericama i *Direktivom* Europske unije *2002/59/EC* na način da su deklarirale postojanje mjesta zakloništa. Ipak velik broj država nije objavio taj popis mjesta javnim, već samo nekolicina kao npr. Danska koja je odredila čak dvije vrste takvih mjesta: za brodove koji su pretrpjeli manju pomorsku nezgodu i za one koju su pretrpjeli veliku štetu. [4]

4.1. SLUČAJ TANKERA ERIKA (1999.)

Erika, 25-godišnji tanker, 12. prosinca 1999. prelomio se na dva dijela u Biskajskom zaljevu 60 milja izvan sjeverozapadne obale Bretanje u Francuskoj. Zagađujući skoro 400 kilometara francuske obale i nanoseći neviđenu štetu morskom okolišu. Tanker *Erika*, koji je plovio pod malteškom zastavom, otputovao je 8. prosinca 1999. iz Dunkerquea u Livorno, noseći oko 31.000 tona teškog goriva. Posada je otkrila pukotine na palubi koje su prouzročile značajno bočno naginjanje broda. Budući da je pukotina postajala sve veća, čemu je značajno doprinijelo snažno nevrjeme, zapovjednik je poslao poziv u pomoć. Francuski spašavatelj je odmah uputio tegljač *Abeilles Flanders* da pomogne tankeru. U međuvremenu se trup prelomio na dva dijela te je brod potonuo. Posada je spašena uz pomoć helikoptera. Oko 20.000 tona tereta teškog goriva valovi su izbacili na obale Francuske. Više od 5.000 ljudi je bilo angažirano na čišćenju francuske obale. Vlade Njemačke, Nizozemske, Španjolske i Velike Britanije pružile su pomoć Francuskoj kako bi se što prije otklonile posljedice velike ekološke katastrofe. [4]

Stradavanjem tankera *Erika*, IMO se ponovno suočio sa velikom ekološkom katastrofom te su se postavila ista pitanja: što se može učiniti da brodovi, pogotovo tankeri, budu sigurniji i manje izloženi pomorskim nezgodama, pogotovo oštećenjima trupa broda.

Nezgodu tankera *Erika* te onečišćenje morskog okoliša koje je nastalo nakon toga proizvelo je veći efekt od mnogih tada drugih velikih pomorskih nezgoda s posljedicom onečišćenja morskog okoliša. Jedan od razloga je taj što se stradanje tankera *Erika* dogodilo u plovidbi. Drugi razlog je istjecanje teškog goriva u more, koje je mnogo opasnije, gušće kada je nezagrijano sa malom mogućnošću isparavanja te se sporije razgrađuje od sirove nafte. Treći razlog je taj što je naručitelj iz brodarskog ugovora na putovanje bio najveća francuska naftna kompanija *TotalFina*, a nezgoda se dogodila upravo u Francuskoj. [4]

Kao odgovor na slučaj tankera *Erika*, Europska unija je izvršila pritisak na IMO za ponovnim preispitivanjem postojeće međunarodnopravne regulative za naknadu štete od onečišćenja uljem koja je uspostavljena *CLC konvencijom* i *Konvencijom o fondu* iz 1992. godine. Do slučaja tankera *Erika* konvencijski sustav naknade štete u slučaju onečišćenja uljem iz 1992. godine je funkcionirao na zadovoljavajući način. Međutim nezgoda tankera *Erike* je pokazala da taj sustav nije dostatan za namirenje štete nastale zbog onečišćenja tako velikih razmjera. Nakon te nezgode, Francuska vlada je ustrajala u namjerama te izvršila

pritisak na Europsku zajednicu da donese konkretne mjere radi provođenja efikasnije politike vezane za plovidbu tankera i s tim u vezi sprječavanje onečišćenja u europskim morima. [1]

Francuski sud zaključio je 2008. godine kako je brodovlasnik kriv za nemar zbog potonuća i naredio mu da plati milijune eura štete za ekološku katastrofu. Naftna kompanija kažnjena je sa 375.000 eura te joj je izrečeno da plati 192 milijuna eura štete civilnim strankama, uključujući francusku državu. Osim toga, klasifikacijsko društvo brodova također je proglašeno krivim za neopreznost i izrečena mu je kazna za dodatnih 375.000 eura. Predstavnik brodovlasnika i predsjednik društva za upravljanje brodom osuđeni su na plaćanje kazne u iznosu od po 75 000 eura. Suđenje tankeru *Erika* bio je jedan od najvećih slučajeva za zaštitu okoliša koji se ikad sudio u Francuskoj.

Izlijevanje ulja izazvalo je veliku zabrinutost javnosti u pogledu sigurnosti pomorskog prometa, istaknuvši rizik povezan sa starim i slabo održavanim brodovima te nužnost usklađivanja propisa i provedbe efikasnije pomorske sigurnosti. Nesreća je potaknula EU na usvajanje niza strogih preventivnih zakona, poznatih kao paket *Erika I. i II.* [6]

Nezgodna tankera *Erika* postala je dobar pokazatelj kako pritisak javnosti utječe na brže reakcije međunarodne zajednice u zaštiti morskog okoliša. Prema izvješću iz 2010. godine, katastrofa tankera *Erika* bila je odličan primjer kako ljudi mogu brzo učiti iz svojih pogrešaka. Presudom je također stvoren pravni argument kako bi zagađivači trebali platiti naknadu štete nanesene morskom okolišu. Slučaj tankera *Erika* je na neki način uspostavio i kaznenu odgovornost za onečišćenje morskog okoliša, skrenuvši pozornost na to da će odgovorne osobe odgovarati ukoliko budu proglašene krivima za štetu nanesenu okolišu.



Slika 1. Tanker Erika

4.2. SLUČAJ TANKERA PRESTIGE(2002.)

U srijedu 13. studenoga 2002., tijekom jakog nevremena 26 godina star tanker *Prestige*, ploveći pod zastavom Bahama, pretrpio je pomorsku nezgodu na mjestu udaljenom oko 30 milja od Cape Finisterre u Španjolskoj.

Bio je to tanker sa jednostrukom oplatom koji je prevezio oko 77.000 tona teškog goriva od čega je dio tereta odmah istekao u more, a ostali je dio istekao kasnije. Kada se približio obali na 5 milja udaljenosti započelo je spašavanje tankera te su spašavatelji 14. studenog uspjeli vezati brod užadima za tegljenje. Španjolska vlada je odbila zahtjev spašavatelja da im dozvoli dotegnuti nastradali tanker u neko zaklonjeno mjesto u blizini španjolske obale. Španjolska vlada nije samo zabranila pružiti mjesto zakloništa nego je naložila tankeru da se ne približava obali na manje od 60 milja udaljenosti. Šest dana kasnije, brod se nalazio i dalje na moru jer mu je odbijeno mjesto zakloništa. Do 19. studenog ujutro tanker *Prestige* je stigao na mjesto oko 170 milja zapadno od mjesta Vigo na španjolskoj obali. Usprkos brojnim pokušajima spašavatelja da umanje posljedice nezgode tankera, on se rano ujutro tog dana prelomio na dva dijela koja su, nekoliko sati poslije, potonula u Atlantik na dubinu od oko 3.600 metara, oko 400 kilometara daleko od obale Galicije. Nakon potonuća tankera značajna dodatna količina ulja istekla je u more. Zapadna obala Španjolske je bila onečišćena, na pojedinim mjestima različitim intenzitetom i različitom količinom ulja, dok je Portugal imao više sreće iako je bilo neophodno poduzeti određene operacije čišćenja i od strane portugalskih vlasti. [4]

Kao i u slučaju tankera *Erika* i tanker *Prestige* je prevezio teško gorivo. Poznato je da se taj visoko viskozan proizvod teško prirodno razgrađuje čak i kada je to potpomognuto velikim valovima. Takva otpornost uzrokuje plutanje teškog goriva na duge udaljenosti, tako da može prijetiti obalama, iako je mjesto ispuštanja ulja iz broda udaljeno tisuće milja od obale.

Nakon nezgode tankera *Prestige*, ubrzala se reakcija Europske unije na način da je donijela dodatne standarde i preventivne mjere. Posljedica slučaja tankera *Prestige* bio je oštri pritisak Vijeća i Europskog parlamenta na države članice EU da ubrzaju primjenu paketa *Erika*. Brzina europskog zakonodavnog procesa, koji je uslijedio nakon nezgoda *Erika* i *Prestige*, pokazuje da je od stradavanja tankera *Erika*, Europska zajednica odlučila stvarno preuzeti aktivniju ulogu u sprječavanju onečišćenja morskog okoliša. [6]

Potaknuta nezgodama tankera *Erika* i *Prestige* i visinama šteta koje su premašile konvencijske limite, Komisija EU je predložila osnivanje dopunskog Fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem koji je zamišljen kao dopuna limitu iz *Konvencije o fondu*, odnosno kao treći sloj postojećem sustavu i kao takav je 2003. usvojen *Protokol o dodatnom fondu*. [3]

Neposredna pravna posljedica katastrofe bilo je uhićenje zapovjednika koji je osuđen za nepažnju koja je dovela do katastrofalne štete nanesene okolišu. Osuđen je u siječnju 2016. na dvije godine zatvora od strane Vrhovnog suda Španjolske. Odluku je osudila brodska industrija, dok je u ranijoj presudi Galicijskog pokrajinskog suda zapovjednik proglašen nevinim jer je ispunio svoju profesionalnu dužnost u pokušaju spašavanja oštećenog broda kojim je zapovijedao.

Španjolski sud je odredio u studenom 2017. regionalnoj vladi Galicije, uz čiju je obalu potonuo tanker *Prestige*, isplatu od 1,8 milijuna eura, a susjednoj Francuskoj, koja je također pogođena, 61 milijun eura. Stručnjaci koji su istraživali nesreću ukazali su kako je ukupna reakcija španjolske vlade bila prespora te je najveća pozornost dana krivnji, a ne stvarnoj reakciji. Tijekom prvih dana nesreće, vlade Španjolske i Portugala svađale su se oko toga tko je odgovoran za čišćenje izlivanja, prije samog potonuća. Zbog toga je utrošeno više vremena pokušavajući shvatiti tko je odgovoran, umjesto da se pronade brže rješenje.



Slika 2. tanker *Prestige*

4.3. SLUČAJ TANKERA CASTOR (2000.)

Dok su pomorske nezgode tankera *Erika* i *Prestige* imale za posljedicu katastrofalno onečišćenje morskog okoliša, 2000. godine u razdoblju između stradavanja tankera *Erika* (1999.) i tankera *Prestige* (2000.), dogodila se nezgoda tankera *Castor* koja je, ponajprije zahvaljujući akcijama spašavatelja, sretno okončana ali je dodatno upozorila na problem mjesta zakloništa.

Tanker *Castor* se nalazio u blizini obala Maroka na povratku iz Crnog mora, prevozeći 8.7 milijuna galona bezolovnog benzina kada se pri jakom nevremenu otvorila pukotina na glavnoj palubi. Pozvani su u pomoć spašavatelji te je brod uzet u tegalj. Prema različitim stručnim mišljenjima opasnost od obavljanja prekrcanja tereta i balasta s tako ugroženog tankera na otvorenom moru prijeti daleko više onečišćenjem morskog okoliša nego kada se to izvrši u zatvorenom i zaklonjenom prostoru. Uslijed prekrcavanja tereta na otvorenome moru te zahtjevu spašavatelja upućenom nekolicini mediteranskih država da dopuste dovođenje tankera u zaštićeno mjesto zakloništa kako bi se teret sigurno prekrcao, ni jedna država nije bila spremna ponuditi jedno takvo mjesto zakloništa u blizini svoje obale. [4]

Trideset pet dana nije se moglo naći mjesto zakloništa gdje bi se prekrcao teret i gdje bi se izvršio popravak broda. Vlasti Maroka i Gibraltara su zabranile tankeru ulazak u morski prostor i luke pod njihovom jurisdikcijom. Brod je potom tegljen prema jugoistočnoj obali Španjolske. Međutim španjolske vlasti su zatražile da se brod drži na određenoj udaljenosti od obale. Za vrijeme perioda čekanja i traženja mjesta zakloništa evakuirana je posada broda. Na kraju je brod nakon više od 2.000 milja lutanja preko zapadnog mediterana, otegljen do obale Tunisa gdje je dopušteno spašavateljima prekrcavanje tereta ali samo s broda na brod iako vremenski uvjeti nisu bili ni malo pogodni za tu akciju. Teret se ipak uspio sigurno prekrcati te je tanker nakon 6 tjedna borbe i krajnje neizvjesnosti dotegljen u Grčku. Na taj način je okončana jedna od najdužih operacija spašavanja na moru. Za uspjeh akcije spašavanja sigurno je najzaslužnija izvanredna suradnja između spašavatelja, klasifikacijskog društva i pomorskog ureda u Cipru, čiju je zastavu tanker *Castor* vio. S druge strane ovaj slučaj spašavanja je izazvao krajnju zabrinutost profesionalnih spašavatelja jer se nikad nije dogodilo da je čak osam država odbilo pomoći brodu u nevolji iako je spašavatelj ponudio već na početku detaljni plan sigurnog spašavanja tankera potkrijepivši ga tehničkom analizom napravljenom od strane nezavisnih stručnih službi. [4]

5. PROBLEMATIKA MJESTA ZAKLONIŠTA U OKVIRU MEĐUNARODNE POMORSKE ORGANIZACIJE I EUROPSKE UNIJE

Obveza pružanja pomoći brodovima i ljudima u nevolji na moru davno je utemeljeno načelo međunarodnog prava mora i pomorskog prava. To je načelo sadržano u *Konvenciji UN-a o pravu mora*, *Međunarodnoj konvenciji o spašavanju*, *Međunarodnoj konvenciji o sigurnosti ljudskog života na moru (SOLAS)* i *Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru (SAR konvencija)*. Pitanje mjesta zakloništa u izravnoj je korelaciji s modernim pravom spašavanja jer su spašavatelji prvi koji se suočavaju s pitanjem odbijanja obalnih država da pruže utočište brodu koji se spašava. *Konvencija o spašavanju, 1989.* obvezuje sve sudionike operacije spašavanja da na odgovarajući način razmotre sprječavanje ili smanjenje štete nanesene okolišu i uveliko su u skladu s najvažnijim razlogom donošenja *Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.*, a to je zaštita morskog okoliša. [3]

Ideja o pružanju utočišta za brodove u nevolji razmatrana je koncem osamdesetih godina, kada je pravni odbor IMO-a izrađivao nacrt *Konvencije o spašavanju*. Tada je bilo predloženo da se obalne države obvežu prihvatiti brodove u nevolji u svojim lukama. Iako su ga podržali predstavnici nekih država, drugi su izrazili sumnju u poželjnost uključivanja propisa javnog prava u konvencije privatnog prava poput *Konvencije o spašavanju*. Naglašavalo se da bi pri donošenju takve odredbe trebalo uzeti u obzir interese obalnih država. Također su izražene zabrinutosti u pogledu utjecaja takve odredbe na konačne odluke obalnih vlasti u posebnim slučajevima kada je brod u nevolji i predstavlja prijetnju morskome okolišu. [6]

Kao rezultat tih prijedloga usvojena je odredba članka 11. *Konvencije o spašavanju*, koja glasi: *Država stranka, kad god uređuje ili odlučuje o pitanjima koja se odnose na operacije spašavanja kao što je ulazak u luke brodova u nevolji, uzima u obzir potrebu za suradnjom između spašavatelja, drugih zainteresiranih strana i javnih tijela kako bi se osiguralo učinkovito i uspješno obavljanje operacija spašavanja u svrhu spašavanja života ili imovine u opasnosti kao i sprečavanja općeg okruženja*. Međutim, istraživanje Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) iz 2002. godine pokazalo je da nijedna zemlja koja

je ratificirala *Konvenciju o spašavanju* u svojem nacionalnom pravu nije izričito prihvatila pravne učinke članka 11. *Konvencije*. [4]

5.1. IMO REZOLUCIJE

Nakon nekoliko pomorskih nesreća s katastrofalnim posljedicama po morski okoliš, posebice katastrofe tankera *Erika* i *Prestige*, Skupština IMO-a usvojila je u studenom 2003. godine dvije rezolucije o određivanju mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć. *Rezolucija A. 949 (23)*, pod naslovom *Smjernice o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć*, primjenjuje se u slučajevima kada je brodu potrebna pomoć i nema opasnosti za ljudski život. Smjericama Rezolucije IMO-a A.949 propisano je da je najbolji način za sprječavanje onečišćenja morskog okoliša iskrcati teret kako bi se olakšao popravak broda. Mjesto zakloništa je najpogodnije mjesto za provedbu tog postupka. Međutim, budući da dovođenje takvog broda u mjesto zakloništa u blizini obale može ugroziti obalnu državu gospodarski i ekološki, lokalne vlasti i stanovnici obalnih država često se protive takvom postupku. Stoga bi davanje brodu u nevolji pristupa mjestu zakloništa moglo uključivati političku odluku, koja se može donijeti samo za svaki slučaj posebno jer tom donositelji odluka trebaju uzeti u obzir interese broda i zaštitu morskog okoliša. [6]

Drugom *Rezolucijom A.950 (23)* pod nazivom *Usluge pomorske pomoći - MAS*, preporučuje se svim obalnim državama da uspostave službu prikupljanja podataka za davanje pristupa brodovima mjestu zakloništa. Republika Hrvatska odabrala je postojeći Nacionalni centar za traganje i spašavanje kao uslugu pružanja pomoći brodovima na moru. Glavni zadaci službe su:

- primanje raznih izvješća, savjeta i informacija koje zahtijevaju brojni instrumenti IMO-a,
- praćenje stanja broda ako takvo izvješće ukazuje na to da bi nesreća mogla dovesti do situacije u kojoj brodu treba pomoć,
- služiti kao centar za prikupljanje podataka ako stanje broda nije alarmantno i opasno, ali i dalje zahtijeva razmjenu informacija između broda i obalne države,
- te služiti kao komunikacijski centar s privatnim spašavateljima uključenim u spašavanje oštećenog broda. [4]

Treba napomenuti da su *Smjernice* IMO-a o mjestima zakloništa pokušale postići ravnotežu između interesa oštećenog broda i interesa obalnih država čiji je okolišu opasnosti od onečišćenja.

Čak i nakon što je IMO usvojio *Rezoluciju* iz 2003. godine, koja sadrži smjernice o određivanju mjesta zakloništa, međunarodna zajednica nastavila se baviti tim pitanjem u nastojanju da ideja o mjestima zakloništa bude prihvatljivija obalnim državama. Konferencija CMI, održana u Vancouveru 2004., posvetila je dosta vremena mjestima zakloništa i otvorila mnoga pitanja koja je potrebno riješiti u budućnosti (od pitanja je li postojala obveza prema postojećoj zakonskoj regulativi da obalna država odredi takvo mjesto do davanja financijskih jamstava za građansku odgovornost u slučaju onečišćenja morskog okoliša).

Europska unija se uključila u rješavanje pitanja mjesta zakloništa od kada su se nesreće tankera *Erika* i *Prestige* dogodile u njezinim vodama. Katastrofe tankera *Erika* (1999.) i *Prestige* (2002.) potaknule su EU na drastičnu reformu postojećeg režima sigurnosti plovidbe u cilju bolje prevencije, posebice kada su u pitanju tankeri, budući da su oni uzročnici najvećih ekoloških katastrofa na moru. Na temelju Rezolucije Europskog vijeća o Zajedničkoj politici pomorske sigurnosti, Komisija EU-a predložilo se i usvojilo na tu temu najmanje deset direktiva u razdoblju od 1993. do 2002. godine. [6]

5.2. MJESTO ZAKLONIŠTA I CMI

Važnu ulogu u daljnjem rješavanju problematike mjesta zakloništa odigrao je Međunarodni pomorski odbor (u daljnjem tekstu: CMI). Veliki dio konferencija u Vancouveru (2004.), Dubrovniku (2007.) i Ateni (2008.) bio je posvećen određivanju mjesta zakloništa s prijedlogom donošenja posebne *Međunarodne konvencije o mjestima zakloništa*. Taj prijedlog je prosljeđen IMO-u. Trenutačno su u tijeku pripreme radnje za izmjenu postojeće *Konvencije o spašavanju iz 1989.* godine koje će obuhvatiti i institut mjesta zakloništa jer je on neodvojiv od modernog prava spašavanja.

Godine 2007. u Dubrovniku se sastao CMI odbor. Doneseni su zaključci o tome kako bi lokalne vlasti odgovorne za pružanje mjesta zakloništa brodu u nevolji bile još više potaknute ako bi im se pružila nagrada za spašavanje koja ima za cilj sprječavanje

onečišćenja morskog okoliša. To se odnosi na pravo spašavanja i objašnjava potrebu za promjenom sustavom nagrađivanja kako bi se stimulirali spašavatelji da pokušaju spriječiti onečišćenje.

Godine 2008. u Ateni se sastao CMI odbor na novoj sjednici. Za vrijeme sastanka u Ateni, nacrt plana CMI odbora o mjestu zakloništa bio je prihvaćen od šesnaest nacionalnih delegacija (Argentina, Australija, Belgija, Kanada, Hrvatska, Dominikanska Republika, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Koreja, Meksiko, Nigerija, Panama, Južnoafrička Republika, i Švicarska). Nacrt je odbijen od strane deset delegacija (Brazil, Danska, Finska, Japan, Norveška, Nizozemska, Švedska, Španjolska, Sjedinjene Američke Države i Venezuele). Velika Britanija i Njemačka bile su suzdržane. Ovaj nacrt je bio prosljeđen IMO-u na razmatranje, iako se nagađalo da nikad neće ugledati svjetlo dana. Također su naglasili važnost poduzimanja ove inicijative u okviru instituta spašavanja.

5.3. DIREKTIVE EU

Operativne smjernice EU-a izrađene su za stvarnu situaciju kada je brodu potrebna pomoć i to zajedničkim naporom uključujući države članice EU-a i nekoliko dionika industrije, uz potporu Komisije i EMSA-e. Cilj im je snažan operativni proces koji vodi do dobrog savjetovanog mišljenja i, gdje je to moguće, bržeg donošenja odluka. Istodobno bi trebale doprinijeti promicanju pozitivnih stavova unutar vlada, vlasti i industrije u svrhu određivanja mjesta zakloništa, u interesu zaštite ljudskog života, pomorske sigurnosti, sigurnosti i okoliša.

Nakon *Direktive 2005/35/EC* prvi put je bila propisana na razini EU kaznenopravna odgovornost za onečišćenje mora s brodova. *Direktiva* je donesena kako bi se postigao visok stupanj sigurnosti i zaštite okoliša, a što je jedino moguće ostvariti samo pod uvjetom da svi subjekti u prijevozu tereta morem poduzmu sve mjere da se brodovi koji plove u vodama Europske unije usklade sa svim pravovaljanim propisima i standardima. Temeljno polazište kaznenopravne zaštite mora od onečišćenja je postojanje učinkovitih i proporcionalnih kazni i odgovornosti. O bilo kojoj sumnji na onečišćenje morskog okoliša treba odmah upozoriti države članice i državu kojoj pripada brod. [6]

Direktiva 2005/35/EC je mjerodavna za svako onečišćenje morskog okoliša koje je posljedica ispuštanja zabranjenih tvari sa broda te se ono tretira kao kazneno djelo ako je počinjeno s namjerom, bezobzirno ili s krajnjom nepažnjom u unutarnjim vodama, u teritorijalnom moru i tjesnacima država članica, a sukladno *Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora* u gospodarskom pojasu država članica ili na otvorenom moru. *Direktiva* se odnosi na onečišćenje sa svih brodova bez obzira na njihovu državnu pripadnost, uz isključenje ratnih brodova i javnih brodova (brodova u vlasništvu države koji služe samo za nekomercijalnu djelatnost). [6]

5.3.1. Erika paketi I., II. i III.

Nakon incidenta s tankerom *Erika*, EU je pripremila dva paketa mjera pod nazivom *Erika paketi I. i II.* *Paket Erika I.* ima za cilj ograničiti postojeće zakonodavstvo u korist društava za kontrolu i klasifikaciju lučkih država, predlažući nove mjere za ubrzanje povlačenja tankera s jednim trupom s tržišta i poboljšanje pomorskog nadzora u europskim vodama, dok se s *Erika paketom II.* osnovala Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA). Također je osnovan informacijski sustav za bolje praćenje prometa u europskim vodama te je osnovan dodatni kompenzacijski fond za štetu od onečišćenja uljem. Osim toga, uvedene su i kaznene sankcije zbog kršenja propisa o onečišćenju mora s brodova (*EU Direktiva 2005/35/EZ o uvođenju sankcija za onečišćenje mora morem*). Krajem 2005. usvojen je treći paket za pomorsku sigurnost (*Erika III. paket*) koji se sastoji od sedam prijedloga koja uključuju izmjene postojećih direktiva i odnose se na: usklađivanje pravila i normi različitih država zastave, klasifikacijska društva, kontrole države luke, usluge nadzora plovidbe, istraživanje pomorskih nesreća, odgovornost i naknadu za oštećene i odgovornost brodovlasnika na moru. [4]

Podrtina tankera *Erika* je izazvala veliku zabrinutost javnosti glede sigurnosti pomorskog prometa. Također je istaknut rizik koji predstavljaju stari, slabo održavani brodovi i potreba za jačanjem i usklađivanjem europskih pravila o pomorskoj sigurnosti i kontroli brodova u lukama, zahtijevajući i više standarde od smjernica Međunarodne pomorske organizacije. Iako Europska unija ima brojne odredbe za zaštitu svojih obala, učinkovitost propisa Unije ovisit će o pravilnoj primjeni od strane država članica. Postojeća direktiva o nadzoru države luke znatno je izmijenjena kako bi se pojačale kontrole u lukama koje su se do sada pokazale nedovoljnima. Stoga će brodovima koji su lošeg tehničkog stanja

biti zabranjen i odbijen ulazak u luke EU na temelju crne liste koji je objavila Europska komisija. Osim toga, svi brodovi koji predstavljaju rizik bit će podvrgnuti strožim obveznim godišnjim pregledima. Za razliku od uobičajenih inspekcijskih pregleda, koji mogu biti relativno površni, provođenje proširenih inspekcijskih pregleda predviđenim novom *Direktivom* uključivat će sustavnu i detaljnu provjeru niza vitalnih elemenata broda. Stoga će se lakše otkriti svi korozijski ili strukturni problemi, primjerice, koji bi mogli biti uzrok nesreća poput onih koji su izazvali nesreću tankera *Erika*. Ti će se inspekcijski pregledi odrediti ovisno o dobi i kategoriji broda (npr. tankera starijih od 15 godina kao što je bio tanker *Erika*), kao i prema ciljnom koeficijentu broda kojim se mjeri potencijalni rizik tog broda i kriterijima kao što je zastava broda. [6]

Zahvaljujući *Erika paketu II*, postoji veća sigurnost pomorskog prometa i učinkovitije sprječavanje onečišćenja s brodova u vodama Europske unije. Paketom se predviđa uspostava sustava obavješćivanja koji obuhvaća i plovila koja ne pristaju u luke EU. Time se povećavaju ovlasti za intervenciju država članica u kojima postoji rizik od nesreće ili prijetnje od onečišćenja za njihovu obalu, čak i izvan njihovih teritorijalnih voda. Tim paketom na brodovima koji uplovljavaju u vode Europske unije se nameće sustav automatske identifikacije i crnih kutija sličnih onima koje se upotrebljavaju u zrakoplovstvu kako bi se pomoglo u istragama u slučaju nesreća. Također se utvrđuju postupci za prijenos i korištenje podataka koji se odnose na opasne terete te za povećanje razvoja zajedničkih baza podataka. Budući da se većina brodoloma odvija u nepovoljnim vremenskim uvjetima, paketom se također predviđa mogućnost sprječavanja brodova da napuste luku u takvim uvjetima. Naposljetku, svaka država članica obvezna je imati luke zakloništa za plovila u nevolji. [4]

Nesreća poput one koja se dogodila tankerima *Erika* i *Prestige* može se dogoditi u bilo kojem trenutku. S obzirom na taj rizik, prijedlogom Europske komisije nudi se rješenje koje se može brzo uspostaviti i jamčit će se puna i brza nadoknada štete oštećenima. [1]

5.3.2. Direktiva 2002/59/EC

Najvažnija direktiva za određivanje luka zakloništa jest *Direktiva 2002/59/EZ* od 27. lipnja 2002., koja je stupila na snagu u veljači 2005. Cilj ove *Direktive* bio je uspostaviti računalni sustav pomorskog nadzora u pomorskim područjima pod jurisdikcijom EU-a s

ciljem povećanja stupnja sigurnosti plovidbe i smanjenja štete od pomorskog onečišćenja uzrokovane pomorskim nesrećama. Ovom se *Direktivom* od država članica zahtijeva da izrade detaljan plan za slučajeve u kojima je brodovima potrebna pomoć te da odrede i dostave popis mjesta zakloništa na kojima bi se brodovi u nevolji lakše mogli spašavati. Države članice imale su krajnji rok do konca 2007. godine za ispunjenje uvjeta iz *Direktive*. Na taj način smjernice *Rezolucije IMO-a A. 949 (23) o mjestu zakloništa* postale su obvezne za zemlje članice EU. Velik broj europskih zemalja djelovao je u skladu sa *Smjernicama* IMO-a i *Direktivom 2002/59/EZ* proglašavanjem mjesta zakloništa, ali podaci o tim lokacijama obično nisu javno dostupni. [6]

Direktiva 2002/59/EZ primjenjuje se u skladu s dva kriterija: primjenjuju se prvi kriterij na bruto tonažu broda, isključena je primjena na brodovima koji imaju manje od 300 bruto tona, osim ako nije drukčije navedeno. Drugi kriterij ovisi o vrsti broda.

Direktiva 2002/59/EZ ističe važnost uspostavljanja VTS-a, odnosno određivanja plovidbenih ruta i sustava javljanja brodova. Nadalje ističe kako će države članice i Komisija raditi zajedno na uspostavljanju navedenih sustava u obalnim područjima država članica gdje oni još nisu uspostavljeni, a to se, zbog ostvarivanja ciljeva *Direktive* smatra opravdanim. *Direktiva* je izmijenjena 2009. godine u pravcu povećanja informiranosti o odvijanju pomorskog prometa, posebice o kretanju opasnog tereta te poboljšanja sustava prikupljanja i razmjene podataka te na koncu poboljšanja postupka donošenja odluke o pružanju mjesta zakloništa. [4]

6. MJESTO ZAKLONIŠTA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska je 15. siječnja 2008. godine, kada je stupio na snagu *Pravilnik o mjestima zakloništa*, ispunila svoju obavezu iz *Pomorskog zakonika*. *Pravilnikom* se precizno uređuje proces i postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa, uvjeti i način korištenja mjesta zakloništa, sadržaj te način donošenja i izmjena *Plana prihvata broda u nevolji*, obaveze glede naknade štete i troškova, obaveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za brodove te postupak nakon odobrenja mjesta zakloništa. [6]

Hrvatska je jedna od država koja je vrlo ozbiljno i savjesno nastojala urediti ta aktualna pitanja, pritom vodeći računa o Smjernicama IMO-a o mjestu zakloništa, donesenim *Rezolucijom A.949/23* te o *Direktivi 2002/59/EC* Europskog parlamenta.

Posebice je važno da svaki brod koji zatraži mjesto zakloništa u Hrvatskoj mora unaprijed imati valjano osiguranje ili drugo financijsko jamstvo izdano u formi svjedodžbe. Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa podnosi zapovjednik broda u nevolji, a za napušten brod u nevolji podnosi lučki kapetan. Taj zahtjev zaprima Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru. *Pravilnikom* se regulira kada se odobrava mjesto zakloništa, odnosno pristup mjestu zakloništa. Mjesta zakloništa će se jedino odobriti u slučaju ako se time ne ugrožava sigurnost i zdravlja ljudi na obali, smještanjem broda uz obalu umanjuje se opasnost za ljudske živote na brodu, a razina prijetnje od onečišćenja ostaje ista, zatim ako se bitno umanjuje vjerojatnost onečišćenja morskog okoliša, ponajprije obalnog ruba, ako se bitno umanjuju neželjene posljedice onečišćenja, ako se tako olakša posadi broda u nevolji otklanjanje kvara koji bi kasnije mogao značajnije ugroziti sigurnost ljudi ili dovest do većeg onečišćenja morskog okoliša. [2]

ADRIAGIS je računalna aplikacija koja omogućuje dežurnom službeniku u Nacionalnoj središnjici za usklađivanje traganja i spašavanja i drugim nadležnim osobama u postupku donošenja odluke o upućenom zahtjevu za mjestom zakloništa, brzi pristup i analizu relevantnih sigurnosnih, ekonomskih, logističkih i tehničko-tehnoloških parametara o donošenju pravilne odluke. Sadržaj aplikacije je usklađen sa smjernicama *2002/59/EC* i *IMO Rezolucije A.949 (23)*. [6]

6.1. POMORSKI ZAKONIK

Donošenjem *Pomorskog zakonika Republike Hrvatske* 2004. godine propisano je obvezno određivanje mjesta zakloništa u RH. Prema Pomorskom zakoniku *Ministar nadležan za pomorstvo će u roku od tri godine od dana stupanja na snagu Zakonika donijeti propise o mjestima zakloništa, uvjetima koja moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, i uvjetima i načinu korištenja mjesta zakloništa*. U skladu s tom odredbom u siječnju 2008. godine usvojen je *Pravilnik o mjestima zakloništa*. [10]

6.2. PRAVILNIK O MJESTIMA ZAKLONIŠTA

U Republici Hrvatskoj u novije je vrijeme doneseno niz propisa kojima se nastoji ostvariti učinkovitija zaštita morskog okoliša. Njihovo je temeljno obilježje da su usklađeni s najnovijim razvojem međunarodnog i europskog prava zaštite morskog okoliša. Početkom 2008. godine, u skladu s IMO smjernicama *A.949 (23)*, EU direktivom *2002/59/EC* i odredbama *Pomorskog zakonika*, Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo je *Pravilnik o mjestima zakloništa*. *Pravilnikom* je propisan postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje mjesta zakloništa, uvjeti koje moraju zadovoljavati i način korištenja mjesta zakloništa. *Pravilnikom* je također propisan sadržaj, te način donošenja i izmjena *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta. Važne odredbe odnose se na obveze u pogledu naknada šteta i troškova te obveznog osiguranja, odnosno drugog financijskog jamstva za brodove. *Pravilnikom* je posebno i detaljno određen postupak nakon odobravanja mjesta zakloništa. [11]

Pravilnik definira mjesto zakloništa kao mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu i okolišu. Odredbe *Pravilnika* primjenjuju se na pomorske objekte, osim ratnih brodova koji zatraže mjesto zakloništa od nadležnih tijela u Republici Hrvatskoj. U *Pravilniku* se koristi izraz *brod kojem je potrebna pomoć* ili *brod u nevolji*. Pod tim se podrazumijeva svaki pomorski objekt (osim ratnog broda) koji je u situaciji, izuzev one koja zahtjeva traganje i spašavanje ljudi, a koja upućuje na mogućnost gubitka broda ili opasnosti za morski okoliš ili plovidbu. Područje nadležnosti *Pravilnika* uključuje unutarnje morske vode, teritorijalno more i gospodarski pojas Republike Hrvatske. [2]

U skladu s IMO smjernicama A.950 (23) koje preporučuju obalnim državama osnivanje službe za prikupljanje potrebnih podataka za prihvata broda u mjesto zakloništa Republika Hrvatska odabrala je postojeću Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru kao *Službu pružanja pomoći brodovima na moru (MAS)*. Ona je koordinator svih djelatnosti oko odobravanja mjesta zakloništa za brodove u nevolji. Osim Nacionalne središnjice u određivanje i odobravanje mjesta zakloništa uključena su i mnoga druga državna tijela kao i privatne pravne i fizički osobe. [6]

Sastavni dio *Pravilnika* o mjestima zakloništa je *Plan prihvata broda u nevolji* koji je temeljni izvedbeni dokument, a sadrži različite podatke potrebne za uspješno obavljanje prihvata ugroženog broda u mjesto zakloništa.

6.2.1. Postupak određivanja mjesta zakloništa

Postupak određivanje mjesta zakloništa odvija se u nekoliko faza. Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa podnosi zapovjednik broda u nevolji. Zahtjev treba sadržavati sve podatke potrebne za procjenu situacije oko ugroženog broda. Za napušteni brod u nevolji zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa podnosi nadležni lučki kapetan, a u slučaju zaključenja ugovora o spašavanju zahtjev može podnijeti i zapovjednik broda spašavatelja. Zahtjev za dodjelu mjesta zakloništa zaprima Nacionalna središnjica koja ga je dužna po primitku potvrditi izravno ili preko tijela koje ga je zaprimilo. [2]

U drugoj fazi ocjenjuje se opravdanost odobrenja mjesta zakloništa. Nacionalna središnjica, na temelju podnesenog zahtjeva, svih raspoloživih podataka, procjene rizika i raspoloživosti obveznog financijskog jamstva procjenjuje opravdanost zahtjeva za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa. Ako Nacionalna središnjica ocjeni da je prije donošenja odluke potrebno prikupiti i dodatne podatke o stanju broda i drugim relevantnim činjenicama, a okolnosti to dopuštaju, uputit će na brod posebnu stručnu skupinu, koja je dužna u najkraćem vremenu dostaviti Nacionalnoj središnjici nalaz i mišljenje te predložiti način pružanja pomoći brodu ako je ona potrebna. Kada Nacionalna središnjica procjeni da je zahtjev opravdan, pristupit će utvrđivanju prijedloga mjesta zakloništa, sukladno *Planu prihvata broda u nevolji*. Međutim, ako Nacionalna središnjica procjeni da zahtjev nije opravdan ili bi smještaj broda u mjesto zakloništa predstavljao veću opasnost za život ili zdravlje ljudi i morski okoliš od nekog drugog načina pružanja pomoći, predložit će njegovo

odbijanje. U slučaju da odobri mjesto zakloništa, Nacionalna središnjica je dužna nastaviti praćenje stanja broda i drugih relevantnih okolnosti sve dok se brod nalazi u području nadležnosti Republike Hrvatske, odnosno do otklanjanja prijetnje. [6]

Nakon procjene opravdanosti odobrenja mjesta zakloništa započinje treća faza – dodjeljivanja mjesta zakloništa. Na temelju prijedloga Nacionalne središnjice, pomoćnik ministra nadležan za poslove sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja (u daljnjem tekstu: pomoćnik ministra), uz suglasnost ministarstva nadležnog za zaštitu okoliša, donosi odluku o dodjeli mjesta zakloništa i upućivanju broda u mjesto zakloništa, ili odluku o odbijanju zahtjeva za određivanje mjesta zakloništa. Ako je kao mjesto zakloništa određena luka, lučka uprava ili drugo tijelo koje upravlja lukom dužno je primiti brod kojem je potrebna pomoć u luku i pružiti mu potrebnu pomoć. [11]

Slijedi četvrta i najvažnija faza koja čini postupak nakon odobrenja mjesta zakloništa. Nakon odobravanja mjesta zakloništa o drugim mjerama pružanja pomoći brodu, ako su potrebne, odlučuje lučki kapetan ili drugo tijelo nadležno temeljem posebnih propisa. Nacionalna središnjica provodi koordinaciju svih aktivnosti vezanih za pružanje pomoći brodu. Neposredno rukovođenje aktivnostima u mjestu zakloništa provodi nadležni lučki kapetan. Ukoliko iz okolnosti slučaja proizlazi potreba aktiviranja *Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora*, daljnje aktivnosti provode se u skladu s njim. Nakon prestanka okolnosti koje su dovele do određivanja mjesta zakloništa, brod je dužan napustiti mjesto zakloništa. Nacionalna središnjica dužna je voditi zapise o svim okolnostima i činjenicama vezanim uz određivanje mjesta zakloništa, od trenutka prijema zahtjeva do napuštanja područja unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske, odnosno do otklanjanja prijetnje. [11]

Nakon završetka pojedinog slučaja određivanja mjesta zakloništa i pružanja pomoći brodu sukladno odredbama *Pravilnika*, stručni tim kojeg imenuje ministar analizirat će sve okolnosti slučaja i provedene mjere i aktivnosti te prema potrebi predložiti odgovarajuća poboljšanja. Pomoćnik ministra redovito će izvještavati ministra o provedbi *Pravilnika o mjestima zakloništa* i *Plana prihvata broda u nevolji* te predlagati mjere za njihovo unapređenje. Najmanje jednom godišnje uprava nadležna za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja s brodova dužna je organizirati vježbu pripravnosti za provođenje *Pravilnika o mjestima zakloništa*. [11]

6.2.2. Plan prihvata broda u nevolji

Pravilnik o mjestima zakloništa utvrđuje obvezu donošenja i ažurnog održavanja *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta za određivanje mjesta zakloništa. *Plan prihvata broda u nevolji* sastavni je dio *Pravilnika*. Sastoji se od deset dijelova i dvanaest posebnih priloga. *Plan* sadrži nužno podatke o nadležnom tijelu odgovornom za prihvata i obradu poziva s broda u nevolji, zatim podatke o nadležnom tijelu ili osobi odgovornoj za procjenu okolnosti, postupak izbora prikladnog mjesta zakloništa i odluku o prihvaćanju broda u nevolji na izabranom mjestu zakloništa. *Pravilnik*, također, sadrži popis mogućih mjesta zakloništa, sažetak čimbenika koji omogućuju brzu procjenu i donošenje odluke uključujući opise društvenih i okolišnih čimbenika, te prirodne uvjete mogućih mjesta zakloništa, koja se odabiru pomoću posebnog računalnog programa - GIS (*Geographical Information System*) aplikacije. Postupak procjene i izbora mjesta zakloništa određuje se na temelju mogućih navedenih mjesta zakloništa dobivenih tim posebnim računalnim programom. *Plan prihvata broda u nevolji* također sadrži popis raspoloživih sredstava i uređaja prikladnih za pružanje pomoći, spašavanje, odnosno ograničenje i uklanjanje onečišćenja, a sadrži i postupke međunarodnog usuglašavanja i odlučivanja te postupke vezane uz financijska jamstva i sustave odgovornosti broda prihvaćenog u mjestu zakloništa. [6]

Planom su detaljno razrađene faze određivanja mjesta zakloništa propisane *Pravilnikom o mjestima zakloništa* (zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa, ocjena opravdanosti odobrenja mjesta zakloništa, dodjeljivanja prikladnog mjesta zakloništa i pružanje pomoći u mjestu zakloništa). [11]

6.2.3. Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa

Početak akcije određivanja mjesta zakloništa smatra se zahtjev zapovjednika ugroženog broda za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa, a može se uputiti nekom od javnih komunikacijskih mreža ili pomorskim komunikacijskim sustavom. Ako se radi o napuštenom brodu, zahtjev podnosi nadležni lučki kapetan dok za brod koji se spašava na temelju ugovora o spašavanju to može učiniti i spašavatelj (zapovjednik broda spašavatelja). Zahtjev za dodjelu mjesta zakloništa zaprima Nacionalna središnjica koja ga je dužna po primitku potvrditi brodu od kojeg je zahtjev zaprimljen. Ako zahtjev zaprimi drugo tijelo (lučka kapetanija, obalne radio postaje i sl.) dužno ga je bez odlaganja proslijediti

Nacionalnoj središnjici. Tada Nacionalna središnjica potvrđuje prijem preko osobe koja ga je zaprimila. [11]

Zahtjev za dodjelom mjesta zakloništa može uputiti svaki brod koji se nalazi u području nadležnosti, a to su unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko ribolovni pojas. Zahtjev može uputiti i onaj brod koji se nalazi na otvorenom moru, ako su prilike takve da zapovjednik broda opravdano očekuje pomoć iz neke od luka na području Republike Hrvatske ili ako je izvjesno da bi posljedice pomorske nezgode mogle značajno utjecati na stanje hrvatskog morskog okoliša u području nadležnosti ili druga obilježja morske obale Republike Hrvatske. [11]

U slučaju zahtjeva broda koji se nalazi izvan područja nadležnosti, takav zahtjev će se preusmjeriti na nadležne vlasti obalne države koja može djelotvornije pružiti pomoć brodu u nevolji odnosno osigurati odgovarajuće mjesto zakloništa. Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je pratiti razvoj događaja do trenutka kada nadležne vlasti susjedne države potvrde preuzimanje brige o brodu koji treba pomoć. [6]

Nacionalna središnjica dužna je na temelju samog zahtjeva, svih raspoloživih podataka, procijene opasnosti i drugih relevantnih podataka, procijeniti opravdanost zahtjeva za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa. Kako je za očekivati da neće biti lako samo na temelju raspoloživih podataka procijeniti opravdanost zahtjeva, *Pravilnik o mjestima zakloništa* predviđa prikupljanje dodatnih podataka na način da je Nacionalna središnjica ovlaštena uputiti stručnu skupinu koja je dužna u najkraćem vremenu dostaviti Nacionalnoj središnjici nalaz i mišljenje, te predložiti način pružanja pomoći, ako je ona potrebna. [6]

U slučaju uočavanja neuobičajenog kretanja broda, npr. promatranjem kretanja broda korištenjem AIS (engl. *Automatic Identification System*) prijemnika ili dojavljivanjem od drugih subjekata koji nadziru morska područja (npr. radarski sustavi Hrvatske ratne mornarice) dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uspostaviti vezu s ugroženim brodom i razmotriti potrebu pružanja pomoći uključujući i dodjeljivanje mjesta zakloništa. U slučaju kada poruka, zaprimljena u Nacionalnoj središnjici, ne sadrži sve propisane stavke, a iz okolnosti razvoja događaja je razvidno da brod predstavlja ili može predstavljati

opasnost za okoliš, Nacionalna središnjica dužna je takvu poruku smatrati zahtjevom za dodjelom mjesta zakloništa te postupati kao da je zahtjev potpun. [11]

Zahtjev za dodjelom mjesta zakloništa valja smatrati potpunim ako je zapovjednik prikupio podatke o stanju broda, okoline i mogućoj prijetnji ljudima, brodu i morskom okolišu, ako je procijenio stupanj opasnosti i zaključio da ne postoji neposredna i ozbiljna prijetnja ljudima, te ako je uvjeren da bi nastavak putovanja značio izlaganje broda povećanim opasnostima ili bi provođenjem planiranih radnji na mjestu zakloništa bila značajno umanjena prijetnja okolišu. [11]

Nakon primljenog zahtjeva, bez obzira na način kako je on pristigao do Nacionalne središnjice, dežurni službenik dužan je u što kraćem vremenu prikupiti podatke o stanju okoline i prijetnjama brodu i okolišu koristeći odgovarajući popis provjere. U slučaju kada je na temelju razmjene poruka s brodom, njegovog kretanja ili drugih izvora očito da postoje izvanredne okolnosti zbog kojih brodu ili okolišu prijeti ili bi mogla zaprijetiti opasnost, a s broda nije upućen zahtjev za dodjelom mjesta zakloništa, Nacionalna središnjica dužna je pretpostaviti postojanje opasnosti i u skladu s tom pretpostavkom započeti s procjenom okolnosti, pripremana za pružanje pomoći brodu i s određivanjem mjesta zakloništa. [11]

7. ZAKLJUČAK

U proteklim desetljećima svjedočilo se o brojnim nezgodama na moru koje su se možda mogle izbjeći ili se barem mogao smanjiti negativan učinak od izlivanja ulja da su postojala mjesta zakloništa, odnosno pravni propisi koji obvezuju obalnu državu da odredi mjesta zakloništa za brodove u nevolji. U svijetu je odavno postojalo staro običajno pravno pravilo koje obvezuje obalnu državu da pomogne brodu koji je pretrpio oštećenje i koji ne može sigurno ploviti. Nažalost to pravilo se prestalo poštivati pod izlikom da takvi brodovi predstavljaju još veći rizik ako im se dopusti ulazak u obalne vode, posebno kada takav brod može ugroziti morski okoliš.

Slučajevi kao što su tankeri *Erika*, *Prestige* i *Castor* koji su slali na tisuće slika ekološke katastrofe u svijet ne smiju se nikad zaboraviti, ali iz njih je i proizašlo nešto dobro: Europska unija i IMO su donijeli niz novih propisa kojima se reguliralo pitanje mjesta zakloništa, te procedure u situacijama kada je brod doživio nekakvu nesreću. *Rezolucijom A.949* donesene od strane IMO-a propisano je da je, u slučaju pomorske nesreće u kojoj plovilo doživi strukturalna oštećenja, najbolji način za sprečavanje štete ili onečišćenja ukloniti teret kako bi se olakšao popravak plovila. Mjesto zakloništa je najpogodnije mjesto za provedbu navedenog postupka.

Problematika mjesta zakloništa je u tome što brod u nevolji, koji ispušta ulje te traži pomoć od obalne države može ugroziti obalnu državu, gospodarski i ekološki, te se vlasti mogu žestoko protiviti ulasku takvog broda u njihove teritorijalne vode.

Republika Hrvatska je jedna od država koja je vrlo ozbiljno shvatila problematiku mjesta zakloništa te je savjesno nastojala urediti aktualna pitanja vodeći računa o IMO *Smjernicama* i *Direktivama* EU. Jedan od važnijih propisa koji određuje procedure u odobravanju mjesta zakloništa je *Pravilnik o mjestima zakloništa* te se njime utvrđuje obaveza donošenja i redovnog ažuriranja plana smještaja brodova kojima je potrebna pomoć. *Pravilnikom* se propisuje postupak odabira i odobrenje mjesta zakloništa, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje mjesta zakloništa, uvjeti koje moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, način korištenja mjesta zakloništa te obavezno osiguranje ili drugo

financijsko jamstvo za štete i troškove koji nastanu prilikom prihvata broda u mjesto zakloništa.

Pravilnikom je također propisan sadržaj, te način donošenja i izmjena *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta. *Planom* su detaljno razrađene faze određivanja mjesta zakloništa propisane *Pravilnikom o mjestima zakloništa*.

LITERATURA

- [1] Ćorić, D.: Odgovornost i naknade štete zbog onečišćenje mora i mjesto zakloništa, Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 58 (2008), br. 1/2; str. 431-450.
- [2] Grabovac, I.: Mjesta zakloništa za brodove i propisi Republike Hrvatske, Pomorski zbornik, Rijeka, god. 45 (2009), 1; str. 11-19.
- [3] Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006.
- [4] Petrinović, R.: Mjesto zakloništa kao novi element zaštite morskog okoliša, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 1 (2005), br. 3; str. 409-430.
- [5] Petrinović R., Mandić N.: Can Marinas Qualify as Places of Refuge?, Transactions on Maritime Science, god. 8 (2019), br. 1; str. 123-131.
- [6] Petrinović R.; Škiljo M.: Pravilnik o mjestima zakloništa - Pruža li pravilnik priželjkivanu zaštitu hrvatskog morskog okoliša?, Poredbeno pomorsko pravo, god. 49 (2010), br. 164; str. 309-343.
- [7] Pospišil, M.: Stupanje na snagu međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 58 (2008), br. 5; str. 1201-1230.
- [8] Učur, M.: Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, Pomorski zbornik, Rijeka, god. 43 (2005), br. 1; str. 293-306.
- [9] Vizjak S.: Kaznenopravna zaštita mora od onečišćenja s brodova u pravu Europske unije, Naše more, Dubrovnik, god. 57 (2010), br. 3-4; str. 164-169.
- [10] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19.
- [11] Pravilnik o mjestima zakloništa, Narodne novine, br. 3/08 i 101/16.

POPIS SLIKA

Slika 1. Tanker Erika.....13
Slika 2. Tanker Prestige.....15

POPIS KRATICA

IMO (International maritime organisation)	Međunarodna pomorska organizacija
CMI (Comite Maritime International)	Međunarodni pomorski odbor
IOPC Fund (International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)	Međunarodni fond za naknadu štete
MAS (Maritime Assistance Service)	Služba za pomorsku pomoć
EMSA (European Maritime Safety Agency)	Europska agencija za pomorsku sigurnost
P&I (Protecting and Indemnity Clubs)	Klubovi za zaštitu i odštetu