

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

LUANA DRAGUN

**ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA PREMA
KONVENCIJI UJEDINJENIH NARODA O
PRAVU MORA**

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2017.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

**ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA PREMA
KONVENCIJI UJEDINJENIH NARODA O
PRAVU MORA**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Prof. dr. sc. Ranka Petrinović

STUDENT:

Luana Dragun

(MB: 0171263491)

SPLIT, 2017.

SAŽETAK

One iz enje morskog okoliza podrazumijeva unozenja tvari ili energije u morski okoliz koje uzrokuju teške posljedice na život u moru, ugrožavaju zdravlje ljudi, te ometaju pomorske djelatnosti. More je važno za uvijekov opstanak te je izrazito bitno kroz organizirano društveno djelovanje prevenirati potencijalna one iz enja. Kroz rad se prikazuju najznačajnije konvencije i drugi propisi koji štite morski okoliz od različitih štetnih tvari. *Konvencija UN o pravu mora* iz 1982. godine predstavlja značajan i cjelovit međunarodni pravni okvir zaštite morskog okoliza od svih vrsta one iz enja. Najvažniji preventivni propis koji regulira sprječavanje one iz enja mora s brodova je *MARPOL konvencija*.

Ključne riječi: one iz enje morskog okoliza, *Konvencija UN o pravu mora*, zaštita morskog okoliza, odgovornost za one iz enja

ABSTRACT

Contamination of the marine environment involves the introduction of substances or energy into the marine environment that cause serious consequences to life in the sea, endanger human health and interfere with maritime activities. Sea is important for human survival and it is extremely important through organized social action to prevent potential pollution. Through the work we have presented the most important conventions and regulations that protect the marine environment. The UN Convention on the Law of the Sea from 1982 and the protection of the Marine Environment is the backbone of regulation and interpretation of sea environment of pollution protection. The most important preventive regulation that regulates prevention marine pollution from ships is the MARPOL Convention.

Key words: environmental pollution the sea, *UN Convention of Sea Law*, protection of the marine environment, responsibility for pollution

SADRŽAJ

1 UVOD	1
2 ZAŠTITA I ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA	2
2.1 ZAŠTITA JADRANSKOG MORA.....	3
3 IZVORI ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA	6
4 KONVENCIJA UN O PRAVU MORA I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA	8
4.1 OSNOVNA NAČELA KONVENCIJE UN O PRAVU MORA.....	8
4.2 ZNAČAJ KONVENCIJE O PRAVU MORA.....	10
4.3 ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA	11
4.3.1 Nadležnost države zastave glede onečišćenja mora s brodova	11
4.3.2 Nadležnost obalne države glede onečišćenja mora s brodova.....	13
4.3.2.1. Unutarnje morske vode.....	14
4.3.2.2. Teritorijalno more.....	14
4.3.2.3. Gospodarski pojas.....	15
4.3.3 Nadležnost države luke	17
4.4 ONEČIŠĆENJE POTAPANJEM.....	17
4.4.1 Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora potapanjem otpadaka i drugih tvari, 1972. (Londonska Konvencija)	18
4.5 ONEČIŠĆENJE S KOPNENIH IZVORA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA	19
4.6 ONEČIŠĆENJE OD DJELATNOSTI U PODMORJU U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA	19
5 SPRJEČAVANJE ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA	20
5.1 MARPOL 1073/1978.....	20
5.2 BMW,2004.....	22
5.3 AFS, 2001.....	23
6 ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA	24

6.1	ME UNARODNI SUSTAV GRA ANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONE I# ENJE	24
6.2.	GRA ANSKA ODGOVORNOST ZA ONE I# ENJE #TETNIM I OPASNIM TVARIMA	27
6.3	GRA ANSKA ODGOVORNOST ZA ONE I# ENJE BRODSKIM GORIVOM .	28
7	ZAKLJU#AK	30
8	LITERATURA	31

1 UVOD

One iz enje morskog okoliza podrazumijeva unozenja tvari ili energije u morski okoliz koje uzrokuju teške posljedice naivot u moru, ugroavaju zdravlje ljudi, te ometaju pomorske djelatnosti, a samim time utje u na privla nost morskog ambijenta, uklju uju i i obale. Sukladno navedenom, ovjek izaziva one iz enja mora i morskog okoliza. Zbog toga je bilo potrebno poduzeti mjere sprje avanja zaga enja i one iz enja. Odnosno, klju no je istraiti spoznaje o izvorima one iz enja, kao i na in funkcioniranja me unarodnopravne zasztite morskog okoliza.

Predmet izrade zavrznog rada je zasztita morskog okoliza prema *Konvenciji UN o pravu mora*, a ciljevi rada su prikazati i analizirati izvore one iz enja morskog okoliza, najvaonije odredbe *Konvencije UN o pravu mora* iz 1982. godine, sprje avanje one iz enja mora s brodova te odredbe o odgovornost za one iz enja mora.

Rad je podijeljen u sedam dijelova. Prvi dio rada je *Uvod* u kojem se iznosi predmet i cilj rada, kao i struktura te metodologija rada. Drugi dio rada je *Zaštita i onečišćenje morskog okoliša*. U ovom dijelu rada se objaznjava na koji na in se one iz uje okoliz, te na koji na in se ztiti od one iz enja. Isto tako, prikazuju se me unarodni i nacionalni propisi kojima se sankcionira one iz enje Jadranskog mora.

U tre em djelu rada definiraju se izvori one iz enja morskog okoliza. Prikazuju se glavni i naj ez i izvori one iz enja okoliza. etvrti dio rada analizira odredbe *Konvencije UN o pravu mora*. U ovom dijelu rada prikazuje se one iz enje mora s brodova, potom one iz enje potapanjem, kao i drugi na ini one iz enja prema *Konvenciji UN o pravu mora*. U petom dijelu rada pod nazivom *Sprječavanje onečišćenja mora s brodova* prikazuju se najzna ajnije me unarodne konvencije za zasztitu od one iz enja mora i morskog okoliza.

¶esti dio rada je *Odgovornost za onečišćenje mora s brodova*. U njemu se objaznjava gra anska odgovornost za one iz enje ztetnim i opasnim tvarima, te brodskim gorivom. Sedmi dio rada je *Zaključak* donesen na temelju pisanog rada i koriztene literature. Na kraju rada se nalazi popis relevantne literature.

2 ZAŠTITA I ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA

Povećano odlaganje industrijskih otpadaka, pomorske nezgode s katastrofalnim posljedicama, te novi rizici za morski okoliš uslijed intenzivnijeg istraživanja i iskoristavanja morskog dna i podzemlja dali su međunarodnoj zajednici priliku da procijeni postojeće i dolazeće opasnosti od one iz njega.

Na taj izazov svijet je odgovorilo kreiranjem modernog sustava djelotvornih pravnih normi, međunarodnih i nacionalnih, kojima je svrha zaštita i očuvanje morskog okoliša. Zbog specifičnosti pojedinih mora, njihove obalne države, posebno u odnosu na neke izvore one iz njega, prednost daju regionalnom ugovaranju. Slijede i primjer obalnih država Baltika i područja sjeveroistog Atlantika, mediteranske države su smatrale potrebnim, s obzirom na osobitu osjetljivost Sredozemlja na zagađivanje, donijeti posebne regionalne ugovore za zaštitu i očuvanje njegovog morskog okoliša.

Naravno, mnoge ekološke katastrofe već su se dogodile i ostavile su dugotrajne posljedice kako na biljni, tako i na životinjski svijet. Nažalost, danas uopće nije upitno hoće li se takve katastrofe i dalje događati, upitno je samo do kada će to planeta moći trpjeti. činjenica je da su resursi ograničeni i da je nosivost kapaciteta u vezi zagađenja i otpada općenito ograničena.

Pokazatelji prema kojima se utvrđuje onečišćenost prirodnih voda su [1]:

- fizikalni pokazatelji, tj. sadržaj organskih tvari kao što su ugljikovodici, ulja, masti, pesticidi, povrzinski aktivne tvari, npr. deterdenti, sadržaj bjelancevine, itd., te anorganski pokazatelji kao alkalitet, sadržaj klora, teških metala, dužikovih spojeva i spojeva fosfora i sumpora, koncentracija plinova kao što su kisik i metan itd;
- biološki pokazatelji: biljke, životinje, mikroorganizmi i virusi.

Održavanje kvalitete vode preduvjet je za život i razvoj. Zaštita mora i morskoga okoliša zakonski je regulirana, no unatoč tome i dalje se događaju razne katastrofe koje su uzrokovane izravnim i neizravnim ljudskim djelovanjem. Važno je da ljudi postanu svjesni što se događa jer će samo tada moći shvatiti da nam prijete neizvjesna budućnost. činjenica je da te katastrofe globalno ugrožavaju opstanak prirodnih i poluprirodnih ekosustava, što naravno, u potpunosti utječe na ljudsku

egzistenciju u budućnosti. Mnogi autori imaju razna stajališta o ovoj problematici. Za neke od njih je ekološka kriza zapravo kriza vrijednosti. Prema tom gledištu, glavni uzrok problema jest to što mi kao civilizacija temeljimo naše odluke o tome kako ćemo se odnositi prema okolišu na pretpostavkama koje su bitno neetične [2].

2.1 ZAŠTITA JADRANSKOG MORA

Ouvježavanje kvalitete okoliša uz racionalno korištenje prirodnih resursa predstavlja stoga jedan od najaktualnijih problema daljnjeg tehnološkog, odnosno gospodarskog razvoja svake zemlje. Nekontroliranom i neosmišljenom izgradnjom luka namijenjenih za turizam i njihovih pratećih objekata infrastrukture, često dolazi do potpunog gubitka i obezvrjeđivanja estetske vrijednosti krajolika [3].

Jadransko more, otoci i priobalje neprocjenjiva su i ekološki osjetljiva prirodna bogatstva Republike Hrvatske. Obalni prostor proteže se ukupnom dužinom od 6278 km. Ministarstvo zaštite okoliša i energetike kroz jedan od svojih osnovnih ciljeva donosi i provodi mjere zaštite mora i obalnog područja uključujući morske i obalne ekosustave, održivo upravljanje resursima, sprječavanje, smanjivanje i uklanjanje štetnih antropogenih utjecaja (iz zraka, s kopna, s plovila, prekograničnih i drugih izvora i dr.).

Jadransko more dio je cjeline svjetskoga mora, posebno Sredozemnoga mora. Hrvatska je obvezna uspostaviti sustav zaštite Jadranskoga mora u skladu s potpisanim međunarodnim konvencijama/propisima kao što su :

- *MARPOL,*
- *Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja,*
- *Protokol o sprječavanju onečišćenja Sredozemnog mora (otpadne tvari, brodovi i zrakoplovi),*
- *Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine,*
- *Protokol o posebno zaštićenim područjima Sredozemnog mora,*
- *Protokol o zaštiti Sredozemlja od onečišćenja,*
- *Protokol o suradnji u borbi protiv onečišćenja Sredozemnog mora naftom i drugim štetnim tvarima - itd.*

U skladu s međunarodnim propisima Hrvatska je donijela niz zakonskih i podzakonskih propisa o spremanju onečišćenja Jadrana kao što su:

- *Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj,*
- *Zakon o vodama,*
- *Zakon o zaštiti okoliša,*
- *Pomorski zakonik,*
- *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama,*
- *Zakon o morskom ribarstvu,*
- *Zakon o primjeni opasnih tvari,*
- *Pravilnik o načinu obavljanja prijevoza opasnih tvari u pomorskom prometu,*
- *Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari rasutog tereta i ostalog tereta, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama,*
- *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe i brodicama izvan luka,*
- *Plan intervencije kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj,*
- *Pravilnik o obavljanju arheoloških istraživanja spomenika kulture na morskom dnu ili morskom podzemlju unutrašnjih morskih voda RH,*
- *Pravilnik o obavljanju podvodnih aktivnosti.*

Jadransko more u sebi krije i odlagalište eksplozivnog materijala koji je neupotrebljiv, to se nalazi na nekoliko odlagališta. Hrvatska nastojanja da se zaštiti Jadran usmjerena su na očuvanje istočnog i zdravoga života u Jadranskom moru. Istina je da nas obvezuju međunarodne konvencije, zakonodavne i podzakonske norme za zaštitu Jadrana, ali se gotovo nigdje ne spominje kultura kao jedina i ispravna orijentacija svih sudionika na Jadranskom moru, što bi se odnosilo na one koji upravljaju tankerima, putničkim brodovima, trajektima, jahtama, brodicama (plovilima) do brojnih turista koji se odmaraju na obali i otocima Jadranskoga mora. Novi mogući izvori koji ugrožavaju Jadransko more svakako su podvodni plinovodi i naftovodi, naftne i plinske bužotine, zato što su to nova opasna mjesta ugroženosti s naslovima terorizma i subverzivnih djelovanja paljenja naftnih i plinskih izvora na moru, presijecanje plinovoda i naftovoda, paljenja zume na otocima, itd. [4].

Nema potrebe ni naglazavati kakve bi kataklizmi ke posljedice imali sudar, nasukanje i brodolom jednog super tankera s teretom nafte u Jadranskom moru. I druge ztetne i opasne tvari, samo s brodova, dospijevaju u more i izazivaju ekološke probleme [5].

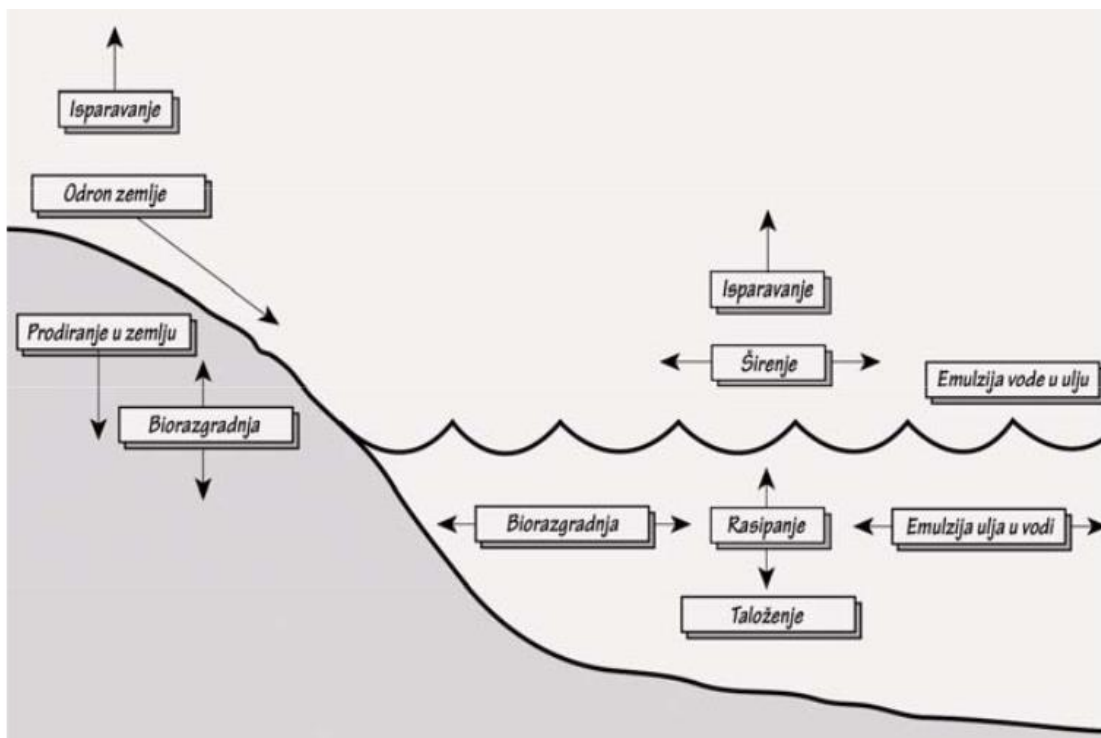
3 IZVORI ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA

U danaznje vrijeme prijete velika pogibelj od one iz enja ovjekova okoliza ztetnim tvarima. Zloslutna vizija ekologke katastrofe name e organizirano druztveno djelovanje zazitite ovjekova okoliza u me unarodnim, nacionalnim (dr0avnim) i lokalnim okvirima. Kao zna ajan izvor ovjekova opstanka, more je posebice nu0no uvati i ztititi od one iz enja koje prlja obale, pla0e i objekte na moru, te nanosi ztetu morskoj fauni i flori ime se umanjuje vrijednost i uporabljivost kao op eg dobra, a osobito mo0e prouzro iti znatni financijski gubitak gospodarskim subjektima koji se bave marikulturom ili turizmom. Stoga je veoma aktualna pravna problematika tzv. *ekoloških šteta*.

Ishodizta one iz enja mora su razli ita. Mogu biti s kopna, iz zraka, mogu nastati kao posljedica ozte enja pomorskih i obalnih cjevovoda (naftovoda), djelovanja u podmorju (istra0ivanje i iskoriztavanje morskih bogatstava, poglavito ulja) ili potapanja ztetnih tvari s brodova. Ipak, valja izdvojiti brodove kao ishodizte ztetnih tvari za morski okoliz. Nafta slu0i za pogon brodova. Svakim se danom samim pro iz avanjem tankova ispuzta velika koli ina mazutne mase. Ugljikovodici preplavljuju prostrane morske povrzine. Neke su nesre e bile prave ekologke katastrofe. Neizmjerne ztetne posljedice takvih nezgoda prijete svakom moru [6].

Zbog svih navedenih razloga smatra se kako kvaliteta vode op enito, a samim time i mora treba postati glavni imbenik razvoja jedne dr0ave. Smatra se da e kriza poprimiti globalne razmjere zbog gubitka prihvatljivih izvora hrane (npr. ribolov u rije nim i morskim obalnim podru jima), zbog neadekvatne kvalitete voda nagomilat e se negativni u inci lozeg upravljanja dragocjenim izvorima i vezano uz to do enormnog porasta trozkova za ozdravljenje zaga enih prirodnih voda [1].

Svaka vrsta one iz enja koja nastaje ovjekovim ili drugim djelovanjem utje e u velikoj mjeri na biljni i 0ivotinjski svijet koji obitava u morskome okolizu. Jasno je kako naftna zaga enja koja nastaju tijekom pomorskih nesre a ostavljaju najve i utjecaj na morski okoliz i sav 0ivot u njemu, prvenstveno zbog toga zto nafta utje e na povrzinski mikro sloj mora koji ini grani ni sloj izme u oceana i atmosfere. U povrzinskom mikro sloju mora mnoge biljne i 0ivotinjske vrste 0ive, hrane se i razmno0avaju, no zbog stupnja zaga enosti taj mikro sloj zapravo postaje kriti no mjesto za 0ivot svih tih vrsta.



Slika 1. Razgradnja istjecanja nafte na kopnu i moru [8]

Mikro sloj je glavni izvor planktonske hrane, no kada je one iz en naftom predstavlja veliku opasnost za cijeli morski hranidbeni lanac. Naime, morski organizmi koji su posredno ili neposredno bili u fizi kom kontaktu s razlivenom povrzinskom naftom mogu se zagaditi i u smislu da oni postaju nejestivi zbog mirisa i okusa njihovog mesa, zto mo0e utjecati na morski hranidbeni lanac i ljudsku prehranu [7]. Odr0avanje kvalitete povrzinskog mikro sloja mora izuzetno je va0no za odr0avanje ravnote0e na Zemlji. injenica je da se planeta danas op enito nalazi u neravnote0i, a izlivanje nafte kao posljedica nesre e dodatno to i pogorzava. Vrlo je va0no da se ljudi kona no ekolozki osvijeste, a da pomorci krenu poduzimati ve e mjere kojima e se smanjiti ovakve vrste zaga enje. Jasno je kako se sve ve a pozornost usmjerava na sigurnost tankerskoga prijevoza nafte.

4 KONVENCIJA UN O PRAVU MORA I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA

4.1 OSNOVNA NAČELA KONVENCIJE UN O PRAVU MORA

Samo nekoliko godina pozto su Oenevske konvencije o pravu mora stupile na snagu po ela je rasprava o novom ure enju pravnih odnosa vezanih za more. Nakon duge rasprave i mnogih zasjedanja *Konvencija UN o pravu mora* sve ano je potpisana 10. prosinca 1982. godine u Montego Bayu (Jamajka). *Konvencija* se smatra jednim od najva0nijih multilateralnih ugovora u me unarodnoj zajednici poslije Povelje UN-a.

Ovo su osnovni razlozi koji su bili poticaj za novo me unarodno ure enje prava mora: prekomjerno iskoriztavanje prirodnih bogatstava na kopnu sa svim gospodarskim, financijskim i ekolozki posljedicama i prijeka potreba da se novi izvori sirovina pronalaze u moru i pod more (u podmorju), zatim promjena politi kih i gospodarskih odnosa i prilika u me unarodnoj zajednici, odnosno Oelja brojnih dr0ava u razvoju da ostvare suverenitet nad svojim prirodnim bogatstvima, te veliki tehni ki napredak koji omogu uje iskoriztavanje mora i podmorja u sve ve im dubinama.

Nova *Konvencija* nije se dotakla problematike historijskih (povijesnih) voda - historijski zaljevi. Odavno su neke dr0ave u me unarodnim odnosima zahtijevale isklju ivu vlast nad zaljevima velike povrzine i ziroka ulaza (pa prema tome nisu udovoljavala me unarodnim uvjetima za priznavanje statusa zaljeva kao unutarnjih morskih voda, to jest da ravna crta na ulazu u zaljev bude do 24 morske milje i da njegova povrzina jednaka ili ve a od povrzine polukruga kojemu je promjer crta povu ena preko ulaza u tu uvalu), nad nekim va0nim tjesnacima, morskim prostorima arhipelaga, estuarijima i sli nim dijelovima more. Te su dr0ave svoja posebna prava temeljila na povijesnim razlozima i pravima.

Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu, 1958. i *Konvencija UN o pravu mora*, 1982. samo na elno priznaju postojanje historijskih zaljeva. Tako *Konvencija UN o pravo mora* (zbog slo0eni geografskih, gospodarskih i politi kih problema) nema posebnih pravila u historijskim zaljevima, osim op e odredbe da se pravila u zaljevima ne primjenjuju na tzv. *historijske zaljeve*.

Vanjski pojas, s istim ovlaštenjima kao i u Ženevskoj *Konvenciji o teritorijalnom moru* i *vanjskom morskom pojasu* (1958.), udvostružuje se zirinom, te može iznositi do 24 morskih milja raunaju i od polazne crte od koje se mjeri zirina teritorijalnog mora. Vanjski (morski) pojas je inače dio otvorenog mora u kojem obalna država ima posebna i ograničena ovlaštenja u upravnim funkcijama. U vanjskom pojasu nadležno tijelo obalne države može provoditi nadzor radi sprječavanja povreda carinskih, fiskalnih i sanitarnih propisa i propisa o prelasku granice (o useljavanju i iseljavanju), koje bi se mogli poiniti na njezinu kopnenom području i njezinim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, te radi kažnjavanja povreda tih propisa na tim područjima.

U *Konvenciji UN o pravu mora* uređuje se i režim tjesnaca koji služe meunarodnoj plovidbi. Proizirenjem teritorijalnog mora na 12 morskih milja omogućeno je obalnim državama da svojim teritorijalnim vodama prekriju veliki broj tjesnaca.

Posebno su značajne konvencijske odredbe o isključivom gospodarskom pojasu. Prema *Konvenciji o pravu mora* gospodarski pojas ne može se protezati izvan 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri zirina teritorijalnog mora. U tom pojasu obalna država ima suverena prava radi istraživanja, iskorištavanja, otkrivanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima u moru i u podmorju [10].

U literaturi se *Konvencija UN o pravu mora* (1982.) često naziva poveljom o zaštiti i otkrivanju morskog okoliza, jer sadrži najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprječavanju, smanjenju i nadziranju one iz enja mora, morskog dna i obale. Te su norme prvenstveno nacionalne i odnose se na sva ishodišta, kategorije i vrste one iz enja. Odredbe o zaštiti i otkrivanju morskog okoliza koncentrirane su u XII. dijelu, ali ih ima i u drugim dijelovima, primjerice u dijelu koji se odnosi na nekaodljivi prolazak teritorijalnim morem, na arhipelagke vode, rješavanje sporova i sl.

U *Konvenciji UN o pravu mora*, prvi put u jednom općem ugovoru, unijeta je odredba koja na jasan i jezgrovit način isti obvezuje svake države da zaštiti i otkriva morski okoliz. Radi zaštite i otkrivanja morskog okoliza, države surađuju na općoj razini i ako je potrebno na regionalnom, izravno ili preko nadležnih meunarodnoj organizacija, u formuliranju i provedbi meunarodnih propisa, standarda i

preporu ene prakse i postupaka u skladu s *Konvencijom*, imaju i na umu regionalne zna ajke [9].

Konvencija UN o pravu mora sadrži i odredbe koje reguliraju mjere radi osiguranja djelotvorne zaštite morskog okoliza od ztetnih posljedica koje mogu nastati od djelatnosti u Zoni [10]. U tu svrhu Vlast donosi odgovaraju a pravila, propise i postupke.

Konvencijom je podmorje (morsko dno i morsko podzemlje) izvan granica nacionalne jurisdikcije (vlasti) proglašeno op im dobrom (naslije em) ovje anstva (tzv. *Zona*, engl. *Common heritage of mankind*). U *Konvenciji* se ure uje pravni polo0aj Zone i njezinih bogatstava, op e ponazanje dr0ava, poztovanje odredaba u Zoni i obaveza naknade ztete, odre uje se upotreba Zone isklju ivo u miroljubive svrhe, znanstvena istra0ivanja mora, itd. U konvenciji se predvi a ustrojstvo Me unarodne vlasti za morsko dno koja bi preko svojih tijela (poglavito je va0no tijelo Poduze e) upravljala iskoriztavanjem i pravednom podjelom izvora bogatstva.

4.2 ZNAČAJ KONVENCIJE O PRAVU MORA

Konvencija UN o pravu mora unificirala je itavo me unarodno pravo mora. Kona no je utvr ena zirina teritorijalnog mora, dr0avama se daje mogu nost proglaženja gospodarskog pojasa.

Me u najva0nije konvencijske odredbe svakako spadaju one o zaštiti morskog okoliza *Konvencija* nala0e da se propizu, me u ostalim norme, mjere i postupci kojima je svrha smanjivanje (koliko je god mogu e) odlaganja u morski okoliz toksi nih, zkodljivih i ztetnih tvari, posebice onih koji se ne rastvaraju [10].

Konvencija ovlaz uje dr0ave da donose zakone i propise radi ka0njavanja, smanjivanja i nadziranja one iz enja uzrokovana potapanjem i da poduzimaju eliminacije svakog potapanja otpadaka i drugih tvari koje unaprijed nisu odobrila nadle0na tijela obalne dr0ave. *Konvencijom* se nala0e da nacionalni antipolucijski propisi budu barem toliko djelotvorni koliko i op eprihva ena me unarodna pravila i standardi [10]. Dr0ava zastave i dalje je prvenstveno nadle0na za ure enje suzbijanja i nadziranja one iz enja morskog okoliza sa svojih brodova.

4.3 ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA

One iz enja mora s brodova može biti uzrokovano redovitim funkcioniranjem izvora one iz enja, planiranim hotimi nim odlaganjem (potapanjem) te pomorskim nezgodama (sudar brodova, nasukavanje ili druge nezgode).

Metode koje se primjenjuju za suzbijanje one iz enja mora s brodova su:

- sprjeavanje pogonskih one iz enja tako zto e se usvojiti pravila o konstrukciji, opremi, te samom vo enju broda,
- sprjeavanje pomorskih nezgoda tako zto e se usvojiti standardi o sigurnosti plovidbe s posebnim naglaskom na obuku posade,
- smanjivanje posljedica nezgoda poduzimanjem zaštitnih mjera, te planovima intervencije,
- zabranom potapanja ztetnih stvari u more [11].

4.3.1 Nadležnost države zastave glede onečišćenja mora s brodova

Žto se ti e otvorenog mora, *Konvencija* nalaže državi zastave poduzimanje mjera sa svrhom da zapovjednika broda, asnika, a u odgovaraju oji mjeri i posadu upoznaju te da oni stvarno poztuju me unarodne norme o suzbijanju one iz enja morskog okoliza. Svaka država je dužna istražiti pomorsku nezgodu ili incident na otvorenom moru u kojem je sudjelovao brod njezine zastave, a koji je uzrokovao ozbiljnu ztetu morskome okolizu.

Dodjeljivanjem državne pripadnosti država zastave broda stje e vlast i jurisdikciju nad brodom, preuzima odgovornost i proua slobodu, no kako brodovi plove izvan granice vlastite države od davnina postoji potreba zaštite interesa svih brodova pod zastavom države. Pripadnost broda odre enoj državi daje pravo brodu na diplomatsko-konzularnu zaštitu u inozemstvu, iz svega toga proizlazilo je i pravo na temelju kojeg država zastave broda ima pravo odlu ivati o dodjeljivanju državne pripadnosti broda, a samim time i vrziti nadzor nad njime [9].

Konvencija UN o pravu mora nalaže da svaka država mora osigurati da se brodovi koji viju njezinu zastavu upisuju u upisnik koji vodi ta država te da poztuju me unarodna pravila kao i standarde koje nalažu me unarodne organizacije, kao i zakone koji su doneseni u skladu s *Konvencijom UN o pravu mora* kako bi se

sprije ili one iz enje mora, kao i morskog okoliza s brodova. Kako bi se ostvarilo navedeno, dr0ava donosi propise i poduzima preventivne mjere u zasztiti tih ciljeva. Iako bi svaka dr0ava trebala osigurati provedbu pravila, zakona i propisa u praksi je stanje druga ije.

Praksa je pokazala da je sustav mjera dr0ave zastave koji proizlazi iz takvih pravila esto nedjelotvoran, a razlozi za to su brojni. Naime, postoje tzv. *pogodovne zastave* u dr0avama otvorenog upisnika gdje takve dr0ave nisu zainteresirane ili nemaju djelotvorne mehanizme za nadzor nad svojim brodovima. Tako er, jedan od estih razloga koji pridonosi takvom stanju je nedovoljan interes dr0ava za pokretanjem postupka, posebno zbog protupravnog ina kojim je ozte ena odre ena prostorno daleka dr0ava, ili zbog one iz enja koja su se, primjerice, dogodila na otvorenom moru, pa nitko konkretan nije ozte en [12].

Konvencijom UN o pravu mora propisano je da dr0ava zastave treba poduzeti istragu vezanu uz krzenje pravila i standarda usvojenih preko nadle0ne me unarodne organizacije ili na op o j diplomatskoj konferenciji te ako je to opravdano, pokrenuti postupak zbog pretpostavljenog krzenja (povrede) pravila, neovisno o tome gdje se ono dogodilo, odnosno gdje se one iz enje zbog takvog ina dogodilo ili otkrilo [9].

Ako je uvjerena da su dokazi dostatni kako bi mogli zapo eti postupak u predmetu pretpostavljenog krzenja pravila, dr0ava zastava bez odgode pokre e takav postupak u skladu s pravilima svojeg unutarnjeg prava. O poduzetoj akciji i postignutim rezultatima bez odlaganja se obavjeztava dr0ava podnositeljica pisanog zahtjeva i nadle0na me unarodna organizacija. Obavijesti takve vrste pristupa ne su svim dr0avama [9].

Bitno je naglasiti kako *Konvencija UN o pravu mora* propisuje da svaka dr0ava vrzi jurisdikciju i nadzor nad brodovima koju viju njezinu zastavu. *Konvencija UN o pravu mora* propisala je niz novih du0nosti za te dr0ave, a svrha takvih novih du0nosti je pove anje sigurnosti plovidbe i umanjenje opasnosti od nezgoda brodova i njihovih posljedica, posebice s obzirom na zasztitu i o uvanje prirodnog okoliza [13].

Mo0e se zaklju iti kako prema *Konvenciji UN o pravu mora* svaka dr0ava ima punu jurisdikciju i pravo nadzoru nad svakim brodom pod svojom zastavom, kao i njegovim zapovjednikom, asnicima i posadom. Tako er ima pravo na pokretanje istrage u povodu pomorskih nesre a na otvorenom moru kada je u nesre i brod pod njezinom zastavom uzrokovao ztetu morskome okolizu.

U *Konvenciji UN o pravu mora* posebna se pozornost posvećuje prikladnim mjerama koje mora poduzeti država zastave broda, a kojima je cilj zabrana plovidbe brodovima koji viju njihovu zastavu ili su upisani na njihovom području, sve dok nisu u stanju isploviti, udovoljivši pri tome zahtjevima sadržanim u međunarodnim pravilima i standardima, uključivo zahtjevima u pogledu nacrtu, konstrukcije, opreme i posade broda [13]. Iako je primarna svrha takvih međunarodnih pravila osiguranje boljih sigurnosnih standarda, nesumnjivo je da oni imaju i te kako značajnu ulogu u smanjivanju opasnosti od oneiz enja mora kao posljedica pomorskih nezgoda [11].

4.3.2 Nadležnost obalne države glede onečišćenja mora s brodova

Konvencija UN o pravu mora obalnoj državi daje ovlaštenja koja prije svega ovise o [14]:

- mjestu gdje se brod nalazi,
- području u kojem je počinjeno oneiz enje morskog okoliza (u svakom slučaju ispužtanje mora biti počinjeno u granicama nacionalne jurisdikcije obalne države),
- je li prekrzaj broda utemeljen na dokazima ili se radi samo o pretpostavkama.

Obalna država označava onu državu unutar koje su se granica prekrzila međunarodna pravila ili nacionalni propisi o sprječavanju, smanjivanju ili nadziranju oneiz enja s brodova [11]. Obalne države su najviše pogođene oneiz enjima, ponajviše obalne zone, odnosno uz rijeka, zaljevi i luke.

4.3.2.1. Unutarnje morske vode

Unutarnje morske vode su oni dijelovi mora koji su s kopnom u najužoj vezi. Dugo je vremena prevladavalo mišljenje da je vlast obalne države u svim tim vodama jednaka onoj koju država uživa na kopnu. No, danas je samo u pojedinim dijelovima unutarnjih voda suverenost obalne države izjednačena sa suverenost u koju ona uživa na svom kopnenom području [3].

To su dijelovi mora do crte niske vode, luka isključivo iz međunarodnog prometa, uz rijeka i zaljeva. U drugim je dijelovima mora, zbog interesa

me unarodnog prometa, suverenost djelomično ograničena. Tako, primjerice, svi trgovački brodovi imaju pravo ulaska u luke stranih država otvorene za međunarodni promet čak i ako obalna država ne održava diplomatske i druge odnose s državom zastave broda [3].

4.3.2.2. Teritorijalno more

Pitanja vezana za teritorijalno more rješavaju se temeljem *Konvencije UN o pravu mora*. Dio obalnog mora koji je udaljeniji od kopna, a razgraničava se od polazne crte do maksimalne udaljenosti od 12 morskih milja, zove se teritorijalno more. Obalna država je u svojem teritorijalnom moru suverena na moru, podmorju i u zraku. Suverenost se međutim ograničava, pa svi strani plovni objekti imaju pravo neškodljivog prolaska.

Obalna država, ostvarujući i svoju suverenost u granicama teritorijalnog mora, ima pravo donositi zakone i propise u cilju sprječavanja, smanjenja i nadziranja one iz enja mora sa stranih brodova, koji moraju biti u skladu s odredbama o neškodljivom prolasku stranih brodova teritorijalnim morem [9].

Tijekom Treće konferencije UN o pravu mora posebna je pozornost posvećena upravo odnosu prava koja obalna država ima u svojem teritorijalnom moru u cilju suzbijanja i nadziranja one iz enja morskog okoliza, s jedne strane, i prava brodova drugih država na neškodljiv prolazak, s druge.

Taj je odnos u *Konvenciji UN o pravu mora* riješen s tri važne odredbe [9]:

- odredbom članka 19. točke 2., kojom se taksativno navode djelatnosti za koje se drži da su neškodljive ako ih strani brod počinje u teritorijalnom moru,
- temeljem članka 21. točke 1 f) obalna država može donositi zakone i propise o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem koji se odnose na opremanje okoliza obalne države i sprječavanje, smanjivanje i nadziranje njena one iz enja,
- u skladu s člankom 21. točkom 2., ti se zakoni i propisi ne primjenjuju na nacrt, konstrukciju, posadu ili opremu stranog broda, osim ako se njima ne provode operacije u skladu s međunarodna pravila i standardi.

4.3.2.3. *Gospodarski pojas*

Povreda primjenjivih međunarodnih pravila može se izvrziti ne samo u teritorijalnom moru već i isključivo gospodarskom pojasu neke države.

Gospodarski pojas je ekskluzivna ekonomska zona koja je područje izvan teritorijalnog mora, s posebnim pravnim statusom. Prava i dužnosti obalne države i ostalih država u gospodarskom pojasu regulirani su *Konvencijom UN o pravu mora*. Gospodarski pojas se stječe proglašenjem.

U gospodarskom pojasu, obalna država ima ova prava [15]:

- pravo prednosti istraživanja, eksploatacije, otkrivanja i upravljanja prirodnim resursima (živim i neživim), te dobivanja energije iz vode, struja i vjetra,
- izgradnje i korištenja umjetnih otoka, instalacija i struktura,
- zaštite okoliša.

Obalna država mora uzeti u obzir prava i potrebe susjednih država. Što se tiče dna i podzemlja, vrijede pravila epikontinentalnog pojasa.

Gospodarski pojas ne smije biti ziri od 200 morskih milja od polazne crte. U njemu sve države imaju pravo na slobode otvorenog mora: plovidbu, prelijetanje, polaganje kabela i cjevovoda, te ostala prava prema međunarodnim propisima i uzancama. Granice gospodarskog pojasa moraju biti ucrtane u pomorskim kartama.

Umjetni otoci, instalacije i tvorevine su pod potpunim suverenitetom obalne države. Oko njih država ima pravo uspostaviti sigurnosni pojas, ne ziri od 500 metara, a ne smiju se uzeti u obzir za proračun polazne crte. Takve tvorevine moraju biti kvalitetno označene i ne smiju se postavljati na područjima uobičajenog pomorskog prometa ili sustava plovidbe.

U svrhu zaštite živih resursa obalna država može ograničiti ulov pojedinih vrsta, a u svrhu što kvalitetnije analize postojećeg stanja može surađivati s državnim i međunarodnim ustanovama. Takve mjere se mogu poduzeti i za povećanje broja primjeraka neke vrste. Obalna država može odrediti optimalnu količinu ulova pojedine vrste i odobriti susjednim državam ulov određene količine (npr. ako nema dovoljno ribarica za izloviti sve što je ekološki prihvatljivo). Posebnu pažnju treba pridavati ovoj tematici ako se radi o državam u razvoju. U ovom slučaju potrebno je odrediti za strane državljanke [15]:

- postupak izdavanja dozvola,
- vrste i količine riba koje se smiju loviti, njihova veličina i dob,

- godišnje doba u kojem je dozvoljen ili zabranjen ribolov,
- područje je dozvoljeno za ribolov,
- vrste opreme i brodova za ribolov.

Susjedne države koje nemaju izlaz na more imaju također pravo ugovaranja koriztenja gospodarskog pojasa, što se ugovara bilateralno ili regionalno. Geografski hendikepirane države kojima ekonomija ovisi o koriztenju tog ekonomskog pojasa, moraju imati pravo znatnijeg sudjelovanja u eksploataciji susjednog gospodarskog pojasa. U tom smislu države su pozvane na suradnju. Ako se gospodarski pojas nalazi u području migracija vrsta koje su specificirane u *Konvenciji UN o pravu mora*, potrebno je poduzeti posebne mjere o uvanja tih vrsta. Posebne mjere se poduzimaju i za morske sisavce, te neke druge vrste tih morskih organizama [9].

Obalna država može poduzeti pravne akcije (zaustavljanje brodova, oduzimanje ulova itd.) radi o uvanja prava suvereniteta nad gospodarskim pojasom. U slučaju da dvije države, jedna nasuprot drugoj, žele proglasiti gospodarski pojas, mogu granice dogovoriti ugovorno, ili prepustiti odluku Međunarodnom sudu za pravo mora u Hamburgu.

Hrvatski sabor je 2003. godine donio *Odluku o proširenju jurisdikcije RH na Jadranskom moru* čime se uspostavlja zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP). Godine 2004. godine donesena je *Odluka o dopuni odluke* po kojoj se primjena ZERP-a za države Europske unije započeti nakon sklapanja *Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između EU i Republike Hrvatske*, čime se bitno ograničava prva odluka.

4.3.3 Nadležnost države luke

Luka označava morsku luku tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi [6].

Država luke smatra se ona u koju je brod dobrovoljno uplovio nakon što je povrijedio pravila o suzbijanju i nadzoru one iz enja mora s brodova u području

izvan nacionalne jurisdikcije te države [11]. Država luka ima pravo na intervenciju gdje se povreda dogodila, te intervenira zbog kršenja pravila i standarda otvorenog mora.

U suprotnosti s ograničenom jurisdikcijom obalne države u *Konvenciji UN o pravu mora* stoji radikalniji razvoj ovlaštenja koja državi luke daje pravo provođenja istrage u slučajevima povrede pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, neovisno o tome gdje se povreda dogodila. Ovo ovlaštenje pokriva kršenja primjenjivih pravila i standarda počinjenih na otvorenom moru, ali i unutar obalnih zona drugih država, s time što u potonjem slučaju država luke ima pravo djelovati samo uz zahtjev zainteresirane države [12].

4.4 ONEČIŠĆENJE POTAPANJEM

Pod potapanjem se podrazumijeva svako namjerno odbacivanje otpadaka ili drugih predmeta s brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih objekata na moru i svako namjerno potapanje brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih objekata na moru [9]. Prema navedeno moguće je onečišćenje potapanjem smatrati podvrstom onečišćenja s brodova, ali je ipak vidljivo da se radi o posebnom izvoru onečišćenja, koji nije vezan isključivo za brodove [9].

Potapanje, kao izvor onečišćenja ima značajke onečišćenja s brodova i onečišćenja s kopna. Ono započinje, u načelu s kopna jer se otpaci i druge tvari ukrcavaju na kopnu na brodove kako bi se odložili u morski okoliš. Zbog toga sustav kontrole potapanja treba započeti na kopnu, ali s druge strane mora biti dopunjen mjerama u pogledu brodova koji obavljaju potapanje takvog otpada.

Konvencija UN o pravu mora, pravi razliku između potapanja i izbacivanja otpada nastalo redovitom upotrebom broda, gdje ostavljanje predmeta nije samo izbacivanje, tj. odbacivanje koje proizlazi od redovite upotrebe broda.

4.4.1 Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora potapanjem otpadaka i drugih tvari, 1972. (Londonska Konvencija)

Konvencija o sprječavanju mora potapanjem s brodova i zrakoplova iz 1972. godine (*Londonska konvencija*) temelji se na pristupu potpune zabrane odlaganja u more ztetnih tvari. Prema toj *Konvenciji* potapanje se treba temeljiti na znanstvenim podacima utjecaja tvari na morski okoliš. U *Konvenciji* su otpaci navedeni u tri kategorije, a to su [9]:

- Prilog I. . crna lista tvari najopasnijih za morski okoliš, ije je odlaganje u morski okoliš bilo potpuno zabranjeno,
- Prilog II. . siva lista na kojoj je popis manje zkodljivih tvari ije potapanja zahtjeva posebnu opreznost,
- Sve tvari koje nisu navedene u prilogima mogu se odlagati u morski okoliš.

Uz definiciju potapanja, radi zto preciznijeg utvrđivanja polja svoje primjene, *Londonska konvencija* posebno određuje i zto se ne smatra potapanjem, dakle, slučajeve na koje se ne primjenjuju njezine odredbe, te navodi:

- odlaganje u more otpadaka ili drugih tvari proizlazih iz redovne upotrebe brodova, zrakoplova, platformi i drugih naprava na moru te njihove opreme, s iznimkom brodova i zrakoplova ija je redovna namjena potapanje otpadaka ili drugih tvari;
- polaganje tvari u more kojem svrha nije jedino i isključivo odlaganje, ako to polaganje nije u suprotnosti s ciljevima *Konvencije*;
- odlaganje otpadaka ili drugih tvari proizlazih izravno iz istraživanja i iskoristavanja rudnih bogatstava podmorja ili povezanih s tim djelatnostima.

Prvih desetak godina *Londonska konvencija* funkcionirala je na zadovoljavajući način, međutim uskoro započeli su napori za ograničavanjem potapanja u suzbijanju svih vrsta onečišćenja morskog okoliša. Prva vrsta potapanja koja se nastojala ograničiti bilo je odlaganje radioaktivnih tvari.

Usvajanjem *Protokola na Londonsku konvenciju* 1996. godine zabranjuje se potapanje svih otpadaka i drugih ztetnih tvari, a tvari ije je potapanje dopušteno nabrajaju se u Prilogu I. Dakle, vidljivo je da *Protokol* usvaja sustav tzv. *obrnutih lista*, kojim provodi novi pristup uređivanju potapanja, zasnovan na prevenciji i oprezu.

4.5 ONEČIŠĆENJE S KOPNENIH IZVORA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA

One iz enja s kopna naj ez e poti u od otpadnih industrijskih voda. One iz uju e tvari se stvaraju i akumuliraju, te unose u morski okoliz. Ovdje je bitno naglasiti kako je kopneni izvor one iz enja nejednako podvrgnut razini me unarodno pravne kontrole kao ostali izvori one iz enja morskog okoliza.

Najve i negativan utjecaj one iz enje s kopna ima na ribarstvo i turizam, zto je poseban problem tranzicijskih dr0ava, koje osim znanja i tehnologije nemaju velika financijska sredstva koja bi mogli izdvojiti kako bi zasztitili okoliz. Stoga je nu0no uvo enje programa promatranja i kontrola, kako bi se istra0ile karakteristike ztetnih tvari na morski okoliz. Ovdje je, tako er, va0no istaknuti *Konvenciju UN o pravu mora* kao me unarodni ugovor koji sadr0i odredbe o zasztiti morskog okoliza od one iz enja s kopna. Navedena *Konvencija* nala0e zasztitu morskog okoliza vode i ra una o me unarodno priznatim pravilima, standardima te preporu enoj praksi i postupcima kako bi u najve oj mogu oj mjeri umanjile ispuztanje u morski okoliz otrovnih, ztetnih i zkodljivih tvari, osobito onih koje su nerazgradive [9].

4.6 ONEČIŠĆENJE OD DJELATNOSTI U PODMORJU U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA

Konvencija UN o pravu mora propisuje kako su sve dr0ave obvezne donijeti propise o pomorskim djelatnostima kako bi se sprije ilo one iz enje mora uljem, ili kako su sve obalne dr0ave obvezne u sigurnosnim zonama poduzeti mjere kojima bi se zasztitili prirodni izvori od one iz enja. Detaljnije odredbe nalaze se u malobrojnim regionalnim ugovorima.

Konvencija sadr0i i op enite odredbe za suzbijanje one iz enja od djelatnosti u Zoni, tj. morskom dnu i podzemlju izvan nacionalne jurisdikcije. Te odredbe sadr0ane su u dijelu XII. koji se bavi zasztitom i o uvanjem morskog okoliza i u dijelu XI. koji regulira taj re0im.

5 SPRJEČAVANJE ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

U međunarodnim okvirima te se unificiranju pomorskog prava, pa je u domeni zaštite morskog okoliša, najprikladniji način usvajanje međunarodnih konvencija. Konvencije vezane za pomorstvo u najvećem djelu proizlaze iz aktivnosti Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Osim konvencija, od velike važnosti su pravilnici, preporuke, protokoli i slični međunarodni dokumenti. *MARPOL konvencija* sigurno je najpotpuniji i najvažniji međunarodni propis iz ovog područja, koji valja temeljito poznavati i savjesno primjenjivati.

5.1 MARPOL 73/78

Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova. MARPOL konvencija, usvojena u Londonu 1973. godine zapravo je nova i prozirena verzija *Konvencije o sprječavanju onečišćenja mora* uljem iz 1954. godine i svih njezinih izmjena. Cilj *MARPOL konvencije* je potpuno eliminiranje namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova zločinom tvarima za ljude, ostalima bi to, blagodat i korištenje mora na bilo koji način. izbacivanjem, ispužtanjem, praćenjem, izlivanjem i curenjem.

MARPOL konvencija temeljni je preventivni međunarodni pravni akt o zaštiti morskog okoliša. Nastao je kao odgovor međunarodne zajednice na neodgovarajuću praksu u izgradnji i korištenju brodova za prijevoz ulja do sredine 20. stoljeća, što je sve više ugrožavalo morski okoliš. Do tada je, naime, namjerno izbacivanje ulja s brodova, a naročito zamućenih balastnih voda, bila redovita i rutinska praksa prije nego bi brod uplovio u luku.

MARPOL se odnosi na onečišćenje mora s brodova uljem (Prilog I.), na onečišćenje drugim zločinom tvarima koje se prevoze u rasutom stanju (Prilog II.), na onečišćenje zločinom tvarima u posebnim pakiranjima, kontejnerima ili prijenosnim tankovima (Prilog III.), na onečišćenje fekalijama s brodova (Prilog IV.), na onečišćenje mora otpadcima s brodova (Prilog V.) i na onečišćenje zraka (Prilog VI.) [6].

Glavna svrha te *Konvencije* je bila uspostaviti sveobuhvatni pravni sustav radi potpunog uklanjanja pojave namjernog one iz enja morskog okoliza uljem i drugim ztetnim tvarima. Dr0ave potpisnice *Konvencije* obvezne su u svojim naftnim terminalima, remontnim lukama i drugim lukama odrediti mjesto i postaviti ure aje za prihvat svih zaguljenih teku ina i otpadnih ulja [16].

Potrebno je odmah dodati da je *Konvencija MARPOL* iz 1973. godine dopunjena i prozirena *Protokolom* ve 1978. godine, a i poslije je mijenjana i dopunjavana (*MARPOL Protokol*), pa je ispravnije ozna avati je kao *MARPOL 73/78*. Naime, nakon neophodnog broja ratifikacija *MARPOL konvencija* je 1983. godine stupila na snagu zajedno s *Protokolom*. S druge strane, stupanjem na snagu *MARPOL konvencije* i *Protokola* prestala je za njene potpisnice va0iti *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora naftom* iz 1954. godine, zajedno s kasnijim izmjenama.

MARPOL 73/78 se do danas vize puta mijenjala. Zna ajne su promjene iz 1992. godine. Odbor IMO-a za zaštitu morskog okoliza po etkom 1992. godine izmijenio je odredbe Priloga I. i pooztrio uvjete u odnosu na ispužtanje ulja i zaguljenih teku ina iz kalju0e strojarnice i zaguljenih ostataka iz kargo tankova. *MARPOL 73/78*. ratificiralo je vize od 70 zemalja ije flote ine oko 90 posto svjetske trgova ke mornarice, me u kojima je i naza dr0ava.

U *MARPOL konvenciji* je jasno navedeno kako je potrebno provodi istragu o svakoj nesre i koja se dogodila ija je posljedica one iz enje s brodova. Prema *MARPOL konvenciji*, svaki brod mora imati brodske knjige, knjigu ulja, knjigu sme a, plan za rukovanjem sme em te brodski plan pri pojavi one iz enja.

Brodski plan mora sadr0avati postupak koji e primijeniti zapovjednik broda ili druge osobe koje upravljaju brodom kako bi izvijestile o one iz enju, popis vlasti ili osoba s kojima treba stupiti u vezu u slu aju nezgode one iz enja uljem, podoban opis radnje koju trebaju odmah poduzeti osobe na brodu kako bi smanjile ili nadzirale ispužtanje ulja nakon nezgode, te postupke i mjesta za uspostavljanje veze na brodu radi uskla ivanja mjera na brodu s nacionalnim i lokalnim vlastima radi suzbijanja one iz enja.

Vrlo je va0no spomenuti kako je *MARPOL konvencija* sveobuhvatna te pokriva sva podru ja koja se odnose na pomorski promet i eventualne nezgode i nesre e koje se tijekom plovidbe ili prijevoza tereta mogu dogoditi. U tom smislu *MARPOL*

konvencija određuje posebna područja za koja postoji opće prihvaćeno mišljenje da im je potrebna posebna zaštita jer su ekološki osjetljiva [16].

5.2 BMW, 2004

Nakon vizegodinjskih priprema, a kao rezultat Diplomatske konferencije održane u sjedzitu IMO-a u Londonu od 9.-13. veljače 2004. godine usvojena je Meunarodna *konvencija za nadzor i upravljanje brodskim balastnim vodama i talozima* (BMW) [17]. *Konvencija* predstavlja unifikacijski instrument kojim se regulira upravljanje brodskim balastnim vodama s ciljem sprječavanja ztetnih utjecaja zirenja vodenih organizama balastnih voda.

Danas, kada se procjenjuje da se godiznje u svijetu preveze 3 do 10 milijardi tona balastnih voda, prenose i istovremeno opasnost od mogućih ztetnih posljedica prijenosa ovih organizama u za njih neprirodna stanizta, usvajanje globalnog pravnog instrumenta od velikog je značenja [17].

Konvencija se primjenjuje na brodove koji viju zastavu države ugovornice i brodovi koji su brodari države ugovornice, a ne primjenjuje se na:

- brodove koji nisu projektirani ili građeni tako da mogu prevoziti balastne vode,
- brodove koji viju zastavu države ugovornice i koji plovo samo u području nadležnosti te države ugovornice, te uz njeno odobrenje, osim ako ta država ne ustanovi da bi iskrcaj balastnih voda s takvog broda mogao ugroziti okoliš, zdravlje ljudi ili imovinu te ili susjednih država,
- brodove koji viju zastavu jedne države ugovornice, a plovo isključivo u vodama pod jurisdikcijom druge države ugovornice i u području otvorenog mora, uz odobrenje te države i ako ona ne ustanovi da bi iskrcaj balastnih voda s takvog broda mogao ugroziti okoliš, zdravlje ljudi ili imovinu te ili susjednih država,
- ratne i javne brodove,
- brodove koji imaju stalnu balastnu vodu u tankovima koja se ne iskrcava.

Navedenom *Konvencijom* su se prvi put definirale ključne odrednice o postupanju s balastnim vodama.

5.3 AFS, 2001

Na meunarodnoj diplomatskoj konferenciji održanoj u listopadu 2001. godine u Londonu usvojena je *Međunarodna konvencija o kontroli štetnih premaza protiv obraštanja na brodovima (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships) - AFS konvencija* kojom su doneseni zahtjevi u svezi premaza protiv obraštanja na brodovima, radi umanjenja ili uklanjanja njihovog zletnog djelovanja na pomorski okoliš i ljudsko zdravlje [17].

U Dodatku 1. *AFS konvencije* navedeni su zabranjeni premazi protiv obraštanja (AFS) i odgovarajuće kontrolne mjere u svezi s njima (npr. zabrana primjene i/ili uklanjanje, neutralizacija u određenom roku).

AFS konvencija se odnosi na sve brodove, neovisno o području plovidbe, osim ratnih brodova i javnih brodova. Za brodove bruto tonaže 400 i više u meunarodnoj plovidbi, osim fiksnih i plutajućih odobalnih platformi, zahtijeva se pregled i izdavanje Meunarodne svjedodžbe premaza protiv obraštanja (*International Anti-fouling System Certificate - IAFS svjedodžba*) sa zapisom o premazu protiv obraštanja kojim se opisuje primjenjeni AFS i koji je sastavni dio IAFS svjedodžbe [17]. U slučaju izmjene AFS-a ili ponovne primjene istog AFS-a zahtijeva se potvrđivanje zapisa.

Za brodove duljine 24 m i više u meunarodnoj plovidbi, osim fiksnih i plutajućih odobalnih platformi, bruto tonaže manje od 400 zahtijeva se Deklaracija o premazu protiv obraštanja koju potpisuje brodovlasnik [17].

6 ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

Konvencije o odgovornosti za ztetu od one iz enja mora po ele su se usvajati nakon nesre e tankera *Torrey Canyon* u o0ujku 1967. godine. Postalo je o ito da prijeti ozbiljna opasnost za biljni i 0ivotinjski svijet od nekontroliranog one iz enja mora. Kasnije pomorske nesre e s joz te0im posljedicama to su i potvrdile.

Pri stvaranju svakog me unarodnog ugovora bilo je potrebno sagledati interese brojnih dr0ava i njihovu raznolikost te uskladiti interese me unarodne pomorske trgovine s rastu om svijez u o odgovornosti prema pomorskom okolizu.

6.1 MEĐUNARODNI SUSTAV GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA

Poseban me unarodni sustav gra anske odgovornosti za one iz enje mora uljem reguliran je odredbama *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem* iz 1969. godine (*Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine* ili *CLC konvencija*) i *Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem* iz 1971. godine (*Konvencija o Fondu*) [19].

Prema *CLC konvenciji iz 1969. godine*, brodovlasnik se mo0e osloboditi odgovornosti za ztetu prouzro enu one iz enjem samo ako doka0e da je takva zteta:

- posljedica rata, neprijateljstava, gra anske rata, pobune ili prirodne pojave iznimnoga, neizbje0noga i nesavladivog karaktera,
- ili u cijelosti prouzro ena radnjom ili propustom tre e osobe u injenima unamjeri da se zteta prouzro i,
- ili u cijelosti prouzro ena nemarom ili drugom ztetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za odr0avanje svjetala ili drugih sredstava za pomo u plovidbi u obavljanju te funkcije.

Ako brodovlasnik doka0e da je zteta zbog one iz enja u cijelosti ili djelomi no nastala kao posljedica namjerne radnje ili propusta ozte enika, mo0e se u cijelosti ili djelomi no osloboditi odgovornosti prema toj osobi.

Druga bitna značajka sustava odgovornosti 1969./1971. jest to da je odgovornost usmjerena (kanalizirana) na brodovlasnika te zahtjev za naknadu štete zbog one iz enja nije moguće podnijeti protiv osoba u službi brodovlasnika ili njegovih punomoćnika.

Brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti na ukupnu svotu od 2 000 SDR po dogovoru i po tona broda, ali ta svota ne može premaživati ukupan iznos od 210 milijuna SDR. Pravo na ograničenu odgovornost brodovlasnik gubi ako je nezgoda rezultat njegove osobne krivnje ili propusta, bez obzira na stupanj te krivnje.

Treća značajka sustava odgovornosti 1969./1971. je obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda uz pravo oštećenoga na izravnu tužbu prema osiguratelju. *CLC konvencija iz 1969.* godine propisuje da su vlasnici brodova upisanih u državi stranci konvencije, koji prevoze više od 2 000 tona ulja u rasutom stanju dužni zaključiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu u iznosu ograničene odgovornosti uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju. Država stranka *CLC konvencije iz 1969.* godine izdaje tada brodu potvrdu (certificate) u skladu s modelom u prilogu *Konvencije*, kojom se potvrđuje da brod ima osiguranje u skladu s *Konvencijom*. Kako štete štete od one iz enja ne bi ostale bez naknade u slučajevima kada ne postoji odgovornost brodovlasnika ili kada je on platežno nesposoban ili ako ne mogu postići potpunu naknadu u slučajevima kada je šteta viša od granica odgovornosti brodovlasnika prema *CLC konvenciji iz 1969.* godine, omogućena je naknada štete iz međunarodnog fonda za naknadu štete (IOPC fond) osnovanoga temeljem *Konvencije o fondu iz 1971.* godine. IOPC fond naknadi štete iznad granica odgovornosti prema *CLC konvenciji iz 1969.* godine.

Financijska sredstva prikupljaju se u fond putem obveznih doprinosa, po etničkim i godišnjim, koje uplaćuju uvoznici nafte svake države članice *Konvencije o fondu iz 1971.* godine, koji su tijekom godine morskim putem uvezli na teritorij države članice *Konvencije o fondu* više od 150 000 tona nafte koja podliježe doprinosu, a iznose doprinosa utvrđuje skupština fonda.

Navedenim ugovorima nametnula se odgovornost za one iz enje brodovlasnicima uz financijsku odgovornost vlasnika tereta. Značajne izmjene ukinjene su 1992. godine kada su povisili iznosi odgovornosti. Danas su na snazi *Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencija o Fondu iz 1992. godine.*

Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine temeljni je međunarodni pravni akt koji uređuje odgovornost brodovlasnika za one iz enje morskog okoliza uljem. Svrha te *Konvencije* je osigurati pravednu naknadu osobama koje pretrpe ztetu zbog one iz enja ili zaga enja otjecanjem ili izbacivanjem ulja (nafte) s brodova. *Konvencija* se odnosi na brodove ili druge plovne objekte koji prevoze ulje kao teret u rasutom stanju. Time su prije svega obuhvaćeni tankeri. Izlijevanje pogonskog goriva ne spada u područje primjene te *Konvencije*. *CLC konvencija* se primjenjuje na ztete prouzrokovane one iz enjem na teritoriju državne laniice uključujući i njeno teritorijalno more. Za ztete nastale one iz enjem uljem odgovara vlasnik broda. Samo se protiv vlasnika broda može praviti tužbeni zahtjev.

Vlasnik broda odgovara po principu *relativnog kauzalitet (princip uzročnosti)*. To znači da odgovara za svaku ztetu, osim ako ne dokaže da je zteta nastala zbog uzroka za koji prema konvenciji ne odgovara. Prema konvenciji, brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je one iz enje nastalo kao posljedica:

- rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili vize sile,
- radnje ili propusta treće osobe sa namjerom da prouzroči takvu ztetu,
- radnji ili propusta tijela odgovornog za sigurnost plovidbe,
- radnji ili propusta ostalih osoba.

Ako je do izlijevanja ili izbacivanja ulja došlo iz dva ili više brodova, a nije moguće utvrditi omjer sudjelovanja pojedinog broda u zteti, vlasnici tih brodova za ztetu odgovaraju solidarno. Odgovornost je brodovlasnika za ztete zbog one iz enja prema *CLC konvenciji* ograničena. *Konvencija* za potrebe ograničenja odgovornosti razlikuje brodove do 5.000 tona i one preko 5.000 tona brodске tonaže. Da bi brodovlasnik iskoristio pravo na ograničenje odgovornosti, mora osnovati fond u visini njegove odgovornosti (do limita predviđenog *Konvencijom*).

Posebna je značajka *CLC konvencije* što je predviđeno *obavezno osiguranje od odgovornosti* za vlasnike broda koji prevozi više od 2.000 tona nafte. Vlasnik je dužan sklopiti ugovor osiguranju ili pribaviti neko drugo financijsko jamstvo u visini svoje odgovornosti prema konvenciji. Na temelju isprave o osiguranju ili drugom jamstvom svakom se brodu izdaje svjedodžba. *CLC konvencijom* je predviđena tzv. *direktna tužba* protiv osiguratelja [16].

Konvencija o odgovornosti samo je prvi dio dvojnog međunarodnog sustava namijenjenog za obezbjeđenje zteta zbog izlijevanja ulja s tankera, jer pruža obezbjeđenje u prvom sloju. Drugi dio toga sustava, tj. obezbjeđenje u drugom sloju

sadržan je u *Međunarodnoj konvenciji o fondu*. Temeljna je svrha donošenje *Konvencije o fondu* bila da se osigura isplata odštete za štete zbog one iz enja u onim slučajevima kada se primjenom *Konvencije o odgovornosti* ne može postići odgovarajuća naknada.

Konvencija o fondu pruža dodatnu odштetu uz onu pribavljenu Konvencijom o odgovornosti [16].

Fond je pravna osoba. To znači da je fond samostalni nosilac odgovornosti za isplatu odštete. Novčana sredstva fonda formiraju se od uplata uvoznika nafte koji imaju poslovno sjedište u državama članicama.

6.2 GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE ŠTETNIM I OPASNIM TVARIMA

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi šteti u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija) treći je unifikacijski pokušaj u materiji one iz enja mora, a cilj joj je usvajanje jedinstvenih međunarodnih pravila i postupaka glede odgovornosti i naknade štete koje mogu nastati u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem [20].

Konvencijom su znatno povećani limiti odgovornosti što je uzrokom odstupanja od namjere podjele odgovornosti između broda i tereta. Naime, zbog visokog limita odgovornosti brodovlasnika, odgovornost Fonda doista je u obzir samo u katastrofalnim slučajevima. Uravnoteženje odgovornosti prve i druge razine bilo bi bolje rješenje jer koristi od prijevoza tereta imaju i brodovlasnik i strana tereta pa nije opravdano teret odgovornosti staviti samo na stranu brodovlasnika [20].

Ta *Konvencija* postavlja norme na području odgovornosti i naknade štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem koje na takav način do sada nije regulirano. Sada postoji *Konvencija*, koja ima neke nedostatke, ali ipak materiju odgovornosti i naknadu štete koja može proistći iz prijevoza opasnih i štetnih tvari sadrži u jednom dokumentu, a na taj način utječe na regionalna i nacionalna rješenja. Kakav će rezultat postići *Konvencija* dat će praksa, a odgovor će ovisiti o broju ratifikacija i o zemljama koje će joj pristupiti. Do danas *HNS konvencija* nije ratificirana.

6.3 GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE BRODSKIM GORIVOM

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine, (*Bunker konvencija*), donesena na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu od 19. do 23. ožujka 2001. godine u sklopu Međunarodne pomorske organizacije (IMO) s namjerom osiguravanja adekvatne, brze i efikasne naknade osobama koje trpe štete od onečišćenja mora pogonskim gorivom, stupila je na snagu 21. studenoga 2008. godine [21].

Konvencija obvezuje i Republiku Hrvatske od studenog 2008. godine. Pogonsko ulje uključuje i ulje za podmazivanje, koje se koriste za rad ili pogon tog broda. Nema zaštite trećih osoba (npr. spazivatelja ili osoba u službi brodovlasnika), a relativna kauzalna odgovornost s egzoneracijskim razlozima je po uzoru na CLC sustav. Važno je naglasiti da nema posebnih granica ni propisane obveze osnivanja posebnog fonda. primjenjuju se pravila o ograničenoj odgovornosti (LLMC 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.).

7 ZAKLJUČAK

Danas postoji jako velik broj propisa na međunarodnom nivou uz pomoć kojih se regulira prijevoz raznih vrsta ulja, ali i drugih tvari koje mogu ugrožavati morski okoliš. Nevezano za pomorske katastrofe, iz dana u dan naze more se zagađuje uljem na način da se ono prevozi u tankerima kao teret ali i u svim vrstama plovnih objekata kao pogonsko gorivo. U budućnost je potrebno razvijati efikasniji sustav i bolju pomorsku infrastrukturu kako bi se na što uinkovitiji način zaštitio morski okoliš od sve većih količina opasnih i zloćudnih tvari koje se prevoze morem.

Zbog mogućih pomorskih nesreća koje bi imale katastrofalne posljedice po morski okoliš treba usvajati stroge propise za tankere kako se ne bi dogodile nove pomorske katastrofe. Iskustvo s tankerima koji su doživjeli pomorsku nesreću i prouzročilo ili ekološke štete katastrofalnih razmjera pokazalo je da se međunarodna zajednica treba još više truditi u izradi i usvajanju međunarodnih regulativa kako bi se takve katastrofe svele na minimum. Dosadaznje svako izlijevanje ulja negativno je utjecalo na brojne biljne i životinjske vrste u moru, a posredno i na kvalitetu života ljudi posebno onih u obalnim područjima.

Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine predstavlja međunarodni okvir zaštite mora od svih one iz njena te sadrži najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprječavanju, smanjenju i nadziranju one iz njena mora, morskog dna i obale te nameće obvezu svim državama da zaštite i očuvaju morski okoliš. *Konvencija UN o pravu mora* sadrži odredbe koje reguliraju mjere radi osiguranja djelotvorne zaštite morskog okoliša od zloćudnih posljedica te zahtjeva od svih država u svijetu da u tu svrhu donose odgovarajuća pravila, propise i postupke, posebno za brodove koji plove pod njihovim zastavama.

Konvencija nalaže da se propisu, među ostalim norme, mjere i postupci kojima je svrha smanjivanje (koliko je god moguće) odlaganje u morski okoliš toksičnih, zloćudnih i zloćudnih tvari, posebice onih koji se ne razgrađuju. Osim navedene *Konvencije* važno je istaknuti i *Međunarodnu konvenciju o sprječavanju onečišćenja mora s brodova*. *MARPOL konvenciju* kao najvažniji međunarodni preventivni propis koji štiti morski okoliš od one iz njena s brodova svim zloćudnim tvarima. Nastala je kao odgovor međunarodne zajednice na neodgovarajuću praksu u izgradnji i korištenju brodova za prijevoz ulja što je sve više ugrožavalo morski okoliš. Do tada

je svako izbacivanje ulja i balastnih voda bila rutinska stvar pri ulasku broda u luku. *MARPOL konvencija* svojim stupanjem na snagu te daljnjim izmjenama i dopunama pokuzava eliminirati svako potencijalno one iz enje morskog okoliza s brodova.

Me unarodna pomorska organizacija osmislila je i dvojni sustav odgovornosti za naknadu ztete uslijed izlijevanja ulja koje se prevozi kao teret. Prema prvoj . *CLC konvenciji* za ztete od izlijevanja ulja odgovoran je brodovlasnik. Odgovornost je stroga . kauzalna, a odgovorna osoba se mo0e osloboditi odgovornosti samo zbog razloga propisanih samom *Konvencijom*. Ako iznosi odgovornosti prema toj Konvenciji nisu dostatni tada u drugom sloju odgovara Fond osnovan prema odredbama *Konvencije o Fondu* u koji odre ene iznose na godiznjem nivou upla uju vlasnici ulja. Prema tom sustavu odgovornost dijele brodovlasnici . vlasnici tankera i vlasnici tereta (ulja). Svrha tog sustava je zto bolje zazititi one koji su izravno ugro0eni mogu im one iz enjem s brodova (obalne dr0ave, vlasnici turisti kih objekata na obali, ribari, lokalno stanovnistvo i dr.).

Zazitita mora i njegova okoliza prioritet je svakoj dr0avi, bez obzira na injenicu ima li odre ena dr0ava u svojim granicama morske dijelove. Sprje avanje one iz enja morskog okoliza vize je nego va0no za cijeli svijet, za klimu, opstanak biljnih i Oivotinjskih vrsta kao i za budu nost ovje anstva.

8 LITERATURA

- [1] Iki , D., Glava , H., Glava , V. (et al): *Ekološki leksikon*, Barbat, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja Republike Hrvatske, Zagreb, 2001.
- [2] Gore, A.: *Zemlja u ravnoteži: ekologija i ljudski duh*, Mladost, Zagreb, 1994.
- [3] Dogan, K., Mrzi , T.: *Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u RH*, Pomorski zbornik, 47-48 (2013), str. 73-85.
- [4] Kuli , S.: *Hrvatska kao srednjoeuropska i mediteranska kultura i civilizacija*, Ekonomski pregled, 58 (3-4), 233-234 (2007).
- [5] Grabovac I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005.
- [6] Grabovac I.; Petrinovi , R.: *Pomorsko pravo (Pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Pomorski fakultet Split, 2006,
- [7] Frka Milosavljevi , S.: *Utjecaj naftnog zagađenja na površinski mikrosloj mora*, Kemija u industriji: časopis kemija i kemijskih inženjera Hrvatske, 55 (12), 2006.
- [8] Vran i , T.: *Zagađivanje mora naftom i naftnim derivatima*, Zaštita okoliša, 62(8) , 2010.
- [9] *Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora* i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I.-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda, NN 9/2000.
- [10] Milozevi Pujo, B., Petrinovi , R.: *Pomorsko pravo za jahte i brodice*, Pomorski fakultet Split, 2008.
- [11] Rudolf, D.: *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985.
- [12] Fabijani Gagro, S.: *Razdioba prava i obveza država u slučaju onečišćenja morskog okoliša s brodova u skladu s odredbama Konvencije UN o pravu mora*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 45(2), 2008.
- [13] Degan, V. .: *Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava*, Informator, Zagreb, 1989.
- [14] Birnie, P. W., Boyle, A. E.: *International Law and the Environment*, Oxford, 1992.

- [15] *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
- [16] Pavić D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
- [17] Marković i Kostelac, M., Komadina, P.: *Prikaz Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima*, 2004., Pomorski zbornik 41(1) 2003, str. 293.
- [18] AFS konvencija, http://www.crs.hr/Portals/0/docs/eng/technical_circulars/QC-T-177%20v,00.pdf (9.05.2017.)
- [19] Pavić D.: *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta Rijeka, 27(2) 1991., str. 891.
- [20] Perić Lj.: *Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (London 1996)*, Pomorski zbornik 38(1), 2000., str. 243.
- [21] Pospizil, M.: *Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom*, 2001. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu 58(5), 2008., str. 1201.