

Stručni rad

■ Zaštita morskog okoliša od onečišćenja kroz instrument pomorskog osiguranja i zakonodavnu regulativu

Martina Špoljarić¹

Sažetak: Pomorsko osiguranje ima ključnu ulogu u međunarodnoj trgovini i logistici kao osnovno sredstvo osiguravanja sigurnosti robe koja se prevozi morem i na taj način doprinosi zaštiti morskog okoliša od onečišćenja i prirodnih katastrofa.

Onečišćenje morskog okoliša prepoznato je kao globalan problem i u svijetu osiguranja, analizirat ćemo primjenu pomorskog osiguranja i njegov utjecaj na zaštitu mora od onečišćenja. U radu ćemo prikazati povijesni razvoj instituta pomorskog osiguranja od samih njegovih početaka, definirati vrste pomorskog osiguranja koje danas poznajemo prema zakonodavstvu Republike Hrvatske.

Poseban naglasak biti će na osiguranju pomorskog tereta i osiguranju prijevoza tereta morem, te koliko utjecaj ove vrste pomorskog osiguranja imaju na zaštitu morskog okoliša od onečišćenja. Institut pomorskog osiguranja ima značajan utjecaj i veliki doprinos osiguratelja u zaštiti morskog okoliša od ekoloških katastrofa koje su nažalost česta pojava u današnje vrijeme. U ovome radu prikazat ćemo značenje, svrhu i uspješnu primjenu instituta pomorskog osiguranja na području Republike Hrvatske i svijeta kroz primjere iz prakse. Pitanje zaštite morskog okoliša od onečišćenja uređeno je mnogim konvencijama i Direktivama u radu će biti kratak prikaz zakonodavnog uređenja na međunarodnoj i europskoj razini ovog pitanja. Problem onečišćenja mora i morskog okoliša zahtjeva multidisciplinarn pristup uz primjenu raznih alata za sprečavanje ekoloških katastrofa. Ključne mjera za postizanje ciljeva su: pravodobna primjena instrumenata pomorskog osiguranja kao prevencije od onečišćenja, smanjenje proizvodnje i korištenja plastike (s posebnim osvrtom na

¹ Martina Špoljarić, dipl.iur., MediOS obrt za zastupanje i osiguranje, e-mail: martina.spoljaric1709@gmail.com

jednokratnu plastiku); edukacije; tehnološke inovacije i jačanje pravnog okvira.

Ključne riječi: pomorsko osiguranje, morski otpad, pravni okvir, ljudsko zdravlje, plastika

1. UVOD

Onečišćenje okoliša morskim otpadom predstavlja veliki ekološki problem današnjice i sa sobom povlači gospodarske, društvene, zdravstvene i kulturne posljedice.

Pomorsko osiguranje ima značajnu ulogu u zaštiti morskog okoliša kao institut osiguranja predstavlja pravni posao kojim se osiguravaju sve vrste plovnih objekata kao i sve vrste roba koje se prevoze u pomorskom transportu. Na takav način ovaj institut osiguranja doprinosi zaštiti morske ekologije, koja u današnje vrijeme postaje sve važnija tema zbog količine otpada koja kroz pomorski transport završi u moru.

“Otpad nastaje zbog niza ljudskih aktivnosti na kopnu ili moru te se procjenjuje da oko 80% otpada u more dopijeva iz kopnenih izvora i aktivnosti s kopna kao što su turističke aktivnosti na obali, uključujući plaže, te iz urbaniziranih sredina, industrijskih područja i neuređenih odlagališta otpada, kao posljedica neprimjerenog rješenja gospodarenja otpadom i slično. Oko 20% morskog otpada rezultat je neodgovornih aktivnosti u pomorskome prometu (uključujući nautički turizam), ribarstvu, akvakulturi ili izravnog odlaganja u more (UNEP, 2009).”² U ovome radu pokušat ćemo dati kratki prikaz svrhe i značaja instituta pomorskog osiguranja i međunarodni pravni okvir koji uređuje ovo pitanje.

2. POVIJESNI RAZVOJ INSTITUTA POMORSKOG OSIGURANJA

Prvi oblici pomorskog osiguranja javljaju se u 7. stoljeću prije Krista u zakonu otoka Rhodosa (lex Rodia de iacta). Pomorsko osiguranje koje danas poznajemo potječe iz 14. stoljeća prvi ugovor pomorskog zajma pronađen je u Italiji u genovskom notarskom arhivu. Pomorski zajam dobivao se za potrebe pomorskog putovanja i nije se vraćao ukoliko brod doživi havariju ili roba koja se prevozi propadne prilikom transporta, ukoliko brod uspješno stigne na odredište i roba stigne neoštećena zajam se vraćao uvećan za kamate (čak do 60% kamata). Na našem području treba

2 Tutman, P., Hudeček, L., (2024), “Morski otpad, morsko smeće, morski otpa(d)ci ili otpad u moru?”. Hrvatski jezik, 3(11), str.27

istaknuti dubrovački zakonik iz 1562. godine "Ordo super assecuratoribus" jedna od uredbi o osiguravateljima od svjetskog značaja. Prvi kompletan sustav propisa o pomorskom osiguranju uređen je "Guidom de la mer" iz 16. stoljeća, a primjenjivao se kao običajno pravo u svim mediteranskim zemljama. U povijesnom razvoju instituta pomorskog osiguranja potrebno je istaknuti 1851. godinu kao značajnu, do te godine nije bilo ograničenja u poslovanju agenata u osiguranju čak i kada su poslovali sa gubitkom. Od te godine započinje selekcija kvalitetnih i financijskih stabilnih agenata u osiguranju te je po prvi puta traženo polaganje depozita kao osiguranje. Kroz povijest bilo je nekoliko velikih pomorskih havarija među kojima možemo istaknuti Titanik on bi u današnje vrijeme bio osiguran na vrijednost od 95 milijuna funti. Cjelokupna vrijednost Titanika bila je podjeljena na način da niti jedan sindikat ili osiguratelj nije osigurao više od 75.000,00 funti vrijednosti broda na taj način rizik se disperzirao na više osiguratelja. Institut pomorskog osiguranja u današnje vrijeme je reguliran posebnim zakonskim propisima ili zasebnim zakonima.

U Republici Hrvatskoj pomorsko osiguranje regulirano je Pomorskim zakonikom donesenim 1994. godine. Kojim se na suvremeni način regulira institut pomorskog osiguranja i temelji se na tri osnovna načela: načelo naknade štete, načelo dobre vjere i načelo trajnosti.

3. UREĐENJE INSTITUTA POMORSKOG OSIGURANJA PREMA HRVATSKOM ZAKONODAVSTVU

Institut pomorskog osiguranja u Republici Hrvatskoj uređen Pomorskim zakonikom. Ugovor o pomorskom osiguranju može se sklapati u svrhu osiguranja broda, njegovih strojeva, opreme broda kao i opreme i zaliha te roba koje se prevoze brodom. Predmet ugovora o pomorskom osiguranju može biti osiguranje vozarine i osiguranje odgovornosti prema trećim osobama. U ugovoru o pomorskom osiguranju mora se definirati za koga ugovaratelj osiguranja sklapa ugovor o pomorskom osiguranju za svoj račun, za račun treće određene osobe ili za račun neodređene osobe ("za račun koga se tiče"). Osiguranik ugovora o pomorskom osiguranju može biti samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj. Osiguravatelj je obvezan izdati potpisanu policu ugovaratelju osiguranja na njegov zahtjev. Polica pomorskog osiguranja u sebi mora sadržavati sve elemente koje u sebi treba sadržavati ugovor o osiguranju (predmet osiguranja, rizike osiguranja, interes osiguranja, osigurani slučaj, osigurani iznos i premiju osiguranja). Prema hrvatskom zakonodavstvu poznajemo nekoliko vrsta pomorskog osiguranja:

OSIGURANJE BRODA počinje od trenutka ukrcavanja tereta u polaznoj luci i traje sve dok se ne završi iskrcavanje tereta u odredišnoj luci kako je definirano u ugovoru o osiguranju. "Iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili je mogao saznati dužnom pažnjom i spriječiti nastanak štete."³

OSIGURANJE ROBE na određeno putovanje počinje od početka ukrcavanja na prvo prijevozno sredstvo u mjestu predviđenom u ugovoru o osiguranju radi izvršenja osiguranog putovanja i traje dok se roba ne iskrca s posljednjeg prijevoznog sredstva u odredištu predviđenom u ugovoru o osiguranju."⁴ Iz osiguranja su isključene štete koje su nastale zbog mana ili prirodnih svojstava robe koja se prevozi brodom.

U slučaju potpunog gubitka robe tijekom morskog transporta iz osiguranja se nadoknađuje vrijednost robe u polaznom mjestu. U slučaju oštećenja (gubitka vrijednosti) robe koja je predmet osiguranja iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini troškova nužnih za popravak i dovođenje osiguranog predmeta u prvobitno stanje.

OSIGURANJE VOZARINE njime se pokriva bruto iznos vozarine. U slučaju potpunog gubitka vozarine uzrokovane potpunim gubitkom robe za koju je vozarina u cijelosti plaćena ili se trebala platiti šteta se nadoknađuje u visini stvarne vrijednosti roba ili u visini ugovorene vrijednosti, ali ne iznad ugovorene osigurane svote.

OSIGURANJE ODGOVORNOSTI kod ovog oblika pomorskog osiguranja treba razlikovati:

- a) *Odgovornost osiguranika za štetu nanesenu trećim osobama* u tom slučaju iz osiguranja se nadoknađuje iznos koji je osiguranik obvezan platiti tim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem kao i troškovi potrebni za utvrđivanje visine njegove obveze.
- b) *Odgovornost broдача može biti predmet ugovora o osiguranja broda* u tom slučaju naknada iz osiguranja odgovornosti isplaćuje se neovisno o visini naknade ostalih šteta pokrivenih osiguranjem broda. Ukoliko u ugovoru nije predviđena posebna svota za osiguranje odgovornosti broдача, smatrat će se da je njegova odgovornost osigurana na istu svotu na koju je osiguran i brod. Ukoliko dođe do sudara dva broda istog osiguranika tada se

3 čl.729., st.1. Pomorski zakonik NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

4 čl.732., st.1. Pomorski zakonik NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

primjenjuju odredbe o osiguranju odgovornosti broдача kao da brodovi pripadaju raznim osobama.

4. INSTITUT POMORSKOG OSIGURANJA RAZLIKA IZMEĐU OSIGURANJA POMORSKOG TERETA I OSIGURANJA PRIJEVOZA TERETA MOREM

Osiguranje pomorskog tereta osigurava se rizik tijekom pomorskog prometa, a u sebi uključuje pokriće za štete koje nastaju na robu tijekom morskih putovanja. Štete koje mogu nastati na teretu koji se prevozi morskim putem su:

- prirodne katastrofe (munje, tsunamiji, potresi, poplave i druge prirodne katastrofe),
- nesreće (brodolomi, nasukavanja, potonuća, sudari, požari i eksplozije),
- vanjski rizici (npr. krađa, manjak robe i neisporuka robe, lom, šteta od kiše, vode, kontaminacija, hrđa...).

Osiguranje tereta najčešće kupuje vlasnik robe koja će se otpremiti, a ne vlasnik broda. Proizvođači roba ugovaraju osiguranje tereta u obliku police koja pokriva sve rizike i punu vrijednost pošiljke. Kod ove vrste osiguranja postoje iznimke koje su isključene iz pokrića kao npr. gubitak robe koji je posljedica nekvalitetnog pakiranja robe. Svrha osiguranja pomorskog tereta je zaštititi robu tijekom pomorskom transporta i smanjenje financijskog gubitka zbog raznih rizika koji mogu nastupiti. Polica osiguranja pomorskog tereta sklapa se u trajanju od jedne godine, osiguratelj nema obvezu naknaditi štetu koja je nastupila nakon isteka police.

Osiguranje prijevoza tereta njime se pokriva više načina transporta (kopneni, pomorski, zračni i paketni transport). Pokrivenost rizika ovom vrstom osiguranja je šira u sebi uključuje štete uzrokovane elementarnim nepogodama i nesrećama, a odnosi se na različite vrste roba i različite načine prijevoza roba. "Prijevoz robe morem ima niz karakteristika koje rezultiraju sustavom raspodjele rizika koji se ne može pronaći u legislativi drugih prometnih grana (zrak, cesta, željeznica i rijeke)."⁵ Osiguranje prijevoza tereta morem uređeno je i kroz pojam nautičke pogreške posade broda za koju može odgovarati prijevoznik, ako mu se dokaže osobna krivnja. "Danas je pitanje odgovornosti za nautičke pogreške posade broda u pomorskom prijevozu "pokriveno" osiguranjem od odgovornosti prema kojem ako osiguranik (prijevoznik) bude odgovoran za štetu uzrokovanu trećoj osobi, naknadu za štetu isplatit će osiguratelj s tim da

5 Vuković A., Bodul, D., Štambuk, D., (2015), "Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi", 169 (54), str. 443

kaznena odgovornost nije predmet ovog osiguranja.”⁶

5. PRAVNI OKVIR EUROPSKE UNIJE KOJI UREĐUJE PITANJE MORSKOG OTPADA

Primjena pomorskog osiguranja u pomorskom prometu usko je vezana za primjene europskih Direktiva koje uređuju pitanje zaštite morskog okoliša i otpada u moru.

Pravni okvir koji regulira pitanje zaštite morskog okoliša u Europskoj uniji čine tri važne Direktive:

1. Direktiva 2008/56/EZ o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u području politike morskog okoliša (Okvirna direktiva o morskoj strategiji),
2. Direktiva 2008/98/EZ o otpadu (Okvirna direktiva o otpadu),
3. Uredba (EZ) 2150/2002 o statističkim podacima o otpadu

Direktiva 2008/56/EZ o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u području politike morskog okoliša (Okvirna direktiva o morskoj strategiji) državama članicama nalaže se poduzimanje mjera za postizanje ili održavanje dobrog morskog stanja morskog okoliša. Ova Direktiva predstavlja “okolišni stup” u svim politikama Europske unije orijentiranim prema upravljanju i korištenju prirodnih morskih resursa.

Direktiva 2008/98/EZ o otpadu (Okvirna direktiva o otpadu) donesena je 29. studenog. 2008. godine ;ovom se Direktivom uređuje pravni okvir obrade otpada u Europskoj uniji. Ima za cilj ostvariti zaštitu okoliša i zdravlja ljudi propisujući uredbe koje ističu važnost odgovarajućeg gospodarenja otpadom, tehniku oporabe i zbrinjavanja otpada. Ovom Direktivom se uređuje pitanje hijerarhije otpada:

- njegovo sprječavanje,
- priprema otpada za ponovnu uporabu,
- recikliranje otpada,
- drugi postupci oporabe otpada (npr. Energetska oporaba),
- odlaganje otpada.

Jedno od vodećih načela ove Direktive je načelo “onečišćivač plaća” vodeće je načelo na europskoj i međunarodnoj razini. “Proizvođač otpada i

⁶ Vuković A., Bodul, D., Štambuk, D., (2015), “Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi”, 169 (54), str. 445

posjednik otpada trebali bi gospodariti otpadom na način koji jamči visoku razinu zaštite okoliša i zdravlja ljudi.”⁷ U ovoj Direktivi uvodi se šira odgovornost proizvođača kao jedan od načina pružanja potpore takvom dizajnu i proizvodnji robe pri kojima se u potpunosti uzima u obzir efikasnost i jednostavnost uporabe resursa tijekom cijelog životnog vijeka proizvoda uključujući njihov popravak, ponovnu uporabu, rastavljanje i recikliranje, a da se pri tome ne ugrožava slobodno kretanje robe na unutarnjem tržištu,”⁸ Direktiva definira pojam otpada, otpad znači svaka stvar ili predmet koju posjednik odbacuje, namjerava ili ju mora odbaciti.

Direktiva određuje posebne uvjete koji se primjenjuju na opasan otpad, otpadna ulja i biootpad. Opasan otpad u Direktivi se uređuje čl. 19. države članice trebaju poduzeti sve potrebne mjere kako bi se osiguralo da se tijekom skupljanja, prijevoza i privremenog skladištenja opasan otpad pakira i označava u skladu sa važećim međunarodnim normama i normama Zajednice. Kada se opasan otpad prevozi unutar država članica uvijek ga prati identifikacijska isprava koja može biti u elektronskom obliku.

Pitanje biootpada Direktiva uređuje čl. 22. propisuje za sve države članice poduzimanje mjera na slijedeći način:

- potrebno je odvojeno prikupljanje biootpada s ciljem kompostiranja i digestije biootpada,
- biootpad je potrebo obraditi na način koji osigurava visoku razinu zaštite okoliša,
- uporaba materijala proizvedenih iz biootpada koji su sigurni za okoliš.

Direktivom nisu obuhvaćene određene vrste otpada, a to su: radioaktivni elementi, deaktivirani eksplozivi, fekalije, otpadne vode i strvine životinja.

Uredba (EZ) 2150/2002 o statističkim podacima o otpadu ova Uredba je u primjeni od 29. prosinca 2002. godine ima za svrhu prikupljati statističke podatke koji omogućuju praćenje i ocjenjivanje provedbe politike Europske unije za otpad. Ovom Uredbom Europske unije dozvoljava se prikupljanje redovitih i usporedivih podataka o otpadu u zemljama Europske unije i njihov prijenos EUROSTATU, uredu za statistiku Europske unije. Svake tri godine Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o statističkim podacima koji se primjenjuju u sklopu ove Uredbe.

7 Direktiva 2008/98/EZ, st. 26

8 Ibid

6. MEĐUNARODNE KONVENCIJE KOJE UREĐUJU PITANJE MORSKOG OTPADA

Temelji hrvatskog i europskog zakonodavstva koje uređuje zaštitu mora od onečišćenja i na njega primjenjuje institut pomorskog osiguranja zasniva se na međunarodnim konvencijama koje propisuju pravila postupanja sa morskim otpadom i način transporta roba i zaliha kao i pravila plovidbe morem kako bi se smanjilo onečišćenje mora.

Problematiku morskog otpada regulira nekoliko međunarodnih konvencija. Prva koju ćemo istaknuti je Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora koja je stupila na snagu 16. studenog 1994. godine. Konvencijom se uspostavlja pravni sustav za oceane i mora koji utvrđuje pravila koja uređuju sve upotrebe oceana i njihovih bogatstava. Ova Konvencija se još naziva i Poveljom o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, jer sadrži najcjelovitiji i najobuhvatniji sustav pravnih normi o sprečavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja mora, morskog dna i obale. Pitanje zaštite morskog okoliša u Konvenciji je uređeno člankom 145. : "U skladu sa Konvencijom, a u vezi sa djelatnostima u Zoni moraju se poduzeti potrebne mjere radi osiguranja djelotvorne zaštite morskog okoliša od štetnih posljedica koje mogu nastati od tih djelatnosti. U tu svrhu Vlast usvaja odgovarajuća pravila, propise i postupke, između ostalog radi:

- a) Sprečavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja i drugih opasnosti za morski okoliš, uključujući obalu i poremećaje ekološke ravnoteže morskog okoliša, poklanjajući naročitu pozornost potrebi zaštite od štetnih posljedica takvih djelatnosti kao što su bušenje, jaružanje, iskopavanje, odlaganje otpadaka, izgradnja, rad i održavanje uređaja, cjevovoda i drugih sprava namijenjenih takvim okolnostima;
- b) Zaštite i očuvanja prirodnih bogatstava Zone; sprečavanja štete za morsku floru i faunu."⁹

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora razlikuje nekoliko vrsta onečišćenja mora:

ONEČIŠĆENJE MORA S BRODOVA: koje može biti uzrokovano redovitim funkcioniranjem izvora onečišćenja, planiranim hotimičnim odlaganjem (potapanjem), te pomorskim nezgodama (sudar brodova, nasukavanje, ili druge nezgode).

ONEČIŠĆENJE MORA POTAPANJEM: pod potapanjem se podrazumijeva svako namjerno odbacivanje otpadaka ili drugih

⁹ čl. 145. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora

predmeta s brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih objekata na moru i svako namjerno potapanje brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih objekata na moru. Potapanje kao izvor onečišćenja ima značajke onečišćenja s brodova i onečišćenja sa kopna. Ono započinje s kopna, jer se otpadci i druge tvari ukrcavaju na kopnu na brodove kako bi se odložili u morski okoliš. Zbog toga sustav kontrole potapanja treba započeti na kopnu.

ONEČIŠĆENJE S KOPNENIH IZVORA: takav oblik onečišćenja potiče od otpadnih industrijskih voda. Najveći negativni utjecaj onečišćenja s kopna ima na ribarstvo i turizam, što je posebni problem tranzicijskih zemalja koje osim nedostatka znanja i tehnologija nemaju dovoljno financijskih sredstava koje bi izdvojili za zaštitu okoliša.

ONEČIŠĆENJA OD DJELATNOSTI U PODMORJU: Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora ovo pitanje uređuje i propisuje kako su sve države obvezne donijeti propise o pomorskim djelatnostima kako bi se spriječilo onečišćenje mora uljem, ili kako su sve obalne države obvezne u sigurnosnim zonama poduzeti mjere kojima bi se zaštitili prirodni izvori od onečišćenja.

Među najvažnije konvencijske odredbe svakako spadaju one o zaštiti morskog okoliša.

Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL) donesena je 1973. godine sa ciljem sprečavanja onečišćenja svim štetnim tvarima koje se s brodova ispuštaju ili izbacuju, namjerno ili slučajno.

“Prema MARPOL-konvenciji tankeri moraju imati strogo odvojeni vodeni balast od uljnog tereta. Ukcavanje vodenog balasta u tankove za teret dopušta se samo u iznimnim okolnostima kad operacije posebne prirode na uljnom tankeru čine to neizbježnim. Za smještaj otpadnih ulja i zauljenih tekućina brod mora imati dovoljan broj namjenskih tankova (slop tanks).”¹⁰

Svaki brod prema MARPOL konvenciji mora imati brodsku knjigu u kojoj se bilježi sve operacije na brodu kako se postupa sa vodom, uljem i smećem.

Knjiga ulja u obvezi ju je voditi svaki tanker od 150 BRT-a ili veći u njoj se vodi evidencija o količini ukrcanog goriva i maziva i količini taloga u taložnom tanku u luci dolaska i u luci odlaska broda. Podaci o potrošnji goriva i ostatku taloga moraju se podudarati sa podacima u knjizi ulja u

10 Milošević. P., Branka, R., H., (2005), “Sprečavanje onečišćenja mora po Marpol-konvenciji”, Naše more, 52 (5-6), str. 232

protivnom brod plaća kaznu pri lučkom pregledu.

Brodski plan pri pojavi onečišćenja (Shipboard pollution emergency Plan) prema MARPOL konvenciji mora ga voditi svaki tanker od 150 BRT-a ili veći i svaki brod od 400 BRT-a ili veći. "Plan mora sadržavati sve podatke i radne naputke što su propisani uputama IMO-a. Sadržaj broskog plana ne može se mijenjati bez suglasnosti mjerodavnih tijela u državi."¹¹

Knjiga smeća (Garbage Record Book) sukladno pravilu 9 Priloga Marpol konvencije svako ispuštanje ili spaljivanje smeća mora se zapisati u knjigu. Svaki brod od 400 BRT- a ili veći mora voditi knjigu smeća. Prema ovoj Konvenciji smećem se smatra svi otpadci vezani uz prehranu, život i rad na brodu, osim svježe ribe i njenih ostataka.

Smećem se ne smatraju ulje, sanitarne vode ili štetne tekuće tvari, njih razvrstavamo u pet kategorija:

- plastika
- plutajuće ambalaže i daske
- usitnjeni proizvodi od papira, krpe, staklo, metal, boce, posude i dr.
- otpadci hrane
- pepeo

Plan za rukovanjem smećem (Garbage handling Plan) Marpol konvencija propisuje svaki brod od 400 BRT-a ili veći mora voditi plan za rukovanje smećem koji u sebi sadrži postupke za skupljanje, odlaganje i tretiranje različitih vrsta smeća.

MARPOL konvencija propisuje izdavanje brodskih svjedodžbi kako bi se osiguralo da brodovi udovoljavaju tehničkim standardima propisanim MARPOL konvencijom, država zastava mora na temelju njih provoditi inspekcijski nadzor i izdavati potrebne svjedodžbe. "Svjedodžba što ju je izdala jedna država ugovornica biti će valjana i na području druge države ugovornice."¹²

Konvencija o biološkoj raznolikosti (Convention on Biological Diversity) Konvencija je stupila na snagu 29. prosinca. 1993. godine jedinstven je međunarodni dokument koji uređuje vrijednosti očuvanja biološke raznolikosti i pravednu preraspodjelu prirodnih bogatstava dobivenih upotrebom bioloških izvora.

¹¹ Ibid

¹² Milošević, P., Branka, R., H., (2005), "Sprečavanje onečišćenja mora po Marpol-konvenciji", Naše more, 52 (5-6), str. 233

“Svrha Konvencije o biološkoj raznolikosti je dati zakonski okvir za buduće djelatnosti na području:

1. Očuvanja biološke raznolikosti,
2. Održive upotrebe biološke raznolikosti i njezinih sastavnica,
3. Pravedne i jednakomjerne razdiobe dobitaka od upotrebe bioloških izvora.”¹³

“UN Agenda 2030 usvojena je u rujnu 2015 godine potpuno je jedinstvena u svom opsegu i idejama za osiguravanje kvalitetnije budućnosti za sve ljude na Planetu Zemlji.”¹⁴ Agenda 2030 UN-a jedinstveni je dokument koji postavlja jasne ciljeve održivog razvoja. Kako bi se svi navedeni ciljevi uspješno realizirali Agenda 2030 kaže da su međusobno uvjetovani jedni drugima što zahtjeva od država globalno djelovanje u pogledu svih ciljeva. Agenda 2030 UN-a propisuje sedamnaest ciljeva održivog razvoja.

Uz sve navedene međunarodne konvencije treba istaknuti Konvenciju o zaštiti Sredozemnog mora tzv. Barcelonsku Konvenciju. Konvencija je 1995. godine dopunjena i izmijenjena u Konvenciju o zaštiti morskog okoliša i obalnog područja Sredozemlja. Konvencija predstavlja pravni okvir za rad Mediteranskog akcijskog plana (MAP). Mediteranski akcijski plan (MAP) je prvi program regionalnih mora osnovan sa ciljem osigurati kvalitetniji život stanovnicima zemalja Sredozemlja te uspostavljanje međusobne suradnje i razvijane strategija upravljanja zajedničkim prirodnim bogatstvima.

7. PRIMJERI POMORSKIH HAVARIJA U SVIJETU KOJI SU MIJENALI PRAVILA POMORSKOG PROMETA

Prva havarija koja je potaknula promjene u pomorskom prometu bila je havarija potonuća broda Titanik, njegovo potonuće potaknulo je sazivanje međunarodne konferencije u Londonu 1914. godine što je rezultiralo potpisivanjem Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskih života na moru-SOLAS konvencija. Drugi primjer pomorske havarije dogodio se 1967. godine tanker Torrey Canyon nasukao se na hrid u blizini engleske obale prevozeći 12.000 tona nafte. Havarija je uzrokovana preopterećenošću zapovjednika (boravio je na brodu u trajanju od godine dana) i njegovom krivom procjenom o ruti i brzini broda. Nakon ove havarije javlja se potreba za donošenjem dviju konvencija. Međunarodna pomorska

13 Šatović, Z., Kolak, I., (1995), “Međunarodno zakonodavstvo s područja zaštite biološke raznolikosti: Program za 21. stoljeće i konvencija o biološkoj raznolikosti”, 12 (6), str. 486

14 Bandov, G., Herceg Kolman, N., Šlaus, I., (2019), “Provedba ekološke dimenzije UN Agende 2030 u EU”, 5(1), str. 47

organizacija (IMO International Maritime Organization) donosi konvenciju o ograničenju odgovornost i konvenciju o obveznom osiguranju od zagađenja naftom. Godine 1978 tanker Amoco Cadiz nasukao se na obali Bretanje prevozeći teret 227.000 tona nafte. Havarija je uzrokovana zbog kvara na kormilarskom uređaju. U vremenskom periodu od tjedan dana nasukavanja sav teret se izlio u more i time je prouzročena morska ekološka katastrofa sa velikim pomorom morske faune. Međunarodna pomorska organizacija nakon ove havarije donosi nove konvencije o upravljanju kormilarskim sustavom na brodu. Za primjer još jedne od pomorskih havarija treba istaknuti havariju tankera Exxon Valdez iz 1989. godine koji se nasukao na greben u morskom tjesnacu Prince William na Aljasci. Zbog krive procjene zapovjednika broda za rutu i brzinu kretanja broda došlo je do nasukavanja. Nakon ove havarije američki Kongres donosi Zakon o naftnom zagađenju kojim obvezuje sve tankere sa jednostrukim trupom da ga zamijene sa dvostrukim trupom. Havarija koja je rezultirala velikim izmjenama u pomorskom prometu dogodila se 2002. godine kada se grčki tanker Prestige našao u blizini španjolske obale uslijed nevremena, te se nagnuo za 25 stupnjeva u desno. Prema odluci španjolske vlade zapovjednik tankera bio je primoran udaljiti brod od španjolske obale takva odluka rezultirala je pucanjem tankera popola i njegovim potonućem uz izlivanje tereta (77.000 tona nafte) u more. Tanker Prestige uslijed ove havarije uzrokovao je zagađenje stotine kilometara španjolske i francuske obale. Velika pomorska ekološka katastrofa tankera Prestige rezultirala je donošenjem dviju rezolucija 2003. godine:

- A 949 (23)-Places of refuge for ships in need assistance-mjesta zakloništa za brodove u slučaju traženja pomoći
- A 950 (23)-MAS (Maritime Assistance Service)- služba pružanja pomoći na moru

Za kraj treba istaknuti još jednu pomorsku havariju uzrokovanu nautičkom pogreškom iz 2012. godine nasukavanje talijanskog kruzera Costa Concordia u pokrajini Toskane. U toj nesreći poginulo je 32 ljudi. Šestosatnim spašavanjem većina putnika je bila spašena i sigurno smještena na obalu. Prilikom istrage utvrđeno je da je kapetan kruzera Francesca Schettina prerano napustio brod. Ukupni troškovi nesreće procjenjuju se na 2 milijarde dolara što je tri puta više od troškova gradnje broda (612 milijuna američkih dolara). Višak osiguranja na plovilu iznosio je 30 milijuna dolara. Grupa linija krstarenja u zajedničkom vlasništvu Carnival Corporation i Carnival plc čini 49% svjetske industrije kruzera i posjeduje 101 brod od čega Costa Concordia predstavlja 1,5% kapaciteta. Opseg rezervacije za njihovu flotu bez Coste u 12 dana nakon nesreće smanjen

je za oko 15% u odnosu na godinu ranije. Nove tehnologije i sofisticirana oprema brodova nisu jamstvo sigurne plovidbe, ali uz kvalitetnu edukaciju i pripremu ljudi (posade) broda koji sudjeluju u pomorskom prometu moguće je izbjeći izvanredne situacije koje mogu nastati na moru.

8. ZAKLJUČAK

“Živimo u vremenu koje zahtjeva višu razinu osviještenosti te spremnosti za suočavanje s rizicima katastrofa i njihovim posljedicama.”¹⁵ Institut pomorskog osiguranja ima ključnu važnost u zaštiti interesa povezanih sa pomorskim aktivnostima. Kroz pomorsko osiguranje zakonodavac nastoji osigurati zaštitu morske ekologije, osigurati sigurnu plovidbu, osigurati putnike i posadu broda, te osigurati transport roba, opreme i zaliha. Pomorsko osiguranje u svijetu kao i u Europi ima za cilj spriječiti pomorske havarije koje su se kroz povijest nažalost događale i rezultirale ekološkim katastrofama. Kroz brojne europske Direktive i međunarodne Konvencije o zaštiti mora od zagađenja nastoji se spriječiti ekološke incidente. U tom procesu institut pomorskog osiguranja daje svoj doprinos, kao institut osiguranja obvezuje osiguratelja pokriti određene vrste rizika u pomorskom prometu, a osiguranika obvezuje na savjesno postupanje sukladno navedenim Direktivama i Konvencijama. Zagađenje mora utjecajem čovjeka rezultira prisutnošću plastičnog otpada u moru što za posljedicu ima trovanje biljnog i životinjskog morskog svijeta, uništavanje njihovih staništa i ugrozu za ljudsko zdravlje kroz konzumaciju ribe i ostalih morskih organizama. Prisutnost plastike u moru ima i gospodarske posljedice procjenjuje se gubitak u iznosu od 259 do 695 milijuna eura u sektoru turizma i ribarstva . Za kraj prisutnost plastičnog otpada koje je djelomično posljedica i pomorskog transporta ima značajan utjecaj na klimu i klimatske promjene sa kojima smo suočeni. U svijetu osiguranja trebamo i dalje težiti oblikovati instrumente osiguranja koji će indirektno doprinositi zaštiti morskog okoliša i time osigurati bolju budućnost za nove generacije.

Protecting the Marine Environment from Pollution through Maritime Insurance Instruments and Legislative Regulation

Summary: *Maritime insurance plays a key role in international trade and logistics as a fundamental mechanism for ensuring the safety of goods transported by sea, thereby contributing to the protection of the marine environment from pollution and natural disasters. We will analyze the*

15 Belanić, L., Đaković, S., (2024), "Rizici prirodnih katastrofa i vremenskih nepogoda u osiguranju imovine", 11, str. 29

application of marine insurance and its impact on the protection of the sea from pollution. In this paper, we will present the historical development of the marine insurance institute from its very beginnings, and define the types of marine insurance that we know today according to the legislation of the Republic of Croatia.

Special emphasis will be placed on marine cargo insurance and the insurance of cargo transportation by sea, as well as the impact this type of marine insurance has on protecting the marine environment from pollution. The Institute of Marine Insurance has a significant impact and a great contribution from insurers in protecting the marine environment from ecological disasters, which unfortunately are a common occurrence today. In this paper, we will present the meaning, purpose, and successful application of the institute of marine insurance in the Republic of Croatia and the world through practical examples. The issue of protecting the marine environment from pollution is governed by many conventions and directives. This work will provide a brief overview of the legislative framework at the international and European levels regarding this matter. The problem of ocean and marine environment pollution requires a multidisciplinary approach using various tools to prevent ecological disasters. Key measures for achieving the goals are: timely application of maritime insurance instruments as a prevention against pollution, reduction of plastic production and use (with a special focus on single-use plastics); education; technological innovations; and strengthening the legal framework.

Keywords: *marine insurance, marine waste, legal framework, human health, plastic*

Navedeni izvori i korištena literatura

Bandov, G., Herceg Kolman, N., Šlaus, I., (2019), "Provedba ekološke dimenzije UN Agende 2030 u EU", 5(1)

Belanić, L., Đaković, S., (2024), "Rizici prirodnih katastrofa i vremenskih nepogoda u osiguranju imovine", 11

dalmatinskiportal.hr

Direktiva 2008/98/EZ

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora

Milošević, P., Branka, R., H., (2005), "Sprečavanje onečišćenja mora po Marpol-konvenciji", Naše more, 52(5-6)

morski.hr

pomorac.hr

Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

Šatović, Z., Kolak, I., (1995), "Međunarodno zakonodavstvo s područja biološke raznolikosti: Program za 21. stoljeće i konvencija o biološkoj raznolikosti", 12(6)

Tutman, P., Hudeček, L., (2024), "Morski otpad, morsko smeće, morski otpa(d)ci ili otpad u moru?", Hrvatski jezik, 3(11)

Vuković, A., Bodul, D., Štambuk, D., (2015), "Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja u europski trendovi", 169 (54)