

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: **2024-04-16**

Repository / Repozitorij:

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



UNIVERSITY OF SPLIT



SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET

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

Oneľ iđľ enje morskog okoliđa podrazumijeva unođjenja tvari ili energije u morski okoliđ koje uzrokuju teđke posljedice na řivot u moru, ugrořavaju zdravlje ljudi, te ometaju pomorske djelatnosti. More je vařno za ř ovjekov opstanak te je izrazito bitno kroz organizirano druđtveno djelovanje prevenirati potencijalna oneľ iđľ enja. Kroz rad se prikazuju najznaľ ajnije konvencije i drugi propisi koji řtite morski okoliđ od razliľ itih řtetnih tvari. *Konvencija UN o pravu mora* iz 1982. godine predstavlja znaľ ajan i cjelovit meľunarodni pravni okvir zařtite morskog okoliđa od svih vrsta oneľ iđľ enja. Najvařniji preventivni propis koji regulira sprjelľ avanje oneľ iđľ enja mora s brodova je *MARPOL konvencija*.

Ključne riječi: oneľ iđľ enje morskog okoliđa, *Konvencija UN o pravu mora*, zařtita morskog okoliđa, odgovornost za oneľ iđľ 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	MEĐUNARODNI SUSTAV GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONEŠIČENJE	24
6.2.	GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ONEŠIČENJE ŠTETNIM I OPASNIM TVARIMA	27
6.3	GRAĐANSKA ODGOVORNOST ZA ONEŠIČENJE BRODSKIM GORIVOM .	28
7	ZAKLJUČAK	30
8	LITERATURA	31

1 UVOD

Oneľ iđľ enje morskog okoliđa podrazumijeva unođjenja tvari ili energije u morski okoliđ koje uzrokuju teđke posljedice na řivot u moru, ugrořavaju zdravlje ljudi, te ometaju pomorske djelatnosti, a samim time utjelľ u na privlaľnost morskog ambijenta, ukljuľ ujuľ i i obale. Sukladno navedenom, ľovjek izaziva oneľ iđľ enja mora i morskog okoliđa. Zbog toga je bilo potrebno poduzeti mjere sprjelľavanja zagaľenja i oneľ iđľ enja. Odnosno, kljuľno je istrařiti spoznaje o izvorima oneľ iđľ enja, kao i naľin funkcioniranja meľunarodnopravne zađtite morskog okoliđa.

Predmet izrade zavrđnog rada je zađtita morskog okoliđa prema *Konvenciji UN o pravu mora*, a ciljevi rada su prikazati i analizirati izvore oneľ iđľ enja morskog okoliđa, najvařnije odredbe *Konvencije UN o pravu mora* iz 1982. godine, sprjelľavanje oneľ iđľ enja mora s brodova te odredbe o odgovornost za oneľ iđľ 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 *Zařtita i onećišćenje morskog okoliřa*. U ovom dijelu rada se objaňjava na koji naľin se oneľ iđľ uje okoliđ, te na koji naľin se đtiti od oneľ iđľ enja. Isto tako, prikazuju se meľunarodni i nacionalni propisi kojima se sankcionira oneľ iđľ enje Jadranskog mora.

U treľem djelu rada definiraju se izvori oneľ iđľ enja morskog okoliđa. Prikazuju se glavni i najľeđli izvori oneľ iđľ enja okoliđa. L'etvrti dio rada analizira odredbe *Konvencije UN o pravu mora*. U ovom dijelu rada prikazuje se oneľ iđľ enje mora s brodova, potom oneľ iđľ enje potapanjem, kao i drugi naľini oneľ iđľ enja prema *Konvenciji UN o pravu mora*. U petom dijelu rada pod nazivom *Sprjećavanje onećišćenja mora s brodova* prikazuju se najznaľajnije meľunarodne konvencije za zađtitu od oneľ iđľ enja mora i morskog okoliđa.

Ėesti dio rada je *Odgovornost za onećišćenje mora s brodova*. U njemu se objaňjava graľanska odgovornost za oneľ iđľ enje đtetnim i opasnim tvarima, te brodskim gorivom. Sedmi dio rada je *Zakljućak* donesen na temelju pisanog rada i koriđtene 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 iskorištavanja morskog dna i podzemlja dali su međunarodnoj zajednici priliku da procijeni postojeće i dolazeće opasnosti od onečišćenja.

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 onečišćenja, prednost daju regionalnom ugovaranju. Slijedi primjer obalnih država Baltika i područja sjeveroistnog 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, povrćinski aktivne tvari, npr. deterdženti, sadržaj bjelancevine, itd., te anorganski pokazatelji kao alkalitet, sadržaj klora, teških metala, dušikovih 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 je 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 neistinite [2].

2.1 ZAŠTITA JADRANSKOG MORA

Olućivanje kvalitete okoliša uz racionalno korišćenje 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, što 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 međunarodnim propisima Hrvatska je donijela niz zakonskih i podzakonskih propisa o sprečavanju 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 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 odlagalište eksplozivnog materijala koji je neupotrebljiv, to se nalazi na nekoliko odlagališta. Hrvatska nastojanja da se zaštititi Jadran usmjerena su na očuvanje i isto i zdravoga života u Jadranskome 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 Jadranskome 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 bušotine, zato što su to nova čarišta, mjesta ugroženosti s naslova terorizma i subverzivnih djelovanja paljenja naftnih i plinskih izvora na moru, presijecanje plinovoda i naftovoda, paljenja gume na otocima, itd. [4].

Nema potrebe ni naglašavati kakve bi kataklizmičke posljedice imali sudar, nasukanje i brodolom jednog super tankera s teretom nafte u Jadranskom moru. I druge štetne i opasne tvari, samo s brodova, dopijevaju u more i izazivaju ekološke probleme [5].

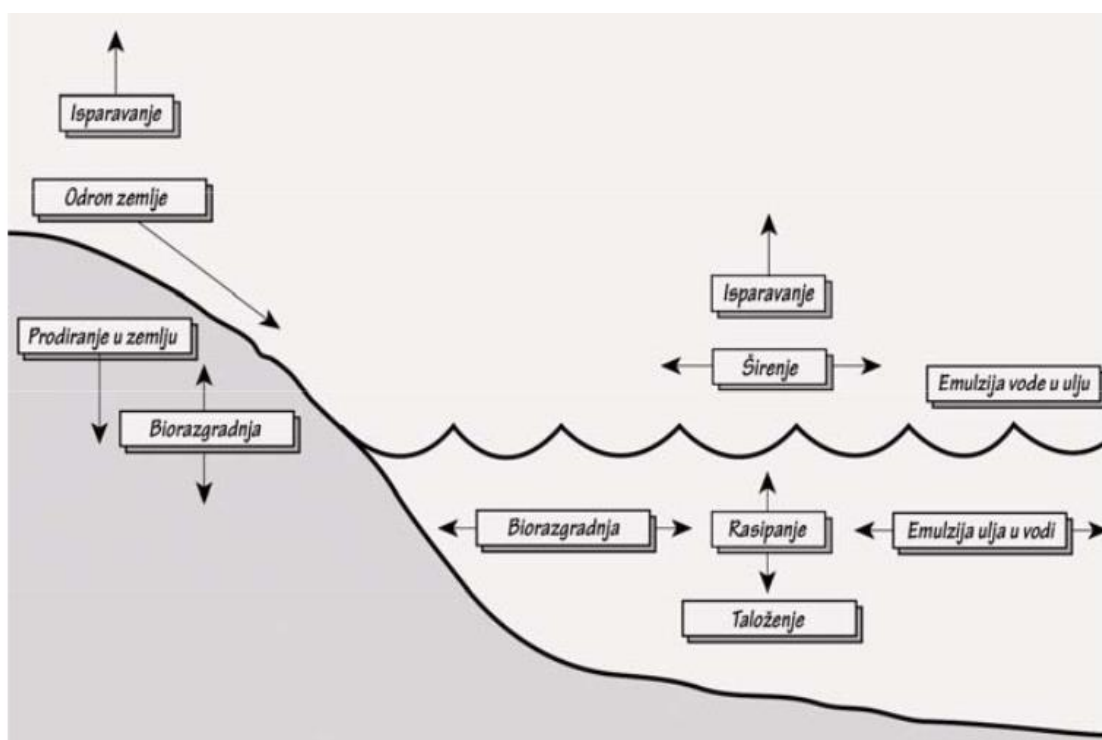
3 IZVORI ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA

U današnje vrijeme prijete velika pogibelj od onečišćenja i oštećenja okoliša štetnim tvarima. Zloslutna vizija ekološke katastrofe nametnuta je organizirano društveno djelovanje zaštite i oštećenja okoliša u međunarodnim, nacionalnim (državnim) i lokalnim okvirima. Kao značajan izvor i oštećenja opstanka, more je posebice nužno i ugroziti i šteti od onečišćenja koje prlja obale, plaže i objekte na moru, te nanosi štetu morskoj fauni i flori i time se umanjuje vrijednost i uporabljivost kao općeg 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 prolaskom 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 i temeljni razvoja jedne države. Smatra se da je kriza poprimiti globalne razmjere zbog gubitka prihvatljivih izvora hrane (npr. ribolov u riječnim i morskim obalnim područjima), zbog neadekvatne kvalitete voda nagomilati se negativni učinci lošeg upravljanja dragocjenim izvorima i vezano uz to do enormnog porasta troškova za ozdravljenje zagađenih prirodnih voda [1].

Svaka vrsta onečišćenja koja nastaje i oštećenjem 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 velike mjere kojima će se smanjiti ovakve vrste zagađenja. 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 pošto su Ćenevske konvencije o pravu mora stupile na snagu poĉela je rasprava o novom ureĉenju pravnih odnosa vezanih za more. Nakon duge rasprave i mnogih zasjedanja *Konvencija UN o pravu mora* svel'ano je potpisana 10. prosinca 1982. godine u Montego Bayu (Jamajka). *Konvencija* se smatra jednim od najvaĥnijih multilateralnih ugovora u meĉunarodnoj zajednici poslije Povelje UN-a.

Ovo su osnovni razlozi koji su bili poticaj za novo meĉunarodno ureĉenje prava mora: prekomjerno iskoriġtavanje prirodnih bogatstava na kopnu sa svim gospodarskim, finansijskim i ekoloġki posljedicama i prijeka potreba da se novi izvori sirovina pronalaze u moru i pod more (u podmorju), zatim promjena politil'kih i gospodarskih odnosa i prilika u meĉunarodnoj zajednici, odnosno ĥelja brojnih drĥava u razvoju da ostvare suverenitet nad svojim prirodnim bogatstvima, te veliki tehnil'ki napredak koji omoguĉuje iskoriġtavanje mora i podmorja u sve veĉim dubinama.

Nova *Konvencija* nije se dotakla problematike historijskih (povijesnih) voda - historijski zaljevi. Odavno su neke drĥave u meĉunarodnim odnosima zahtijevale iskljuĉivu vlast nad zaljevima velike povrĉine i ġiroka ulaza (pa prema tome nisu udovoljavala meĉunarodnim 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 povrĉina jednaka ili veĉa od povrĉine polukruga kojemu je promjer crta povuĉena preko ulaza u tu uvalu), nad nekim vaĥnim tjesnacima, morskim prostorima arhipelaga, estuarijima i sliĉnim dijelovima more. Te su drĥave 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 naĉelno priznaju postojanje historijskih zaljeva. Tako *Konvencija UN o pravo mora* (zbog sloĥeni geografskih, gospodarskih i politil'kih problema) nema posebnih pravila u historijskim zaljevima, osim opĉe odredbe da se pravila u zaljevima ne primjenjuju na tzv. *historijske zaljeve*.

Vanjski pojas, s istim ovlaštenjima kao i u *Genevskoj Konvenciji o teritorijalnom moru* i *vanjskom morskom pojasu* (1958.), udvostručuje se širinom, te može iznositi do 24 morskih milja računajući od polazne crte od koje se mjeri širina 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 služi međunarodnoj plovidbi. Proširenjem 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 širina teritorijalnog mora. U tom pojasu obalna država ima suverena prava radi istraživanja, iskorištavanja, otvaranja 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 otvaranje morskog okoliša, jer sadrži najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja mora, morskog dna i obale. Te su norme prvenstveno nacionalne i odnose se na sva ishodišta, kategorije i vrste onečišćenja. Odredbe o zaštiti i otvaranje morskog okoliša koncentrirane su u XII. dijelu, ali ih ima i u drugim dijelovima, primjerice u dijelu koji se odnosi na neekološki prolazak teritorijalnim morem, na arhipelaške 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 ističe obvezu svake države da štiti i otvara morski okoliš. Radi zaštite i otvaranja morskog okoliša, države surađuju na općoj razini i ako je potrebno na regionalnom, izravno ili preko nadležnih međunarodnoj organizacija, u formuliranju i provedbi međunarodnih propisa, standarda i

preporučene prakse i postupaka u skladu s *Konvencijom*, imaju i na umu regionalne značajke [9].

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

Konvencijom je podmorje (morsko dno i morsko podzemlje) izvan granica nacionalne jurisdikcije (vlasti) proglašeno općim dobrom (naslijeđem) l'ovjel'anstva (tzv. *Zona*, engl. *Common heritage of mankind*). U *Konvenciji* se uređuje pravni položaj Zone i njezinih bogatstava, opće ponašanje država, poštovanje odredaba u Zoni i obaveza naknade štete, određuje se upotreba Zone isključivo u miroljubive svrhe, znanstvena istraživanja mora, itd. U konvenciji se predviđa ustrojstvo Međunarodne vlasti za morsko dno koja bi preko svojih tijela (poglavito je važno tijelo Poduzetice) upravljala iskorištavanjem i pravednom podjelom izvora bogatstva.

4.2 ZNAČAJ KONVENCIJE O PRAVU MORA

Konvencija UN o pravu mora unificirala je l'itavo međunarodno pravo mora. Konkretno je utvrđena širina teritorijalnog mora, državama se daje mogućnost proglašenja gospodarskog pojasa.

Među najvažnije konvencijske odredbe svakako spadaju one o zaštiti morskog okoliša *Konvencija* nalaže da se propiše, među ostalim norme, mjere i postupci kojima je svrha smanjivanje (koliko je god moguće) odlaganja u morski okoliš toksinih, škodljivih i štetnih tvari, posebice onih koji se ne rastvaraju [10].

Konvencija ovlađuje države da donose zakone i propise radi kažnjavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja uzrokovana potapanjem i da poduzimaju eliminacije svakog potapanja otpadaka i drugih tvari koje unaprijed nisu odobrila nadležna tijela obalne države. *Konvencijom* se nalaže da nacionalni antipolucijski propisi budu barem toliko djelotvorni koliko i općeprihvaćena međunarodna pravila i standardi [10]. Država zastave i dalje je prvenstveno nadležna za uređenje suzbijanja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša sa svojih brodova.

4.3 ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA

Onečišćenje mora s brodova može biti uzrokovano redovitim funkcioniranjem izvora onečišćenja, planiranim hotimilnim odlaganjem (potapanjem) te pomorskim nezgodama (sudar brodova, nasukavanje ili druge nezgode).

Metode koje se primjenjuju za suzbijanje onečišćenja mora s brodova su:

- sprječavanje pogonskih onečišćenja tako što se usvoji pravila o konstrukciji, opremi, te samom vođenju broda,
- sprječavanje pomorskih nezgoda tako što se usvoji standardi o sigurnosti plovidbe s posebnim naglaskom na obuku posade,
- smanjivanje posljedica nezgoda poduzimanjem zaštitnih mjera, te planovima intervencije,
- zabranom potapanja štetnih tvari u more [11].

4.3.1 Nadležnost države zastave glede onečišćenja mora s brodova

Što se tiče otvorenog mora, *Konvencija* nalaže državama zastave poduzimanje mjera sa svrhom da zapovjednika broda, člana posade, a u odgovarajućoj mjeri i posadu upoznaju te da oni stvarno poštuju međunarodne norme o suzbijanju onečišćenja morskog okoliša. Svaka država je dužna istražiti pomorsku nezgodu ili incident na otvorenom moru u kojem je sudjelovao brod njezine zastave, a koji je uzrokovao ozbiljnu štetu morskome okolišu.

Dodjeljivanjem državne pripadnosti državama zastave broda stječe vlast i jurisdikciju nad brodom, preuzima odgovornost i pruža slobodu, no kako brodovi plove izvan granice vlastite države od davnina postoji potreba zaštite interesa svih brodova pod zastavom države. Pripadnost broda određenoj državi daje pravo brodu na diplomatsko-konzularnu zaštitu u inozemstvu, iz svega toga proizlazi i pravo na temelju kojeg država zastave broda ima pravo odlučivati o dodjeljivanju državne pripadnosti broda, a samim time i vršiti 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 poštuju međunarodna pravila kao i standarde koje nalažu međunarodne organizacije, kao i zakone koji su doneseni u skladu s *Konvencijom UN o pravu mora* kako bi se

spriječilo onečišćenje mora, kao i morskog okoliša s brodova. Kako bi se ostvarilo navedeno, država donosi propise i poduzima preventivne mjere u zaštitu tih ciljeva. Iako bi svaka država trebala osigurati provedbu pravila, zakona i propisa u praksi je stanje drugačije.

Praksa je pokazala da je sustav mjera države zastave koji proizlazi iz takvih pravila i jest nedjelotvoran, a razlozi za to su brojni. Naime, postoje tzv. *pogodovne zastave* u državama otvorenog upisnika gdje takve države nisu zainteresirane ili nemaju djelotvorne mehanizme za nadzor nad svojim brodovima. Također, jedan od istih razloga koji pridonosi takvom stanju je nedovoljan interes država za pokretanjem postupka, posebno zbog protupravnog i ina kojim je određena određena prostorno daleka država, ili zbog onečišćenja koja su se, primjerice, dogodila na otvorenom moru, pa nitko konkretan nije odgovoran [12].

Konvencijom UN o pravu mora propisano je da država zastave treba poduzeti istragu vezanu uz kršenje pravila i standarda usvojenih preko nadležne međunarodne organizacije ili na ovoj diplomatskoj konferenciji te ako je to opravdano, pokrenuti postupak zbog pretpostavljenog kršenja (povrede) pravila, neovisno o tome gdje se ono dogodilo, odnosno gdje se onečišćenje zbog takvog i ina dogodilo ili otkrilo [9].

Ako je uvjerena da su dokazi dostatni kako bi mogli započeti postupak u predmetu pretpostavljenog kršenja pravila, država zastava bez odgode pokrene takav postupak u skladu s pravilima svojeg unutarnjeg prava. O poduzetoj akciji i postignutim rezultatima bez odlaganja se obavještava država podnositeljica pisanog zahtjeva i nadležna međunarodna organizacija. Obavijesti takve vrste pristupa ne su svim državama [9].

Bitno je naglasiti kako *Konvencija UN o pravu mora* propisuje da svaka država vrći jurisdikciju i nadzor nad brodovima koju viju njezinu zastavu. *Konvencija UN o pravu mora* propisala je niz novih dužnosti za te države, a svrha takvih novih dužnosti je povećanje sigurnosti plovidbe i umanjenje opasnosti od nezgoda brodova i njihovih posljedica, posebice s obzirom na zaštitu i očuvanje prirodnog okoliša [13].

Može se zaključiti kako prema *Konvenciji UN o pravu mora* svaka država ima punu jurisdikciju i pravo nadzoru nad svakim brodom pod svojom zastavom, kao i njegovim zapovjednikom, članovima i posadom. Također ima pravo na pokretanje istrage u povodu pomorskih nesreća na otvorenom moru kada je u nesreći brod pod njezinom zastavom uzrokovao štetu morskome okolišu.

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, udovoljavajući 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 onečišćenja 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 polinjeno onečišćenje morskog okoliša (u svakom slučaju ispuštanje mora biti polinjeno u granicama nacionalne jurisdikcije obalne države),
- je li prekršaj broda utemeljen na dokazima ili se radi samo o pretpostavkama.

Obalna država označava onu državu unutar čijih su se granica prekršila međunarodna pravila ili nacionalni propisi o sprječavanju, smanjivanju ili nadziranju onečišćenja s brodova [11]. Obalne države su najviše pogođene onečišćenjima, ponajviše obalne zone, odnosno ušća 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 suverenosti u koju ona uživa na svom kopnenom području [3].

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

međunarodnog prometa, suverenost djelomično ograničena. Tako, primjerice, svi trgovački brodovi imaju pravo ulaska u luke stranih država otvorene za međunarodni promet i ako 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 računa 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 onečišćenja 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 onečišćenja morskog okoliša, 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 škodljive ako ih strani brod počinu 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 olučivanje okoliša obalne države i sprječavanje, smanjivanje i nadziranje njena onečišćenja,
- 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 općeprihvaćena međunarodna pravila i standardi.

4.3.2.3. Gospodarski pojas

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

Gospodarski pojas je ekskluzivna ekonomska zona 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 širi 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 širi 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 državama u razvoju. U ovom slučaju potrebno je odrediti za strane državljane [15]:

- postupak ishođenja 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 korištenja gospodarskog pojasa, što se ugovara bilateralno ili regionalno. Geografski hendikepirane države kojima ekonomija ovisi o korištenju tuđeg 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 olakšavanja tih vrsta. Posebne mjere se poduzimaju i za morske sisavce, te neke druge vrste živih morskih organizama [9].

Obalna država može poduzeti pravne akcije (zaustavljanje brodova, oduzimanje ulova itd.) radi olakšavanja 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 je 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 onečišćenja 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 štetnih 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, čije je odlaganje u morski okoliš bilo potpuno zabranjeno,
- Prilog II. – siva lista na kojoj je popis manje štetljivih tvari čije potapanje zahtjeva posebnu opreznost,
- Sve tvari koje nisu navedene u prilogima mogu se odlagati u morski okoliš.

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

- odlaganje u more otpadaka ili drugih tvari proizvedenih iz redovne upotrebe brodova, zrakoplova, platformi i drugih naprava na moru te njihove opreme, s iznimkom brodova i zrakoplova čija 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 proizvedenih izravno iz istraživanja i iskorištavanja rudnih bogatstava podmorja ili povezanih s tim djelatnostima.

Prvih desetak godina *Londonska konvencija* funkcionirala je na zadovoljavajućim načinima, međutim uskoro započnu napore 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 štetnih tvari, a tvari čije je potapanje dopušteno nabrajaju se u Prilogu I. Dakle, vidljivo je da *Protokol* usvaja sustav tzv. *obrnute liste*, kojim provodi novi pristup uređenju potapanja, zasnovan na prevenciji i oprezu.

4.5 ONEČIŠĆENJE S KOPNENIH IZVORA U KONVENCIJI UN O PRAVU MORA

Onečišćenje s kopna najčešće potječe od otpadnih industrijskih voda. Onečišćujuće tvari se stvaraju i akumuliraju, te unose u morski okoliš. Ovdje je bitno naglasiti kako je kopneni izvor onečišćenja nejednako podvrgnut razini međunarodne pravne kontrole kao ostali izvori onečišćenja morskog okoliša.

Najveći i negativan utjecaj onečišćenja s kopna ima na ribarstvo i turizam, što je poseban problem tranzicijskih država, koje osim znanja i tehnologije nemaju velika financijska sredstva koja bi mogli izdvojiti kako bi zaštitili okoliš. Stoga je nužno uvođenje programa promatranja i kontrola, kako bi se istražile karakteristike štetnih tvari na morski okoliš. Ovdje je, također, važno istaknuti *Konvenciju UN o pravu mora* kao međunarodni ugovor koji sadrži odredbe o zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s kopna. Navedena *Konvencija* nalaže zaštitu morskog okoliša vodeći računa o međunarodno priznatim pravilima, standardima te preporučenju praksi i postupcima kako bi u najvećoj mogućoj mjeri umanjile ispuštanje u morski okoliš otrovnih, štetnih i štetljivih 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 države obvezne donijeti propise o pomorskim djelatnostima kako bi se spriječio onečišćenje mora uljem, ili kako su sve obalne države obvezne u sigurnosnim zonama poduzeti mjere kojima bi se zaštitili prirodni izvori od onečišćenja. Detaljnije odredbe nalaze se u malobrojnim regionalnim ugovorima.

Konvencija sadrži i općenite odredbe za suzbijanje onečišćenja od djelatnosti u Zoni, tj. morskom dnu i podzemlju izvan nacionalne jurisdikcije. Te odredbe sadržane su u dijelu XII. koji se bavi zaštitom i očuvanjem morskog okoliša i u dijelu XI. koji regulira taj režim.

5 SPRJEČAVANJE ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

U međunarodnim okvirima teži 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 proširena 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 štetnim tvarima za ljude, ostala bića, blagodat i korištenja mora na bilo koji način – izbacivanjem, ispuštanjem, pražnjenjem, izlivanjem i curenjem.

MARPOL konvencija temeljni je preventivni međunarodnopravni 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 zaujlenih 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 štetnim tvarima koje se prevoze u rasutom stanju (Prilog II.), na onečišćenje štetnim 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 onečišćenja morskog okoliša uljem i drugim štetnim tvarima. Države potpisnice *Konvencije* obvezne su u svojim naftnim terminalima, remontnim lukama i drugim lukama odrediti mjesto i postaviti uređaje za prihvat svih zaguljenih tekućina i otpadnih ulja [16].

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

MARPOL 73/78 se do danas više puta mijenjalo. Značajne su promjene iz 1992. godine. Odbor IMO-a za zaštitu morskog okoliša početkom 1992. godine izmijenio je odredbe Priloga I. i proširio uvjete u odnosu na ispuštanje ulja i zaguljenih tekućina iz kaljuže strojarnice i zaguljenih ostataka iz kargo tankova. *MARPOL 73/78* ratificiralo je više od 70 zemalja čije flote čine oko 90 posto svjetske trgovačke mornarice, među kojima je i naša država.

U *MARPOL konvenciji* je jasno navedeno kako je potrebno provesti istragu o svakoj nesreći koja se dogodila čija je posljedica onečišćenje s brodova. Prema *MARPOL konvenciji*, svaki brod mora imati brodske knjige, knjigu ulja, knjigu smeća, plan za rukovanjem smećem te brodski plan pri pojavi onečišćenja.

Brodski plan mora sadržavati postupak koji će primijeniti zapovjednik broda ili druge osobe koje upravljaju brodom kako bi izvijestile o onečišćenju, popis vlasti ili osoba s kojima treba stupiti u vezu u slučaju nezgode onečišćenja uljem, podoban opis radnje koju trebaju odmah poduzeti osobe na brodu kako bi smanjile ili nadzirale ispuštanje ulja nakon nezgode, te postupke i mjesta za uspostavljanje veze na brodu radi usklađivanja mjera na brodu s nacionalnim i lokalnim vlastima radi suzbijanja onečišćenja.

Vrlo je važno spomenuti kako je *MARPOL konvencija* sveobuhvatna te pokriva sva područja koja se odnose na pomorski promet i eventualne nezgode i nesreće 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 višegodišnjih priprema, a kao rezultat Diplomatske konferencije održane u sjedištu IMO-a u Londonu od 9.-13. veljače 2004. godine usvojena je Međunarodna *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 štetnih utjecaja širenja vodenih organizama balastnih voda.

Danas, kada se procjenjuje da se godišnje u svijetu preveze 3 do 10 milijardi tona balastnih voda, prenoseći istovremeno opasnost od mogućih štetnih posljedica prijenosa živih organizama u za njih neprirodna staništa, usvajanje globalnog pravnog instrumenta od velikog je značaja [17].

Konvencija se primjenjuje na brodove koji viju zastavu države ugovornice i brodovi čiji 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 meĹunarodnoj diplomatskoj konferenciji odrĹanoj u listopadu 2001. godine u Londonu usvojena je *MeĹunarodna konvencija o kontroli štetnih premaza protiv obraĹtanja na brodovima (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships)* - *AFS konvencija* kojom su doneseni zahtjevi u svezi premaza protiv obraĹtanja na brodovima, radi umanjenja ili uklanjanja njihovog Ĺtetnog djelovanja na pomorski okoliĹ i ljudsko zdravlje [17].

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

AFS konvencija se odnosi na sve brodove, neovisno o podruĹju plovidbe, osim ratnih brodova i javnih brodova. Za brodove bruto tonaĹe 400 i viĹe u meĹunarodnoj plovidbi, osim fiksnih i plutajuĹih odobalnih platformi, zahtijeva se pregled i izdavanje MeĹunarodne svjedodĹbe premaza protiv obraĹtanja (*International Anti-fouling System Certificate - IAFS svjedodĹba*) sa zapisom o premazu protiv obraĹtanja kojim se opisuje primjenjeni AFS i koji je sastavni dio IAFS svjedodĹbe [17]. U sluĹaju izmjene AFS-a ili ponovne primjene istog AFS-a zahtijeva se potvrĹivanje zapisa.

Za brodove duljine 24 m i viĹe u meĹunarodnoj plovidbi, osim fiksnih i plutajuĹih odobalnih platformi, bruto tonaĹe manje od 400 zahtijeva se Deklaracija o premazu protiv obraĹtanja koju potpisuje brodovlasnik [17].

6 ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA

Konvencije o odgovornosti za štetu od onečišćenja mora pol'ele su se usvajati nakon nesreće tankera *Torrey Canyon* u ožujku 1967. godine. Postalo je o'ito da prijeti ozbiljna opasnost za biljni i životinjski svijet od nekontroliranog onečišćenja mora. Kasnije pomorske nesreće s još tešim posljedicama to su i potvrdile.

Pri stvaranju svakog međunarodnog ugovora bilo je potrebno sagledati interese brojnih država i njihovu raznolikost te uskladiti interese međunarodne pomorske trgovine s rastućom svijetlu o odgovornosti prema pomorskom okolišu.

6.1 MEĐUNARODNI SUSTAV GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ONEČIŠĆENJE MORA

Poseban međunarodni sustav građanske odgovornosti za onečišćenje 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 može osloboditi odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem samo ako dokaže da je takva šteta:

- posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave iznimnoga, neizbježnoga i nesavladivog karaktera,
- ili u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe ul'injenima unamjeri da se šteta prouzroči,
- ili u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi u obavljanju te funkcije.

Ako brodovlasnik dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala kao posljedica namjerne radnje ili propusta oštećenika, može se u cijelosti ili djelomično 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 onečišćenja nije moguć 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 dolažu i po toni broda, ali ta svota ne može premašivati ukupan iznos od 210 milijuna SDR. Pravo na ograničenje odgovornosti 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 izdat je tada brodu potvrdu (certificate) u skladu s modelom u prilogu *Konvencije*, kojom se potvrđuje da brod ima osiguranje u skladu s *Konvencijom*. Kako štete od onečišćenja 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 veća 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 naknađuje štetu iznad granica odgovornosti prema *CLC konvenciji iz 1969.* godine.

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

Navedenim ugovorima nametnula se odgovornost za onečišćenje brodovlasnicima uz financijsku odgovornost vlasnika tereta. Značajne izmjene učinjene 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 međunarodni pravni akt koji uređuje odgovornost brodovlasnika za onečišćenje morskog okoliša uljem. Svrha te *Konvencije* je osigurati pravednu naknadu osobama koje pretrpe štetu zbog onečišćenja ili zagađenja 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 štete prouzrokovane onečišćenjem na teritoriju države članice uključujući i njeno teritorijalno more. Za štete nastale onečišćenjem uljem odgovara vlasnik broda. Samo se protiv vlasnika broda može praviti tužbeni zahtjev.

Vlasnik broda odgovara po principu *relativnog kauzaliteta (princip uzročnosti)*. To znači da odgovara za svaku štetu, osim ako ne dokaže da je šteta nastala zbog uzroka za koji prema konvenciji ne odgovara. Prema konvenciji, brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je onečišćenje nastalo kao posljedica:

- rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili više sile,
- radnje ili propusta treće osobe sa namjerom da prouzroči takvu štetu,
- radnji ili propusta tijela odgovornog za sigurnost plovidbe,
- radnji ili propusta ostale osobe.

Ako je do izlijevanja ili izbacivanja ulja došlo iz dva ili više brodova, a nije moguće utvrditi omjer sudjelovanja pojedinog broda u šteti, vlasnici tih brodova za štetu odgovaraju solidarno. Odgovornost je brodovlasnika za štete zbog onečišćenja 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 obeštetenje šteta zbog izlijevanja ulja s tankera, jer pruža obeštetenje u prvom sloju. Drugi dio toga sustava, tj. obeštetenje 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 onečišćenja u onim slučajevima kada se primjenom *Konvencije o odgovornosti* ne može postići odgovarajući a naknada.

Konvencija o fondu pruža dodatnu odštetu 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) trebala je unifikacijski pokušaj u materiji onečišćenja 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 dolazi i ide 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 je rezultat postići *Konvencija* dat je praksa, a odgovor je ovisiti o broju ratifikacija i o zemljama koje je 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. spašavatelja 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 koji primjenjuju se pravila o općem ograničenju 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 naše more se zagađuje uljem na način da se ono prevozi u tankerima kao teret ali i u svim vrstama plovniha objekata kao pogonsko gorivo. U budućnost je potrebno razvijati efikasniji sustav i bolju pomorsku infrastrukturu kako bi se na što učinkovitiji način zaštitio morski okoliš od sve većih količina opasnih i štetnih tvari koje se prevoze morem.

Zbog mogućih pomorskih nesreća koje bi imale katastrofalne posljedice po morski okoliš treba usvajati strože propise za tankere kako se ne bi dogodile nove pomorske katastrofe. Iskustvo s tankerima koji su doživjeli pomorsku nesreću i prouzročili 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. Dosadašnje svako izlijevanje ulja negativno je utjecalo na brojne biljne i životinjske vrste u moru, a posredno i na kvalitetu življenja ljudi posebno onih u obalnim područjima.

Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine predstavlja međunarodni okvir zaštite mora od svih onečišćenja te sadrži najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja mora, morskog dna i obale te nameće obvezu svim državama da štite i čuvaju morski okoliš. *Konvencija UN o pravu mora* sadrži odredbe koje reguliraju mjere radi osiguranja djelotvorne zaštite morskog okoliša od štetnih 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 propišu, među ostalim norme, mjere i postupci kojima je svrha smanjivanje (koliko je god moguće) odlaganje u morski okoliš toksičnih, škodljivih i štetnih 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 onečišćenja s brodova svim štetnim 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 pokušava eliminirati svako potencijalno onečišćenje morskog okoliša s brodova.

Međunarodna pomorska organizacija osmislila je i dvojni sustav odgovornosti za naknadu štete uslijed izlivanja ulja koje se prevozi kao teret. Prema prvoj *CLC konvenciji* za štete od izlivanja ulja odgovoran je brodovlasnik. Odgovornost je stroga i kauzalna, a odgovorna osoba se može 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 određene iznose na godišnjem nivou uplaćuju vlasnici ulja. Prema tom sustavu odgovornost dijele brodovlasnici i vlasnici tankera i vlasnici tereta (ulja). Svrha tog sustava je što bolje zaštititi one koji su izravno ugroženi mogućim onečišćenjem s brodova (obalne države, vlasnici turističkih objekata na obali, ribari, lokalno stanovništvo i dr.).

Zaštita mora i njegova okoliša prioritet je svakoj državi, bez obzira na činjenicu ima li određena država u svojim granicama morske dijelove. Sprječavanje onečišćenja morskog okoliša više je nego važno za cijeli svijet, za klimu, opstanak biljnih i životinjskih vrsta kao i za budućnost čovječanstva.

8 LITERATURA

- [1] Ćikić, D., Glavač, H., Glavač, 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., Mrđić, T.: *Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u RH*, Pomorski zbornik, 47-48 (2013), str. 73-85.
- [4] Kulić, 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.; Petrinović, R.: *Pomorsko pravo (Pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Pomorski fakultet Split, 2006,
- [7] Frka Milosavljević, S.: *Utjecaj naftnog zagađenja na površinski mikrosloj mora*, Kemija u industriji: L'asopis kemijara i kemijskih inženjera Hrvatske, 55 (12), 2006.
- [8] Vrančić, 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] Milošević Pujo, B., Petrinović, 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] Fabijanić Gago, 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. Ć.: *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] Ljorić, D.: *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta Rijeka, 27(2) 1991., str. 891.
- [20] Perićin, 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] Pospišil, 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.