

EUROPSKI PRAVNI OKVIR ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA ZA SIGURNO I EKOLOŠKI PRIHVATLJIVO RECIKLIRANJE BRODOVA

Doc. dr. sc. ŽELJKA PRIMORAC*

UDK 656.047.7(4EU)
627.36:504.6
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 7.10.2014.
Prihvaćeno za tisak: 17.2.2015.

Autorica u radu ukazuje na pravne zasade sigurnog i ekološki prihvatljivog recikliranja brodova prema rješenjima europskih pravnih ishodišta. Iznošenjem modaliteta sustavnog nastojanja zaštite ljudskog zdravlja i morskog okoliša od negativnih učinaka recikliranja starih brodova na plažama trećih zemalja, odredbe Međunarodne konvencije o sigurnom i okolišno prihvatljivom recikliranju brodova – Hong Kong (2009) imale su neposredan učinak na nastojanje EU da unilateralnim pristupom postigne sigurnije i ekološki prihvatljivije recikliranje brodova koji plove pod zastavom države članice EU. Stoga je poseban naglasak rada stavljen na pravnu analizu Uredbe (EU) br. 1257/2013 Europskog Parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. god. o recikliranju brodova kako u odnosu na zahtjeve prema brodovlasnicima brodova država članica EU, tako i u odnosu na specifičnost rješenja o zahtjevima za brodove koji plove pod zastavom "trećih zemalja" a pristaju u luku ili sidrište države članice EU. Raspravljajući o učincima visoko postavljenih standarda recikliranja brodova na povećanje troškova poslovanja, autorica zaključuje kako će povećanje ekološko prihvatljivih standarda sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša neupitno zahtijevati brzu i kvalitetnu prilagodbu brodovlasnika novim pravnim normama i troškovima poslovanja. Analizirajući ekološkopravna i ekonomska stajališta o utjecaju i učincima reciklažne industrije brodova na svjetsko pomorsko tržište, autorica naglašava kako se unilateralni pristup na europskoj razini – Uredba (EU) br. 1257/2013, obvezatno i u cijelosti izravno primjenjuje u državama članicama EU što s obzirom na međunarodni karakter problema sigurnog i ekološki prihvatljivog recikliranja brodova zahtijeva potrebu za postizanjem međunarodne jedoobraznosti.

Ključne riječi: recikliranje brodova; odgovornost brodovlasnika; europski propisi.

1. UVOD

Čak 90–95% međunarodnog trgovinskog prijevoza tj. gotovo 90% europske vanjskotrgovinske razmjene odvija se morskim putem.¹ Međunarodna narav plovidbe te dinamičnost pomorskog tržišta ukazuju na sve veći međunarodni značaj recikli-

* Doc. dr. sc. Željka Primorac, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split, tel: 021/393-588; e-mail: zeljka.primorac@pravst.hr

¹ http://ec.europa.eu/transport/models/maritime/index_en.htm, datum posjete 5. lipnja 2014. god.

ranja brodova, najekološkijeg načina raspolaganja brodom nakon proteka njegova životnog vijeka. Prosječna starost brodova u međunarodnoj i nacionalnoj plovidbi, prekapacitiranost svjetske trgovačke flote za oko 30% te utjecaj svjetske financijske krize na zastoj u međunarodnom pomorskom tržištu imaju neposredan učinak na nužnost prodaje brodova i rezanja troškova poslovanja. Suvremeni međunarodni pomorski promet karakterizira plovidba sve većeg broja ispodstandardnih brodova koji pridonose uštedi tj. povećanju dobiti kompanije te je u tom pogledu uspostava sustava ranog otkrivanja takvog brodogradnje i mjera za sprječavanje njihove daljnje plovidbe jedan od temeljnih ciljeva europske pomorske politike.

Budući da se svake godine diljem svijeta reciklira više od 1000 brodova te se recikliranje dotrajalih brodova ubraja u jednu od najvećih svjetskih reciklažnih industrija,² u radu će se prethodno analizirati društveni značaj te ekonomske funkcije sigurnog i ekološki prihvatljivog rastavljanja brodova u azijskim zemljama (Bangladeš, Indija, Kina, Turska, Pakistan) koje recikliraju gotovo 70% brodova na plažama ili u ispodstandardnim postrojenjima za recikliranje brodova. Primjenjujući niske sigurnosne i ekološke standarde, u navedenim se zemljama provodi recikliranje gotovo 97% svjetske brodske tonaže. Stoga međunarodna/europska ekološka pravna rješenja kojima se nastoji spriječiti, smanjiti ili ukloniti štetne učinke brodske reciklažne industrije na ljudsko zdravlje i okoliš³ imaju negativan odraz na ekonomske interese nacionalnih gospodarstava tih zemalja, ali i na svjetsko pomorsko tržište.

Uvažavajući činjenice da u vezi sa zaštitom okoliša ne smije biti kompromisa te da poduzete mjere za zaštitu moraju biti praktične, sigurne i učinkovite u troškovima,⁴ primjena najviših sigurnosnih standarda ima neupitan utjecaj i na povećanje brodovlasnikovih troškova poslovanja. Stoga su, u skladu s razvojem ekološkog zakonodavstva, postavljeni novi zahtjevi i troškovi za brodare kako bi poslovali bez ograničenja, kazni ili prisilnog zadržavanja u lukama.⁵ U takvim okolnostima gdje najvažnijim čimbenicima u pomorskoj industriji i trgovini odgovara stanje niskih troškova i liberalnog pravnog okvira koji ne prisiljava na ispunjenje normi standardizirane sigurne plovidbe, teško je naći rješenje koje bi doprinijelo povećanoj sigurnosti i kva-

² Detaljnije vidjeti PUTHUCHERRIL, T. G.: *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, BRILL, Nizozemska, 2010., str. 10.–51. Više o prednostima i nedostacima reciklažne industrije vidjeti KUSUMANINGDYAH, W.; EUNIKE, A.; YUNIARTI, R.: *Sustainability Aspects: A System Dynamics Approach*, *Procedia Environmental Science*, The 3rd International Conference on Sustainable Future for Human Security, 3.–5. studenoga 2013., Japan, vol. 17., 2013., str. 785.–794.

³ Više o promicanju zelene kulture u recikliranju brodova vidjeti PUTHUCHERRIL, T. G.: *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, *op.cit.*, str. 201.

⁴ ZELENKA, R.; FABAC, J.; PAVLIĆ SKENDER, H.; ZEKIĆ, Z.: Uloga ekološke politike u pomorskom brodarstvu, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 46., 2010., str. 64.

⁵ RADONJA, R.; JUGOVIĆ, A.: Poslovna politika brodara u kontekstu razvoja ekološkog zakonodavstva, *Pomorstvo*, Pomorski fakultet u Rijeci, br. 2., 2011., str. 323.

liteti svjetskog pomorstva.⁶ U postizanju tih ciljeva, u radu se razmatraju pravne i ekonomske implikacije međunarodnog i europskog pristupa rješavanju problematike uspostave odgovarajućeg provedbenog mehanizma za recikliranje brodova. U tom kontekstu analiziraju se problemi europskog unilateralnog pristupa sigurnom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova te prilagodba hrvatskog pomorskog zakonodavstva globalnim i europskim planovima.

2. DRUŠTVENI ZNAČAJ I EKONOMSKE FUNKCIJE SIGURNOG I EKOLOŠKI PRIHVATLJIVOG RECIKLIRANJA BRODOVA PREMA RJEŠENJIMA HONG KONG KONVENCIJE

Razvoj suvremenog međunarodnog pomorskog prometa izravno je utjecao na rast svjetske trgovačke flote koja je u posljednjem desetljeću porasla s 575 milijuna bruto tona u 2001. god. na 958 milijuna u 2010. god.⁷ S obzirom na prekapacitiranost transportnog sektora,⁸ prosjek starosti svjetske flote (operativni vijek većine trgovačkih brodova iznosi 20–25 godina)⁹ te na isključivanje iz plovidbe tankera s jednostrukom oplatom¹⁰ u cilju povećanja sigurnosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša, očito je da će broj brodova koje je potrebno rastaviti i reciklirati

⁶ KOLOŠ, S.: Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu, *Pravnik*, br. 44., 2010., str. 57.

⁷ Tako ORMOND, T.: Hong Kong Convention and EU Ship Recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?, *Environmental Law Network International, Elni Review*, br. 2., 2012., str. 54. Više o razvoju svjetskog morskog brodarstva i kapaciteta svjetske trgovačke mornarice vidjeti LUŠIĆ, Z.: Razvoj svjetskog brodarstva, *Naše more*, br. 5.–6., 2003., str. 189.–196.

⁸ Detaljnije o utjecaju prekapacitiranosti transportnog sektora na povećanje potreba za recikliranjem brodova vidjeti PUTHUCHERRIL, T. G.: *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, *op.cit.*, str. 13.

⁹ ANDERSON, C. B.: *Shipping and the environment law and practice*, Informa, London, 2009., str. 1029. Značajno je napomenuti kako je u 2012. god. oko 1.250 oceanskih brodova došlo do kraja životnog vijeka (tako prema podacima s internet stranice <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/>, datum posjete 10.7.2014.). Zanimljivo je uočiti da su u razdoblju od 1990. god. do 2006. god. reciklirani sve stariji brodovi veći od 500 BT (1990. god. – starost 27,7 godina, 2006. god. – starost 32,6 godina) – tako MIKELIS, N.: A statistical overview of ship recycling, *International Symposium on Maritime Safety, Security & Environmental Protection*, Atena, rujna 2007., str. 3. (materijal dostupan na internet stranici http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=23449&filename=shiprecycling.pdf, datum posjete: 12. rujna 2014. god.).

¹⁰ Isključivanje iz plovidbe tankera s jednostrukom oplatom jedna je od mjera sadržana u posebnom paketu zakonodavnih mjera – Erika 1. koje imaju za cilj pooštriti sigurnost plovidbe i zaštititi morski okoliš od onečišćenja mora s brodova na razini EU (ČORIĆ, D.: *Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 9.). Više o mjeri isključivanja iz plovidbe tankera s jednostrukom oplatom tj., o zabrani njihova uplovljavanja u europske luke vidjeti WENE, J.: European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, vol. 19., 2005., str. 62.–63. Detaljnije o međunarodnom i američkom sustavu isključivanja iz plovidbe tankera s jednostrukom oplatom vidjeti HU, J.: Recent Developments in the EU Marine Oil Pollution Regime, in: *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and US*, Kluwer Law International, Nizozemska, 2006., str. 15.–16.

rasti. Na temelju podataka *International Maritime Organization* (dalje: IMO), u desetogodišnjem razdoblju od 2001.–2010. god. širom svijeta rastavljeno je od 3,7 do 25 milijuna bruto tona starih brodova po godini.¹¹ Ono što se u razvijenijim državama smatra kao granicom upotrebljivosti u manje razvijenim državama će se iskorištavati za daljnju uporabu.¹² Raspreda i recikliranje brodova¹³ prvenstveno se vrši radi ponovne uporabe čelika.¹⁴ Brodovi koji su došli do kraja životnog vijeka u pravilu se sastoje od više od 85% reciklirajućeg čelika,¹⁵ važne sirovine koja se koristi u građevinskom, automobilskom i transportnom sektoru (uključujući i brodogradnju).¹⁶ S obzirom na pozitivna tehnička svojstva, čelik je temelj i ključni pokretač svjetske ekonomije¹⁷ u čijoj proizvodnji¹⁸ prednjači Kina.¹⁹

¹¹ Tako prema ORMOND, T.: Hong Kong Convention and EU Ship Recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?, *op.cit.*, str. 54. U 2008. god. reciklirano je 2.6 milijuna LDT, 2009. god. – 5,9 milijuna LDT, 2010. god. – 3,9 milijuna LDT, 2011. god. – 6.5 milijuna LDT (LAWRENCE, B.: The recycling market-Macro matters, Compass Maritime Services Luncheon, 2012., str. 13. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.cmaconnect.com/Bart%20Lawrence%20CMA%20LunchFeb%2023%202012.pdf>, datum posjete: 15. srpnja 2014. god.).

¹² Više o recikliranju brodova i o čeliku kao otpadu vidjeti MIKELIS, N.: Ship Recycling Markets and the impact of the Hong Kong Convention, str. 5.–6. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOSTaff/Documents/SHIPRECC%202013%20Int>, datum posjete: 8. srpnja 2014. god.).

¹³ Više o recikliranju dotrajalih brodova vidjeti RADONJA, R.; JUGOVIĆ, A.: Poslovna politika brodara u kontekstu razvoja ekološkog zakonodavstva, *op.cit.*, str. 332.–333.

¹⁴ Uporaba čelika pri izgradnji brodova predstavljala je najvažniji trenutak promjene načina rada u brodogradnji. Više o brodograđevnom čeliku koji kao materijal trupa ima izniman značaj za čvrstoću broda vidjeti na internet stranici <http://www.fsb.unizg.hr/kziha/shipconstruction/main/tr...>, datum posjete 5. rujna 2014. Više vidjeti MIKELIS, N.: Ship Recycling Markets and the impact of the Hong Kong Convention, *op.cit.*, str. 1.

¹⁵ Tako prema podacima s internet stranice <http://recycling.about.com/od/Recycling/a/From-Ship-Breaking-To-Responsible-Recycli...>, datum posjete: 4. travnja 2014. god. Prema podacima *World steel Association*, nehrđajući čelik može se u cijelosti reciklirati te on u tom reciklažnom procesu ne gubi ništa od svojih izvornih tehničkih svojstava.

¹⁶ Detaljnije vidjeti DESHPANDE, P. C.; KALBAR, P. P.; TILWANKAR, A. K.; ASOLEKAR, S. R.: A novel approach to estimating resource consumption rates and emission factors for ship recycling yards in Alang, India, *Journal of Cleaner Production*, br. 59., 2013., str. 251.–259. Više o recikliranju brodova na kraju životnog vijeka kao vrlo važnom čimbeniku neprekidnog obnavljanja pomorske flote vidjeti WHITE, I.; MOLLOY, F.: Ships and the marine environment, *Maritime Cyprus 2001.*, str. 7. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Papers/cyprus01.pdf>, datum posjete: 24. rujna 2014.)

¹⁷ Više vidjeti Key facts about steel, str. 6., materijal dostupan na internet stranici <http://www.worldsteel.org/dms/internet/DocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014>, datum posjete: 8. srpnja 2014. god.).

¹⁸ Najveći izvoznik čelika u 2013. god. je Kina, a najveći uvoznik čelika u 2013. god. je EU (više vidjeti Major importers and exporters of steel in 2013., str. 25., materijal dostupan na internet stranici <http://www.worldsteel.org/dms/internetDocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014>, datum posjete: 8. srpnja 2014. god.). Više o svjetskom uvozu i izvozu čelika u 2012. god. i 2013. god. vidjeti Global Trade in Steel, *International Steel Statistics Bureau*, materijal dostupan na internet stranici <http://www.issb.co.uk/global.html>, datum posjete: 5. rujna 2014. god.

¹⁹ Kineska proizvodnja čelika je u 2000. god. predstavljala 15% svjetske proizvodnje, dok je u 2013. god. taj postotak povećan na 45% svjetske proizvodnje (tako prema MIKELIS, N.: Ship Recycling – will the

Recikliranje brodova je nesumnjivo najekološkiji način raspolaganja brodom nakon isteka njegova životnog vijeka, no recikliranje brodova ujedno predstavlja važan ekološki problem u situacijama kada se predmetno recikliranje odvija na plažama ili reciklažnim postrojenjima onih zemalja u razvoju koje koriste niske standarde sigurnosti i zaštite okoliša.²⁰ Vrlo je značajno naglasiti kako je u 2012. god. čak 1.250 oceanskim brodovima²¹ došlo do kraja operativnog vijeka te je njih čak 70% rastavljeno na plažama²² zemalja u razvoju – Bangladešu, Pakistanu i Indiji.²³ U razdoblju od 2002. do 2011. god. reciklažna postrojenja u Bangladešu, Kini, Indiji, Pakistanu i Turskoj reciklirala su 97% svjetske tonaže.²⁴ Recikliranje brodova u tim zemljama predstavlja problem značajan s ekološkog i ekonomskog stajališta. Naime, brojna istraživanja pokazuju da u najvažnijoj pomorskoj zoni Turske – Aliağa, gdje se vrši recikliranje brodova, postoji velika koncentracija teških metala.²⁵ *Europska Komisija* procjenjuje da se

burden be shared equitably?, Tradewins Ship Recycling Forum, Singapore, 12. i 13. ožujka 2012. god., str. 1. - materijal dostupan na internet stranici <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOSTaff/DocumentsSHIPREC%202013&20Int.>, datum posjete 12. rujna 2014. god. Detaljnije o kineskoj proizvodnji milijuna tona sirovog čelika vidjeti Major steel-producing countries 2012 and 2013, str. 9., materijal dostupan na internet stranici <http://www.worldsteel.org/dms/internet/DocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014>, datum posjete: 8. srpnja 2014. god.).

- ²⁰ Najveća gradilišta za recikliranje brodova u zemljama u razvoju su Gadani u Pakistanu, Alang u Indiji, Chittagong u Bangladešu, Changjiang Ship Breaking yard u Kini i Aliağa u Turskoj. Grad Chittagong u Bangladešu na 7 km dugoj plaži ima najveće svjetsko rezalište brodova u kojem oko 405 svih preookeanskih brodova koji okončaju svoj radni vijek završava. Više o najvećem indijskom rezalištu brodova (Alang) u kojem je svake godine rastavljeno i reciklirano više od 350 brodova vidjeti DESHPANDE, P. C.; KALBAR, P. P.; TILWANKAR, A. K.; ASOLEKAR, S. R.: A novel approach to estimating resource consumption rates and emission factors for ship recycling yards in Alang, India, *op.cit.*, str. 251.; DEMARIA, F.: Shipbreaking at Alang-Sosiya (India): An ecological distribution conflict, *Ecological Economics*, br. 70., 2010., str. 250.–260.
- ²¹ U 2009. god. od 1 006 brodova – 435 ih je rastavljeno u Indiji (43%), 173 u Kini (17%), 87 u Pakistanu (9%), 42 u Turskoj (4%) – tako prema DEMARIA, F.: Shipbreaking at Alang-Sosiya (India), *op.cit.*, str. 252.
- ²² Više o postupku recikliranja brodova na plažama južnoazijskih zemalja vidjeti *Ibidem*, str. 252.–253.
- ²³ Zanimljiv je podatak da je u 2013. god. 39 singapurskih brodovlasnika poslalo čak 31 brod na recikliranje u južnu Aziju (17 u Indiju, 9 u Bangladeš, a 5 u Pakistan) – više vidjeti podatke s internet stranice <http://www.eco-business.com/news/singapore-urged-recycle-ships-safely-and-not-south-..>, datum posjete: 4. travnja 2014. god.). Detaljnije o reciklažnoj industriji brodova u zemljama južne Azije vidjeti TSIMPLIS, M. N.: The Hong Kong Convention on the Recycling of Ships, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, br. 2., 2010., str. 306. Više o ekonomskoj analizi broskog reciklažnog tržišta vidjeti KNAPP, S.; KUMAR, S. N.; REMIJN, A. B.: Econometric analysis of ship demolition market, *Marine Policy*, vol. 32., br. 6., 2008., str. 1023.–1036.
- ²⁴ Tako prema Calculation of recycling capacity for meeting the entry into force conditions of the Hong Kong Convention, Marine Environment Protection Committee, MEPC 64/INF.2, 24 April 2012 (materijal dostupan na internet stranici <http://www.imo.org/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/MEPC64-INF.2.pdf>, datum posjete: 2. travnja 2014.). Tako i MIKELIS, N.: Corporate Social Responsibility should not be blind, 1st Annual Shipping & Offshore CSR Forum, Capital Link Forum, London, 27. rujna 2011. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.imo.org/OurWork/Environment/ShipRecycling...>).
- ²⁵ Više vidjeti NEŞER, G.; KONTAS, A.; ÜNSALAN, D.; ULUTURHAN, E.; ALTAY, O.; DARILMAZ, E.; KÜÇÜKSEZGIN, F.; TEKOĞUL, N.; YERCAN, F.: Heavy metals contamination levels at the Coast of Aliağa (Turkey) ship recycling zone, *Marine Pollution Bulletin*, br. 64., 2012., str. 882.–887.

svake godine iz EU u južnu Aziju izveze 40.000 od 1,3 milijuna tona toksičnih materijala s brodova.²⁶ Isto tako, *Svjetska banka*²⁷ predviđa da će se na bangladeškim plažama u sljedećih 20 godina odložiti 79.000 tona azbesta i 250.000 tona drugih kancerogenih kemikalija²⁸ što potvrđuje predviđanja da će u razdoblju između 2006. i 2015. god. oko 5,5 milijuna tona opasnog materijala (ulja, PVC, azbesta i dr.) završiti u postrojenjima za reciklažu brodova.²⁹ Na temelju iznesenog možemo zaključiti kako korist od recikliranja brodova izvlače samo pojedinci koji, koristeći jeftinu radnu snagu³⁰ u azijskim zemljama, primitivnim tehnološkim postupkom nasukavanja broda i rezanja neočišćene brodske konstrukcije dok još pluta koriste niske sigurnosne i okolišne standarde i na taj način izravno ugrožavaju globalnu sigurnost i zaštitu okoliša. No, neophodno je istaknuti kako se pravne posljedice neprimjerenog recikliranja brodova ogledaju i kroz ekonomski aspekt, budući da reciklirani materijali čine važan segment nacionalnog gospodarstva, a rad u reciklažnoj industriji predstavlja jedini izvor prihoda u južnoazijskim zemljama.³¹ Recikliranje je profitabilno za brodovlasnike te je to ujedno i poticaj brodovlasnicima da njihovi brodovi dođu do odredišta za recikliranje.³² Praksa je pokazala da su u više od 90% slučajeva brodovlasnici brodova za recikliranje odlučivali o prodaji broda za recikliranje koristeći usluge *cash buyera*.³³ Navedeni postupak opravdavaju činjenice da se ta vrsta transakcije bazira na gotovinskom plaćanju *cash*

²⁶ Tako prema podacima s internet stranice <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/>, datum posjete: 10. srpnja 2014. god.

²⁷ *Engl. World Bank*

²⁸ Tako prema podacima s internet stranice <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324328204578571552933363128.html>, datum posjete: 17. rujna 2013. god. Više o toksičnosti materijala na brodu vidjeti internet stranicu <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/why-ships-are-toxic>, datum posjete: 10. srpnja 2014. god.

²⁹ Tako Green Paper On better ship dismantling, COM(2007) 269 final, str. 2. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.minenv.gr/anakyklosi/v.menu/plia/00/GREEN%20PAPER.pdf>, datum posjete: 26. rujna 2014.).

³⁰ Plaće radnika u južnoj Aziji iznose samo 2 EUR-a dnevno (tako prema podacima s internet stranice <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/>, datum posjete: 10. srpnja 2014. god.) MIKELIS, N.: Ship Recycling – will the burden be shared equitably?, *op.cit.*, str. 14.: U bangladeškom gradu Chittagongu dnevna plaća za recikliranje broda iznosi samo 4,40 američkih dolara.

³¹ Od bangladeške reciklažne industrije ovisi 300.000 ljudi (tako prema podacima s internet stranice <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324423904578522982568438250.html>, datum posjete: 17. rujna 2013. god.).

³² TSIMPLIS, M. N.: The Hong Kong Convention on the Recycling of Ships, *op.cit.*, str. 306.

³³ *Cash buyer* je osoba koja brod drži u posjedu jedno kratko vrijeme, npr. tijekom njegove prodaje ili prilikom predaje broda postrojenju za recikliranje. Ta osoba je dužna prema Konvenciji ispunjavati sve zahtjeve njome propisane za brodovlasnike (tako AMIŽIĆ JELOVČIĆ, P.: Pravni aspekt recikliranja brodova s posebnim osvrtom na Međunarodnu konvenciju iz Hong Konga iz 2009., *Zbornik radova XIX simpozija "Teorija i praksa brodogradnje – SORTA 2010"*, Lumbarda, 2010., str. 451). *Cash buyer* ima istu pravnu odgovornost u odnosu na brod kao i njegov prijašnji brodovlasnik iako nije sigurno kako će to funkcionirati u praksi (tako prema Guidelines on Transitional Measures for Shipowners selling Ships for Recycling, Marine International Secretariat, London, 2009., str. 5.).

buyera koji, posjedujući specifična znanja o reciklažnom tržištu, kupuje brod tijekom njegove posljednje plovidbe.³⁴ Kupnjom broda *cash buyer* obično mijenja posadu, zastavu broda, ime broda³⁵ i doprema brod o svom riziku u reciklažno postrojenje koje nudi najbolju cijenu.³⁶ Trošak recikliranja broda neusporedivo je veći u EU³⁷ i SAD-u nego u Aziji zbog strogih ekoloških i sigurnosnih standarda³⁸ pa iz navedenih razloga preoceanski brodovi, iako su u vlasništvu i upotrebljavaju ih razvijene zemlje, često bivaju rastavljeni u zemljama u razvoju.³⁹ Na taj se način vrši izravan poticaj ispodstandardnom rastavljanju brodova koje nanosi štetu okolišu i društvenoj zajednici. Brodovlasnici prodaju svoje brodove po bruto toni u omjeru od 100 do 400 dolara ovisno o vrsti broda i tržištu.⁴⁰ 80-ih godina prošlog stoljeća cijena recikliranja brodova kretala se oko 100 američkih dolara po toni, dok se 2008. god. cijena kretala oko 400 američkih dolara.⁴¹ U kineskim⁴² postrojenjima za recikliranje brodova cijena je od 50

³⁴ Reciklažna postrojenja vrlo rijetko kupuju brod izravno od brodovlasnika budući da ona s obzirom na pravnu narav same njihove djelatnosti ne izvršavaju kupnju broda isplatom novca u gotovini već akreditivom banke (više vidjeti internet stranicu <http://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/GER14/presentations/Steve%20Wansell.pdf>, datum posjete 10. srpnja 2014.).

³⁵ ENGELS, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer, Hamburg, Germany, 2013., str. 70.

³⁶ Tako prema Guidelines on Transitional Measures for Shipowners selling Ships for Recycling, Marine International Secretariat, *op.cit.*, str. 5. ENGELS, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, *op.cit.*, str. 71.: Na cijenu utječe niz čimbenika: dostupnost i broj brodova za recikliranje, prikladnost broda za rastavljanje ovisno o vrsti broda, njegovim karakteristikama, tonaži, stanju broda itd. Začudujuće, udio opasnih materijala na brodu nema izravan utjecaj na cijenu.

³⁷ Više o ideji smještaja postrojenja za reciklažu brodova u Europi i neisplativosti recikliranja brodova u Europi vidjeti MIKELIS, N.: Ship Recycling – will the burden be shared equitably?, *op.cit.*, str. 1.–10.

³⁸ CHIANG CHANG, Y.; WANG, N.; SABRI DURAK, O.: Ship recycling and marine pollution, *Marine Pollution Bulletin*, Elsevier Ltd., br. 60., 2010., str. 1390.

³⁹ DEMARIA, F.: Shipbreaking at Alang-Sosiya (India): An ecological distribution conflict, *op.cit.*, str. 250. Više o utjecaju europskih mjera na poboljšanje prakse recikliranja brodova u postrojenjima za reciklažu u zemljama južne Azije vidjeti YUJUICO, E.: Demandeur pays: The EU and funding improvements in South Asian ship recycling practices, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, vol. 67., rujan 2014., str. 340.–351.

⁴⁰ DEMARIA, F.: Shipbreaking at Alang-Sosiya (India): An ecological distribution conflict, *op.cit.*, str. 252. Detaljnije o prednostima prodaje broda *cash buyeru* u odnosu na ublažavanje rizika neuspjele prodaje broda postrojenju za reciklažu brodova zbog pada potražnje na reciklažnom tržištu vidjeti MIKELIS, N.: The interface between Shipowner & Cash Buyer and Cash Buyer & Recycling Yard, Ship Recycling Workshop, Hamburg, 2013., str. 1. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.gmsinc.net/gms/images/presentations/2013%20Ship%20Recycling.pdf>, datum posjete 10. srpnja 2014.).

⁴¹ ENGELS, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, *op.cit.*, str. 72.

⁴² U Kini je u 2013. god. rastavljeno 2,5 milijuna BT što je povećanje od 4,6% u odnosu na 2012. godinu. Cijena recikliranja u 2013. god. iznosila je između 2.450 i 2.650 yuana (tj. 404–437 američkih dolara) – tako prema NAN, Z.: Weak scrap demand hits China's ship recycling business (materijal dostupan na internet stranici http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-02/19/content_17291348.htm, datum posjete: 12. rujna 2014.). Početkom 2014. godine cijena je pala na 2.300 yuana po BT te je kineska Vlada u znak potpore odlučila pomoći financirajući 750 yuana po BT ako brodovlasnik brodova koji plove pod kineskom zastavom iste reciklira u kineskim postrojenjima za recikliranje (više vidjeti internet stranicu <http://lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article442447.ece>, datum posjete: 12. rujna 2014. god.).

do 70 američkih dolara po BT niža u odnosu na cijene u južnoazijskim postrojenjima za recikliranje.⁴³ Stoga ne začuđuju podaci da su 2012. godine azijska brodogradilišta zaradila 6,3 biliona američkih dolara na recikliranju brodova na plažama,⁴⁴ da ukupni prihodi od reciklaže brodova iznose godišnje oko 1.5 milijardi američkih dolara što dodatno naglašava činjenicu da je globalno gledajući riječ je o jednoj od najvećih reciklažnih industrija.⁴⁵

2.1. Pravne implikacije recikliranja brodova na međunarodnoj razini prema rješenjima Hong Kong konvencije

U cilju osiguranja da brodovi pri recikliranju ne ugrožavaju ljudsko zdravlje, sigurnost ili okoliš, dana 15. svibnja 2009. god. donesena je Međunarodna konvencija za sigurno i ekološki prihvatljivo recikliranje brodova (dalje: *Hong Kong konvencija*)⁴⁶ kao vrlo značajno dostignuće na globalnoj razini⁴⁷, budući da uspostavlja odgovarajući provedbeni mehanizam za recikliranje brodova.⁴⁸ *Hong Kong konvencija* je sveobuhvatan instrument koji upućuje na smanjenje svih sigurnosnih i okolišnih rizika rastavljanja i konačnog odlaganja brodova na kraju njihova komercijalnog života, uključujući odgovorno upravljanje povezanim otpadom i njihovo odlaganje.⁴⁹ *Hong Kong konvencija* se primjenjuje na brodove⁵⁰ ovlaštene vijati zastavu države stranke

⁴³ MIKELIS, N.: Corporate Social Responsibility should not be blind, *op.cit.*, str. 2.

⁴⁴ Tako prema podacima s internet stranice <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324328204578571552933363128.html>, datum posjete: 17. rujna 2013. god.

⁴⁵ MILOŠEVIĆ PUJO, B.; JURJEVIĆ, N.; DOMIJAN-ARNERI, I.: Potreba i posljedice uvođenja međunarodne standardizacije u problematiku reciklaže brodova, *Naše more*, br. 5.–6., 2007., str. 176.

⁴⁶ Međunarodna konvencija za sigurno i ekološki prihvatljivo recikliranje brodova (*engl. The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*).

⁴⁷ Tako prema SCHLYTER, C.: Nacrt Preporuke o nacrtu Odluke Vijeća o ratifikaciji Međunarodne konvencije iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova iz 2009. od strane država članica ili pristupanju država članica toj konvenciji u interesu Europske unije (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056 (NLE), Europski parlament, 7. veljače 2014.

⁴⁸ Prema odredbi čl. 2. st. 1. t. 10. *Hong Kong konvencije* recikliranje broda znači potpuno ili djelomično rastavljanje broda u postrojenju za recikliranje brodova kako bi se uporabili sastavni dijelovi i materijali za preradu, pripremu za ponovnu uporabu ili ponovnu uporabu, istodobno osiguravajući raspolaganje opasnim i drugim materijalima, te uključuje druge povezane radnje poput uskladištenja i obrade dijelova i materijala u postrojenju, ali ne i njihovu daljnju obradu ili odlaganje u odvojenim postrojenjima.

⁴⁹ MICALLEF, S.: International Conference on Ship Recycling, World Maritime University, Malmö, 7.–9. travnja 2013., str. 3. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOSTaff/Documents/SHIPREC%202013%20as%20delivered.pdf>, datum posjete: 24. rujna 2014.). Detaljnije o rješenjima *Hong Kong konvencije* vidjeti TSIMPLIS, M. N.: *The Hong Kong Convention on the Recycling of Ships*, *op.cit.*, str. 314.–329.; ANDERSON, C. B.: *Shipping and the environment law and practice*, *op.cit.*, str. 1048.–1049.; PUTHUCHERRIL, T. G.: *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, *op.cit.*, str. 145.–166.

⁵⁰ U smislu rješenja *Hong Kong konvencije* brodom se smatra plovilo bilo kojeg tipa koje plovi ili je plovilo u morskom okruženju i uključuje podmornice, plutajuće objekte, plutajuće platforme, samopodizne

*Hong Kong konvencije*⁵¹ te na postrojenja za recikliranje brodova⁵² koja djeluju pod nadležnošću države stranke *Hong Kong konvencije*.⁵³ Značajno je napomenuti kako se predmetna rješenja ne primjenjuju na: ratne brodove, pomoćne brodove ili druge brodove koji su u vlasništvu ili pod upravljanjem države stranke *Hong Kong konvencije* te koji se koriste isključivo u javne netrgovačke svrhe (čl. 3. st. 2. *Hong Kong konvencije*), brodove manje od 500 BT⁵⁴ ili na brodove koji plove isključivo u obalnom moru države čiju zastavu su ovlašteni vijati (čl. 3. st. 3. *Hong Kong konvencije*).

Hong Kong konvencija propisuje nove zahtjeve u odnosu na brodarsku i reciklažnu industriju.⁵⁵ Brodarska industrija mora biti svjesna svoje odgovornosti u odlaganju suvišne tonaže i osigurati da se ona reciklira na siguran i ekološki način.⁵⁶ Prema rješenjima *Hong Kong konvencije* brodovlasnici su obvezni stare brodove prodati reciklažnim postrojenjima koji udovoljavaju IMO standardima, a koji su odobreni od strane države čiju zastavu brod vije i od strane države koja reciklažu obavlja.⁵⁷ Godine 2009. donesen je *Vodič o prijelaznim mjerama za brodovlasnike koji prodaju brodove za recikliranje*⁵⁸ kojim se naglašava odgovornost za brod od njegove konstrukcije do krajnjeg rezališta i objašnjavaju različite aktivnosti koje se zahtijevaju i koje moraju

platforme, plutajuća skladišta (FSU-ovi) te plutajuća skladišta za proizvodnju i istovar (FPSO-ovi) kao i plovilo bez opreme ili koje se tegli (čl. 2. st. 1. t. 7. *Hong Kong konvencije*).

⁵¹ U odnosu na brodove koji viju zastavu države koja nije stranka *Hong Kong konvencije*, odredbom čl. 3. st. 4. predmetne konvencije propisano je da će države stranke ove konvencije zahtijevati i od tih brodova ispunjenje zahtjeva iz *Hong Kong konvencije* kako bi se spriječilo da navedeni brodovi imaju povoljniji položaj od onih koji plove pod zastavom država stranaka *Hong Kong konvencije*.

⁵² Postrojenje za recikliranje brodova je definirano područje koje predstavlja mjesto, gradilište ili postrojenje koje je korišteno za recikliranje brodova (čl. 2. st. 1. t. 11. *Hong Kong konvencije*).

⁵³ Čl. 3. st. 1. *Hong Kong konvencije*. Riječ je o odredbi koja se primjenjuje ukoliko izričitim odredbama *Hong Kong konvencije* nije propisano drugačije.

⁵⁴ Samo brodovi veći od 500 BT predmet su Konvencije. Na manje plovne objekte poput jahti, glisera, gumenjaka, daski za jedrenje, jet-ski Konvencija se ne primjenjuje (tako TSIMPLIS, M. N.: *The Hong Kong Convention on the Recycling of Ships*, *op.cit.*, str. 316.). Prema podacima Lloyd's Register Fairplay, u svijetu je 2005. god. bilo 47.258 trgovačkih brodova od 500 BT i više (tako World Fleet Statistics, 2005., Lloyd's Register Fairplay – MIKELIS, N.: *Developments and Issues on Recycling of Ships*, The East Asian Seas Congress, Haikou City, Hainan Province, PR China, 12-16/12/2006, materijal dostupan na Internet stranici http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=17980&filename=Developments.pdf, datum posjete: 12. rujna 2014. god.); u 2006. god. broj je porastao za 4% te je iznosio 49.213 brodova (tako MIKELIS, N.: *A statistical overview of ship recycling*, International Symposium on Maritime Safety, *op.cit.*, str. 1. Prema statističkim podacima svjetska trgovačka flota u 2012. god. brojala je 79.074 brodova ispod 500 BT i 50.788 brodova preko 500 BT (podaci dostupni na internet stranici <http://lloydslis.com/ll/sector/regulation/article407341.ece>, datum posjete: 12. rujna 2014. god.).

⁵⁵ MICALLEF, S.: *International Conference on Ship Recycling*, *op.cit.*, str. 3.

⁵⁶ MILOŠEVIĆ PUJO, B.; JURJEVIĆ, B.: *Nova konvencija iz Hong Konga*, 3. Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti, IMSC 2011, Split, 2011., str. 212.

⁵⁷ *Ibidem*, str. 212.

⁵⁸ *Vodič o prijelaznim mjerama za brodovlasnike koji prodaju brodove za recikliranje* (engl. *Guidelines on Transitional Measures for Shipowners Selling Ships for Recycling*). Više vidjeti *supra*, bilješka br. 33.

biti odobrene od države zastave i vlasti države rezališta.⁵⁹ *Hong Kong konvencija* nije stupila na snagu⁶⁰ (očekuje se da neće stupiti na snagu do 2020. god.), ali se očekuje da će se stupanjem na snagu omogućiti uniformiranost, učinkovitost i jedinstvenost njezine primjene kao neupitnog segmenta pomorske industrije.⁶¹

3. EUROPSKA PRAVNA ISHODIŠTA SIGURNOG I OKOLIŠNO PRIHVATLJIVOG RECIKLIRANJA BRODOVA

Europska pravna ishodišta recikliranja brodova⁶² bez globalno negativnih utjecaja na sigurnost pomorskog prometa i morski okoliš imaju svoja uporišta u rješenjima *Uredbe (EZ) br. 417/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. god. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom*;⁶³ *Uredbe (EZ) br. 1726/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003. god. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EZ) br. 417/2002 o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom*;⁶⁴ *Uredbe Komisije (EZ) br. 2172/2004 od 17. prosinca 2004. god. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EZ) br. 417/2002 Europskog parlamenta i Vijeća o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tan-*

⁵⁹ Tako RADONJA, R.; JUGOVIĆ, A.: Poslovna politika brodaru u kontekstu razvoja ekološkog zakonodavstva, *op.cit.*, str. 333.–334.

⁶⁰ Prema Status of multilateral Convention and instrument in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, IMO. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>, datum posjete 12. rujna 2014. god.) – do 31. kolovoza 2014. god. *Hong Kong konvenciji* su pristupile samo tri države: Norveška (26. lipnja 2013. god.), Kongo (19. svibnja 2013. god.) i Francuska (2. srpnja 2014. god.).

⁶¹ MIKELIS, N.: Corporate Social Responsibility should not be blind, *op.cit.*, str. 2.

⁶² Europska pravna ishodišta recikliranja brodova odnose se i na nastojanje EU u stvaranju europske strategije recikliranja brodova tj. *EU Strategy for better ship dismantling – 2009* (materijal dostupan na internet stranici <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/ship-recycling.html>, datum posjete 6.11.2013.). Više o daljnjim mjerama kojima se nastoji regulirati recikliranje brodova na razini EU vidjeti ENGELS, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, *op.cit.*, str. 155.–183.; LUTTENBERGER, A.: *Developing the environmental legislation on ship recycling*, International Congress Energy and the Environment, Rijeka, 2008., str. 207.–214.

⁶³ *Engl. Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of the 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers*, Official Journal L 064, 07/03/2002, p. 0001-0005. Detaljnije vidjeti HU, J.: *Recent Developments in the EU Marine Oil Pollution Regime*, in: *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and US*, *op.cit.*, str. 15.–16.

⁶⁴ *Engl. Regulation (EC) No 1726/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Regulation (EC) No 417/2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers*, Official Journal L 249, 01/10/2003, p. 0001-0004.

kere za ulje s jednostrukom oplatom.⁶⁵ Predmetne uredbe prestale su važiti stupanjem na snagu Uredbe (EZ) br. 530/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2014. god. o uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom⁶⁶ čija su rješenja u cijelosti obvezujuća te se ista izravno primjenjuje u svim državama članicama EU (čl. 13.).⁶⁷ U tom kontekstu nezaobilazno je napomenuti kako je Republika Hrvatska u cilju podizanja razine sigurnosti pomorske plovidbe te sprječavanja onečišćenja Jadranskog mora donijela *Zakon o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke optate*⁶⁸, koji je uređivao sustav postupnog isključenja iz plovidbe tankera bez dvostruke optate i uvođenje u plovidbu tankera s dvostrukom oplatom. Odredbe predmetnog zakona bile su usklađene s *Uredbom (EZ) br. 1726/2003* čime je izvršeno usklađivanje s *acquis communautaireom* te su podignuti standardi ekološke zaštite Jadrana. Danom 1. srpnja 2013. god. (stupanjem RH u EU) prestala je primjena navedenog zakona. Naime, 2013. god. donesen je *Zakon o prestanku važenja Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke optate*⁶⁹ kojim se hrvatsko zakonodavstvo usklađuje sa zakonodavstvom EU te počinje izravna primjena izmijenjene i dopunjene *Uredbe (EZ) br. 417/2002 o ubrzanju postepenog uvođenja zahtjeva za dvostrukom oplatom*.⁷⁰ Stoga je na europskoj razini propisano konačno isključenje iz plovidbe tankera bez dvostruke optate u 2015. godini.⁷¹

⁶⁵ *Engl. Regulation (EC) No 2172/2004 of 17 December 2004 amending Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers*, Official Journal L 371, 18/12/2004, p. 26–27.

⁶⁶ *Engl. Regulation (EU) No 530/2012 of the European parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers*, Official Journal L 172, 30/6/2012, p. 3–9. Budući da je *Uredbu (EU) br. 417/2002* trebalo preinačiti zbog mnogobrojnih znatnih izmjena, donesena je *Uredba (EU) br. 530/2012* čija je osnovna svrha uspostava ubrzanog programa postupnog uvođenja u primjenu zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere za ulje s jednostrukom oplatom te zabrana prijevoza teških frakcija ulja u tankerima s jednostrukom oplatom u luke ili iz luka država članica EU – čl. 1. *Uredbe (EU) br. 530/2012*.

⁶⁷ Budući da se stupanjem na snagu predmetne Uredbe stavlja izvan snage *Uredba (EZ) br. 417/2002*, sve upute na *Uredbu (EZ) br. 417/2002* tumače se kao upute na *Uredbu (EU) br. 530/2012* – čl. 12. st. 2. *Uredbe (EU) br. 530/2012*.

⁶⁸ *Zakon o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke optate* (NN, br. 48/04). Stupanjem na snagu navedenog zakona prestala je važiti *Uredba o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke optate* (NN, br. 187/03) čiji sadržaj odgovara sadržaju *Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke optate*.

⁶⁹ *Zakon o prestanku važenja Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke optate* (NN, br. 54A/13).

⁷⁰ Naglašavam da je ovdje riječ o primjeni *Uredbe (EU) br. 530/2012* – detaljnije vidjeti objašnjenje *supra*, bilješka br. 66.

⁷¹ Tako MANDARAKA-SHEPPARD, A.: *Modern Maritime Law* (vol. 2.): *Managing Risks and Liabilities*, CRC Press, 2013., str. 32.; KOMADINA, P.; MARKOVČIĆ KOSTELAC, M.; KIPERAŠ, Ž.: *Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštita okoliša u Republici Hrvatskoj*, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 40., 2002., str. 25.

Na temelju iznesenog postalo je izvjesno da će gradnja brodova s dvostrukom oplatom predstavljati budućnost moderne brodogradnje, što neupitno znači da će tankeri s jednostrukom oplatom sve više biti rastavljeni i reciklirani. Budući da se brodovi recikliraju radi reuporabe čelika koji čini 75–87% brodske BT⁷², možemo zaključiti kako će reciklažna industrija i dalje imati interesa od reciklaže brodova, posebice iz razloga što konstrukcija brodova s dvostrukom oplatom rezultira višim težištem tereta i povećanom težinom čelika⁷³ tj. većom težinom brodske konstrukcije.

3.1. Pravne implikacije recikliranja brodova na europskoj razini prema rješenjima Uredbe (EU) br. 1257/2013

Budući da nova međunarodnopravna rješenja sadržana u *Hong Kong konvenciji* neće stupiti na snagu i postati pravno obvezujuća još godinama,⁷⁴ u svrhe okončanja recikliranja starih brodova (registriranih u EU) na plažama trećih zemalja te uspostave obvezujućih pravila unutar EU, Europski parlament i Vijeće donijeli su dana 20. studenoga 2013. god. *Uredbu (EU) br. 1257/2013 o recikliranju brodova*⁷⁵ i o *izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006*⁷⁶ i *Direktive 2009/16/EZ*.⁷⁷ *Uredba (EU) br. 1257/2013* rezultat je unilateralnog pristupa EU⁷⁸ u postizanju sigurnijeg i ekološki prihvatljivijeg reci-

⁷² MIKELIS, N.: *Ship Recycling – will the burden be shared equitably?*, *op.cit.*, str. 5.

⁷³ BELAMARIĆ, G.: *Rukovanje teretom II*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2012., str. 10.

⁷⁴ Više vidjeti ENGELS, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, *op.cit.*, str. 12.

⁷⁵ *Engl. Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of the 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC*, Official Journal L 330, 10/12/2013, p. 1.–20. Uredba je objavljena 10. prosinca 2013. god., a stupila je na snagu 30. prosinca 2013. god.

⁷⁶ *Uredba (EZ) br. 1013/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. lipnja 2006. god. o pošiljkama otpada (engl. Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste)*, Official Journal OJ L 190, 12/7/2006, p. 1.–98. Ovom Uredbom provodi se *Baselska konvencija (Baselska konvencija iz 1989. god. o nadzoru prekograničnog prometa opasnog otpada i njegovu odlaganju, engl. Basel Convention of 22 March 1989 on the Control of the Transboundary Movements of Hazardous Wastes)* koja na međunarodnoj razini nije stupila na snagu, ali zabranjuje izvoz opasnog otpada u zemlje koje nisu članice Organizacije za gospodarsku suradnju i razvoj (OECD). Takvi su brodovi općenito uvršteni u opasni otpad i zabranjen im je izvoz iz Unije u svrhu recikliranja u postrojenjima u zemljama koje nisu članice OECD. Trenutačni kapacitet recikliranja brodova u zemljama OECD koji je pravno dostupan brodovima koji plove pod zastavom države članice – nedostatan je. Trenutačni sigurni i okolišno prihvatljiv kapacitet recikliranja u zemljama koje nisu članice OECD dostatan je za obradu svih brodova koji plove pod zastavom države članice, a očekuje se daljnje povećanje tog kapaciteta do 2015. god. kao rezultat mjera poduzetih u zemljama u kojima se provodi recikliranje kako bi se ispunili zahtjevi *Hong Kong konvencije*.

⁷⁷ *Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. god. o nadzoru države luke (engl. Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control*, Official Journal, L 131, 28/5/2009, p. 57.–100).

⁷⁸ Više o unilateralnom pristupu od strane EU u postizanju sigurnog i ekološki prihvatljivog recikliranja brodova vidjeti ENGELS, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, *op.cit.*, str. 230.

kliranja⁷⁹ brodova⁸⁰ s ciljem sprječavanja i smanjenja nesreća, ozljeda i drugih štetnih učinaka na ljudsko zdravlje i okoliš uzrokovanih recikliranjem brodova te olakšavanja rane ratifikacije *Hong Kong konvencije* i smanjivanja razlika između brodara u EU, trećim zemljama i zemljama OECD-a.

Iako je *Uredba (EU) br. 1257/2013* stupila na snagu, njezina primjena je odgođena do 31. prosinca 2015. god. (čl. 32. st. 1.) – tj. čak 2 godine nakon njezina stupanja na snagu. Istom odredbom je propisano da se *Uredba (EU) br. 1257/2013* mora primijeniti najkasnije od 31. prosinca 2018. god., tj. 5 godina nakon stupanja na snagu. U vremenskom razdoblju nakon 31. prosinca 2015. god. navedena *Uredba* će se početi primjenjivati protekom 6 mjeseci od dana kada kombinirani najveći godišnji rezultat recikliranja brodova postrojenja za recikliranje brodova⁸¹ uvrštenih na Europski popis postrojenja za recikliranje brodova (dalje: *Europski popis*)⁸² predstavlja ne manje od 2,5 milijuna tona⁸³ lakog deplasmana (LDT).⁸⁴ Ovdje moramo naglasiti kako je

⁷⁹ Recikliranje brodova znači potpuno ili djelomično rastavljanje broda u postrojenju za recikliranje brodova kako bi se uporabili sastavni dijelovi i materijali za preradu, pripremu za ponovnu uporabu ili ponovnu uporabu, istodobno osiguravajući raspolaganje opasnim i drugim materijalima, te uključuje druge povezane radnje poput uskladištenja i obrade dijelova i materijala u postrojenju, ali ne i njihovu daljnju obradu ili odlaganje u odvojenim postrojenjima (čl. 3. st. 1. t. 6. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Riječ je o definiciji identičnoj onoj iz *Hong Kong konvencije* – vidjeti *supra*, bilješka br. 48.

⁸⁰ Prema odredbi čl. 3. st. 1. t. 1. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* brodom se podrazumijeva plovilo bilo kojeg tipa koje plovi ili je plovilo u morskom okruženju i uključuje podmornice, plutajuće objekte, plutajuće platforme, samopodizne platforme, plutajuća skladišta (FSU-ovi) te plutajuća skladišta za proizvodnju i istovar (FPSO-ovi) kao i plovilo bez opreme ili koje se tegli. Riječ je o definiciji identičnoj onoj iz *Hong Kong konvencije* – vidjeti *supra*, bilješka br. 50.

⁸¹ Postrojenje za recikliranje brodova je definirano područje koje predstavlja gradilište ili postrojenje smješteno u državi članici ili u trećoj zemlji i koristi se za recikliranje brodova (čl. 3. st. 1. t. 7. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Značajno je uvidjeti da je čl. 2. st. 1. t. 11. *Hong Kong konvencije*, postrojenje za recikliranje brodova definirano kao jasno definirano područje – mjesto, gradilište ili postrojenje koje je korišteno za recikliranje brodova. U odnosu na predmetne definicije uviđamo kako je definicija iz *Hong Kong konvencije* šira budući da pojam "mjesto" može obuhvatiti i recikliranje brodova nasukavanjem i rastavljanjem na plažama – *beaching* (detaljnije vidjeti *infra*, poglavlje 4.).

⁸² U Europski popis uvrštavaju se postrojenja za recikliranje brodova koja su smještena u EU (prijavljuju ih države članice EU najkasnije do 31. ožujka 2015. god. – čl. 14. st. 3. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*) te ona smještena u trećoj zemlji (ako je riječ o postrojenju koje namjerava reciklirati brodove koji plovo pod zastavom države članice EU). Europski popis se objavljuje u Službenom listu Europske unije te na internetskim stranicama Komisije najkasnije do 31. prosinca 2016. god. (više vidjeti čl. 16. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Detaljnije o zahtjevima koje postrojenja za recikliranje brodova moraju ispunjavati kako bi bila uvrštena na Europski popis vidjeti čl. 13. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁸³ Tursko 21 gradilište ima kombinirani kapacitet od 930 000 LDT pa bi 4 ili 5 većih kineskih gradilišta moglo doseći ostatak do 2,5 milijuna LDT (tako MIKELIS, N.: *An analysis of the European Regulation on ship recycling* (članak dostupan na internet stranici http://www.gmsinc.net/gims/pdf/2013-11-18_GMS_Tokyo_Conf/The_EU_Regulation_on_ship_recycling.pdf, datum posjete 3.4.2014.). Nedostatak kapaciteta postrojenja za recikliranje u EU predstavlja podatak da je većina takvih postrojenja za recikliranje većih brodova smještena u Belgiji, Italiji i Nizozemskoj koje imaju kombinirani kapacitet od 230.000 LDT godišnje (više vidjeti *Green Paper On better ship dismantling*, *op.cit.*, str. 6.).

⁸⁴ LDT znači težina broda u tonama bez tereta, goriva, mazivih ulja u spremnicima, balastnih voda, svježe vode, vode za napajanje parnog kotla, potrošnih zaliha, putnika i posade te njihove imovine i predstavlja

samom uredbom određeno da se navedeni datumi primjene uredbe ne primjenjuju u odnosu na sljedeće odredbe:

- 1.) uspostava i ažuriranje Europskog popisa;⁸⁵ navođenje opasnih materijala iz Popisa I. u izradi Popisa opasnih materijala;⁸⁶ Glava III. Uredbe o postrojenjima za recikliranje brodova⁸⁷ te odredbe o postupanju odbora u smislu *Uredbe (EU) br. 182/2011* glede pomaganja Komisiji u donošenju delegiranih akata i prijelazne odredbe⁸⁸ – u odnosu na navedene odredbe uredbom je propisana primjena od 31. prosinca 2014. god.⁸⁹, tj. 1 godinu nakon stupanja na snagu.
- 2.) navođenje u odnosu na postojeće brodove⁹⁰ Popisa opasnih materijala;⁹¹ zahtijevanje posjedovanja navedenog popisa i u odnosu na brodove koji plove pod zastavom treće države ako je riječ o pristajanju u luke ili sidrište države članice⁹² – u odnosu na navedene odredbe uredbom je propisana primjena od 31. prosinca 2020. god.⁹³ tj., 7. godina nakon stupanja na snagu.

zbroj težine trupa, konstrukcije, strojnih uređaja te brodske opreme i materijala (čl. 3. st. 1. pod 24. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Čl. 32. st. 1. pod a) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*: Godišnji rezultat recikliranja brodova određenog postrojenja za recikliranje brodova izračunava se kao zbroj težine brodova izražene u LDT koji su reciklirani tijekom određene godine u tom postrojenju. Najveći godišnji rezultat recikliranja brodova utvrđuje se odabirom najvećih vrijednosti koje su se odvile tijekom prethodnih deset godina za svako postrojenje za recikliranje brodova, ili, u slučaju novoodobrenog postrojenja za recikliranje brodova, najveće godišnje vrijednosti postignute u tom postrojenju.

⁸⁵ Čl. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁸⁶ Čl. 5. st. 2. podstavak 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*. Popis opasnih materijala ispunjava sljedeće uvjete: a) specifičan je za svaki brod; b) pruža dokaz da brod poštuje zabrane ili ograničenja o ugradnji ili korištenju opasnih materijala; c) sastavljen je uzimajući u obzir relevantne smjernice IMO-a; d) provjerava ga ili uprava ili priznata organizacija koju je ta uprava ovlastila (čl. 5. st. 3. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Svaki novi brod ima Popis opasnih materijala u kojem se navode barem oni opasni materijali iz Priloga II. koji su sastavni dio strukture broda ili njegove opreme, mjesto gdje se oni nalaze te približne količine (čl. 5. st. 1. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

⁸⁷ Čl. 13.–16. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁸⁸ Čl. 25.–26. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁸⁹ Tako čl. 32. st. 2. pod a) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁹⁰ Budući da europski zakonodavac nije propisao što se smatra postojećim brodom, analogno ćemo primijeniti odredbe kojima je regulirano koji će se brod smatrati novim brodom (čl. 1. st. 1. t. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Dakle, postojećim brodom treba smatrati svaki onaj brod koji nije novi tj. brod čija je gradnja ugovorena prije datuma primjene ove Uredbe ili; brod kojem je, ako ugovor o gradnji ne postoji – kobilica položena (odnosno koji je u sličnoj fazi gradnje) najkasnije do 6 mjeseci nakon datuma primjene Uredbe ili; brod čija se isporuka obavlja do 30 mjeseci od datuma primjene Uredbe.

⁹¹ Čl. 5. st. 2. podstavak 1. i 3. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁹² Čl. 12. st. 1. i 8. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁹³ Tako čl. 32. st. 2. pod b) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

Uredba (EU) br. 1257/2013 u cijelosti je obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama u odnosu na brodove⁹⁴ koji plove pod zastavom države članice EU.⁹⁵ Iznimno, odredba čl. 12. primjenjuje se samo na brodove koji plove pod zastavom treće zemlje, a pristaju u luku ili sidrište države članice (čl. 2. st. 1. podstavak 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Neovisno o području primjene, tj. je li riječ o brodovima koji viju zastavu države članice EU ili o brodovima koji viju zastavu treće zemlje, a pristaju u luku ili sidrište države članice – riječ je o primjeni od 31. prosinca 2014. god.⁹⁶

3.1.1. Zahtjevi za brodovlasnike⁹⁷ brodova koji plove pod zastavom države članice EU

Europska Komisija predvidjela je da će svake godine do 250 brodova koji viju zastavu države članice EU zahtijevati recikliranje,⁹⁸ što opravdava činjenicu da je Europa izvoznik starog željeza (ne uvoznik) zbog nerealnih očekivanja da bi smještajem postrojenja za recikliranje brodova u Europi – moglo doći do izvoza željeza u Bangladeš, Indiju, Kinu i druge južnoazijske zemlje⁹⁹ koje navedeno željezo u velikoj mjeri koriste za jačanje nacionalnog gospodarstva.¹⁰⁰ Iako manje od 10% svih brodo-

⁹⁴ Ova se Uredba ne primjenjuje na: a) ratne brodove, pomoćna plovila ili druge brodove koji su u vlasništvu ili pod upravom države i trenutno se koriste samo za državne nekomercijalne usluge; b) brodove bruto tonaže manje od 500; c) brodove koji tijekom svog vijeka trajanja plove samo u vodama koje su pod suverenosti ili u nadležnosti države članice pod čijom zastavom brod plovi (čl. 2. st. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

⁹⁵ Zastava broda vanjski je znak a, u pravilu, i sinonim državne pripadnosti broda (BATINICA, V.: Primjena sustavnog pristupa pri izboru zastave broda, *Pomorski zbornik*, knjiga 46, 2010., str. 128.).

⁹⁶ Više vidjeti čl. 32. st. 2. pod a) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

⁹⁷ Brodovlasnik – fizička ili pravna osoba upisana kao vlasnik broda, uključujući fizičku ili pravnu osobu koja je vlasnik broda na određeno razdoblje, dok ga ne proda ili preda postrojenju za recikliranje brodova ili, ako nije upisana, fizička ili pravna osoba koja je vlasnik broda ili bilo koja druga organizacija ili osoba, kao što je upravitelj ili zakupoprimalac broda bez posade, koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od brodovlasnika i pravna osoba koja upravlja brodom koji je u državnom vlasništvu (čl. 3. st. 1. t. 14. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). KESER, I.: The Common Maritime Transport Policy of the European Union – the Protection and Preservation of the Marine Environment, *Poredbeno pomorsko pravo*, HAZU, Zagreb, br. 165., 2011., str. 272.: 41% svjetske pomorske flote u europskom je vlasništvu.

⁹⁸ Dismantling Defunct Ships in the UK, The Stationery Office, Great Britain, 2004., str. 27. Prema podacima s internet stranice <http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-ngos-do-not-support-newly-approved...>, (datum posjete 4.4.2014. god.) u 2012. god. od 143. broda koji viju zastavu EU, njih 102 je rastavljeno na plažama južne Azije.

⁹⁹ U prilog smještaju postrojenja za recikliranje brodova u EU ne idu ni činjenice da su ekološki i sigurnosni standardi u EU znatno kompliciraniji i zahtjevniji od onih primjenjivih u navedenim zemljama te da su troškovi radne snage znatno veći. U 2013. god. rastavljeno je preko 1 213 velikih preocean-skih brodova te je njih čak 53% prodano u Aziju za recikliranje – tako prema podacima s internet stranice <http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-european-shipowners-dumped-365-...>, datum posjete 10. srpnja 2014.

¹⁰⁰ Detaljnije vidjeti MIKELIS, N.: Ship Recycling – will the burden be shared equitably?, *op.cit.*, str. 10.

va prodanih za recikliranje plovi pod zastavom država članica EU,¹⁰¹ na južnoazijskim plažama je 2013. god. reciklirano 238 brodova koji viju zastavu države članice EU (127 brodova manje u odnosu na 2012. god. kada ih je reciklirano 365).¹⁰²

Odredbom čl. 6. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* normirani su opći zahtjevi za brodovlasnike brodova koji viju zastavu države članice EU. Pri pripremi broda za slanje na recikliranje brodovlasnici brodova koji viju zastavu države članice EU dužni su:

- a) pružiti operatoru postrojenja za recikliranje brodova¹⁰³ sve podatke relevantne za brod, nužne za izradu Plana recikliranja brodova;¹⁰⁴
- b) obavijestiti¹⁰⁵ relevantnu upravu¹⁰⁶ u pisanom obliku (i u roku koji određuje ta uprava) o namjeri recikliranja broda u određenom postrojenju ili određenim postrojenjima za recikliranje brodova.¹⁰⁷

Prema odredbi čl. 6. st. 2. pod a) i c) *Uredbe (EU) br. 1257/2013* brodovlasnici osiguravaju da brodovi namijenjeni za recikliranje budu reciklirani samo u postrojenjima za recikliranje brodova koja su uvrštena u Europski popis. Nakon što nadležno tijelo,¹⁰⁸ prešutno ili izričito¹⁰⁹, odobri plan recikliranja broda u skladu sa zahtjevima

¹⁰¹ Tako prema podacima s internet stranice <http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-ngos-do-not-support-newly-approve...>, (datum posjete 4.4.2014. god.).

¹⁰² U odnosu na 2011. god., broj od 365 brodova predstavlja 75%-tno povećanje, budući da je 2011. god. rastavljeno 210 brodova koji viju zastavu EU – više vidjeti NGO Platform Report- European ships sent to South Asia in 2013, veljača 2014. (materijal dostupan na internet stranici <http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-european-shipowners-dumped-365-...>, datum posjete 10. srpnja 2014.). Važno je ukazati na podatak da u navedeno vrijeme još nije stupila na snagu Uredba br. 1257/2013.

¹⁰³ Vidjeti objašnjenje *supra*, bilješka br. 81.

¹⁰⁴ Plan recikliranja broda znači plan koji izrađuje operater postrojenja za recikliranje brodova za svaki pojedini brod za čije je recikliranje odgovoran, uzimajući u obzir relevantne smjernice i rezolucije IMO-a (čl. 3. st. 1. t. 16. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Plan recikliranja broda specifičan je za svaki pojedini brod te se izrađuje prije recikliranja broda, a obuhvaća sva pitanja koja su specifična za brod. Plan recikliranja brodova trebao bi uključivati lokaciju na kojoj će brod biti smješten tijekom operacije recikliranja te sažet plan za dolazak i sigurno smještanje specifičnog broda koji treba reciklirati itd. (više vidjeti čl. 7. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). *Hong Kong konvencija* ne definira Plan recikliranja brodova, ali u pravilu 9. Annexa – Regulations for Safe, and Environmentally Sound Recycling of Ships detaljnije uređuje pojedinosti glede izrade i sadržaja Plana recikliranja brodova.

¹⁰⁵ Obavijest uključuje najmanje popis opasnih materijala i sve podatke relevantne za brod pružene u skladu s odredbom čl. 6. st. 1. pod a) – koji su bili nužni za izradu plana recikliranja (čl. 6. st. 1. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹⁰⁶ Riječ je o državnom tijelu kojem država članica dodjeljuje odgovornost za dužnosti u vezi s brodovima koji plovo pod njezinom zastavom ili s brodovima koji plovo u okviru njezine nadležnosti (čl. 3. st. 1. t. 9. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹⁰⁷ Čl. 6. st. 1. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

¹⁰⁸ Nadležno tijelo znači državno tijelo ili državna tijela kojima države članice ili treće zemlje dodjeljuju odgovornost za postrojenja za recikliranje brodova, na određenom zemljopisnom području ili u području stručnosti, s obzirom na sve operacije u okviru nadležnosti te države (čl. 3. st. 1. t. 11. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹⁰⁹ Izričito odobrenje daje se ako nadležno tijelo pošalje obavijest u pisanom obliku o svojoj odluci o planu recikliranja broda operatoru postrojenja za recikliranje brodova, brodovlasniku i upravi (čl. 7. st. 3. podstavak 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

države u kojoj se nalazi postrojenje za recikliranje brodova – brodovi koji viju zastavu države članice EU morat će imati Svjedodžbu o spremnosti broda za recikliranje¹¹⁰ (čl. 7. st. 3. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).¹¹¹ Daljnja je dužnost brodovlasnika da osigura da brodovi namijenjeni za recikliranje provode operacije u razdoblju prije ulaska broda u postrojenje za recikliranje brodova na način da se, što je moguće više, smanji iznos ostatka tereta, preostalog loživog ulja i otpada koji nastaje na brodu i ostaje na njemu (čl. 6. st. 2. pod b) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). U tom kontekstu je vrlo značajna odredba čl. 4. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* kojom se za brodove koji plove pod zastavom države članice EU zabranjuje ugradnja ili uporaba opasnih materijala: azbesta, tvari koje oštećuju ozonski omotač, polikloriranih bifenila (PCB), perfluoroktan sulfonske kiseline (PFOS) te spojeva i sustava protiv obrastanja.¹¹²

Posebne norme propisane su glede obveze vlasnika tankera¹¹³ koji vije zastavu države članice EU. Izmjenama i dopunama *MARPOL konvencije 73/78* od 6. ožujka 1992. god.¹¹⁴ te stupanjem na snagu Programa postepenog izlaska iz upotrebe tankera za ulje s jednostrukom oplatom¹¹⁵ propisana je obveza usklađivanja tankera za ulje s projektnim standardima koji propisuju dvostruku oplatu ili jednakovrijedne projektne standarde najkasnije 30 godina od dana isporuke (ako je riječ o brodu isporučenom prije 1. lipnja 1982. god.) – evidentno je da je rok istekao 2012. god.¹¹⁶

¹¹⁰ Svjedodžba o spremnosti broda za recikliranje je posebna svjedodžba broda koja se izdaje brodovima koji plove pod zastavom države članice i koja je dopunjena Popisom opasnih materijala (čl. 3. st. 1. t. 22. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Svjedodžbu o spremnosti broda za recikliranje izdaje uprava ili priznata organizacija koju je ta uprava ovlastila prije početka bilo kakvog recikliranja broda i nakon zaprimanja plana recikliranja broda.

¹¹¹ Detaljnije vidjeti MIKELIS, N.: An analysis of the European Regulation on ship recycling, *op.cit.*, str. 3.

¹¹² Više u Prilogu I. Kontrola opasnih materijala, str. 18.–19.

¹¹³ U smislu *Uredbe br. 1257/2013* tanker znači tanker za prijevoz nafte kako je definiran u Prilogu I. *MARPOL konvencije* ili tanker za prijevoz štetnih različenih tekućina kako je definiran u Prilogu II. *MARPOL konvencije* – čl. 1. st. 1. t. 3. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

¹¹⁴ Riječ je o Međunarodnoj konvenciji o sprječavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973. god. (*engl. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*). Više o rješenjima *MARPOL konvencije* vidjeti ČORIĆ, D.: *Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 74.–78.; LUTTENBERGER, A.: *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2008., str. 23.–25.; SERŠIĆ, M.: *Međunarodno-pravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003., str. 83.–87.

¹¹⁵ Program je stupio na snagu 6. srpnja 1996. god.

¹¹⁶ Za postojeće tankere za ulje s jednostrukom oplatom koji su isporučeni nakon 1. lipnja 1982. god. rok će isteći najkasnije 2026. god. Više o novom ubrzanom programu postepenog izlaska iz upotrebe tankera za ulje s jednostrukom oplatom vidjeti *Rezoluciju MEPC 94(46)* od 27. travnja 2001. god., stupila na snagu 1. rujna 2002. god. (*Resolution MEPC 94(46)*) – materijal dostupan na internet stranici [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=15696&filename=94\(46\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=15696&filename=94(46).pdf), datum posjete: 18. rujna 2014. god.). Rješenja *Rezolucije MEPC 94(46)* slijedi i *Uredba (EU) br. 417/2002* (detaljnije vidjeti CHRISTODOULOU-VAROTSI, I.: *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, Springer Science & Business, Germany, 2008., str. 63.). Detaljnije o akcijama Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o smanjenju štetnih posljedica reciklaže vidjeti MILOŠEVIĆ PUJO, B.; JURJEVIĆ, N.; DOMIJAN-ARNERI, I.: *Potreba i posljedice uvođenja međunarodne standardizacije u problematiku reciklaže brodova*, *op.cit.*, str. 179.

Uredba (EU) br. 530/2012 poziva se na zabranu prijevoza teških frakcija ulja u tankerima s jednostrukom oplatom prema *Rezoluciji MEPC 114(50)* od 4. prosinca 2003. god.¹¹⁷ propisujući da ni jedan tanker za ulje koji nema dvostruku oplatu ne smije ploviti pod zastavom države članice EU niti smije (neovisno o zastavi pod kojom plovi) uploviti u luke ili odobalne terminale u nadležnosti države članice EU (čl. 4. st. 1.) nakon godišnjice datuma isporuke broda u 2015. god. (čl. 7.). Kada je riječ o tankeru koji vije zastavu države članice EU – njegov vlasnik je dužan osigurati da tanker stigne u postrojenje za recikliranje brodova s teretnim tankovima i pumpnim stanicama u stanju koje mu omogućava izdavanje svjedodžbe da je siguran za izvođenje lakozapaljivih radova.¹¹⁸

Za brod i održavanje broda u skladu sa zahtjevima uprave¹¹⁹ države pod čijom zastavom brod plovi odgovara brodovlasnik sve do trenutka kada operater postrojenja za recikliranje brodova prihvati odgovornost za taj brod.¹²⁰ Operater postrojenja za recikliranje brodova može odbiti prihvatiti brod u svrhu recikliranja ako stanje broda bitno ne odgovara pojedinostima navedenima u svjedodžbi o popisu, uključujući ako dio I. popisa opasnih materijala nije pravilno održavan i ažuriran, na način da odražava promjene u strukturi broda i opremi. U takvim okolnostima, brodovlasnik zadržava odgovornost za taj brod i o tome je dužan bez odgode obavijestiti upravu.

¹¹⁷ Detaljnije vidjeti *Resolution MEPC114 (50)* od 4. prosinca 2003. god. (materijal dostupan na internet stranici [http://imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1517&filename=114\(50\).pdf](http://imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1517&filename=114(50).pdf), datum posjete: 18. rujna 2014.).

¹¹⁸ Čl. 6. st. 3. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*. Prema odredbi čl. 3. st. 1. t. 19. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* pojam siguran za izvođenje lakozapaljivih radova znači prostor koji ispunjava sljedeće kriterije: a) postoji sigurno, neeksplozivno stanje, uključujući okruženje bez plina, za korištenje oprema za elektrolučno ili plinsko zavarivanje, oprema za rezanje ili paljenje ili drugih oblika živog plamena, kao i za grijanje, mrvljenje ili operacije pri kojima nastaju iskre; b) ispunjeni su kriteriji sigurnosti za ulazak (sadržaj kisika atmosfere i koncentracija zapaljivih para u okviru su granica sigurnosti; svi toksični materijali u atmosferi u okviru su dozvoljenih koncentracija, svi ostaci ili materijali povezani s poslom koji je nadležna osoba odobrila neće dovesti do nekontroliranog ispuštanja toksičnih materijala ili opasne koncentracije zapaljivih para u postojećim atmosferskim uvjetima tijekom održavanja prema uputama – čl. 3. st. 1. t. 18. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*); c) postojeći atmosferski uvjeti ne mijenjaju se kao rezultat izvođenja lakozapaljivih radova; d) sve susjedne prostorije očišćene su, inertizirane ili dovoljno pripremljene na način da spriječe nastanak ili širenje vatre. Plan recikliranja broda sadržava podatke koji se tiču uspostave, održavanja i praćenja uvjeta za specifičan brod koji se odnose na siguran za ulazak i sigurno izvođenje lako zapaljivih radova, uzimajući u obzir značajke poput njegove konstrukcije, konfiguracije i prethodnog tereta te druge nužne podatke o tome kako treba provesti plan recikliranja (čl. 7. st. 2. pod c) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹¹⁹ Uprava znači državno tijelo kojem država članica dodjeljuje odgovornost za dužnosti u vezi s brodovima koji plovo pod njezinom zastavom ili brodovima koji plovo u okviru njezine nadležnosti (čl. 3. st. 1. t. 9. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹²⁰ Tako prema čl. 7. st. 5. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

3.1.2. Zahtjevi za brodovlasnike brodova koji plove pod zastavom treće zemlje

U odnosu na zahtjeve za brodove koji plove pod zastavom treće zemlje (države koja nije članica EU), a koji pristaju u luku ili sidrište države članice – navedeno je regulirano čl. 12. Naime, prethodno navedeni brodovi dužni su od 31. prosinca 2020. god.¹²¹ imati popis opasnih materijala¹²² u skladu s čl. 5. st. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*. Zanimljivo je rješenje kojim europski zakonodavac povezuje posjedovanje popisa opasnih materijala u odnosu na brod koji plovi pod zastavom treće zemlje (a pristaje u luku ili sidrište države članice EU) samo u odnosu na postojeće brodove¹²³ na način da se postojeći brodovi, koliko god je to moguće, usklađuju sa zahtjevima u odnosu na nove brodove.¹²⁴ Naime, odredbom čl. 5. st. 1. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* od novih se brodova zahtjeva posjedovanje Popisa opasnih materijala iz Priloga II.¹²⁵ koji su sastavni dio strukture broda ili njegove opreme, mjesta gdje se oni nalaze te približne količine. Ipak, zakonodavac odredbom čl. 12. st. 1. podstavka 1. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* propisuje izniman slučaj kada će brodu koji plovi pod zastavom treće zemlje, a pristaje u luku ili sidrište države članice EU, biti dopušteno uploviti u europsku luku ili europsko sidrište, iako predmetni brod nema popis opasnih materijala. Naime, nadležno tijelo države članice EU može dopustiti uplovljavanje u određenu luku ili sidrište u slučaju više sile ili zbog odlučujućih razloga, ili da bi se smanjila ili svela na najmanju moguću mjeru opasnost od onečišćenja ili radi ispravljanja nedostataka – pod uvjetom da su vlasnik broda, brodar ili zapovjednik broda provedli odgovarajuće mjere prihvatljive za nadležno tijelo te države kako bi osigurali sigurno uplovljavanje.

Prema odredbi čl. 4. ugradnja ili uporaba opasnih materijala iz Priloga I.¹²⁶ na brodovima koji viju zastavu treće zemlje ograničena je na sljedeće opasne materijale: azbest, tvari koje oštećuju ozonski omotač, poliklorirani bifenili (PCB) te spojeve i sustave protiv obrastanja. U odnosu na navedene brodove ograničenje se ne odnosi

¹²¹ Tako čl. 32. st. 2. pod b) *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

¹²² Opasni materijal je svaki materijal ili tvar koji može predstavljati opasnost za zdravlje ljudi i/ili za okoliš (čl. 3. st. 1. t. 4. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹²³ Vidjeti objašnjenje *supra*, bilješka br. 90.

¹²⁴ Novi brod znači brod: a) čija je gradnja ugovorena na datum primjene ove Uredbe ili nakon tog datuma; ili b) kojem je, ako ugovor o gradnji ne postoji, kobilica položena, odnosno koji je u sličnoj fazi gradnje, 6 mjeseci nakon datuma primjene ove Uredbe ili nakon tog datuma; ili c) čija se isporuka obavlja 30 mjeseci nakon datuma primjene ove Uredbe ili nakon tog datuma (čl. 3. st. 1. t. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹²⁵ Prilog II. – Popis stavki za popis opasnih materijala, str. 20.: svi opasni materijali navedeni u Prilogu I.; kadmij i spojevi kadmija; šestovalentni krom i šestovalentni spojevi kroma; olovo i spojevi olova; živa i spojevi žive; polibromirani bifenili (PBB-ovi); polibromirani difenili (PBDE-ovi); poliklorirani naftaleni (više od 3 atoma klora); radioaktivne tvari; neki kratkolančani klorirani parafini (alkani; C10-C13, kloro); bromirani usporivač gorenja (HBCDD).

¹²⁶ Prilog I. – Kontrola opasnih materijala, str. 18.–19.

na opasni materijal – perfluorooktan sulfonsku kiselinu (PFOS).¹²⁷ Ipak, značajno je istaknuti kako se predmetna zabrana ugradnje ili korištenja opasnih materijala iz Priloga I. odnosi na trenutak kada su predmetni brodovi u luci ili sidrištu države članice EU (čl. 12. st. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Temeljem odredbe čl. 12. st. 4. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*, Popis opasnih materijala pravilno se održava i ažurira¹²⁸ tijekom operativnog vijeka trajanja broda odražavajući nove ugradnje koje sadrže bilo kakve opasne materijale iz Priloga II.¹²⁹ kao i važne izmjene u strukturi i opremi broda. Nadležna tijela treće zemlje pod čijom zastavom brod plovi (ili organizacija koju su ona ovlastila) ovlaštena su provjeriti Popis opasnih materijala te izdati potvrdu o sukladnosti¹³⁰ u skladu s nacionalnim zahtjevima (čl. 12. st. 6. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). U slučaju da brod koji plovi pod zastavom treće zemlje ne podnese primjerak potvrde o sukladnosti zajedno s Popisom opasnih materijala državi članici EU – istoga se može upozoriti, odbiti ili isključiti iz luka ili *offshore* terminala koji su u nadležnosti države članice EU. U navedenom slučaju država članica EU, koja poduzima takve mjere prema brodu koji plovi pod zastavom treće zemlje, dužna je bez odgode o tome obavijestiti nadležna tijela treće zemlje pod čijom zastavom dotični brod plovi (čl. 12. st. 5. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).¹³¹

4. PRAVNA PRIRODA PROBLEMATIKE RECIKLIRANJA BRODOVA *DE LEGE FERENDA*

Problematična međunarodnopravna rješenja sigurnog i ekološki prihvatljivog recikliranja brodova prema *Hong Kong konvenciji* predstavljaju, među ostalim, i odredbe o propisivanju odgovornosti onečišćivača – brodovlasnika za sigurno i ekološki učinkovito recikliranje brodova te prihvaćanje “*beaching*” metode kao sigurne i ekološki prihvatljive metode rastavljanja brodova.¹³² Europskoppravna rje-

¹²⁷ *Ibidem*, str. 19.

¹²⁸ Neažuriranje popisa opasnih materijala ne predstavlja nedostatak koji za posljedicu može imati zadržavanje, ali bilo kakve nedosljednosti u popisu opasnih materijala prijavljuju se nadležnim tijelima treće zemlje pod čijom zastavom taj brod plovi (čl. 12. st. 5. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹²⁹ Prilog II. – Popis stavki za popis opasnih materijala, str. 20.: svi opasni materijali navedeni u Prilogu I.; kadmij i spojevi kadmija; šestovalentni krom i šestovalentni spojevi kroma; olovo i spojevi olova; živa i spojevi žive; polibromirani bifenili (PBB-ovi); polibromirani difenili (PBDE-ovi); poliklorirani naftaleni (više od 3. atoma klora); radioaktivne tvari; neki kratkolančani klorirani parafini (alkani; C10-C13, kloro); bromirani usporivač gorenja (HBCDD).

¹³⁰ Potvrda o sukladnosti je posebna svjedodžba broda koja se izdaje brodovima koji plove pod zastavom treće zemlje i koja je dopunjena popisom opasnih materijala (čl. 3. st. 1. t. 23. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*). Potvrda o sukladnosti i popis opasnih materijala sastavlja se na službenom jeziku nadležnih tijela treće zemlje pod čijom zastavom brod plovi koja ih izdaju, a ako taj jezik nije engleski, francuski ili španjolski, tekst uključuje prijevod na jedan od tih jezika (čl. 12. st. 7. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*).

¹³¹ Više vidjeti MIKELIS, N.: An analysis of the European Regulation on ship recycling, *op.cit.*, str. 2.

¹³² Detaljnije o zamjeni *beachinga* vidjeti PUTHUCHERRIL, T. G.: *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, *op.cit.*, str. 196.–197.

šenja sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova temeljem *Uredbe (EU) br. 1257/2013* također sadrže pojedina problematična rješenja koja onemogućavaju kvalitetnu i svrsishodnu primjenu te temeljem toga ne pridonose rješenju problema neadekvatnog recikliranja brodova. Riječ je o mjerama kojima europski zakonodavac u cilju prevencije, redukcije te smanjenja štetnih utjecaja recikliranja u odnosu na ljudsko zdravlje, uspostavlja Europski popis¹³³ onih postrojenja za recikliranje brodova koja ispunjavaju visoku razinu zaštite ljudskog zdravlja i okoliša u odnosu na postupak recikliranja brodova. Predmetna rješenja zahtijevaju ispunjavanje minimalnih sigurnosnih uvjeta za postrojenja za recikliranje brodova kako u odnosu na postrojenja smještena u EU, tako i u odnosu na ona smještena u trećoj zemlji.¹³⁴ Stoga je europski zakonodavac onemogućio uvrštavanje u Europski popis onih postrojenja za recikliranje brodova koja primjenjuju nesigurne i okolišno neprihvatljive metode rastavljanja brodova – “*beaching*”, smatrajući kako će navedene mjere utjecati na porast konkurentnosti sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova i njihove obrade u postrojenjima za recikliranje brodova smještenih u državama članicama EU. Ipak, neophodno je za europskog zakonodavca uvidjeti mogući nastup katastrofalnog domino efekta ako se ne odobri recikliranje u južnoazijskim reciklažnim postrojenjima samo iz razloga što ona primjenjuju navedenu metodu.¹³⁵

Posebno je važno uočiti kako se temeljem odredbe čl. 2. st. 2. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* te čl. 3. st. 3. *Hong Kong konvencije* predmetna rješenja ne primjenjuju na brodove manje od 500 BT što znači da je čak 1/3 brodova tj. 36% svjetske trgovačke flote (brodovi iznad 500 BT) izuzeto od primjene i *Uredbe (EU) br. 1257/2013* i *Hong Kong konvencije*.¹³⁶ Iz navedenog proizlazi da predmetna rješenja nikako neće doprinijeti sustavnom i cjelovitom uređenju ekološki sigurnog zbrinjavanja brodova cjelokupnog međunarodnog pomorskog tržišta.

Uredba (EU) br. 1257/2013 primjenjuje se na brodove koji viju zastavu države članice EU te u iznimnim slučajevima na brodove koji plove pod zastavom treće zemlje, a pristaju u luku ili sidrište države članice. Zanimljivo je da u odnosu na rješenja iz navedene Uredbe, europski zakonodavac nije uvidio probleme koji mogu nastati u odnosu na državnu pripadnost broda (je li riječ o brodu koji vije zastavu države članice EU ili zastavu neke treće države), budući da je vlasništvo nad brodom

¹³³ Vidjeti *supra*, bilješka br. 82. Detaljnije o Europskom popisu vidjeti European Commission, Ship Recycling, materijal dostupan na internet stranici <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/list.htm>, datum posjete 3. travnja 2014.

¹³⁴ Više vidjeti čl. 13.–15. *Uredbe (EU) br. 1257/2013*.

¹³⁵ MIKELIS, N.: The Shipowner, the Cash Buyer, and the new European Regulation, str. 3. (materijal dostupan na internet stranici http://www.gmsinc.net/gms/pdf/2013_11_18_GMS_Tokyo_Conf/The_shipowner_the_Cash_Buyer_and_the_new_..., datum posjete 3. travnja 2014.).

¹³⁶ ORMOND, T.: Hong Kong Convention and EU Ship Recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?, *op.cit.*, str. 58.

temeljna materijalna pretpostavka za stjecanje državne pripadnosti broda.¹³⁷ Naime, značajno je uočiti kako je 37% svjetske trgovačke flote u vlasništvu europskih brodovlasnika,¹³⁸ ali samo 17% svjetske trgovačke flote vije zastavu države članice EU.¹³⁹ Dakle, primjena *Uredbe (EU) br. 1257/2013* ograničena je na svega 17% svjetske trgovačke flote.

Konačno, nezaobilazna je činjenica da svaki brodovlasnik koji želi reciklirati brod na siguran i ekološki prihvatljiv način i dalje je to u mogućnosti učiniti na dobrovoljnoj osnovi. No, ako je riječ o brodovlasniku čiji brod vije zastavu EU ili brodovlasniku koji vije zastavu treće zemlje (a pristaje u luku ili sidrište države članice EU) – oni će biti dužni primijeniti metode sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova, u skladu sa zahtjevima *Uredbe (EU) br. 1257/2013*, već od 31. prosinca 2015. god., a najkasnije od 31. prosinca 2018. god. Naposljetku, stupanjem na snagu *Hong Kong konvencije* ostvarit će se jednoobraznost i unificiranost rješenja glede sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova. Za zaključiti je dakle da će savjesni brodovlasnici recikliranjem brodova pridonijeti održivom razvoju¹⁴⁰ kao temelju zaštite okoliša i jednom od temeljnih ciljeva EU. Ekološki neosvijesteni brodovlasnici će iskoristiti lošu provedbu pravnih propisa o zaštiti okoliša te će se rješavati brodova na njima najjeftiniji način i na taj način ostvarivati visoku cijenu recikliranja broda na uštrb ljudskih života i okoliša. Kako na međunarodnoj i europskoj razini još uvijek nisu u većoj mjeri zaživjela rješenja o ekološki sigurnom zbrinjavanju brodova, za očekivati je da će mnogobrojni brodovlasnici koristiti pravne praznine unutar oba instrumenta (*Hong Kong konvencije* i *Uredbe (EU) br. 1257/2013*) te prodajom broda ili promjenom zastave broda produbiti globalnu krizu rasporede brodova i negativno utjecati na svjetsko pomorsko tržište.

¹³⁷ PAVIĆ, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 51.

¹³⁸ U 2013. god. je više od polovice preoceanskih trgovačkih brodova rastavljeno u Indiji, a čak 40% tih brodova bilo je u vlasništvu europskih brodovlasnika. Grčka i Njemačka smatraju se najgorim europskim brodovlasnicima kada je riječ o recikliranju brodova u južnoazijskim postrojenjima. Naime, čak 80% brodova grčkih i njemačkih brodovlasnika reciklirano je 2012. god. na navedenom području: grčkih 167 brodova i njemačkih 48. brodova (više vidjeti podatke s internet stranica (<http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-european-shipowners-dumped-365-...>, <http://governmentgazette.eu/?p=5822>, datum posjete 10. srpnja 2014.).

¹³⁹ Tako prema *Financial mechanisms to ensure responsible ship recycling*, A research paper prepared for the NGO Shipbreaking Platform, Profundo Economic Research, The Netherlands, 22 January 2013, str. 8. (materijal dostupan na internet stranici http://www.shipbreakingplatform.org/shipbre_wp2011/wp-content/uploads/2013/01/Financial-mechanisms-for-responsible-ship-recycling-22_01_2013-FINAL.pdf, datum posjete 10. srpnja 2014.).

¹⁴⁰ Više o pravnim izvorima EU i RH o održivom razvoju u pogledu zaštite okoliša vidjeti LUTTENBERGER, A.: Usklađivanje propisa Europske unije o održivom razvoju u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 41., 2003., str. 302.–304. Više o EU konceptu održivog razvoja vidjeti KOROŠEC, L.; SMOLČIĆ JURDANA, D.: Politika zaštite okoliša – integralni dio koncepcije održivog razvitka Europske Unije, *Ekonomski pregled*, Zagreb, br. 6., 2013., str. 605.–629.

4.1. Prodaja broda

Zahtjevi za vlasnike brodova koji viju zastavu države članice EU temeljem *Uredbe (EU) br. 1257/2013* mogli bi za njih predstavljati nove financijske troškove¹⁴¹ pa prodaja broda prije recikliranja omogućava zaobilaženje novih propisa. Brodovlasnik ne mora uvijek samostalno gospodarski iskorištavati brod, ali čak i u slučaju da brodovlasnik nije plovidbeni poduzetnik – on i dalje ostaje nositelj odgovornosti za djelatnost broda.¹⁴² Ozbiljne financijske poteškoće mnogobrojnih brodovlasnika rezultat su svjetske financijske i brodarske krize, što je imalo izravan učinak na zahtoj na pomorskom tržištu. Zbog pada vrijednosti broda, brodovlasnici više nisu u stanju ispunjavati uvjete financijskih zajmova što zajedno s njihovom nelikvidnošću poslovanja može u konačnici rezultirati i prodajom brodova. U vrijeme recesije na tržištu, vrlo značajan izvor prihoda može biti zarada od prodaje broda na tržištu rabljenih ili dotrajalih brodova (brodova za recikliranje).¹⁴³ U prilog prodaji broda prije recikliranja govore činjenice da većina brodovlasnika ne želi izgubiti dio dobiti pa u slučaju kada je brod na kraju operativnog života – prodaju ga kako bi izbjegli obveze primjene europskih sigurnosnih standarda glede sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova. Stoga su ovdje iznimno značajna rješenja kojima *Uredba (EU) br. 1257/2013* propisuje ispunjavanje brojnih zahtjeva od vlasnika brodova koji viju zastavu države članice EU. Naime, nerazlikovanje uloge brodovlasnika i cash buyera u oba instrumenta (*Uredbe (EU) br. 1257/2013* i *Hong Kong konvencije*) dovodi do toga da nije navedeno, specificirano koji brodovlasnik (stvarni brodovlasnik ili cash buyer) je odgovoran za izbor odgovarajućeg postrojenja za recikliranje brodova, finaliziranje Popisa opasnih materijala i dr., što evidentno znači da zbog spajanja, a ne razdvajanja uloge stvarnog brodovlasnika i cash buyera – proces prodaje u navedenim instrumentima nije definiran.¹⁴⁴ Isto tako, brodovlasnik i cash buyer koji ne žele postupati u skladu s regulatornim zahtjevima koji se od njih zahtijevaju i dalje će to biti u mogućnosti činiti. Prvi je razlog činjenica da *Hong Kong konvencija* nije stupila na snagu na međunarodnoj razini. Drugi razlog se odnosi na činjenicu da je *Uredba (EU) br. 1257/2013* stupila na snagu (i primjenjuje se na vlasnike brodova koji viju zastavu države članice EU i u iznimnim slučajevima na vlasnike brodova koji viju zastavu treće zemlje, a pristaju u luku ili sidrište države članice EU), ali je njezina primjena odgođena na rok od 2 do 5 god.

¹⁴¹ CAVAGNARO, L.: Ship dismantling industry and the new European regulations: an occasion of development or a mere burden on shipowners costs?, *Shipping and Transport Bulletin*, february-march 2014, str. 7.

¹⁴² PAVIĆ, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, op.cit., str. 51.

¹⁴³ RADONJA, R.; JUGOVIĆ, A.: Poslovna politika brodara u kontekstu razvoja ekološkog zakonodavstva, op.cit., str. 321.

¹⁴⁴ MIKELIS, N.: The interface between Shipowner & Cash Buyer and Cash Buyer & Recycling Yard, op.cit., str. 4.

Prije brodovlasnikove prodaje broda za recikliranje država čiju zastavu brod vije nema pravni mehanizam kojim bi u odnosu na pojedine zahtjeve vezala budućeg vlasnika broda (cash buyer).¹⁴⁵ Temeljem toga, prodaja broda ili promjena zastave broda, prije slanja broda na rastavljanje, predstavlja praksu koja bi lako mogla potkopati temelje *Uredbe (EU) br. 1257/2013*. Sve do uspostave globalnog sustava koji prihvaća načela sigurno i okolišno prihvatljivih metoda rastavljanja brodova, nužno je izbjeći nametanje neprovedivih ili uvelike štetnih zahtjeva za brodovlasnike koji razmatraju mogućnost odgovornog recikliranja brodova jer je implementacija pravnog režima u odnosu na brodove uvijek problematična zbog lagane promjene zastave broda.¹⁴⁶

4.2. Zastave pogodnosti

Najznačajnija negativna posljedica unilateralnih mjera od strane EU jest moguća pojava promjene zastave broda u zastave pogodnosti ili promjene zastave broda u zastavu države nečlanice EU na kraju operativnog života broda u cilju izbjegavanja udovoljavanja zahtjevima *Uredbe (EU) br. 1257/2013* čime bi se utjecalo na smanjenje udjela brodova europske flote, a samim time i mogući europski utjecaj u rješavanju brojnih pomorskih pitanja.¹⁴⁷

Uredbom (EU) br. 1257/2013 ne sprječava se vlasnika broda da promjenom registra bude ovlašten vijati zastavu države koja nije članica EU i to prije prodaje broda postrojenju za recikliranje brodova. Učinkovitost rješenja *Uredbe (EU) br. 1257/2013* ozbiljno je poljuljana prijetnjom povećanja promjena zastava onih brodova koji su ovlašteni vijati zastavu države članice EU u cilju izbjegavanja primjene novih europskih pravila, posebice zbog činjenice da je zastava broda oduvijek odražavala vezu između nacionalnosti brodovlasnika i broda.¹⁴⁸ Vlasnici broda mogu se odlučiti za tzv. otvoreni upisnik (open registry, zastave pogodnosti)¹⁴⁹ u nekoj od brojnih država koje omogućavaju upis broda uz slabu ili nikakvu stvarnu vezu s tom državom upisa,¹⁵⁰ a time

¹⁴⁵ *Ibidem*, str. 5.

¹⁴⁶ TSIMPLIS, M. N.: The Hong Kong Convention on the Recycling of Ships, *op.cit.*, str. 307.

¹⁴⁷ Report on the Public consultation on new initiative regarding dismantling of ships, European Commission, ENV.G.4 – Sustainable Production and Consumption, str. 1.

¹⁴⁸ KOLOŠ, S.: Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu, *op.cit.*, str. 51.

¹⁴⁹ Zastavom pogodnosti (*engl. flag of convenience*) smatra se zastava države koja dopušta registraciju stranih brodova (u vlasništvu ili pod kontrolom stranca) uz uvjete koji su, iz određenih ekonomskih razloga, pogodni i oportuni kako za vlasnike brodova ili za one koji njima upravljaju, tako i za države takvih zastava (LUTTENBERGER, A.: *Pomorsko upravno pravo, op.cit.*, str. 95.). Više o prvoj upotrebi pojma zastave pogodnosti i njihovom povijesnom razvoju vidjeti KOLOŠ, S.: Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu, *op.cit.*, str. 52.–53.

¹⁵⁰ Prema podacima *International Transport Workers' Federation* riječ je o zastavama 32 države: Antigua i Barbuda, Bahami, Barbados, Belize, Bermuda, Bolivija, Kambodža, Cipar, Libanon, Liberia, Malta, Maršalsko Otočje, Mauricijus, Panama, Šri Lanka itd. (više vidjeti na internet stranici: <http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/9186/FOC%20flags.pdf>, datum posjete: 10. srpnja 2014.).

i nižu ili nikakvu razinu kontrole države zastave nad brodom, međutim, s osjetnim fiskalnim i drugim olakšicama i slobodama.¹⁵¹ Stjecanjem tzv. pogodovne, fiktivne ili jeftine zastave vlasnici brodova izbjegavaju obveze koje bi morali snositi u zemljama svoje stvarne pripadnosti (plaćanje pristojba, kontrolu profita, udovoljavanje propisima glede stručnosti posade, ispunjavanje radnih i životnih uvjeta na brodu i dr.)¹⁵² te primjenu propisanih sigurnosnih i okolišnih standarda.¹⁵³ Razvoj zastava pogodnosti rezultat je nastojanja pomorske industrije u iznalaženju rješenja kako bi se izbjegla odgovornost primjene mnogobrojnih međunarodnih i europskih tehničko-sigurnosnih standarda za brodove te udovoljenju zahtjevima banaka kod kreditiranja brodogradnje.¹⁵⁴ Fleksibilnost pravnog okvira kao i pogodnosti koje dolaze s njim naposljetku su bili sve privlačniji brodovlasnicima koji bi, upisom brodova u tzv. otvorene upisnike te vijanjem zastave pogodnosti, minimalizirali troškove i povećavali konkurentnost.¹⁵⁵ Upisom brodova u upisnike brodova onih država čije je zakonodavstvo pogodnije za brodovlasnika omogućava im zaobilazanje novih pravnih propisa i sigurnosnih standarda tj. nasukavanje toksičnih brodova za recikliranje na plaže i korištenje ispodstandardnih postrojenja za recikliranje brodova u južnoazijskih zemljama. Stoga je jedini efikasan način na koji međunarodna zajednica može ublažiti negativne posljedice zastava pogodnosti – usvajanje međunarodnih standarda koji bi se trebali primjenjivati na svjetskom nivou.¹⁵⁶

5. ZAKLJUČAK

Prekapacitiranost svjetske trgovačke flote za oko 30%, utjecaj svjetske financijske krize na zastoj u međunarodnom pomorskom tržištu, starost brodova te nužnost usklađivanja s mnogobrojnim ekološkim standardima imaju neposredan pravni učinak na nužnost rezanja troškova poslovanja te konačno, prodaju brodove za recikliranje. Diljem svijeta se svake godine rastavlja i reciklira više od 1000 većih brodova čiji čelik, staro željezo i ostala oprema predstavljaju vrijednu sirovinu. Recikliranje

¹⁵¹ BATINICA, V.: Primjena sustavnog pristupa pri izboru zastave broda, *op.cit.*, str. 131.

¹⁵² GRABOVAC, I.; PETRINOVIĆ, R.: *Pomorsko pravo – pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2006., str. 104.

¹⁵³ Zajedničko svjetsko tržište kretanja robe i kapitala zastupljeno je sa čak 34,7% brodova koji viju zastavu pogodnosti (više o apsolutnoj dominaciji zastava pogodnosti i najvjerojatnijem trendu njihova porasta u odnosu na nacionalne zastave vidjeti LUŠIĆ, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, *op.cit.*, str. 195.).

¹⁵⁴ Više vidjeti BATINICA, V.: *Primjena sustavnog pristupa pri izboru zastave broda*, *op.cit.*, str. 132.

¹⁵⁵ Više vidjeti KOLOŠ, S.: *Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu*, *op.cit.*, str. 52.

¹⁵⁶ LUTTENBERGER, A.: *Pomorsko upravno pravo*, *op.cit.*, str. 96. Više o pravnim sredstvima borbe protiv zastava pogodnosti vidjeti GRABOVAC, I.: *Pomorsko pravo, knjiga prva*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2001., str. 109.

brodova i reuporaba čelika čini važan segment nacionalnih gospodarstava azijskih zemalja (Bangladeš, Kina, Indija, Pakistan, Turska) koje koristeći neodgovarajuće sigurnosne i okolišne standarde recikliraju gotovo 97% svjetske tonaže. Na međunarodnoj razini još uvijek nije stupila na snagu *Hong Kong konvencija* o sigurnom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova iz 2009. god. kojom se nastoji na globalnoj razini smanjiti sve sigurnosne i okolišne rizike rastavljanja brodova. Smanjenje negativnog trenda recikliranja brodova koji viju zastavu EU na plažama južne Azije bez stvaranja nepotrebnih ekonomskih tereta te postizanje jasno postavljenih ciljeva *Hong Kong konvencije* iz 2009. god. bili su polazne točke Europskog parlamenta i Vijeća u donošenju *Uredbe (EU) br. 1257/2013* o recikliranju brodova. *Uredba (EU) br. 1257/2013* je u cijelosti obvezujuća te se izravno primjenjuje u odnosu na brodove koji viju zastavu države članice EU te iznimno u odnosu na brodove koji viju zastavu treće zemlje, a pristaju u luku ili sidrište države članice EU. Iako je 37% svjetske trgovačke flote u vlasništvu europskih brodovlasnika, samo 17% svjetske trgovačke flote vije zastavu EU pa je u tom smislu *Uredba (EU) br. 1257/2013* ograničena na samo tih 17%. Isto tako, nisu manje bitne ni činjenice da manje od 10% od svih brodova prodanih za recikliranje plovi pod zastavom države članice EU te da su rješenjima *Uredbe (EU) br. 1257/2013* isključeni iz primjene brodovi manji od 500 BT (koji čine čak 36% svjetske trgovačke flote) iako mogu ploviti pod zastavom EU. Nedostatak predstavljaju i rješenja kojima se, na europskoj i međunarodnoj razini, nije onemogućilo *cash buyera* u promjeni zastave broda nakon kupnje broda od brodovlasnika (a prije prodaje broda postrojenju za recikliranje) budući da ne postoje pravni mehanizmi kojima bi država čiju zastavu brod vije vezala budućeg vlasnika broda (*cash buyera*).

Iako je *Uredba (EU) br. 1257/2013* donesena s ciljem sprječavanja, smanjenja ili uklanjanja štetnih učinaka na ljudsko zdravlje i okoliš uzrokovano recikliranjem brodova, važno je naglasiti kako je primjena *Uredbe (EU) br. 1257/2013* odgođena najkasnije do 31. prosinca 2018. god. (čak 5. god. nakon njezina stupanja na snagu). S obzirom da se oba analizirana instrumenta još uvijek ne primjenjuju, sadašnjicu predstavlja realna (stvarna) mogućnost brodovlasnika u izbjegavanju ispunjenja regulatornih zahtjeva za sigurnim i okolišno prihvatljivim recikliranjem brodova.¹⁵⁷ Prodaja broda ili promjena zastave broda prije slanja broda na rastavljanje predstavlja praksu koja bi lako mogla potkopati temelje *Uredbe (EU) br. 1257/2013*. No, budući da je evidentno da će se *Uredba (EU) br. 1257/2013* početi primjenjivati prije *Hong Kong konvencije*, nužno je putem amandmana propisati provedive financijske mehanizme (instrumente) koji bi olakšali sigurno i prihvatljivo recikliranje brodova, posebice u odnosu na činjenicu da će o brodovlasnikovoj volji ovisiti hoće li dati brod na recikliranja u postrojenja za recikliranje brodova koja primjenjuju ekološke i sigurne

¹⁵⁷ Više vidjeti MIKELIS, N.: *The Shipowner, the Cash Buyer, and the new European Regulation*, *op.cit.*, str. 3.

nosne standarde (pa i cijena recikliranja predstavlja veći trošak za brodovlasnika) ili u ona postrojenja za recikliranje brodova koja takve standarde ne primjenjuju, što je dosadašnja praksa.¹⁵⁸ Predmetnim financijskim instrumentima potrebno je stimulirati i reciklažna postrojenja i brodovlasnike. Naime, cilj je razviti reciklažni kapacitet postrojenja koja udovoljavaju međunarodnim i europskim standardima sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova te omogućiti brodovlasniku usklađivanje sa zahtjevima *Uredbe (EU) br. 1257/2013* i sprječavanje promjena zastave broda u zastavu pogodnosti, ostvarujući održivi razvoj kao cilj europske okolišne politike.

Iako su sve države članice EU dužne poduzeti mjere kako bi se spriječilo izbjegavanje pravila o recikliranju brodova i povećala transparentnost recikliranja brodova, iz navedenog možemo zaključiti kako unilateralni pristup EU nije pridonio otklanjanju globalne krize recikliranja brodova. Onemogućavanje upisa u Europski popis onih postrojenja za recikliranje brodova koja koriste neadekvatne postupke recikliranja brodova s aspekta globalne sigurnosti i zaštite okoliša, tj. oslanjaju se na primjenu *beaching* metode, rezultat će onemogućavanjem recikliranja brodova koji viju zastavu EU u južnoazijskim zemljama koje navedene metode koriste. Temeljem toga, i prilagodba suvremenih postrojenja za recikliranje brodova ekološki održivom principu recikliranja brodova odnosno primjena sigurnih i okolišno prihvatljivih metoda rastavljanja brodova prema rješenjima *Uredbe (EU) br. 1257/2013* neće u značajnijoj mjeri utjecati na smanjenje negativnih učinaka recikliranja brodova koji viju zastavu EU u južnoj Aziji.

Autorica smatra nužnim postizanje međunarodne jednoobraznosti sigurnog i okolišno prihvatljivog recikliranja brodova. Navedeni cilj postiže se ratificiranjem *Hong Kong konvencije*, njezinom implementacijom i primjenom na međunarodnoj razini, čime se ujedno doprinosi i ostvarenju pomorske politike EU. U protivnom će većina brodovlasnika i dalje izabirati prodaju broda za recikliranje za znatno veći profit ispodstandardnim postojenjima u južnoj Aziji koja ne posluju u skladu s međunarodnim okolišnim standardima iako recikliranje brodova može biti provedeno na siguran i ekološki prihvatljiv način s odgovarajućom tehnologijom, infrastrukturom i provedbenim propisima. Budući da od profitabilnog recikliranja korist izvlače samo pojedinci, a štetu trpi cjelokupno čovječanstvo – visoko postavljeni sigurnosni standardi u odnosu na brodovlasnike i postrojenja za recikliranje, ekonomski poticaji i provedivi financijski instrumenti trebali bi *de lege ferenda* rezultirati sigurnijem i ekološki prihvatljivijem recikliranju brodova. Stoga, globalizirano tržište i interesi ekonomske konkurencije ne smiju pridonijeti produbljenju ekoloških i sigurnosnih problema recikliranja brodova na međunarodnoj razini.

¹⁵⁸ Prema odredbi čl. 29. *Uredbe (EU) br. 1257/2013* Komisija je dužna podnijeti Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedivosti financijskog instrumenta koji bi olakšao sigurno i prihvatljivo recikliranje brodova te im, prema potrebi, priložiti i zakonodavni prijedlog. Navedeno je Komisija dužna učiniti do 31. prosinca 2016. god.

LITERATURA

Članci i knjige:

1. Amižić Jelovčić, P.: Pravni aspekt recikliranja brodova s posebnim osvrtom na Međunarodnu konvenciju iz Hong Konga iz 2009., *Zbornik radova XIX simpozija "Teorija i praksa brodogradnje – SORTA 2010"*, Lumbarda, 2010.
2. Anderson, C. B.: *Shipping and the environment law and practice*, Informa, London, 2009.
3. Batinica, V.: Primjena sustavnog pristupa pri izboru zastave broda, *Pomorski zbornik*, knjiga 46, 2010.
4. Belamarić, G.: *Rukovanje teretom II*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2012.
5. Cavagnaro, L.: Ship dismantling industry and the new European regulations: an occasion of development or a more burden on shipowners costs?, *Shipping and Transport Bulletin*, february-march 2014.
6. Chiang Chang, Y.; Wang, N.; Sabri Durak, O.: Ship recycling and marine pollution, *Marine Pollution Bulletin*, Elsevier Ltd., br. 60., 2010.
7. Christodoulou-Varotsi, I.: *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, Springer Science & Business, Germany, 2008.
8. Ćorić, D.: *Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
9. Demaria, F.: Shipbreaking at Alang-Sosiya (India): An ecological distribution conflict, *Ecological Economics*, br. 70., 2010.
10. Deshpande, P. C.; Kalbar, P. P.; Tilwankar, A. K.; Asolekar, S. R.: A novel approach to estimating resource consumption rates and emission factors for ship recycling yards in Alang, India, *Journal of Cleaner Production*, br. 59., 2013.
11. Engels, U. D.: *European Ship Recycling Regulation*, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer, Hamburg, Germany, 2013.
12. Grabovac, I.: *Pomorsko pravo, knjiga prva*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2001.
13. Grabovac, I.; Petrinović, R.: *Pomorsko pravo – pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2006.
14. Hu, J.: Recent Developments in the EU Marine Oil Pollution Regime, in: *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and US*, Kluwer Law International, Nizozemska, 2006.
15. Keser, I.: The Common Maritime Transport Policy of the European Union – the Protection and Preservation of the Marine Environment, *Poredbeno pomorsko pravo*, HAZU, Zagreb, br. 165., 2011.
16. Knapp, S.; Kumar S. N.; Remijn, A. B.: Econometric analysis of ship demolition market, *Marine Policy*, vol. 32., br. 6., 2008.

17. Kološ, S.: Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu, *Pravnik*, br. 44., 2010.
18. Komadina, P.; Markovčić Kostelac, M.; Kiperaš, Ž.: Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštita okoliša u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 40., 2002.
19. Korošec, L.; Smolčić Jurdana, D.: Politika zaštite okoliša – integralni dio koncepcije održivog razvitka Europske Unije, *Ekonomski pregled*, Zagreb, br. 6., 2013.
20. Kusumaningdyah, W.; Eunike, A.; Yuniarti, R.: Sustainability Aspects: A System Dynamics Approach, *Procedia Environmental Science, The 3rd International Conference on Sustainable Future for Human Security, Japan*, vol. 17., 2013.
21. Lušić, Z.: Razvoj svjetskog brodarstva, *Naše more*, br. 5.–6., 2003.
22. Luttenberger, A.: Usklađivanje propisa Europske unije o održivom razvoju u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 41., 2003.
23. Luttenberger, A.: *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2008.
24. Luttenberger, A.: Developing the environmental legislation on ship recycling, *International Congress Energy and the Environment*, Rijeka, 2008.
25. Mandaraka-Sheppard, A.: *Modern Maritime Law (vol. 2.): Managing Risks and Liabilities*, CRC Press, 2013.
26. Milošević Pujo, B.; Jurjević, B.: Nova konvencija iz Hong Konga, 3. *Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti*, IMSC 2011, Split, 2011.
27. Milošević Pujo, B.; Jurjević, N.; Domijan-Arneri, I.: Potreba i posljedice uvođenja međunarodne standardizacije u problematiku reciklaže brodova, *Naše more*, br. 5.–6., 2007.
28. Neşer, G.; Kontas, A.; Ünsalan, D.; Uluturhan, E.; Altay, O.; Darilmaz, E.; Küçüksezgin, F.; Tekoğul, N.; Yercan, F.: Heavy metals contamination levels at the Coast of Aliğa (Turkey) ship recycling zone, *Marine Pollution Bulletin*, br. 64., 2012.
29. Ormond, T.: Hong Kong Convention and EU Ship Recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?, *Environmental Law Network International, Elmi Review*, br. 2., 2012.
30. Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
31. Puthucherril, T. G.: *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 2010.
32. Radonja, R.; Jugović, A.: Poslovna politika brodarara u kontekstu razvoja ekološkog zakonodavstva, *Pomorstvo*, Pomorski fakultet u Rijeci, br. 2., 2011.
33. Seršić, M.: *Međunarodno-pravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003.
34. Tsimplis, M. N.: The Hong Kong Convention on the Recycling of Ships, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, br. 2., 2010.

35. Wene, J.: European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, vol. 19., 2005.
36. Yujuico, E.: Demandeur pays: The EU and funding improvements in South Asian ship recycling practices, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, vol. 67., 2014.
37. Zelenika, R.; Fabac, J.; Pavlić Skender, H.; Zekić, Z.: Uloga ekološke politike u pomorskom brodarstvu, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 46., 2010.

Pravni propisi:

1. Baselska konvencija o nadzoru prekograničnog prometa opasnog otpada i njegovu odlaganju iz 1989. god.
2. Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control, Official Journal, L 131, 28/5/2009.
3. Međunarodna konvencija za sigurno i ekološki prihvatljivo recikliranje brodova iz 2009. god.
4. Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova 1973/1978.
5. Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of the 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers, Official Journal L 064, 07/03/2002.
6. Regulation (EC) No 1726/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Regulation (EC) No 417/2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers, Official Journal L 249, 01/10/2003.
7. Regulation (EC) No 2172/2004 of 17 December 2004 amending Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers, Official Journal L 371, 18/12/2004.
8. Regulation (EU) No 530/2012 of the European parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers, Official Journal L 172, 30/06/2012.
9. Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of the 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC, Official Journal L 330, 10/12/2013.
10. Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste, Official Journal OJ L 190, 12/7/2006.
11. Uredba o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate (NN, br. 187/03).

12. Zakon o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate (NN, br. 48/04).
13. Zakon o prestanku važenja Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate (NN, br. 54A/13).

Ostala dokumentacija:

1. Calculation of recycling capacity for meeting the entry into force conditions of the Hong Kong Convention, Marine Environment Protection Committee, MEPC 64/INF.2, 24 April 2012. (<http://www.imo.org/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/MEPC64-INF.2.pdf>).
2. Dismantling Defunct Ships in the UK, The Stationery Office, Great Britain, 2004.
3. European Commission, Ship Recycling (<http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/list.htm>).
4. EU Strategy for better ship dismantling – 2009 (<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/ship-recycling.html>).
5. Financial mechanisms to ensure responsible ship recycling, A research paper prepared for the NGO Shipbreaking Platform, Profundo Economic Research, The Netherlands, 2013. (http://www.shipbreakingplatform.org/shipbre_wp2011/wp-content/uploads/2013/01/Financial-mechanisms-for-responsible-ship-recycling-22_01_2013-FINAL.pdf).
6. Green Paper On better ship dismantling, COM(2007) 269 final, (<http://www.minenv.gr/anakyklosi/v.menu/plia/00/GREEN%20PAPER.pdf>).
7. Guidelines on Transitional Measures for Shipowners selling Ships for Recycling, Marine International Secretariat, London, 2009.
8. International Steel Statistics Bureau, Global Trade in Steel (<http://www.issb.co.uk/global.html>).
9. Key facts about steel, (<http://www.worldsteel.org/dms/internet/DocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014>).
10. Lawrence, B.: The recycling market-Macro matters, Compass Maritime Services Luncheon, 2012. (<http://www.cmaconnect.com/Bart%20Lawrence%20CMA%20LunchFeb%2023%202012.pdf>).
11. Major importers and exporters of steel in 2013., (<http://www.worldsteel.org/dms/internetDocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014>).
12. Major steel-producing countries 2012 and 2013, (<http://www.worldsteel.org/dms/internet/DocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014>).
13. Micallef, S.: International Conference on Ship Recycling, World Maritime University, Malmö, travanj 2013. (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOStaff/Documents/SHIPREC%202013%20as%20delivered.pdf>).

14. Mikelis, N.: Corporate Social Responsibility should not be blind, 1st Annual Shipping & Offshore CSR Forum, Capital Link Forum, London, 2011. (<http://www.imo.org/OurWork/Environment/ShipRecycling...>).
15. Mikelis, N.: Developments and Issues on Recycling of Ships, The East Asian Seas Congress, Haikou City, Hainan Province, PR China, 12-16/12/2006, (http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=17980&filename=Developments.pdf).
16. Mikelis, N.: Ship Recycling Markets and the impact of the Hong Kong Convention, (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOSTaff/Documents/SHIPRECC%202013%20Int>).
17. Mikelis, N.: Ship Recycling – will the burden be shared equitably?, Tradewins Ship Recycling Forum, Singapore, 2012. (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOSTaff/DocumentsSHIPREC%202013&20Int>).
18. Mikelis, N.: The interface between Shipowner & Cash Buyer and Cash Buyer & Recycling Yard, Ship Recycling Workshop, Hamburg, 2013. (<http://www.gmsinc.net/gms/images/presentations/2013%20Ship%20Recycling.pdf>).
19. Mikelis, N.: A statistical overview of ship recycling, International Symposium on Maritime Safety, Security & Environmental Protection, Atena, rujana 2007. (http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=23449&filename=shiprecycling.pdf).
20. Mikelis, N.: An analysis of the European Regulation on ship recycling (http://www.gmsinc.net/gims/pdf/2013_11_18_GMS_Tokyo_Conf/The_EU_Regulation_on_ship_recycling.pdf).
21. Mikelis, N.: The Shipowner, the Cash Buyer, and the new European Regulation (http://www.gmsinc.net/gms/pdf/2013_11_18_GMS_Tokyo_Conf/The_shipowner_the_Cash_Buyer_and_the_new_..).
22. Nan, Z.: Weak scrap demand hits China's ship recycling business (http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-02/19/content_17291348.htm).
23. NGO Platform Report- European ships sent to South Asia in 2013., 2014., (<http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-european-shipowners-dumped-365-...>).
24. Report on the Public consultation on new initiative regarding dismantling of ships, European Commission, ENV.G.4 – Sustainable Production and Consumption.
25. Rezolucija MEPC 94(46) od 27. travnja 2001. god. ([http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=15696&filename=94\(46\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=15696&filename=94(46).pdf)).
26. Rezolucija MEPC.114 (50) od 4. prosinca 2003. god. ([http://imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1517&filename=114\(50\).pdf](http://imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1517&filename=114(50).pdf)).

27. Schlyter, C.: Nacrt Preporuke o nacrtu Odluke Vijeća o ratifikaciji Međunarodne konvencije iz Hong Konga za sigurno i ekološki prihvatljivo recikliranje brodova iz 2009. od strane država članica ili pristupanju država članica toj konvenciji u interesu Europske unije (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE), Europski parlament, veljača 2014.
28. Status of multilateral Convention and instrument in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, IMO. (<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>).
29. White, I.; Molloy, F.: Ships and the marine environment, Maritime Cyprus 2001. (<http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Papers/cyprus01.pdf>).
30. World Fleet Statistics, 2005., Lloyd's Register Fairplay.

Internet:

1. http://ec.europa.eu/transport/models/maritime/index_en.htm
2. <http://recycling.about.com/od/Recycling/a/From-Ship-Breaking-To-Responsible-Recycli>
3. <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/>
4. <http://www.fsb.unizg.hr/kziha/shipconstruction/main/tr>
5. <http://www.eco-business.com/news/singapore-urged-recycle-ships-safely-and-not-south->
6. <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324328204578571552933363128.html>
7. <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/why-ships-are-toxic>
8. <http://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/>
9. <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324423904578522982568438250.html>
10. <http://lloydslist.com/ll/sector/regulation/article407341.ece>
11. <http://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/GER14/presentations/Steve%20Wansell.pdf>
12. <http://lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article442447.ece>
13. <http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-european-shipowners-dumped-365>
14. <http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-ngos-do-not-support-newly-approve>
15. <http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/9186/FOC%20flags.pdf>
16. <http://governmentgazette.eu/?p=5822>

Summary:

**SHIPOWNERS' LIABILITY FOR A SAFE
AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS:
EUROPEAN LEGAL FRAMEWORK**

The author of this paper points to the legal principles of safe and environmentally sound recycling of ships with regard to the solutions of European legal origins. Presenting the modalities of systematic efforts to protect human health and the marine environment from negative effects of recycling old ships on the beaches of third countries, the International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – Hong Kong (2009) exercised a direct impact on the EU efforts to achieve a unilateral approach to a safer and environmentally friendly recycling of ships flying the flag of a Member State. Therefore, the emphasis was placed on the legal analysis of Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling in relation to the requirements for ships of the Member States, and in relation to specific solutions regarding the requirements for ships flying the flag of a third country when calling at a port or anchorage of a Member State. Discussing the effects of the high standards of ship recycling to an increase in the operating costs, the author concludes that the increase in environmentally friendly standards of the safety of navigation and the safety of environment will unquestionably require a fast and an efficient adjustment of the shipowners to new legal standards and operating costs. Analyzing ecological and economic perspectives on the impact and effects of the ship recycling industry on the shipping market, the author points out that unilateral approach at the European level – Regulation (EU) No 1257/2013 – is compulsory and entirely directly applicable in the Member States of the EU; this, considering the international nature of the problem of safe and environmentally friendly ship recycling, requires achieving international uniformity.

Keywords: *ship recycling; the liability of shipowner; European regulations.*