Zaštita morskog okoliša prema konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora

Dragun, Luana

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:049059

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

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

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

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

Oneį iģĺenje morskog okoliģa podrazumijeva unoģenja tvari ili energije u morski okoliģ koje uzrokuju teģke posljedice na ģivot u moru, ugroģavaju zdravlje ljudi, te ometaju pomorske djelatnosti. More je vaģno za į ovjekov opstanak te je izrazito bitno kroz organizirano druģtveno djelovanje prevenirati potencijalna oneį iģĺenja. Kroz rad se prikazuju najznaį ajnije konvencije i drugi propisi koji ģtite morski okoliģ od razliį itih ģtetnih tvari. *Konvencija UN o pravu mora* iz 1982. godine predstavlja znaį ajan i cjelovit meĽunarodni pravni okvir zaģtite morskog okoliģa od svih vrsta oneį iģĺenja. Najvaģniji preventivni propis koji regulira sprjeį avanje oneį iģĺenja mora s brodova je *MARPOL konvencija*.

Ključne riječi: oneį iģĺenje morskog okoliģa, *Konvencija UN o pravu mora*, zaģtita morskog okoliģa, odgovornost za oneį iģĺenja

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 ZAĠTITA JADRANSKOG MORA 3

3 IZVORI ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA 6

4 KONVENCIJA UN O PRAVU MORA I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA 8

4.1 OSNOVNA NAĻELA KONVENCIJE UN O PRAVU MORA 8

4.2 ZNAĻAJ KONVENCIJE O PRAVU MORA 10

4.3 ONEĻIĠĆENJE MORA S BRODOVA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA 11

4.3.1 Nadleġnost drġave zastave glede oneļiġćenja mora s brodova 11

4.3.2 Nadleġnost obalne drġave glede oneļiġćenja 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 Nadleġnost drġave luke 17

4.4 ONEĻIĠĆENJE POTAPANJEM 17

4.4.1 Konvencija o sprjeļavanju oneļiġćenja mora potapanjem otpadaka i drugih tvari, 1972. (Londonska Konvencija) 18

4.5 ONEĻIĠĆENJE S KOPNENIH IZVORA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA 19

4.6 ONEĻIĠĆENJE 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 MEĎUNARODNI SUSTAV GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE 24
6.2. GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE ĆTETNIM I OPASNIM TVARIMA 27
6.3 GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE BRODSKIM GORIVOM . 28
7 ZAKLJUČAK..... 30
8 LITERATURA..... 31

1 UVOD

Onečišćenje morskog okoliša podrazumijeva unošenja tvari ili energije u morski okoliš koje uzrokuju teške posljedice na život u moru, ugrožavaju zdravlje ljudi, te ometaju pomorske djelatnosti, a samim time utječu na privlačnost morskog ambijenta, uključujući i obale. Sukladno navedenom, čovjek izaziva onečišćenja mora i morskog okoliša. Zbog toga je bilo potrebno poduzeti mjere sprječavanja zagađenja i onečišćenja. Odnosno, ključno je istražiti spoznaje o izvorima onečišćenja, kao i način funkcioniranja međunarodnopravne zaštite morskog okoliša.

Predmet izrade završnog rada je zaštita morskog okoliša prema *Konvenciji UN o pravu mora*, a ciljevi rada su prikazati i analizirati izvore onečišćenja morskog okoliša, najvažnije odredbe *Konvencije UN o pravu mora* iz 1982. godine, sprječavanje onečišćenja mora s brodova te odredbe o odgovornost za onečišćenja 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 objašnjava na koji način se onečišćuje okoliš, te na koji način se štiti od onečišćenja. Isto tako, prikazuju se međunarodni i nacionalni propisi kojima se sankcionira onečišćenje Jadranskog mora.

U trećem djelu rada definiraju se izvori onečišćenja morskog okoliša. Prikazuju se glavni i najčešći izvori onečišćenja okoliša. Četvrti dio rada analizira odredbe *Konvencije UN o pravu mora*. U ovom dijelu rada prikazuje se onečišćenje mora s brodova, potom onečišćenje potapanjem, kao i drugi načini onečišćenja prema *Konvenciji UN o pravu mora*. U petom dijelu rada pod nazivom *Sprječavanje onečišćenja mora s brodova* prikazuju se najznačajnije međunarodne konvencije za zaštitu od onečišćenja mora i morskog okoliša.

Šesti dio rada je *Odgovornost za onečišćenje mora s brodova*. U njemu se objašnjava građanska odgovornost za onečišćenje štetnim i opasnim tvarima, te brodskim gorivom. Sedmi dio rada je *Zaključak* donesen na temelju pisanog rada i korištene literature. Na kraju rada se nalazi popis relevantne literature.

2 ZAŠTITA I ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA

Poveĺano odlaganje industrijskih otpadaka, pomorske nezgode s katastrofalnim posljedicama, te novi rizici za morski okoliġ uslijed intenzivnijeg istraġivanja i iskoriġtavanja morskog dan i podzemlja dali su meĽunarodnoj zajednici priliku da procijeni postojeĺe i dolazeĺe opasnosti od oneļiġĺenja.

Na taj izazov ļovjeļanstvo je odgovorilo kreiranjem modernog sustava djelotvornih pravnih normi, meĽunarodnih i nacionalnih, kojima je svrha zaġtita i oļuvanje morskog okoliġa. Zbog specifiļnosti pojedinih mora, njihove obalne drġave, posebno u odnosu na neke izvore oneļiġĺenja ï prednost daju regionalnom ugovaranju. Slijedeĺi primjer obalnih drġava Baltika i podruļja sjeveroistoļnog Atlantika, mediteranske drġave su smatrale potrebnim, s obzirom na osobitu osjetljivost Sredozemlja na zagaĽivanje, donijeti posebne regionalne ugovore za zaġtitu i oļuvanje njegovog morskog okoliġa.

Naravno, mnoge ekološke katastrofe veĺ su se dogodile i ostavile su dugotrajne posljedice kako na biljni, tako i na ġivotinjski svijet. Naġalost, danas uopĺe nije upitno hoĺe li se takve katastrofe i dalje dogaĽati, upitno je samo do kada Íe to planeta moĺi trpjeti. Ļinjenica je da su resursi ograniļeni i da je nosivost kapaciteta u vezi zagaĽenja i otpada opĺenito ograniļena.

Pokazatelji prema kojima se utvrĽuje oneļiġĺenost prirodnih voda su [1]:

- fizikalni pokazatelji, tj. sadrġaj organskih tvari kao ġto su ugljikovodici, ulja, masti, pesticidi, povrġinski aktivne tvari, npr. deterdġenti, sadrġaj bjelanļevina, itd., te anorganski pokazatelji kao alkalitet, sadrġaj klora, teġkih metala, duġikovih spojeva i spojeva fosfora i sumpora, koncentracija plinova kao ġto su kisik i metan itd;
- biološki pokazatelji: biljke, ġivotinje, mikroorganizmi i virusi.

Odrġavanje kvalitete vode preduvjet je za ġivot i razvoj. Zaġtita mora i morskoga okoliġa zakonski je regulirana, no unatoļ tome i dalje se dogaĽaju razne katastrofe koje su uzrokovane izravnim i neizravnim ļovjekovim djelovanjem. Vaġno je da ljudi postanu svjesni ġto se dogaĽa jer Íe samo tada moĺi shvatiti da nam prijeti neizvjesna buduĺnost. Ļinjenica je da te katastrofe globalno ugroġavaju opstanak prirodnih i poluprirodnih ekosustava, ġto naravno, u potpunosti utjeļe na ljudsku

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

2.1 ZAŠTITA JADRANSKOG MORA

Očuvanje 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 nautičkog turizma 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 i morske i obalne ekosustave, održivo upravljanje resursima, sprječavanje, smanjivanje i uklanjanje štetnih antropogenih utjecaja (iz zraka, s kopna, s plovila, prekograničnog onečišćenja 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 meĽunarodnim propisima Hrvatska je donijela niz zakonskih i podzakonskih propisa o spreļ avanju oneļ iġĺ enja Jadrana kao ġto 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 brodica 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 odlagaliġte eksplozivnog materijala koji je neupotrebljiv, to se nalazi na nekoliko odlagaliġta. Hrvatska nastojanja da se zaġtiti Jadran usmjerena su na oļ uvanje ļ istoĺ e i zdravoga ġivota u Jadranskome moru. Istina je da nas obvezuju meĽunarodne konvencije, zakonodavne i podzakonske norme za zaġtitu Jadrana, ali se gotovo nigdje ne spominje kultura kao jedina i ispravna orijentacija svih sudionika na Jadranskome moru, ġto bi se odnosilo na one koji upravljaju tankerima, putniļ kim brodovima, trajektima, jahtama, brodicama (plovilima) do brojnih turista koji se odmaraju na obali i otocima Jadranskoga mora. Novi moguĺ i izvori koji ugroġavaju Jadransko more svakako su podvodni plinovodi i naftovodi, naftne i plinske buġotine, zato ġto su to nova ġariġta, mjesta ugroġenosti s naslova terorizma i subverzivnih djelovanja paljenja naftnih i plinskih izvora na moru, presijecanje plinovoda i naftovoda, paljenja ġume na otocima, itd. [4].

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

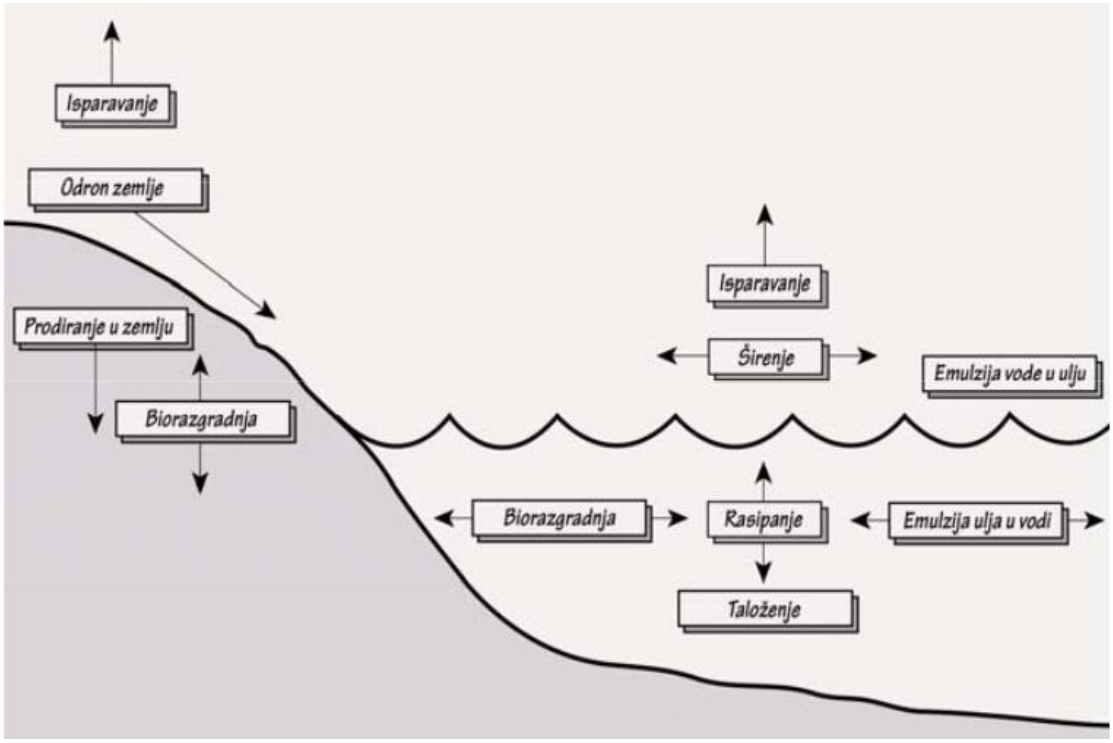
3 IZVORI ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA

U današnje vrijeme prijeti velika pogibelj od onečišćenja čovjekova okoliša štetnim tvarima. Zloslutna vizija ekološke katastrofe nameće organizirano društveno djelovanje zaštite čovjekova okoliša u međunarodnim, nacionalnim (državnim) i lokalnim okvirima. Kao znači an izvor čovjekova opstanka, more je posebice nužno čuvati i štititi od onečišćenja koje prlja obale, plaže i objekte na moru, te nanosi štetu morskoj fauni i flori čime se umanjuje vrijednost i uporabljivost kao opće dobra, a osobito može prouzročiti znatni financijski gubitak gospodarskim subjektima koji se bave marikulturom ili turizmom. Stoga je veoma aktualna pravna problematika tzv. *ekoloških šteta*.

Ishodišta onečišćenja mora su različita. Mogu biti s kopna, iz zraka, mogu nastati kao posljedica oštećenja pomorskih i obalnih cjevovoda (naftovoda), djelovanja u podmorju (istraživanje i iskorištavanje morskih bogatstava, poglavito ulja) ili potapanja štetnih tvari s brodova. Ipak, valja izdvojiti brodove kao ishodište štetnih tvari za morski okoliš. Nafta služi za pogon brodova. Svakim se danom samim procišćavanjem tankova ispušta velika količina mazutne mase. Ugljikovodici preplavljuju prostrane morske površine. Neke su nesreće bile prave ekološke katastrofe. Neizmjerne štetne posljedice takvih nezgoda prijete svakom moru [6].

Zbog svih navedenih razloga smatra se kako kvaliteta vode općenito, a samim time i mora treba postati glavni čimbenik razvoja jedne države. Smatra se da će kriza poprimiti globalne razmjere zbog gubitka prihvatljivih izvora hrane (npr. ribolov u riječnim i morskim obalnim područjima), zbog neadekvatne kvalitete voda nagomilat će se negativni učinci loših upravljanja dragocjenim izvorima i vezano uz to do enormnog porasta troškova za ozdravljenje zagađenih prirodnih voda [1].

Svaka vrsta onečišćenja koja nastaje čovjekovim ili drugim djelovanjem utječe u velikoj mjeri na biljni i životinjski svijet koji obitava u morskome okolišu. Jasno je kako naftna zagađenja koja nastaju tijekom pomorskih nesreća ostavljaju najveći utjecaj na morski okoliš i sav život u njemu, prvenstveno zbog toga što nafta utječe na površinski mikro sloj mora koji čini granični sloj između oceana i atmosfere. U površinskom mikro sloju mora mnoge biljne i životinjske vrste žive, hrane se i razmnožavaju, no zbog stupnja zagađenosti taj mikro sloj zapravo postaje kritično mjesto za život svih tih vrsta.



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

Mikro sloj je glavni izvor planktonske hrane, no kada je onečišćen naftom predstavlja veliku opasnost za cijeli morski hranidbeni lanac. Naime, morski organizmi koji su posredno ili neposredno bili u fizičkom kontaktu s razlivenom površinskom naftom mogu se zagaditi i u smislu da oni postaju nejestivi zbog mirisa i okusa njihovog mesa, što može utjecati na morski hranidbeni lanac i ljudsku prehranu [7]. Održavanje kvalitete površinskog mikro sloja mora izuzetno je važno za održavanje ravnoteže na Zemlji. Činjenica je da se planeta danas općenito nalazi u neravnoteži, a izlijevanje nafte kao posljedica nesreće dodatno to i pogoršava. Vrlo je važno da se ljudi konačno ekološki osvijeste, a da pomorci krenu poduzimati veće mjere kojima će se smanjiti ovakve vrste zagađenje. Jasno je kako se sve veća 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 poġto su ġenevske konvencije o pravu mora stupile na snagu poļ ela je rasprava o novom ureĽenju pravnih odnosa vezanih za more. Nakon duge rasprave i mnogih zasjedanja *Konvencija UN o pravu mora* sveļ ano je potpisana 10. prosinca 1982. godine u Montego Bayu (Jamajka). *Konvencija* se smatra jednim od najvaġnijih multilateralnih ugovora u meĽunarodnoj zajednici poslije Povelje UN-a.

Ovo su osnovni razlozi koji su bili poticaj za novo meĽunarodno ureĽenje prava mora: prekomjerno iskoriġtavanje prirodnih bogatstava na kopnu sa svim gospodarskim, financijskim i ekoloġki posljedicama i prijeka potreba da se novi izvori sirovina pronalaze u moru i pod more (u podmorju), zatim promjena politiļ kih i gospodarskih odnosa i prilika u meĽunarodnoj zajednici, odnosno ġelja brojnih drġava u razvoju da ostvare suverenitet nad svojim prirodnim bogatstvima, te veliki tehniļ ki napredak koji omoguĺ uje iskoriġtavanje mora i podmorja u sve veĺ im dubinama.

Nova *Konvencija* nije se dotakla problematike historijskih (povijesnih) voda - historijski zaljevi. Odavno su neke drġave u meĽunarodnim odnosima zahtijevale isključuļ ivu vlast nad zaljevima velike povrġine i ġiroka ulaza (pa prema tome nisu udovoljavala meĽunarodnim 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 povrġina jednaka ili veĺ a od povrġine polukruga kojemu je promjer crta povuļ ena preko ulaza u tu uvalu), nad nekim vaġnim tjesnacima, morskim prostorima arhipelaga, estuarijima i sliļ nim dijelovima more. Te su drġave 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 naļ elno priznaju postojanje historijskih zaljeva. Tako *Konvencija UN o pravo mora* (zbog sloġeni geografskih, gospodarskih i politiļ kih problema) nema posebnih pravila u historijskim zaljevima, osim opĺ e odredbe da se pravila u zaljevima ne primjenjuju na tzv. *historijske zaljeve*.

Vanjski pojas, s istim ovlaġtenjima kao i u ġenevskoj *Konvenciji o teritorijalnom moru* i *vanjskom morskom pojasu* (1958.), udvostruļuje se ġirinom, te moġe iznositi do 24 morskih milja raļunajuĺi od polazne crte od koje se mjeri ġirina teritorijalnog mora. Vanjski (morski) pojas je inaļe dio otvorenog mora u kojem obalna drġava ima posebna i ograniļena ovlaġtenja u upravnim funkcijama. U vanjskom pojasu nadleġno tijelo obalne drġave moġe provoditi nadzor radi sprjeļavanja povreda carinskih, fiskalnih i sanitarnih propisa i propisa o prelasku granice (o useljavanju i iseljavanju), koje bi se mogli poļiniti na njezinu kopnenom podruļju i njezinim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, te radi kaġnjavanja povreda tih propisa na tim podruļjima.

U *Konvenciji UN o pravu mora* ureĽuje se i reġim tjesnaca koji sluġi meĽunarodnoj plovidbi. Proġirenjem teritorijalnog mora na 12 morskih milja omoguĺeno je obalnim drġavama da svojim teritorijalnim vodama prekriju veliki broj tjesnaca.

Posebno su znaļajne konvencijske odredbe o iskljuļivom gospodarskom pojasu. Prema Konvenciji o pravu mora gospodarski pojas ne moġe se protezati izvan 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri ġirina teritorijalnog mora. U tom pojasu obalna drġava ima suverena prava radi istraġivanja, iskoriġtavanja, oļuvanja i gospodarenja ġivim i neġivim prirodnim bogatstvima u moru i u podmorju [10].

U literaturi *se Konvencija UN o pravu mora* (1982.) ļesto naziva poveljom o zaġtiti i oļuvanje morskog okoliġa, jer sadrġi najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprjeļavanju, smanjenju i nadziranju oneļiġĺenja mora, morskog dna i obale. Te su norme prvenstveno naļelne i odnose se na sva ishodiġta, kategorije i vrste oneļiġĺenja. Odredbe o zaġtiti i oļuvanje morskog okoliġa koncentrirane su u XII. dijelu, ali ih ima i u drugim dijelovima, primjerice u dijelu koji se odnosi na neġkodljivi prolazak teritorijalnim morem, na arhipelaġke vode, rjeġavanje sporova i sl.

U *Konvenciji UN o pravu mora*, prvi put u jednom opĺem ugovoru, unijeta je odredba koja na jasan i jezgrovit naļin istiļe obvezu svake drġave da ġtiti i ļuva morski okoliġ. Radi zaġtite i oļuvanja morskog okoliġa, drġave suraĽuju na opĺoj razini i ako je potrebno na regionalnom, izravno ili preko nadleġnih meĽunarodnoj organizacija, u formuliranju i provedbi meĽunarodnih propisa, standarda i

preporuļ ene prakse i postupaka u skladu s *Konvencijom*, imajuĺ i na umu regionalne znaļ ajke [9].

Konvencija UN o pravu mora sadrģi i odredbe koje reguliraju mjere radi osiguranja djelotvorne zaģtite morskog okoliģa od ģtetnih posljedica koje mogu nastati od djelatnosti u Zoni [10]. U tu svrhu Vlast donosi odgovarajuĺ a pravila, propise i postupke.

Konvencijom je podmorje (morsko dno i morsko podzemlje) izvan granica nacionalne jurisdikcije (vlasti) proglaģeno opĺ im dobrom (naslijeĽem) ļ ovjeļ anstva (tzv. *Zona,* engl. *Common heritage of mankind).* U *Konvenciji* se ureĽuje pravni poloģaj Zone i njezinih bogatstava, opĺ e ponaģanje drģava, poģtovanje odredaba u Zoni i obaveza naknade ģtete, odreĽuje se upotreba Zone isključļ ivo u miroljubive svrhe, znanstvena istraģivanja mora, itd. U konvenciji se predviĽa ustrojstvo MeĽunarodne vlasti za morsko dno koja bi preko svojih tijela (poglavito je vaģno tijelo Poduzeĺ e) upravljala iskoriģtavanjem i pravednom podjelom izvora bogatstva.

4.2 ZNAČAJ KONVENCIJE O PRAVU MORA

Konvencija UN o pravu mora unificirala je ļ itavo meĽunarodno pravo mora. Konaļ no je utvrĽena ģirina teritorijalnog mora, drģavama se daje moguĺ nost proglaģenja gospodarskog pojasa.

MeĽu najvaģnije konvencijske odredbe svakako spadaju one o zaģtiti morskog okoliģa *Konvencija* nalaģe da se propiģu, meĽu ostalim norme, mjere i postupci kojima je svrha smanjivanje (koliko je god moguĺ e) odlaganja u morski okoliģ toksiļ nih, ģkodljivih i ģtetnih tvari, posebice onih koji se ne rastvaraju [10].

Konvencija ovlaģĺ uje drģave da donose zakone i propise radi kaģnjavanja, smanjivanja i nadziranja oneļ iģĺ enja uzrokovana potapanjem i da poduzimaju eliminacije svakog potapanja otpadaka i drugih tvari koje unaprijed nisu odobrila nadleģna tijela obalne drģave. *Konvencijom* se nalaģe da nacionalni antipolucijski propisi budu barem toliko djelotvorni koliko i opĺ eprihvaĺ ena meĽunarodna pravila i standardi [10]. Drģava zastave i dalje je prvenstveno nadleģna za ureĽenje suzbijanja i nadziranja oneļ iģĺ enja morskog okoliģa sa svojih brodova.

4.3 ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA U *KONVENCIJI UN O PRAVU MORA*

Oneį iġĺenja mora s brodova moġe biti uzrokovano redovitim funkcioniranjem izvora oneį iġĺenja, planiranim hotimiį nim odlaganjem (potapanjem) te pomorskim nezgodama (sudar brodova, nasukavanje ili druge nezgode).

Metode koje se primjenjuju za suzbijanje oneį iġĺenja mora s brodova su:

- sprjeį avanje pogonskih oneį iġĺenja tako ġto Íe se usvojiti pravila o konstrukciji, opremi, te samom voĽenju broda,
- sprjeį avanje pomorskih nezgoda tako ġto Íe se usvojiti standardi o sigurnosti plovidbe s posebnim naglaskom na obuku posade,
- smanjivanje posljedica nezgoda poduzimanjem zaġtitnih mjera, te planovima intervencije,
- zabranom potapanja ġtetnih tvari u more [11].

4.3.1 Nadležnost države zastave glede onečišćenja mora s brodova

Ġto se tiį e otvorenog mora, *Konvencija* nalaġe drġavi zastave poduzimanje mjera sa svrhom da zapovjednika broda, į asnika, a u odgovarajuĺoj mjeri i posadu upoznaju te da oni stvarno poġtuju meĽunarodne norme o suzbijanju oneį iġĺenja morskog okoliġa. Svaka drġava je duġna istraġiti pomorsku nezgodu ili incident na otvorenom moru u kojem je sudjelovao brod njezine zastave, a koji je uzrokovao ozbiljnu ġtetu morskom okoliġu.

Dodjeljivanjem drġavne pripadnosti drġava zastave broda stjeį e vlast i jurisdikciju nad brodom, preuzima odgovornost i pruġa slobodu, no kako brodovi plove izvan granice vlastite drġave od davnina postoji potreba zaġtite interesa svih brodova pod zastavom drġave. Pripadnost broda odreĽenoj drġavi daje pravo brodu na diplomatsko-konzularnu zaġtitu u inozemstvu, iz svega toga proizlazilo je i pravo na temelju kojeg drġava zastave broda ima pravo odluį ivati o dodjeljivanju drġavne pripadnosti broda, a samim time i vrġiti nadzor nad njime [9].

Konvencija UN o pravu mora nalaġe da svaka drġava mora osigurati da se brodovi koji viju njezinu zastavu upisuju u upisnik koji vodi ta drġava te da poġtuju meĽunarodna pravila kao i standarde koje nalaġu meĽunarodne organizacije, kao i zakone koji su doneseni u skladu s *Konvencijom UN o pravu mora* kako bi se

sprijeļ ilo oneļ iġĺ enje mora, kao i morskog okoliġa s brodova. Kako bi se ostvarilo navedeno, drġava donosi propise i poduzima preventivne mjere u zaġtiti tih ciljeva. Iako bi svaka drġava trebala osigurati provedbu pravila, zakona i propisa u praksi je stanje drugaļ ije.

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

Konvencijom UN o pravu mora propisano je da drġava zastave treba poduzeti istragu vezanu uz krġenje pravila i standarda usvojenih preko nadleġne meĽunarodne organizacije ili na opĺ oj diplomatskoj konferenciji te ako je to opravdano, pokrenuti postupak zbog pretpostavljenog krġenja (povrede) pravila, neovisno o tome gdje se ono dogodilo, odnosno gdje se oneļ iġĺ enje zbog takvog ļ ina dogodilo ili otkrilo [9].

Ako je uvjerena da su dokazi dostatni kako bi mogli zapoļ eti postupak u predmetu pretpostavljenog krġenja pravila, drġava zastava bez odgode pokreĺ e takav postupak u skladu s pravilima svojeg unutarnjeg prava. O poduzetoj akciji i postignutim rezultatima bez odlaganja se obavjeġtava drġava podnositeljica pisanog zahtjeva i nadleġna meĽunarodna organizacija. Obavijesti takve vrste pristupaļ ne su svim drġavama [9].

Bitno je naglasiti kako *Konvencija UN o pravu mora* propisuje da svaka drġava vrġi jurisdikciju i nadzor nad brodovima koju viju njezinu zastavu. *Konvencija UN o pravu mora* propisala je niz novih duġnosti za te drġave, a svrha takvih novih duġnosti je poveĺ anje sigurnosti plovidbe i umanjenje opasnosti od nezgoda brodova i njihovih posljedica, posebice s obzirom na zaġtitu i oļ uvanje prirodnog okoliġa [13].

Moġe se zaključ iti kako prema *Konvenciji UN o pravu mora* svaka drġava ima punu jurisdikciju i pravo nadzoru nad svakim brodom pod svojom zastavom, kao i njegovim zapovjednikom, ļ asnicima i posadom. TakoĽer ima pravo na pokretanje istrage u povodu pomorskih nesreĺ a na otvorenom moru kada je u nesreĺ i brod pod njezinom zastavom uzrokovao ġtetu morskom okoliġu.

U *Konvenciji UN o pravu mora* posebna se pozornost posveć uje prikladnim mjerama koje mora poduzeti drġava zastave broda, a kojima je cilj zabrana plovidbe brodovima koji viju njihovu zastavu ili su upisani na njihovom podruļ ju, sve dok nisu u stanju isploviti, udovoljivġi pri tome zahtjevima sadrġanim u meĽunarodnim pravilima i standardima, uključuļ ivo zahtjevima u pogledu nacrta, konstrukcije, opreme i posade broda [13].Iako je primarna svrha takvih meĽunarodnih pravila osiguranje boljih sigurnosnih standarda, nesumnjivo je da oni imaju i te kako znaļ ajnu ulogu u smanjivanju opasnosti od oneļ iġć enja mora kao posljedica pomorskih nezgoda [11].

4.3.2 Nadležnost obalne države glede onečišćenja mora s brodova

Konvencija UN o pravu mora obalnoj drġavi daje ovlaġtenja koja prije svega ovise o [14]:

- mjestu gdje se brod nalazi,
- podruļ ju u kojem je poļ injeno oneļ iġć enje morskog okoliġa (u svakom sluļ aju ispuġtanje mora biti poļ injeno u granicama nacionalne jurisdikcije obalne drġave),
- je li prekrġaj broda utemeljen na dokazima ili se radi samo o pretpostavkama.

Obalna drġava oznaļ ava onu drġavu unutar ļ ijih su se granica prekrġila meĽunarodna pravila ili nacionalni propisi o sprjeļ avanju, smanjivanju ili nadziranju oneļ iġć enja s brodova [11]. Obalne drġave su najviġe pogoĽene oneļ iġć enjima, ponajviġe obalne zone, odnosno uġć a rijeka, zaljevi i luke.

4.3.2.1. Unutarnje morske vode

Unutarnje morske vode su oni dijelovi mora koji su s kopnom u najuġoj vezi. Dugo je vremena prevladavalo miġljenje da je vlast obalne drġave u svim tim vodama jednaka onoj koju drġava uġiva na kopnu. No, danas je samo u pojedinim dijelovima unutarnjih voda suverenost obalne drġave izjednaļ ena sa suverenoġć u koju ona uġiva na svom kopnenom podruļ ju [3].

To su dijelovi mora do crte niske vode, luka isključuļ enih iz meĽunarodnog prometa, uġć a rijeka i zaljeva. U drugim je dijelovima mora, zbog interesa

meĽunarodnog prometa, suverenost djelomiļno ograniļena. Tako, primjerice, svi trgovaļki brodovi imaju pravo ulaska u luke stranih drģava otvorene za meĽunarodni promet ļak i ako obalna drģava ne odrģava diplomatske i druge odnose s drģavom zastave broda [3].

4.3.2.2. Teritorijalno more

Pitanja vezana za teritorijalno more rjeģavaju se temeljem *Konvencije UN o pravu mora*. Dio obalnog mora koji je udaljeniji od kopna, a raļuna se od polazne crte do maksimalne udaljenosti od 12 morskih milja, zove se teritorijalno more. Obalna drģava je u svojemu teritorijalnom moru suverena na moru, podmorju i u zraku. Suverenost se meĽutim ograniļava, pa svi strani plovni objekti imaju pravo neģkodljivog prolaska.

Obalna drģava, ostvarujuĆi svoju suverenost u granicama teritorijalnog mora, ima pravo donositi zakone i propise u cilju sprjeļavanja, smanjenja i nadziranja oneļiģĆenja mora sa stranih brodova, koji moraju biti u skladu s odredbama o neģkodljivom prolasku stranih brodova teritorijalnim morem [9].

Tijekom TreĆe konferencije UN o pravu mora posebna je pozornost posveĆena upravo odnosu prava koja obalna drģava ima u svojem teritorijalnom moru u cilju suzbijanja i nadziranja oneļiģĆenja morskog okoliģa, s jedne strane, i prava brodova drugih drģava na neģkodljiv prolazak, s druge.

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

- odredbom ļlanka 19. toļke 2., kojom se taksativno navode djelatnosti za koje se drģi da su ģkodljive ako ih strani brod poļini u teritorijalnom moru,
- temeljem ļlanka 21. toļke 1 f) obalna drģava moģe donositi zakone i propise o neģkodljivom prolasku teritorijalnim morem koji se odnose na oļuvanje okoliģa obalne drģave i sprjeļavanje, smanjivanje i nadziranje njena oneļiģĆenja,
- u skladu s ļlankom 21. toļkom 2., ti se zakoni i propisi ne primjenjuju na nacrt, konstrukciju, posadu ili opremu stranog broda, osim ako se njima ne provode opĆeprihvaĆena meĽunarodna pravila i standardi.

4.3.2.3. Gospodarski pojas

Povreda primjenjivih meĽunarodnih pravila moģe se izvrģiti ne samo u teritorijalnom moru veĺ i isključ ivo gospodarskom pojasu neke drģave.

Gospodarski pojas ï ekskluzivna ekonomska zona je područ je izvan teritorijalnog mora, s posebnim pravnim statusom. Prava i duģnosti obalne drģave i ostalih drģava u gospodarskom pojasu regulirani su *Konvencijom UN o pravu mora*. Gospodarski pojas se stječ e proglaģenjem.

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

- pravo prednosti istraģivanja, eksploatacije, oč uvanja i upravljanja prirodnim resursima (ģivim i neģivim), te dobivanja energije iz vode, struja i vjetra,
- izgradnje i koriģtenja umjetnih otoka, instalacija i struktura,
- zaģtite okoliģa.

Obalna drģava mora uzeti u obzir prava i potrebe susjednih drģava. Ġto se tič e dna i podzemlja, vrijede pravila epikontinentalnog pojasa.

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

Umjetni otoci, instalacije i tvorevine su pod potpunim suverenitetom obalne drģave. Oko njih drģava ima pravo uspostaviti sigurnosni pojas, ne ģiri od 500 metara, a ne smiju se uzeti u obzir za prorač un polazne crte. Takve tvorevine moraju biti kvalitetno označ ene i ne smiju se postavljati na područ jima uobič ajenog pomorskog prometa ili sustava plovidbe.

U svrhu zaģtite ģivih resursa obalna drģava moģe ogranič iti ulov pojedinih vrsta, a u svrhu ģto kvalitetnije analize postojeĺ eg stanja moģe suraĽivati s drģavnim i meĽunarodnim ustanovama. Takve mjere se mogu poduzeti i za poveĺ anje broja primjeraka neke vrste. Obalna drģava moģe odrediti optimalnu količ inu ulova pojedine vrste i odobriti susjednim drģavama ulov odreĽene količ ine (npr. ako nema dovoljno ribarica za izloviti sve ģto je ekološki prihvatljivo). Posebnu paģnju treba pridavati ovoj tematici ako se radi o drģavama u razvoju. U ovom sluč aju potrebno je odrediti za strane drģavljane [15]:

- postupak ishoĽenja dozvola,
- vrste i količ ine riba koje se smiju loviti, njihova velič ina i dob,

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

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

Obalna drġava moġe poduzeti pravne akcije (zaustavljanje brodova, oduzimanje ulova itd.) radi oļ uvanja prava suvereniteta nad gospodarskim pojasom. U sluļ aju da dvije drġave, jedna nasuprot drugoj, ġele proglasiti gospodarski pojas, mogu granice dogovoriti ugovorno, ili prepustiti odluku MeĽunarodnom sudu za pravo mora u Hamburgu.

Hrvatski sabor je 2003. godine donio *Odluku o proġirenju jurisdikcije RH na Jadranskom moru* ļ ime se uspostavlja zaġtiĺ eni ekološko-ribolovni pojas (ZERP). Godine 2004. godine donesena je *Odluka o dopuni odluke* po kojoj Í e primjena ZERP-a za drġave Europske unije zapoļ eti nakon sklapanja *Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između EU i Republike Hrvatske,* ļ ime se bitno ograniļ ava prva odluka.

4.3.3 Nadležnost države luke

Luka oznaļ ava morsku luku tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgraĽenim i neizgraĽenim obalama, lukobranima, ureĽajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaġtitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladiġtenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u meĽusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi [6].

Drġava luke smatra se ona u koju je brod dobrovoljno uplovio nakon ġto je povrijedio pravila o suzbijanju i nadzoru oneļ iġĺ enja mora s brodova u podruļ ju

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

U suprotnosti s ograniļenom jurisdikcijom obalne drģave u *Konvenciji UN o pravu mora* stoji radikalniji razvoj ovlaģtenja koja drģavi luke daje pravo provoĽenja istrage u sluļajevima povrede pravila o zaģtiti i oļuvanju morskog okoliģa, neovisno o tome gdje se povreda dogodila. Ovo ovlaģtenje pokriva krģenja primjenjivih pravila i standarda poļinjenih na otvorenom moru, ali i unutar obalnih zona drugih drģava, s time ģto u potonjem sluļaju drģava luke ima pravo djelovati samo uz zahtjev zainteresirane drģave [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 oneļiģĆenje potapanjem smatrati podvrstom oneļiģĆenja s brodova, ali je ipak vidljivo da se radi o posebnom izvoru oneļiģĆenja, koji nije vezan isključuļivo za brodove [9].

Potapanje, kao izvor oneļiģĆenja ima znaļajke oneļiģĆenja s brodova i oneļiģĆenja s kopna. Ono zapoļinje, u naļelu s kopna jer se otpaci i druge tvari ukrcavaju na kopnu na brodove kako bi se odloģili u morski okoliģ. Zbog toga sustav kontrole potapanja treba zapoļeti 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 izmeĽu 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 ġtetnih tvari. Prema toj *Konvenciji* potapanje se treba temeljiti na znanstvenim podatcima utjecaja tvari na morski okoliġ. U *Konvenciji* su otpaci navedeni u tri kategorije, a to su [9]:

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

Uz definiciju potapanja, radi ġto preciznijeg utvrĽivanja polja svoje primjene, *Londonska konvencija* posebno odreĽuje i ġto se ne smatra potapanjem, dakle, sluļ ajeve na koje se ne primjenjuju njezine odredbe, te navodi:

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

Prvih desetak godina *Londonska konvencija* funkcionirala je na zadovoljavajuĹ i naļ in, meĽutim uskoro zapoļ inju napori za ograniļ avanjem potapanja u suzbijanju svih vrsta oneļ iġĹ enja morskog okoliġa. Prva vrsta potapanja koja se nastojala ograniļ iti bilo je odlaganje radioaktivnih tvari.

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

4.5 ONEČIŠĆENJE S KOPNENIH IZVORA U *KONVENCIJI UN O PRAVU MORA*

Oneį iġĺenja s kopna najį eġĺe potiį u od otpadnih industrijskih voda. Oneį iġĺujuĺe tvari se stvaraju i akumuliraju, te unose u morski okoliġ. Ovdje je bitno naglasiti kako je kopneni izvor oneį iġĺenja nejednako podvrgnut razini meĽunarodno pravne kontrole kao ostali izvori oneį iġĺenja morskog okoliġa.

Najveĺi negativan utjecaj oneį iġĺenje s kopna ima na ribarstvo i turizam, ġto je poseban problem tranzicijskih drġava, koje osim znanja i tehnologije nemaju velika financijska sredstva koja bi mogli izdvojiti kako bi zaġtitili okoliġ. Stoga je nuġno uvoĽenje programa promatranja i kontrola, kako bi se istraġile karakteristike ġtetnih tvari na morski okoliġ. Ovdje je, takoĽer, vaġno istaknuti *Konvenciju UN o pravu mora* kao meĽunarodni ugovor koji sadrġi odredbe o zaġtiti morskog okoliġa od oneį iġĺenja s kopna. Navedena *Konvencija* nalaġe zaġtitu morskog okoliġa vodeĺi raį una o meĽunarodno priznatim pravilima, standardima te preporuį enoj praksi i postupcima kako bi u najveĺoj moguĺoj mjeri umanjile ispuġtanje u morski okoliġ otrovnih, ġtetnih i ġkodljivih 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 drġave obvezne donijeti propise o pomorskim djelatnostima kako bi se sprijeį ilo oneį iġĺenje mora uljem, ili kako su sve obalne drġave obvezne u sigurnosnim zonama poduzeti mjere kojima bi se zaġtitili prirodni izvori od oneį iġĺenja. Detaljnije odredbe nalaze se u malobrojnim regionalnim ugovorima.

Konvencija sadrġi i opĺenite odredbe za suzbijanje oneį iġĺenja od djelatnosti u Zoni, tj. morskom dnu i podzemlju izvan nacionalne jurisdikcije. Te odredbe sadrġane su u dijelu XII. koji se bavi zaġtitom i oį uvanjem morskog okoliġa i u dijelu XI. koji regulira taj reġim.

5 SPRJEČAVANJE ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

U meľunarodnim okvirima teģi se unificiranju pomorskog prava, pa je u domeni zaģtite morskog okoliģa, najprikladniji naļin usvajanje meľunarodnih konvencija. Konvencije vezane za pomorstvo u najveć em djelu proizlaze iz aktivnosti Meľunarodne pomorske organizacije (IMO). Osim konvencija, od velike vaģnosti su pravilnici, preporuke, protokoli i sliļni meľunarodni dokumenti. *MARPOL konvencija* sigurno je najpotpuniji i najvaģniji meľunarodni propis iz ovog podruļja, koji valja temeljito poznavati i savjesno primjenjivati.

5.1 MARPOL 73/78

Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova ï MARPOL konvencija, usvojena u Londonu 1973. godine zapravo je nova i proģirena verzija *Konvencije o sprječavanju onečišćenja mora* uljem iz 1954. godine i svih njezinih izmjena. Cilj *MARPOL konvencije* je potpuno eliminiranje namjernog ili sluļajnog oneļiģć enja morskog okoliģa s brodova ģtetnim tvarima za ljude, ostala ģiva bić a, blagodat i koriģtenja mora na bilo koji naļin ï izbacivanjem, ispuģtanjem, praģnjenjem, izlijevanjem i curenjem.

MARPOL konvencija temeljni je preventivni meľunarodnopravni akt o zaģtiti morskog okoliģa. Nastao je kao odgovor meľunarodne zajednice na neodgovarajuć u praksu u izgradnji i koriģtenju brodova za prijevoz ulja do sredine 20. stoljeć a, ģto je sve viģe ugroģavalo morski okoliģ. Do tada je, naime, namjerno izbacivanje ulja s brodova, a naroļito zauljenih balastnih voda, bila redovita i rutinska praksa prije nego bi brod uplovio u luku.

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

Glavna svrha te *Konvencije* je bila uspostaviti sveobuhvatni pravni sustav radi potpunog uklanjanja pojave namjernog oneį iġĺ enja morskog okoliġa uljem i drugim ġtetnim tvarima. Drġave potpisnice *Konvencije* obvezne su u svojim naftnim terminalima, remontnim lukama i drugim lukama odrediti mjesto i postaviti ureĽaje za prihvat svih zaguljenih tekuĺ ina i otpadnih ulja [16].

Potrebno je odmah dodati da je *Konvencija MARPOL* iz 1973. godine dopunjena i proġirena *Protokolom* veĺ 1978. godine, a i poslije je mijenjana i dopunjavana (*MARPOL Protokol*), pa je ispravnije oznaį 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 vaġiti *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora naftom* iz 1954. godine, zajedno s kasnijim izmjenama.

MARPOL 73/78 se do danas viġe puta mijenjala. Znaį ajne su promjene iz 1992. godine. Odbor IMO-a za zaġtitu morskog okoliġa poį etkom 1992. godine izmijenio je odredbe Priloga I. i pooġtrio uvjete u odnosu na ispuġtanje ulja i zaguljenih tekuĺ ina iz kaljuġe strojarnice i zaguljenih ostataka iz kargo tankova. *MARPOL 73/78.* ratificiralo je viġe od 70 zemalja į ije flote į ine oko 90 posto svjetske trgovaį ke mornarice, meĽu kojima je i naġa drġava.

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

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

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

konvencija odreĽuje posebna podruļ ja za koja postoji opĺ e prihvaĺ eno miġljenje da im je potrebna posebna zaġtita jer su ekoloġki osjetljiva [16].

5.2 BMW, 2004

Nakon viġegodiġnjih priprema, a kao rezultat Diplomatske konferencije odrġane u sjediġtu IMO-a u Londonu od 9.-13. veljaļ e 2004. godine usvojena je MeĽunarodna *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 sprjeļ avanja ġtetni utjecaja ġirenja vodenih organizama balastnih voda.

Danas, kada se procjenjuje da se godiġnje u svijetu preveze 3 do 10 milijardi tona balastnih voda, prenoseĺ i istovremeno opasnost od moguĺ ih ġtetnih posljedica prijenosa ġivih organizama u za njih neprirodna staniġta, usvajanje globalnog pravnog instrumenta od velikog je znaļ enja [17].

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

- brodove koji nisu projektirani ili graĽeni tako da mogu prevoziti balastne vode,
- brodove koji viju zastavu drġave ugovornice i koji plove samo u podruļ ju nadleġnosti te drġave ugovornice, te uz njeno odobrenje, osim ako ta drġava ne ustanovi da bi iskrcaj balastnih voda s takvog broda mogao ugroziti okoliġ, zdravlje ljudi ili imovinu te ili susjednih drġava,
- brodove koji viju zastavu jedne drġave ugovornice, a plove isključuļ ivo u vodama pod jurisdikcijom druge drġave ugovornice i u podruļ ju otvorenog mora, uz odobrenje te drġave i ako ona ne ustanovi da bi iskrcaj balastnih voda s takvog broda mogao ugroziti okoliġ, zdravlje ljudi ili imovinu te ili susjednih drġava,
- ratne i javne brodove,
- brodove koji imaju stalnu balastnu vodu u tankovima koja se ne iskrcava.

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

5.3 AFS, 2001

Na meĽunarodnoj diplomatskoj konferenciji odrģanoj 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 obraģtanja na brodovima, radi umanjenja ili uklanjanja njihovog ģtetnog djelovanja na pomorski okoliģ i ljudsko zdravlje [17].

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

AFS konvencija se odnosi na sve brodove, neovisno o podruļ ju plovidbe, osim ratnih brodova i javnih brodova. Za brodove bruto tonaģe 400 i viģe u meĽunarodnoj plovidbi, osim fiksnih i plutajuĺ ih odobalnih platformi, zahtijeva se pregled i izdavanje MeĽunarodne svjedodģbe premaza protiv obraģtanja (*International Anfi-fouling System Certificate - IAFS svjedodžba*) sa zapisom o premazu protiv obraģtanja kojim se opisuje primjenjeni AFS i koji je sastavni dio IAFS svjedodģbe [17]. U sluļ aju izmjene AFS-a ili ponovne primjene istog AFS-a zahtijeva se potvrĽivanje zapisa.

Za brodove duljine 24 m i viģe u meĽunarodnoj plovidbi, osim fiksnih i plutajuĺ ih odobalnih platformi, bruto tonaģe manje od 400 zahtijeva se Deklaracija o premazu protiv obraģtanja koju potpisuje brodovlasnik [17].

6 ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

Konvencije o odgovornosti za ġtetu od oneļ iġĺ enja mora poļ ele su se usvajati nakon nesreĺ e tankera *Torrey Canyon* u oģujku 1967. godine. Postalo je oļ ito da prijeti ozbiljna opasnost za biljni i ģivotinjski svijet od nekontroliranog oneļ iġĺ enja mora. Kasnije pomorske nesreĺ e s joġ teģim posljedicama to su i potvrdile.

Pri stvaranju svakog meĽunarodnog ugovora bilo je potrebno sagledati interese brojnih drģava i njihovu raznolikost te uskladiti interese meĽunarodne pomorske trgovine s rastuĺ om svijeģĺ u o odgovornosti prema pomorskom okoliġu.

6.1 MEĐUNARODNI SUSTAV GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA

Poseban meĽunarodni sustav graĽanske odgovornosti za oneļ iġĺ 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 moģe osloboditi odgovornosti za ġtetu prouzroļ enu oneļ iġĺ enjem samo ako dokaģe da je takva ġteta:

- posljedica rata, neprijateljstava, graĽanskog rata, pobune ili prirodne pojave iznimnoga, neizbjeģnoga i nesavladivog karaktera,
- ili u cijelosti prouzroļ ena radnjom ili propustom treĺ e osobe uļ injenima unamjeri da se ġteta prouzroļ i,
- ili u cijelosti prouzroļ ena nemarom ili drugom ġtetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za odrģavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoĺ u plovidbi u obavljanju te funkcije.

Ako brodovlasnik dokaģe da je ġteta zbog oneļ iġĺ enja u cijelosti ili djelomiļ no nastala kao posljedica namjerne radnje ili propusta oġteĺ enika, moģe se u cijelosti ili djelomiļ no osloboditi odgovornosti prema toj osobi.

Druga bitna znaļajka sustava odgovornosti 1969./1971. jest to da je odgovornost usmjerena (kanalizirana) na brodovlasnika te zahtjev za naknadu ģtete zbog oneļiģĺenja nije moguĺe podnijeti protiv osoba u sluģbi brodovlasnika ili njegovih punomoĺnika.

Brodovlasnik moģe ograniļiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograniļene odgovornosti na ukupnu svotu od 2 000 SDR po dogaĽaju i po toni broda, ali ta svota ne moģe premaģivati ukupan iznos od 210 milijuna SDR. Pravo na ograniļenje odgovornosti brodovlasnik gubi ako je nezgoda rezultat njegove osobne krivnje ili propusta, bez obzira na stupanj te krivnje.

Treĺa znaļajka sustava odgovornosti 1969./1971. je obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda uz pravo oģteĺenoga na izravnu tuģbu prema osiguratelju. *CLC konvencija iz 1969*. godine propisuje da su vlasnici brodova upisanih u drģavi stranci konvencije, koji prevoze više od 2 000 tona ulja u rasutom stanju duģni zakljuļiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu u iznosu ograniļene odgovornosti uz moguĺnost izravne tuģbe prema osiguratelju. Drģava stranka *CLC konvencije iz 1969*. godine izdat Ĺe tada brodu potvrdu (certificate) u skladu s modelom u prilogu *Konvencije*, kojom se potvrĽuje da brod ima osiguranje u skladu s *Konvencijom*. Kako ģrtve ģteta od oneļiģĺenja ne bi ostale bez naknade u sluļajevima kada ne postoji odgovornost brodovlasnika ili kada je on plateģno nesposoban ili ako ne mogu postiĺi potpunu naknadu u sluļajevima kada je ģteta viša od granica odgovornosti brodovlasnika prema *CLC konvenciji iz 1969*. godine, omoguĺena je naknada ģtete iz meĽunarodnog fonda za naknadu ģtete (IOPC fond) osnovanoga temeljem *Konvencije o fondu* iz 1971. godine. IOPC fond naknaĽuje ģtetu iznad granica odgovornosti prema *CLC konvenciji iz 1969*. godine.

Financijska sredstva prikupljaju se u fond putem obveznih doprinosa, poļetnih i godišnjih, koje uplaĺuju uvoznici nafte svake drģave stranke *Konvencije o fondu* iz 1971. godine, koji su tijekom godine morskim putem uvezli na teritorij drģave stranke *Konvencije o fondu* više od 150 000 tona nafte koja podliježe doprinosu, a iznose doprinosa utvrĽuje skupģtina fonda.

Navedenim ugovorima nametnula se odgovornost za oneļiģĺenje brodovlasnicima uz financijsku odgovornost vlasnika tereta. Znaļajne izmjene uļinjene su 1992. godine kada su povišeni 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 meĽunarodni pravni akt koji ureĽuje odgovornost brodovlasnika za oneį iģĺ enje morskog okoliģa uljem. Svrha te *Konvencije* je osigurati pravednu naknadu osobama koje pretrpe ģtetu zbog oneį iģĺ enja ili zagaĽenja otjecanjem ili izbacivanje 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 obuhvaĺ eni tankeri. Izlijevanje pogonskog goriva ne spada u podruį je primjene te *Konvencije. CLC konvencija* se primjenjuje na ģtete prouzroį ene oneį iģĺ enjem na teritoriju drģave į lanice ukljuį ujuĺ i i njeno teritorijalno more. Za ģtete nastale oneį iģĺ enjem uljem odgovara vlasnik broda. Samo se protiv vlasnika broda moģe praviti tuģbeni zahtjev.

Vlasnik broda odgovara po principu *relativnog kauzalitet (princip uzročnosti).* To znaį i da odgovara za svaku ģtetu, osim ako ne dokaģe da je ģteta nastala zbog uzroka za koji prema konvenciji ne odgovara. Prema konvenciji, brodovlasnik se moģe osloboditi odgovornosti ako dokaģe da je oneį iģĺ enje nastalo kao posljedica:

- rata,neprijateljstva,graĽanskog rata, pobune ili viģe sile,
- radnje ili propusta treĺ e osobe sa namjerom da prouzroį i takvu ģtetu,
- radnji ili propusta tijela odgovornog za sigurnost plovidbe,
- radnji ili propusta oģteĺ ene osobe.

Ako je do izlijevanja ili izbacivanja ulja doģlo iz dva ili viģe brodova, a nije moguĺ e utvrditi omjer sudjelovanja pojedinog broda u ģteti, vlasnici tih brodova za ģtetu odgovaraju solidarno. Odgovornost je brodovlasnika za ģtete zbog oneį iģĺ enja prema *CLC konvenciji* ograniį ena. *Konvencija* za potrebe ograniį enja odgovornosti razlikuje brodove do 5.000 tona i one preko 5.000 tona brodske tonaģe. Da bi brodovlasnik iskoristio pravo na ograniį enje odgovornosti, mora osnovati fond u visini njegove odgovornosti (do limita predviĽenog *Konvencijom*).

Posebna je znaį ajka *CLC konvencije* ģto je predviĽeno *obavezno osiguranje od odgovornosti* za vlasnike broda koji prevozi viģe od 2.000 tona nafte. Vlasnik je duģan 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 svjedodģba. *CLC konvencijom* je predviĽena tzv. *direktna tužba* protiv osiguratelja [16].

Konvencija o odgovornosti samo je prvi dio dvojnog meĽunarodnog sustava namijenjenog za obeģteĺ enje ģteta zbog izlijevanja ulja s tankera, jer pruģa obeģteĺ enje u prvom sloju. Drugi dio toga sustava, tj obeģteĺ enje u drugom sloju

sadrģan je u *Međunarodnoj konvenciji o fondu*. Temeljna je svrha donoģenje *Konvencije o fondu* bila da se osigura isplata odģtete za ģtete zbog oneļ iģĺenja u onim sluļ ajevima kada se primjenom *Konvencije o odgovornosti* ne moģe postiĺi odgovarajuĺa naknada.

Konvencija o fondu pruģa dodatnu odģtetu uz onu pribavljenu Konvencijom o odgovornosti [16].

Fond je pravna osoba. To znaļi da je fond samostalni nosilac odgovornosti za isplatu odģtete. Novļana sredstva fonda formiraju se od uplata uvoznika nafte koji imaju poslovno sjediģte u drģavama ļlanicama.

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*) treĺi je unifikacijski pokuģaj u materiji oneļ iģĺenja mora, a cilj joj je usvajanje jedinstvenih meĽunarodnih pravila i postupaka glede odgovornosti i naknade ģtete koje mogu nastati u prijevozu opasnih i ģtetnih tvari morem [20].

Konvencijom su znatno poveĺani limiti odgovornosti ģto je uzrokom odstupanja od namjere podjele odgovornosti izmeĽu broda i tereta. Naime, zbog visokog limita odgovornosti brodovlasnika, odgovornost Fonda doĺi ĺe u obzir samo u katastrofalnim sluļajevima. Uravnoteģenje odgovornosti prve i druge razine bilo bi bolje rjeģenje 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 podruļju odgovornosti i naknade ģtete u prijevozu opasnih i ģtetnih tvari morem koje na takav naļin do sada nije regulirano. Sada postoji *Konvencija*, koja ima neke nedostatke, ali ipak materiju odgovornosti i naknadu ģtete koja moģe proisteĺi iz prijevoza opasnih i ģtetnih tvari sadrģi u jednom dokumentu, a na taj naļin utjeļe na regionalna i nacionalna rjeģenja. Kakav ĺe rezultat postiĺi *Konvencija* dat ĺe praksa, a odgovor ĺe ovisiti o broju ratifikacija i o zemljama koje ĺe 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. oţujka 2001. godine u sklopu MeĽunarodne pomorske organizacije (IMO) s namjerom osiguravanja adekvatne, brze i efikasne naknade osobama koje trpe ţtete od oneį iţĺ enja mora pogonskim gorivom, stupila je na snagu 21. studenoga 2008. godine [21].

Konvencija obvezuje i Republiku Hrvatske od studenog 2008. godine. Pogonsko ulje uključuį ujuĺ i i ulje za podmazivanje, koje se koriste za rad ili pogon tog broda. Nema zaţtite treĺ ih osoba (npr. spaţavatelja ili osoba u sluţbi brodovlasnika), a relativna kauzalna odgovornost s egzoneracijskim razlozima je po uzoru na CLC sustav. Vaţno je naglasiti da nema posebnih granica ni propisane obveze osnivanja posebnog fonda ï primjenjuju se pravila o opĺ em ograniį enju odgovornosti (LLMC 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.).

7 ZAKLJUČAK

Danas postoji jako velik broj propisa na meĽunarodnom nivou uz pomoĺ kojih se regulira prijevoz raznih vrsta ulja, ali i drugih tvari koje mogu ugroģavati morski okoliġ. Nevezano za pomorske katastrofe, iz dana u dan naġe more se zagaĽuje uljem na naļ in da se ono prevozi u tankerima kao teret ali i u svim vrstama plovnih objekata kao pogonsko gorivo. U buduĺ nost je potrebno razvijati efikasniji sustav i bolju pomorsku infrastrukturu kako bi se na ģto uļ inkovitiji naļ in zaģtitio morski okoliġ od sve veĺ ih koliļ ina opasnih i ģtetnih tvari koje se prevoze morem.

Zbog moguĺ ih pomorskih nesreĺ a koje bi imale katastrofalne posljedice po morski okoliġ treba usvajati stroģe propise za tankere kako se ne bi dogodile nove pomorske katastrofe. Iskustvo s tankerima koji su doģivjeli pomorsku nesreĺ u i prouzroļ ili ekološke ģtete katastrofalnih razmjera pokazalo je da se meĽunarodna zajednica treba joģ viġe truditi u izradi i usvajanju meĽunarodnih regulativa kako bi se takve katastrofe svele na minimum. Dosadaġnje svako izlijevanje ulja negativno je utjecalo na brojne biljne i ģivotinjske vrste u moru, a posredno i na kvalitetu ģivljenja ljudi posebno onih u obalnim podruļ jima.

Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine predstavlja meĽunarodni okvir zaģtite mora od svih oneļ iġĺ enja te sadrģi najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprjeļ avanju, smanjenju i nadziranju oneļ iġĺ enja mora, morskog dna i obale te nameĺ e obvezu svim drģavama da ģtite i ļ uvaju morski okoliġ. *Konvencija UN o pravu mora* sadrģi odredbe koje reguliraju mjere radi osiguranja djelotvorne zaģtite morskog okoliġa od ģtetnih posljedica te zahtjeva od svih drģava u svijetu da u tu svrhu donose odgovarajuĺ a pravila, propise i postupke, posebno za brodove koji plove pod njihovim zastavama.

Konvencija nalaġe da se propiġu, meĽu ostalim norme, mjere i postupci kojima je svrha smanjivanje (koliko je god moguĺ e) odlaganje u morski okoliġ toksiļ nih, ģkodljivih i ģtetnih tvari, posebice onih koji se ne razgraĽuju. Osim navedene *Konvencije* vaģno je istaknuti i *Međunarodnu konvenciju o sprječavanju onečišćenja mora s brodova* ï *MARPOL konvenciju* kao najvaģniji meĽunarodni preventivni propis koji ģtiti morski okoliġ od oneļ iġĺ enja s brodova svim ģtetnim tvarima. Nastala je kao odgovor meĽunarodne zajednice na neodgovarajuĺ u praksu u izgradnji i koriġtenju brodova za prijevoz ulja ģto je sve viġe ugroģavalo morski okoliġ. 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 pokuġava eliminirati svako potencijalno oneļ iġĺ enje morskog okoliġa s brodova.

MeĽunarodna pomorska organizacija osmislila je i dvojni sustav odgovornosti za naknadu ġtete uslijed izlijevanja ulja koje se prevozi kao teret. Prema prvoj ï *CLC konvenciji* za ġtete od izlijevanja ulja odgovoran je brodovlasnik. Odgovornost je stroga ï kauzalna, a odgovorna osoba se moġe 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 odreĽene iznose na godiġnjem nivou uplaĺ uju vlasnici ulja. Prema tom sustavu odgovornost dijele brodovlasnici ï vlasnici tankera i vlasnici tereta (ulja). Svrha tog sustava je ġto bolje zaġtiti one koji su izravno ugroġeni moguĺ im oneļ iġĺ enjem s brodova (obalne drġave, vlasnici turistiļ kih objekata na obali, ribari, lokalno stanovniġtvo i dr.).

Zaġtita mora i njegova okoliġa prioritet je svakoj drġavi, bez obzira na ļ injenicu ima li odreĽena drġava u svojim granicama morske dijelove. Sprjeļ avanje oneļ iġĺ enja morskog okoliġa viġe je nego vaġno za cijeli svijet, za klimu, opstanak biljnih i ġivotinjskih vrsta kao i za buduĺ nost ļ ovjeļ anstva.

8 LITERATURA

[1] ņikiĺ , D., Glavaļ , H., Glavaļ , V. (et al): *Ekološki leksikon*, Barbat, Ministarstvo zaġtite okoliġa i prostornog ureĽenja Republike Hrvatske, Zagreb, 2001.

[2] Gore, A.: *Zemlja u ravnoteži: ekologija i ljudski duh*, Mladost, Zagreb, 1994.

[3] Dogan, K., Mrġiĺ , T.: *Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u RH*, Pomorski zbornik, 47-48 (2013), str. 73-85.

[4] Kuliĺ , 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*, Knjiġevni krug, Split, 2005.

[6] Grabovac I.; Petrinoviĺ , R.: *Pomorsko pravo* (*Pomorsko javno, upravno i radno pravo*), Pomorski fakultet Split, 2006,

[7] Frka Milosavljeviĺ , S.: *Utjecaj naftnog zagađenja na površinski mikrosloj mora*, Kemija u industriji: Ļasopis kemiļara i kemijskih inġenjera Hrvatske, 55 (12), 2006.

[8] Vranļiĺ , T.: *Zagađivanje mora naftom i naftnim derivatima*, Zaġtita okoliġa, 62(8) , 2010.

[9] Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Zavrġni akt Treĺe 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] Miloġeviĺ Pujo, B., Petrinoviĺ , 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] Fabijaniĺ 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. ņ.: *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*, Knjiġevni krug, Split, 2006.

[17] Markovį iĆ 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/tehnical_circulars/QC-T-177%20v,00.pdf (9.05.2017.)

[19] Ć oriĆ , D.: *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveuį iliġta Rijeka, 27(2) 1991., str. 891.

[20] Periį in, 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] Pospiġil, 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.