

Osvrt na konvencije o zagađivanju mora uljem

Kap. Mađroje Aleksić

Prvi međunarodni dogovor o pitanju zagađivanja mora uljem, održan je u Washingtonu 1926. godine. Kasnije se o tom pitanju raspravljalo u Društvu naroda na konferencijama održanim u Ženevi 1935. god., kada je izrađen nacrt konvencije. Zbog izbijanja Drugog svjetskog rata, ova konvencija nije bila ratificirana.

Nakon svršetka rata opet se pokrenulo pitanje o zagađivanju mora naftom i njenim primjesama. Na pomorskoj konferenciji Ujedinjenih Nacija, održanoj u Ženevi 1948. god., osnovan je posebni organ, koji je imao izučavati probleme, koji se odnose na zagađivanje mora.

Od 26. IV. do 12. VI. 1955. godine održana je međunarodna konferencija u Londonu, na kojoj je donesen nacrt konvencije o zagađivanju mora. Na konferenciji je bilo zastupljeno preko svojih delegata i posmatrača 40 država, među kojima i Jugoslavija. Nacrt konvencije su jednoglasno prihvatile sve zastupljene zemlje. Neposredno nakon završetka konferencije 10 država je potpisalo konvenciju, i za njih je ona već obavezna. Među potpisnicima ima 5 država, kojima je flota tanker-brodova veća od 500.000 brutto registar tona.

Konvencijom je obuhvaćeno pitanje zagađivanja mora sirovom i rafiniranom naftom, mazutom, svim vrstama pogonskog ulja, kao i uljima za podmazivanje. Konvencija se odnosi na sve brodove, pa i na pomoćne ratne brodove iznad 500 brutto registar tona.

Konvencijom su utvrđene zone, gdje je zabranjeno ispuštanje bilo kojeg ulja u more. Za tanker brodove zabranjena zona iznosi 50 morskih milja od bilo koje obale. U Sjevernom moru ova zona za tanker brodove proširena je na 100 morskih milja, izuzev norveške obale, gdje je zabranjena zona iznosi 50 morskih milja. Za australijske obale utvrđena je zona od 150 morskih milja, a za Jadran zona od 30 morskih milja od obale. Određena zona za Jadran vrijedi za 3 godine, ali tako da Jugoslavija i Italija mogu ovu zonu međusobnim direktnim ugovorom proširiti.

Konvencija će stupiti na snagu tri godine nakon što je ratificiraju države, koje su učestvovala na londonskoj konferenciji. Ova će konferencija biti primijenjena samo za tanker brodove. Na brodove za suhe terete početak će se primjenjivati tek nakon 6 godina, i to radi toga, jer na ovim brodovima treba izvesti veće preinake u mašinskom postrojenju i u uređajima za skupljanje otpadaka od ulja.

Brodovima za suhe terete određene su slične zone, gdje nesmiju ispuštati ulje, kao i tanker-brodovima; tako je za njih određena zona od 50 morskih milja od bilo koje obale. U Sjevernom moru ona iznosi 100 morskih milja, izuzevši Norvešku obalu, gdje će biti 50 morskih milja. Za Jadran je određena na 20 morskih milja, a kasnije će se moći proširiti na 30 morskih milja.

Konvencijom je određeno, da u roku od 12 mjeseci nakon stupanja na snagu treba na brodovima izvršiti takove preinake, da se onemogućuje pogonskom ulju, kao i ulju za podmazivanje, da dospijeva u brodske stonove-kaljuže. Osim toga države potpisnice moraju u roku od 3 godine nakon stupanja konvencije na snagu sve svoje glavne luke snabdjeti prikladnim napravama, splavima i ostalim, u što mogu brodovi ispuštati svoje otpatke od ulja i uljem zagađenu vodu.

Svaki brod dužan je voditi dnevnik ulja. Iz dnevnika treba da bude vidljivo, kada i na kojem mjestu se vršilo ispuštanje ulja u more. Države potpisnice imaju pravo preko svojih organa vršiti pregled ovih dnevnika. Povrijedi li kakav brod konvenciju, jedna država drugoj to će prijaviti radi njegova kažnjavanja.

Glavne točke konvencije o zagađivanju mora su sljedeće:

1. Potpuno izbjegavanje ispuštanja zgusnutih ulja u more.

2. Primjenjivati načela ove konvencije, koliko je praktično moguće i na brodove ispod 500 brutto registar tona, a na koje se ova konvencija ne odnosi.

3. Dati podstreka za razvitak i unapređenje uređaja na brodu radi efikasnog sakupljanja otpadaka od ulja i uljem zagađene vode. Na svakom brodu izgraditi potrebni uređaj za sakupljanje ovih otpadaka.

4. Sve glavne luke, gdje se vrši krcanje i iskrcavanje tereta, i gdje se vrše popravci brodova, snabdjeti splavima ili nekim drugim uređajem, tako da brodovi mogu u njih ispuštati svoje otpatke od ulja ili uljem zagađenu vodu.

5. Pripraviti pravilnik, kojim bi se spriječilo zagađivanje mora, t. j. da svaka država izradi propise za svoje brodove i luke, kako bi se suzbilo zagađivanje mora.

6. Pripremiti sve potrebne mjere, koje su u vezi sa stupanjem na snagu ove konvencije, to jest, u roku od 3 godine luke snabdjeti potrebnim uređajem za sakupljanje otpadaka od ulja i uljem zagađenu vodu, a na brodovima u roku od godine dana izvršiti takove preinake, da se onemogućiti ulju da dospijeva u brodske kaljuže.

7. Osnovati naročiti nacionalni organ, kojemu će biti povierena čistoća mora i dužnost da vrši nadzor nad brodovima i lukama, da li se drže konvencije.

8. Putem posebnog organa Ujedinjenih Nacija sakupljati sva tehnička obavještenja o uređajima, napravama i poduzetim mjerama s obzirom na spriječavanje zagađivanja mora. Ovakova o-

bavještenja prenositi na druge članice potpisnice konvencije.

Da bi se uočila važnost ove konvencije, treba imati na umu, da je 1914. godine samo 3,5% svjetske tonaže upotrebljavalo ulje kao pogon, dok 1953. godine 87% svjetske tonaže upotrebljava ulje kao pogon svojih strojeva. U 1914. godini prevezeno je morem 16 milijuna tona sirove nafte i naftinih prerađevina, a u prošloj godini prevezeno je 387 milijuna tona. Prema procjeni, samo tanker brodovi, koji prevoze sirovu naftu, ispuštaju godišnje oko 250.000 tona ulja u more.

Naša država je također svojim propisima obuhvatila pitanje zagađivanja mora uljem i to Uredbom o redu u lukama (Službeni list br. 7-50.) i Pravilnikom za izvršenje Uredbe o redu u lukama (Službeni list br. 51-50.).

Zbog male širine Jadrana i zbog gore spomenutih činjenica konvencija baš i predviđa, da Jugoslavija i Italija direktnim sporazumom zaštite svoje obale od zagađivanja uljem.

Nakon što se sve države budu pridržavale propisa o sprečavanju zagađivanja mora uljem, ne će se odmah postići čistoća mora i obala. Vjerojatno će i tada dulje vremena proći, dok se more potpuno ne očisti od ulja. Mnoge žalovite i pješkovite obale natoplene su naftom, koja se zgušnjula, te se pomalo topi samo za vrijeme ljetnih žega, a to nanosi mnogo štete našem ribarstvu i našem turizmu.