

Mr. sc. Sandra Fabijanić Gagro, asistent
Znanstvena novakinja Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci

RAZDIOBA PRAVA I OBVEZA DRŽAVA U SLUČAJU ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA S BRODOVA, U SKLADU S ODREDBAMA KONVENCIJE UN O PRAVU MORA

UDK: 341. 225: 504. 42

Primljeno: 20. 01. 2008.

Pregledni znanstveni rad

Onečišćenja u smislu bilo kojih oblika ljudskih aktivnosti koje mogu izazvati nepopravljive promjene i štetu na prirodnom okolišu, predstavljaju jedan od značajnijih problema današnjice. Čovjekovo izravno ili neizravno unošenje tvari ili energije u morski okoliš koje rezultira različitim posljedicama, kao što su šteta živim bogatstvima i životu u moru, ugrožavanje ljudskog zdravlja i ometanje pomorskih djelatnosti, smatramo onečišćenjem morskog okoliša. Jedan od načina njegove devastacije jesu i onečišćenja s brodova. U odnosu na materiju onečišćenja morskog okoliša i položaj broda nakon počinjenog onečišćenja, brod može biti podvrgnut vlasti obalne države, države zastave broda ili države luke u koju je nakon onečišćenja uplovio. Svaka od tih država prema Konvenciji UN o pravu mora ima određena prava i obveze u provedbi i primjeni pravila za zaštitu morskog okoliša.

Ključne riječi: *onečišćenje morskog okoliša, Konvencija UN o pravu mora, država zastave broda, obalna država, država luke*

1. UVOD

Okoliš predstavlja ukupnost fizičkih, kemijskih i bioloških faktora koji uvjetuju oblik i kvalitetu čovjekova opstanka,¹ odnosno ukupnost uvjeta ili utjecaja u kojima osoba djeluje ili se razvija.² Značajniju aktivnost međunarodne zajednice na polju njegove zaštite pratimo tek od kraja II. svjetskog rata, što je dijelom i neposredna posljedica porasta onečišćenja i razvoja svijesti o ugroženosti okoliša od različitih vrsta industrijskog onečišćenja. Na polju zaštite morskog okoliša, posebnu važnost ima Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine,³ koja predstavlja najcjelovitiji

¹ The New Encyclopædia Britannica, "Environment", Chicago, 1998., sv. 4, str. 512.

² The World Book Encyclopedia, "Environment", Chicago, 1995., str. 329.

³ V. tekst Konvencije u: Narodne novine – Međunarodni ugovori, 9/2000. Konvencija je stupila na snagu 1994., izmijenjena Sporazumom o primjeni XI. Dijela Konvencije UN o pravu mora. Tekst Sporazuma iz 1994. godine v. u: International Legal Materials, 1994., sv. 34, br. 6, str. 1301.

sustav pravnih pravila o pitanjima uređenja poretka na moru. Odredbe o zaštiti morskog okoliša sadržane su pretežito u njenom XII. dijelu, ali ih ima i u drugim dijelovima, primjerice u dijelu koji se odnosi na rješavanje sporova, neškodljiv prolazak teritorijalnim morem, arhipelaške vode itd.

Onečišćenje morskog okoliša u Konvenciji UN o pravu mora se definira kao čovjekovo izravno ili neizravno unošenje tvari ili energije u morski okoliš, uključujući estuarije, koje uzrokuje ili može prouzročiti takve pogubne posljedice kao što su šteta živim bogatstvima i životu u moru, ugrožavanje ljudskog zdravlja, ometanje pomorskih djelatnosti, uključujući ribolov i druge zakonite upotrebe mora, pogoršanje upotrebne kvalitete morske vode i umanjenje privlačnosti.⁴ Temeljem osnovne obveze država da štite i čuvaju morski okoliš,⁵ detaljno su uređene i njihove daljnje obveze u odnosu na različite izvore onečišćenja: s kopna, potapanjem, s brodova, od djelatnosti u podmorju, iz zraka ili zrakom itd.

2. VRSTE ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA S BRODOVA

Onečišćenja s brodova možemo podijeliti na: ona uzrokovana redovitim funkcioniranjem izvora onečišćenja; ona uzrokovana planiranim, hotimičnim odlaganjem (potapanjem) i slučajna, uzrokovana pomorskom nezgodom (sudar brodova, nasukanje itd.).⁶

Pod potapanjem valja razumijevati: svako namjerno odbacivanje otpadaka ili drugih predmeta s brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih objekata na moru i svako namjerno potapanje brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih objekata na moru.⁷ Dakle, već po svojoj definiciji moguće je onečišćenje potapanjem smatrati podvrstom onečišćenja s brodova, ali je ipak vidljivo je da se radi o posebnom izvoru onečišćenja, koji nije vezan isključivo za brodove.

Konvencija UN o pravu mora pravi razliku između potapanja i izbacivanja otpadaka nastalih redovitom uporabom broda, pa se tako potapanjem ne smatra ostavljanje predmeta kojem nije svrha puko izbacivanje, odnosno odbacivanje

⁴ Ibid., članak 1. točka 4. Definiciju s istim elementima onečišćenja nalazimo i u drugim dokumentima, primjerice Konvenciji o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja iz 1976. godine. V. tekst Konvencije u: Narodne novine – Međunarodni ugovori, 12/1993.

⁵ Članak 192. Konvencije UN o pravu mora.

⁶ Podjela prema: Timagenis, G. J., *International Control of Marine Pollution*, Oceana Sijthoff, 1980., str. 18. – 19. (u: Rudolf, D., *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985., str. 342., bilj. br. 18). Nešto uža podjela dijeli onečišćenja na operativna (pogonska) i slučajna. V. u: Birnie, P. W. – Boyle, A. E., *International Law and the Environment*, Oxford, 1992., str. 263. O izvorima onečišćenja mora s brodova v. i u: *The Times Encyclopædia of the Sea*, Times Books, London, 1990., str. 172. – 173.

⁷ Članak 1. točka 5. Konvencije UN o pravu mora.

otpadaka i inih predmeta koji potječu od uobičajene i redovite uporabe brodova, zrakoplova, platformi ili drugih umjetnih naprava.⁸

Pomorska nezgoda je izvanredan događaj u posebnom vidu prometa, događaj na moru koji dovodi do oštećenja broda ili njegovih dijelova u sudaru, nasukanju, prijelomu i sl. Bitno svojstvo nezgode u plovidbi je ambijentalna značajka – onečišćenje mora. Osnovne pomorske nezgode koje mogu biti uzrokom onečišćenja mora jesu nasukanje, sudar, potonuće, požar, eksplozija, udar.⁹

Međunarodne konvencije daju slične definicije pomorskih nezgoda. Tako primjerice Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom iz 1969. godine,¹⁰ nezgodom smatra svaki događaj ili skup događaja istog podrijetla koji prouzroči štetu uslijed onečišćenja ili stvara tešku i neposrednu prijetnju nastanku takve štete.¹¹ Istu definiciju u članku 1. stavku 8. prihvaća i Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine.¹² Konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode koja dovodi, ili bi mogla dovesti do onečišćenja naftom¹³ definira pomorsku nezgodu kao sudar, nasukanje ili drugu plovidbenu nezgodu ili drugi događaj koji se dogodio na brodu ili izvan broda, koji bi za posljedicu imao ili materijalnu štetu ili neposrednu opasnost od takve štete koja bi mogla izravno pogoditi brod ili njegov teret.¹⁴ Tu definiciju prihvaća i Konvencija UN o pravu mora, koja u kontekstu mjera radi izbjegavanja onečišćenja koristi izraz “pomorska nesreća”.¹⁵

Upravo su pomorske nezgode, od kojih su neke bile prave tzv. ekološke katastrofe, ubrzale svijest o iscrpljenosti okoliša i potaknule nova međunarodna rješenja. Spomenut ćemo ukratko samo neke u posljednjih četrdesetak godina.¹⁶ 1967. godine tanker *Torrey Canyon*, koji je plovio pod liberijskom zastavom, ispustio je zbog nezgode velike količine nafte (brod se nasukao i prepolovio zbog velikih valova).¹⁷ U veljači 1971. godine u blizini Južne Afrike tanker *Wafra* je ispustio u more 20,2 milijuna galona nafte. U prosincu iste godine *Texaco Denmark* je u

⁸ Ibid., članak 1. stavak 5b).

⁹ V. više o pomorskim nezgodama u: Pomorska enciklopedija, “Nezgoda, pomorska” (Jakaša, B.), Zagreb, 1981., str. 356.

¹⁰ Za tekst Konvencije v. u: International Legal Materials, 1970., sv. 9, br. 1, str. 25. V. još i u: Narodne novine – Međunarodni ugovori, 2/1997., 6/1998., 14/1999.

¹¹ Ibid., članak 2. stavak 8.

¹² Za tekst Konvencije v. u: Narodne novine, Međunarodni ugovori, 9/2006.

¹³ Za tekst Konvencije v. u: International Legal Materials, 1970., sv. 9, br. 1, str. 45. V. i u: Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, 2/1977., Narodne novine – Međunarodni ugovori, 1/1992.

¹⁴ Ibid., članak 2.

¹⁵ V. članak 221. stavak 2. Konvencije UN o pravu mora.

¹⁶ Popis pomorskih nezgoda koje su uzrokovale ekološke katastrofe v. primjerice na: <http://www.lenntech.com/environmental-disasters.htm>. V. i u: Bralić, T., Sliškić, M., Najveće tankerske nezgode, *Naše more*, vol. 53, br. 3 – 4, 2006., str. 105. – 106.

¹⁷ Kao izravna posljedica te nezgode donijete su u Bruxellesu već spomenute Konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja naftom i Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom.

blizini Belgije ispustio u more 31,5 milijuna galona nafte. U kolovozu 1974. tanker *Metula* je u Magelanovu prolazu ispustio u more oko 13,9 milijuna galona nafte. 1978. godine došlo je do nezgode broda *Amoco Cádiz*. Taj se slučaj predstavlja kao školski primjer spora s međunarodnim obilježjem (vlasnik broda je američka kompanija, nezgoda se dogodila na putu iz Srednjeg istoka ka Rotterdamu, šteta je nastupila na francuskoj obali, zapovjednik broda je bio talijanski državljanin, članovi posade bili su raznih državljanstava, u postupku spašavanja sudjelovao je njemački remorker).¹⁸

Tijekom osamdesetih godina prošlog stoljeća dogodilo se nekoliko pomorskih nezgoda. U kolovozu 1983. godine tanker *Castillo de Bellver* ispustio je 78,5 milijuna galona nafte u Atlantik, blizu Table Baya. U blizini Newfoundlanda je u studenom 1988. godine tanker *Odyssey* ispustio u more oko 43,1 milijuna galona nafte, dok je u blizini Maroka eksplozija na supertankeru *Kharg 5* uzrokovala ispuštanje 20 milijuna galona nafte.

U devedesetim godina XX. stoljeća zabilježeno je također nekoliko pomorskih nezgoda. U lipnju 1990. godine eksplozija na tankeru *Mega Borgu* uzrokovala je ispuštanje 5,1 milijuna galona nafte kraj obale Galvestona, SAD. U prosincu 1993. godine u sudaru tri broda (*Bouchard, Balsa i Ocean*), *Bouchard* je u more ispustio 336000 galona nafte. U veljači 1996. godine supertanker *Sea Empress* se nasukao uz obalu Velike Britanije i ispustio oko 70000 tona sirove nafte, a u prosincu 1999. godine također uz obalu Velike Britanije prepolovio se i potonuo tanker *Erika*, kojom prilikom je u more ispušteno oko 3 milijuna galona nafte.

Pomorske nezgode bilježe se i u ovom tisućljeću. Velika ekološka katastrofa dogodila se u studenom 2002. godine, kada je tanker *Prestige*, star 26 godina, prevozeći 77000 tona teškog ulja, potonuo ispred obala španjolske pokrajine Galicije. Počeo je tonuti ispred već onečišćene španjolske obale i prepolovio se u pokušaju odvlačenja u dublje vode Atlantika. Stražnji je dio potonuo s većim dijelom nafte. Procijenjeno je da se izlilo oko 63000 tona nafte. Osim ribljeg fonda nafta je ugrozila i morske ptice. Štete su bile ublažene činjenicom da se nezgoda dogodila zimi, kad su biološke i produktivne aktivnosti minimalne. Gustoća je nafte bila dostatno niska pa se održala na površini i nije došlo do onečišćenja dna. Stjenovita obala Galicije teže je stradala. Sanacija štete stajala je Španjolsku, Francusku i Portugal milijarde dolara.¹⁹

Posljedna velika ekološka katastrofa dogodila se na Crnom moru u studenom 2007. godine. Čak je pet teretnih brodova u jednom danu doživjelo havariju. Prepolovljena su i potonula dva ruska tankera, pri čemu je iz njih u more ispušteno oko 5300 tona nafte. Tri su tankera prevozila sumpor koji je također istekao u more, što je dodatno otežalo situaciju. Jedan je tanker djelomično potonuo nakon što mu je u trupu nastala pukotina zbog snažnih udara velikih valova, ali iz tog tankera

¹⁸ Više o tim nesrećama v. u: Degan, V. Đ., Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Informator, Zagreb, 1989., str. 169.; Rudolf, D., op cit. (bilj. br. 6), str. 339. – 340., 410. V. i u: The Times Encyclopædia of the Sea, Times Books, London, 1990., str. 168. – 169.

¹⁹ Podaci o havariji broda *Prestige* dostupni su na: [http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_\(ship\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_(ship))

nije procurila nafta. Pretpostavlja se da će saniranje posljedica ovih pomorskih nezgoda trajati i nekoliko godina.

3. OVLAŠTENJA RAZLIČITIH DRŽAVA U ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA

U odnosu na materiju onečišćenja morskog okoliša i položaj broda nakon počinjenog onečišćenja brod može biti podvrgnut vlasti obalne države, države zastave ili države luke u koju je nakon onečišćenja uplovio. Svaka od tih država prema Konvenciji UN o pravu mora ima stanovita ovlaštenja i dužnosti u provedbi i primjeni pravila za zaštitu morskog okoliša, vezanih uz iskorištavanje i plovidbu broda.

Postignuto rješenje predstavlja relativno složenu strukturu podijeljenih ovlasti nad djelatnostima na moru i u morskome okolišu, koja nastoji pomiriti učinkovitu provedbu pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša i zahtjev za neometanom plovidbom.²⁰

Upravo je pitanje ovlaštenja i obveza država u provedbi i primjeni međunarodnih i nacionalnih propisa o sprječavanju i nadzoru onečišćenja morskog okoliša bilo najkontroverznije na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora. Normiranje te problematike proteklo je u sučeljavanju interesa obalne države i države zastave broda, odnosno interesa država koje su, prije svega, nastojale zaštititi svoje obale, s jedne strane, te pomorskih sila kojima je prvenstveni cilj bio što manje ograničenje slobode plovidbe, s druge. Smatralo se da bi davanje obalnoj državi preširokih ovlaštenja na donošenje propisa kojima će svoje more i obalu zaštititi od onečišćenja predstavljalo veliku potencijalnu opasnost interesima pomorskih država. Da se ne bi dogodilo da se obalnoj državi prida prevelika važnost u zaštiti mora od onečišćenja, i da takvo rješenje ne bi bilo na uštrb neometanog odvijanja prometa, pokušalo se brižljivo uravnotežiti odredbe kojima se propisuju prava obalne države u tom području.²¹

Država zastave broda imala je tradicionalno isključiva ili prvenstvena ovlaštenja nad svojim brodovima koji su ostvarivali slobodu plovidbe otvorenim morem, a i tijekom neškodljivog prolaska teritorijalnim morem obalna država se uglavnom suzdržavala od vršenja jurisdikcije. Države zastave broda izražavale su zabrinutost da bi prevelika ovlaštenja dana obalnim državama mogla utjecati ne samo na sužavanje prava neškodljivog prolaska teritorijalnim morem nego i na

²⁰ Birnie, P. W. – Boyle, A. E., op cit. (bilj. br. 6), str. 264. V. još i u: Panzera, A. F., *The Montego Bay Convention and the Procedural Means for Enforcing International Rules on the Protection of the Marine Environment*, *Essays on the New Law of the Sea*, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo (urednik: B. Vukas), sv. 18, br. 21, 1985., str. 388. – 398.; Sohn, L. B. – Gustafson, K., *The Law of the Sea*, West Publishing Co., St. Paul, 1984., str. 219. – 226.

²¹ V. primjerice u: Vukas, B. – Bohte, B., *Zaštita i očuvanje morske okoline*, *Novo pravo mora*, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo (urednik: B. Vukas), sv. 15, br. 17, 1982., str. 242. V. u: Polić – Čurčić, V., *Jurisdikcija kod zagađivanja mora s brodova* (magistarski rad), Zagreb, 1982., str. 48.

slobodu plovidbe isključivim gospodarskim pojasom.²² Obalne države su tvrdile da su upravo one najčešće i najteže pogođene onečišćenjima mora s brodova, i to ne samo zbog onečišćenja obala, već i zbog izravnog negativnog utjecaja onečišćenja na živa bogatstva u morskim prostorima pod njihovom jurisdikcijom.

Pobornici tradicionalnih ingerencija države zastave nastojali su suziti, što je moguće više, područje i doseg nacionalnog zakonodavstva obalne države, dok su pobornici ovlaštenja obalne države inzistirali na što širim ovlastima u zaštiti morskih područja nad kojima su imali poseban interes. Pojedine su pomorske države prihvaćale novinu da određena obalna država ima pravo započeti i okončati postupak protiv broda koji je povrijedio pravila što uređuju zaštitu i očuvanje okoliša, ali samo ako takav postupak nije poduzela država zastave broda. Međutim, kako je većina obalnih država u materiji sprječavanja i nadzora onečišćenja mora s brodova, ipak, inzistirala na jednakim pravima obalne države i države zastave,²³ Konvencijom se pristupilo rješenju razdiobe prava i obveza u provedbi pravila za zaštitu i očuvanje morskog okoliša između:

- a) države zastave
- b) obalne države i
- c) države luke.

3.1. Ovlaštenja države zastave broda

Podjeljivanjem državne pripadnosti država zastave broda stječe vlast i jurisdikciju nad brodom, preuzima odgovornost i pruža mu zaštitu. S obzirom da brodovi plove izvan granica područja vlastite države, od davnina se javljala potreba da država u cilju zaštite vlastitih interesa štiti svoje brodove. Takva je zaštita u početku bila rezultat obveze države da štiti imovinu svojeg državljanina, da bi se kasnije pretvorila u neposredan odnos između države i broda. Pripadnost broda određenoj državi daje brodu pravo na diplomatsko – konzularnu zaštitu u inozemstvu. Iz svega toga je proisteklo i pravilo na temelju kojeg država zastave broda ima pravo odlučivati o podjeljivanju državne pripadnosti broda, a samim time i vršiti nadzor nad njime.²⁴

Prema Konvenciji UN o pravu mora svaka je država dužna osigurati da brodovi koji viju njenu zastavu ili su upisani na njenom području poštuju primjenjiva međunarodna pravila i standarde usvojene preko nadležne međunarodne organizacije ili na općoj diplomatskoj konferenciji, kao i njene zakone i propise donijete u skladu s Konvencijom radi sprječavanja i nadziranja onečišćenja mora i morskog okoliša s brodova. U tome cilju države donose zakone i propise i poduzimaju druge mjere nužne za njihovo izvršavanje. Svaka je država, nadalje,

²² Koh, T. T. B., *Negotiating a New World Order for the Sea*, Virginia Journal of International Law, sv, 24, br. 4, 1984., str. 776.

²³ Rudolf, D., op cit. (bilj. br. 6), str. 387.

²⁴ V. članak 94. Konvencije o pravu mora.

dužna osigurati djelotvornu provedbu takvih pravila, standarda, zakona i propisa, neovisno o tome gdje se povreda pravila dogodila.²⁵

Međutim, praksa je pokazala da je sustav mjera države zastave koji proizlazi iz takvih pravila često veoma nedjelotvoran. Razloga takvom stanju ima više. Jedan je svakako postojanje tzv. pogodovnih zastava (u državama tzv. "otvorenog upisnika"), gdje neke države takvih zastava ili nisu zainteresirane ili ne posjeduju djelotvorne mehanizme za odgovarajući nadzor nad "svojim" brodovima. Drugi razlog se može pronaći i u nedovoljnom interesu države da pokrene postupak i kazni čin kojim je oštećena određena prostorno daleka država, ali isto tako i zbog onečišćenja koja su se, primjerice, dogodila na otvorenom moru, pa nitko "konkretan" nije oštećen.

Konvencijom je utvrđeno da država zastave odmah poduzima istragu vezanu uz kršenje pravila i standarda usvojenih preko nadležne međunarodne organizacije ili na općoj diplomatskoj konferenciji (ne dirajući pritom u članke 218., 220. i 228.), te ako je to opravdano, pokreće postupak zbog pretpostavljenog kršenja (povrede) pravila, neovisno o tome gdje se ono dogodilo, odnosno gdje se onečišćenje zbog takvog čina dogodilo ili otkrilo.²⁶ Ako je uvjerena da su dokazi dostatni da se može započeti postupak u predmetu pretpostavljenog kršenja pravila, država zastava bez odgode pokreće takav postupak u skladu s pravilima svojeg unutarnjeg prava. O poduzetoj akciji i postignutim rezultatima bez odlaganja se obavještava država podnositeljica pisanog zahtjeva i nadležna međunarodna organizacija. Obavijesti takve vrste pristupačne su svim državama.²⁷

Dostatnost dokaza u ovome slučaju podrazumijeva takvo uvjerenje o postojanju svih relevantnih činjenica koje isključuje svaku sumnju u njegovu pravilnost. U tom se slučaju uzima da postoji izvjesnost o postojanju određenog kršenja pravila, odnosno da prikupljeni dokazi potvrđuju da je do takvog kršenja došlo, te država zastave broda ima pravo pokrenuti postupak. Provedbu ovih odredbi može otežati postojanje država tzv. pogodovnih zastava, koje često ne raspolažu adekvatnim mehanizmima u cilju nadzora nad brodovima kojima su podijelili svoju državnu pripadnost.

Konvencijom UN o pravu mora propisano je, nadalje, da svaka država djelotvorno vrši svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji viju njenu zastavu u pogledu upravnih, tehničkih i socijalnih problema.²⁸ U pogledu nadzora koji vrše države zastave, Konvencija UN o pravu mora propisala je niz novih dužnosti za te države. Svrha takvih novih dužnosti jest povećanje sigurnosti plovidbe i umanjeње opasnosti od nezgoda brodova i njihovih posljedica, posebice s obzirom na zaštitu i očuvanje prirodnog okoliša.²⁹ Nacionalni propisi donijeti u cilju udovoljavanja pravu i obvezi nadzora nad svojim brodovima moraju biti

²⁵ Ibid., članak 217. stavak 1.

²⁶ Ibid., članak 217. stavak 4.

²⁷ Ibid., članak 217. stavci 6. i 7.

²⁸ Ibid., članak 94. stavak 2b).

²⁹ Degan, V. Đ., op cit. (bilj. br. 18), str. 164.

u skladu s općeprihvaćenim međunarodnim pravilima, postupcima i praksom. Dakle, svaka država prema odredbama Konvencije UN o pravu mora ima punu jurisdikciju i pravo nadzora prema svom unutarnjem pravu nad svakim brodom pod svojom zastavom, njegovim zapovjednikom, časnicima i posadom u pogledu upravnih, tehničkih i socijalnih nadležnosti koje se tiču broda. Ona pokreće istragu u povodu svake pomorske nesreće na otvorenom moru u koju je upleten brod koji vije njenu zastavu, a koja je, između ostalog, uzrokovala štetu morskome okolišu.³⁰ To pravilo, ipak, poznaje neke iznimke u svrhu osiguranja djelotvornosti pravnog poretka na otvorenom moru. U skladu s Konvencijom UN o pravu mora, obalne države mogu poradi zaštite svoje obale od onečišćenja uslijed pomorske nezgode na otvorenom moru poduzimati mjere koje su razmjerne nastaloj šteti, ako i kada se razumno može očekivati da će to onečišćenje uzrokovati veće štetne posljedice. Ovo odstupanje od pravila opravdano je krajnjom nuždom, tj. velikom opasnošću koja prijete morskome okolišu.³¹

U Konvenciji UN o pravu mora posebna se pozornost posvećuje prikladnim mjerama koje mora poduzeti država zastave broda, a kojima je cilj zabrana plovidbe brodovima koji viju njihovu zastavu ili su upisani na njihovom području, sve dok nisu u stanju isploviti, udovoljivši pri tome zahtjevima sadržanim u međunarodnim pravilima i standardima, uključivo zahtjevima u pogledu nacrtu, konstrukcije, opreme i posade broda.³² Iako je primarna svrha takvih međunarodnih pravila osiguranje boljih sigurnosnih standarda, nesumnjivo je da oni imaju i te kako značajnu ulogu u smanjivanju opasnosti od onečišćenja mora kao posljedica pomorskih nezgoda.³³

3.2. Ovlaštenja obalne države

Izraz obalna država označuje onu unutar čijih su se granica prekršila međunarodna pravila ili nacionalni propisi o sprječavanju, smanjivanju ili nadziranju onečišćenja s brodova.³⁴ Obalna je država često najteže pogođena posljedicama onečišćenja mora. Naime, svojim štetnim posljedicama onečišćenje najviše opterećuje obalne zone (ušća rijeka, zaljeve, luke), ali se ne smiju zanemariti

³⁰ V. članak 94. Konvencije UN o pravu mora.

³¹ Ibid., članak 221. stavak 1.

³² Ibid., članak 217. stavak 2.

³³ Svrha standarda o nacrtu, konstrukciji broda, popunjavanju posadom, te opremi kojom brod mora raspolagati usmjerena je na sprječavanje onečišćenja mora i morskog okoliša ispuštanjem nafte i drugih štetnih tvari s brodova, i to na način da se njihovom primjenom osigura dostatna razina sigurnosti i stabilnost broda za plovidbu. Naime, sukladno tim standardima, brod mora biti suvremeno i sigurno projektiran i izgrađen, opremljen prikladnim uređajima, a posadu mora sačinjavati dovoljan broj ljudi s prikladnim kvalifikacijama. Svaki je standard rezultat postupka standardizacije, postignut na određenom području, odobren od strane nadležnog organa i objavljen u obliku dokumenta. Zasniva se na zajedničkim rezultatima nauke, tehnike i praktičnog iskustva, s ciljem da se postigne optimalna korist. Nivo standarda određuje nadležni organ koji ga donosi, odnosno širina područja za koje može biti obavezan. V. više u: Birnie, P. W. – Boyle, A. E., op cit. (bilj. br. 6), str. 265. – 270.

³⁴ Rudolf, D., op cit. (bilj. br. 6), str. 387.

ni onečišćenja na otvorenom moru – ona također mogu pogoditi obalnu državu, a usto su i puno manje nadzirana.³⁵

Područje države obuhvaća prostor unutar kopnenih granica zajedno s morskim prostorom pod suverenosti obalne države i zračnim prostorom nad njima. Riječ je o prostoru na kojemu država vrši svoju vrhovnu vlast i do granica kojega ta vlast dopire.³⁶ Ono je objekt međunarodnog prava, jer po tome pravu svaka država uživa tzv. teritorijalnu suverenost (teritorijalno vrhovništvo). Morska područja pod suverenosti obalne države jesu unutarnje vode i teritorijalno more, a arhipelaške države suverenost protežu i nad svojim arhipelaškim vodama ako ih proglašaju.

Unutarnje vode su oni dijelovi mora koji su s kopnom u najužoj vezi. Dugo je vremena prevladavalo mišljenje da je vlast obalne države u svim tim vodama jednaka onoj koju država uživa na kopnu. No, danas je samo u pojedinim dijelovima unutarnjih voda suverenost obalne države izjednačena sa suverenosti koju ona uživa na svom kopnenom području.³⁷ To su dijelovi mora do crte niske vode, luka isključenih iz međunarodnog prometa, ušća rijeka i zaljeva. U drugim je dijelovima mora, zbog interesa međunarodnog prometa, suverenost djelomično ograničena. Tako, primjerice, svi trgovački brodovi imaju pravo ulaska u luke stranih država otvorene za međunarodni promet, i to na temelju učtivosti, čak i ako obalna država ne održava diplomatske i ine odnose s državom zastave broda.³⁸

U svojim arhipelaškim vodama (ako ih je proglasila) država uživa suverenost, koja je odredbama članaka 51. – 53. Konvencije UN o pravu mora znatno ograničena u odnosu na unutarnje vode i teritorijalno more. Brodovi svih država uživaju pravo neškodljivog prolaska arhipelaškim vodama, ali arhipelaška država ipak može, bez pravne ili stvarne diskriminacije među stranim brodovima, privremeno obustaviti, u točno naznačenim dijelovima svojih arhipelaških voda, neškodljivi prolazak stranih brodova, ako je takvo obustavljanje nužno za zaštitu njene sigurnosti.³⁹ Arhipelaška država, između ostalog, može donositi zakone i propise o prolasku arhipelaškim plovnim putevima koji se odnose na očuvanje morskog okoliša. To su propisi o izlivanju nafte, naftnih otpadaka i drugih štetnih tvari,⁴⁰ te svi ostali općeprihvaćeni međunarodni propisi, postupci i praksa o sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja s brodova.⁴¹

Teritorijalno more je pojas mora uzduž čitave obale, koji se proteže i na zračni prostor iznad, te dno i podzemlje tog mora, a u kojem obalna država uživa

³⁵ U tom smislu v. odredbe Plana intervencije kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj (Narodne novine, 8/1997.). On utvrđuje: a) mjere smanjenja šteta u okolišu nastalih onečišćenjem većih razmjera, b) subjekti i njihova ovlaštenja u provođenju tih mjera i c) način provođenja mjera.

³⁶ Prema nekim mišljenjima, morski i zračni prostor, kao akcesoriji kopna, ne mogu biti za sebe predmetom stjecanja i otuđenja ako se ne stekne i ne otuđi odgovarajući prostor kopna. V. u: Degan, V. Đ., Teritorijalna suverenost države, Politička misao, sv. 35, br. 1, 1998., str. 55.

³⁷ Degan, V. Đ., Međunarodno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2000., str. 646. – 647.

³⁸ Ibid., str. 642 – 648.

³⁹ Članak 52. Konvencije UN o pravu mora.

⁴⁰ Ibid., članak 54. u vezi sa člankom 42. stavkom 1b.

⁴¹ Ibid., članak 54. u vezi sa člankom 39. stavkom 2b.

suverenost.⁴² Obalna država ima isključivo pravo nad svim živim i neživim prirodnim bogatstvima koja se nalaze u vodama njezina teritorijalnog mora, na njegovu dnu i podmorju i ne mora ih dijeliti ni s kime.⁴³ Ipak, obalna je država dužna trpjeti neškodljivi prolazak stranih brodova svojim teritorijalnim morem. Na pravo neškodljivog prolaska imaju pravo brodovi svih država, obalnih i neobalnih.⁴⁴

Obalna država, ostvarujući svoju suverenost u granicama teritorijalnog mora, ima pravo donositi zakone i propise u cilju sprječavanja, smanjenja i nadziranja onečišćenja mora sa stranih brodova, koji moraju biti u skladu s odredbama o neškodljivom prolasku stranih brodova teritorijalnim morem.⁴⁵

Tijekom Treće konferencije UN o pravu mora posebna je pozornost posvećena upravo odnosu prava koja obalna država ima u svojem teritorijalnom moru u cilju suzbijanja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša, s jedne strane, i prava brodova drugih država na neškodljiv prolazak, s druge. Taj je odnos u Konvenciji UN o pravu mora riješen s tri važne odredbe:

- odredbom članka 19. točke 2., kojom se taksativno navode djelatnosti za koje se drži da su škodljive ako ih strani brod počini u teritorijalnom moru;

- temeljem članka 21. točke 1f) obalna država može donositi zakone i propise o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem koji se odnose na očuvanje okoliša obalne države i sprječavanje, smanjivanje i nadziranje njena onečišćenja;

- u skladu sa člankom 21. točkom 2., ti se zakoni i propisi ne primjenjuju na nacrt, konstrukciju, posadu ili opremu stranog broda, osim ako se njima ne provode općeprihvaćena međunarodna pravila i standardi.⁴⁶

Uz poštivanje odredbi odsjeka 7. Dijela XII. Konvencije UN o pravu mora, obalna država može pokrenuti postupak protiv broda koji dobrovoljno boravi u luci ili terminalu uz njenu obalu zbog svakog kršenja njenih zakona i propisa donijetih u skladu s Konvencijom i drugim međunarodnim pravilima i standardima radi sprječavanja i smanjivanja onečišćenja s brodova, ako je takvo kršenje pravila počinjeno u njenom teritorijalnom moru ili u njenom isključivom gospodarskom pojasu.⁴⁷

Postoje mišljenja da obalna država pri intervenciji u cilju sprječavanja ili stavljanja pod nadzor onečišćenja mora i morskog okoliša djeluje, prije svega,

⁴² Ibid., članak 2. stavak 2.

⁴³ Degan, V. Đ., op cit. (bilj. br. 37), str. 656.

⁴⁴ V. članak 17. Konvencije UN o pravu mora.

⁴⁵ Ibid., članak 211. stavak 4.

⁴⁶ Redarstvena ovlaštenja u slučaju nepoštivanja prava neškodljivog prolaska imaju pravo vršiti samo javni službenici, ratni brodovi i vojni zrakoplovi, odnosno brodovi ili zrakoplovi koji nose vidljive vanjske oznake pripadnosti državnoj službi. To se pravo pregleda ne odnosi na strane ratne brodove (i zrakoplove), kao ni na druge brodove (i zrakoplove) koji se u danom trenutku koriste isključivo u vladine nekomercijalne svrhe. U tom pogledu, takvi brodovi uživaju tzv. "suvereni imunitet". U smislu odredbi članaka 95. i 96. Konvencije UN o pravu mora, ratni brodovi i oni koji se upotrebljavaju samo za javnu netrgovačku službu uživaju potpuni imunitet od jurisdikcije svake druge države, osim države zastave.

⁴⁷ Članak 220. stavak 1. Konvencije UN o pravu mora.

zbog zaštite svojih interesa. Ipak, u skladu s odredbom članka 194. stavka 1. Konvencije UN o pravu mora, države, osim prava da štite svoj okoliš, imaju i obvezu poduzeti sve potrebne mjere da se djelatnosti pod njihovom jurisdikcijom ili nadzorom vode tako da ne uzrokuju štetu od onečišćenja drugim državama i njihovu okolišu.

U prilog tvrdnji kako se država ne ravna isključivo svojim interesima, već ima i stanovite obveze prema drugim državama, može se uzeti dio odredbe članka 220. stavka 1. u kojem se spominje isključivi gospodarski pojas. Naime, povreda primjenjivih međunarodnih pravila i standarda, osim u teritorijalnom moru, može se izvršiti i u isključivom gospodarskom pojasu neke države. Kao što će se vidjeti u nastavku, riječ je o pojasu pod posebnim pravnim režimom, tj. pod režimom *sui generis*. Obalna država u njemu ima znatno ograničeniju vlast negoli u svom teritorijalnom moru, ali ima veoma važna suverena prava i jurisdikciju.

Za započinjanje postupka vezanog uz onečišćenja mora s brodova općenito se traži postojanje stanovitog stupnja sumnje, odnosno vjerojatnosti da je došlo do povrede pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša.

Kada država ima ozbiljnih razloga vjerovati (engl. *clear grounds for believing*) da je brod koji plovi u njenom teritorijalnom moru, u prolasku tim morem povrijedio njene zakone i propise ili primjenjiva pravila i standarde usmjerene na sprječavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja s brodova, ima pravo pregledati brod radi utvrđivanja kršenja pravila o zaštiti morskog okoliša i, ako to dokazi opravdavaju, može pokrenuti postupak i zadržati brod u skladu sa svojim nacionalnim propisima. Pri takvom postupanju obalna je država dužna pridržavati se odredbi koje se odnose na jamstva.⁴⁸

Za pregled broda nije potrebno da je stvarno došlo do onečišćenja. Dostatni su "tek" ozbiljni razlozi vjerovanju da je brod u prolasku teritorijalnim morem povrijedio zakone i propise obalne države, odnosno da ne udovoljava općeprihvaćenim međunarodnim pravilima i standardima koji se odnose na zaštitu morskog okoliša, pa da obalna država ima pravo pristupiti pregledu broda, te, ako se inspekcijskim pregledom broda utvrdi da su "razlozi vjerovanju" bili opravdani, i pokrenuti postupak, uključivo i zadržavanje broda.

Što predstavljaju "ozbiljni razlozi vjerovanju", u Konvenciji nije razjašnjeno. Najprihvatljivije je stajalište da se radi o visokom stupnju vjerojatnosti da je propise obalne države prekršio upravo brod koji se namjerava pregledati, ali će tek pregled dati konkretne dokaze. Da bi se dopustio pregled, vjerojatnost se treba zasnivati na konkretnim, stvarnim okolnostima, kako se nerazumnim mjerama brod ne bi nepotrebno zaustavljao i pretraživao.

Ovlaštenja obalne države da djeluje u slučaju povrede pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, koja se dogodila u isključivom gospodarskom pojasu, uređena su u članku 220. stavcima 3. – 6. Konvencije UN o pravu mora. Tim odredbama daje se pravo obalnoj državi tražiti informacije vezane uz identitet broda, luku upisa

⁴⁸ Ibid., stavak 2.

itd., pristupiti pregledu broda radi utvrđivanja povrede pravila o zaštiti morskog okoliša, odnosno pokrenuti postupak, uključivši i zadržavanje broda, sukladno svojem unutarnjem pravu.⁴⁹ Pravo na stanoviti vid djelovanja vezano je uz stupanj sumnje, odnosno izvjesnosti da je došlo do povrede primjenjivih pravila, te uz težinu štete nanijete obalnoj državi i njenom morskome okolišu.

Postoje mišljenja da davanje preširokih ovlasti obalnoj državi da zaustavlja strane brodove zbog onečišćenja počinjenih u isključivom gospodarskom pojasu može predstavljati ozbiljnu smetnju slobodi plovidbe, te bi u tom slučaju, s obzirom na nužnost dobrovoljnog uplovljavanja, bilo primjerenije dati ovlaštenje državi luke.⁵⁰

Kada država ima ozbiljnih razloga vjerovati da je brod koji plovi njenim teritorijalnim morem ili isključivim gospodarskim pojasom u potonjem povrijedio primjenjiva međunarodna pravila i standarde vezane uz sprječavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja mora s brodova, ta država može tražiti od broda informacije o identitetu i luci upisa, planu plovidbe i sve informacije nužne da bi se utvrdilo je li do povrede pravila o zaštiti morskog okoliša uopće došlo.⁵¹ U cilju lakše primjenjivosti ovoga pravila, države donose zakone, propise i druge mjere kako bi brodovi koji viju njihovu zastavu udovoljili zahtjevima o pružanju gore navedenih informacija.⁵² Ti se podaci mogu dobiti radio vezom, bez zaustavljanja broda.⁵³

Kada postoje ozbiljni razlozi za vjerovanje da je brod koji plovi u teritorijalnom moru ili isključivom gospodarskom pojasu jedne države počinio u potonjem povredu pravila vezanih uz onečišćenje mora, posljedica koje je ispuštanje većih razmjera koje je uzrokovalo znatno onečišćenje morskog okoliša ili tek prijeti takvim onečišćenjem, ta država ima pravo pregledati brod (ako okolnosti slučaja to opravdavaju) radi utvrđenja stvarnog kršenja, ako je brod odbio dati informaciju ili su informacije očito nesrazmjerne stvarnoj situaciji.⁵⁴

U konkretnom slučaju obalna država sama odlučuje što to predstavlja “znatno onečišćenje” (engl. *significant pollution*), odnosno kakvo se ispuštanje može okarakterizirati kao ispuštanje “većih razmjera” (engl. *substantial discharge*). Pravilna ocjena stanja je u tome slučaju osobito bitna. Naime, jasno je da mogućnost, odnosno pravo pregleda broda uključuje i njegovo zadržavanje, sa svim popratnim posljedicama (npr. zakašnjenje prilikom isporuke robe koja se na brodu prevozi, moguće kvarenje takve robe itd.). Obalna država će brod zadržati

⁴⁹ U tom smislu v. i odredbe članka 6. MARPOL konvencije 1973/78. V. tekst Konvencije iz 1973. godine u: *International Legal Materials*, 1973., sv. 12, br. 6, str. 1319., a za tekst Protokola iz 1978. v. u: *International Legal Materials*, 1978., sv. 17, br. 3, str. 546. V. još i u: *Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi*, 2/1985., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, 1/1992.

⁵⁰ V. primjerice u: *Birmie, P. W. – Boyle, A. E.*, op cit. (bilj. br. 6), str. 280. V. i u: *Degan, V. Đ.*, op cit. (bilj. br. 18), str. 164.

⁵¹ Članak 220. stavak 3. Konvencije UN o pravu mora.

⁵² *Ibid.*, članak 220. stavak 4.

⁵³ *Degan, V. Đ.*, op cit. (bilj. br. 18), str. 163.

⁵⁴ Članak 220. stavak 5. Konvencije UN o pravu mora.

samo onoliko vremena koliko je zaista potrebno za svrhe istrage. Poduzimanje pregleda trebalo bi u tom slučaju obaviti krajnje pažljivo.⁵⁵

Ako država ima jasne i stvarne dokaze (engl. *clear objective evidence*) da je brod koji plovi njenim teritorijalnim morem ili isključivim gospodarskim pojasom u potonjem počinio povredu pravila koja prijete onečišćenjem mora i morskog okoliša, čija je posljedica ispuštanje koje bi moglo uzrokovati veću štetu ili opasnost od veće štete obali ili interesima obalne države, ili bilo kojim bogatstvima njenog teritorijalnog mora ili isključivog gospodarskog pojasa, ta država može pokrenuti postupak, uključivo i zadržavanje broda, u skladu s odredbama svojeg unutarnjeg prava.⁵⁶ Za razliku od dosad navedenih slučajeva, država u ovome posjeduje "jasne i stvarne dokaze" da je do povrede pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša došlo, te mora uzimati u obzir i odredbe odsjeka 7. Konvencije UN o pravu mora, koji govori o jamstvima.

Razlika u odnosu na prethodnu odredbu sadržana je u stupnju vjerojatnosti da je počinjena povreda pravila usmjerenih za sprječavanje, nadzor i smanjenje onečišćenja morskog okoliša. Dok se u stavku 5. traže "samo" ozbiljni razlozi za vjerovanje da je brod počinio povredu takvih pravila, u stavku 6. država mora raspolagati stvarnim i jasnim dokazima da je do onečišćenja, kao posljedice povrede takvih pravila, stvarno došlo. Usto, onečišćenje mora biti takvih razmjera da obalnoj državi ili njenim interesima vezanim uz obalu uzrokuje veću štetu ili opasnost od veće štete.

Spomenut je i primjer iz članka 220. stavka 1. Konvencije UN o pravu mora, gdje samo započinjanje postupka protiv broda koji je dobrovoljno uplovio u luku ili terminal uz njenu obalu, nije ograničeno na slučajeve kada postoje "ozbiljni razlozi vjerovanju" da je brod povrijedio propise obalne države (kao što je slučaj sa stavkom 2. predmetnog članka), odnosno kada postoje "stvarni i jasni dokazi" u prilog onečišćenja mora od strane takvog broda (kakvi se traže, primjerice, u slučaju iz stavka 6.). Razlog zbog kojeg to ograničenje ne postoji kada se brod već dobrovoljno nalazi u luci ili terminalu, vjerojatno treba tražiti upravo u lokaciji broda. Brod se, naime, ne koristi svojim pravom neškodljivog prolaska, pa to pravo i nije potrebno posebno zaštititi, za razliku od slučaja kada strani brod plovi teritorijalnim morem i ozbiljno se sumnja (ili je već dokazano) kršenje pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša.⁵⁷

⁵⁵ U tom smislu postoji i posebna odredba članka 7. MARPOL konvencije 1973/78., koja nalaže poduzimanje svih mjera kako bi se izbjeglo prekomjerno zaustavljanje ili zadržavanje brodova, a ako do toga ipak dođe, brod ima pravo na naknadu za svaki gubitak ili pretrpljenu štetu.

⁵⁶ Ibid., članak 220. stavak 6.

⁵⁷ Mišljenje Polić – Ćurčić, V. Ovlaštenja obalne države i države luke kod zagađivanja mora s brodova prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, sv. 25, br. 100, 1983., str. 224.

Postoji mišljenje da su ovlaštenja obalne države, u smislu predviđenom člankom 220., ograničena samo na zaštitnu svrhu, što bi bilo u skladu s prirodom i sadržajem prava obalne države u njenom isključivom gospodarskom pojasu.⁵⁸

Ipak, postoje i suprotna mišljenja koja proizlaze, prije svega, iz prava trećih država. Naime, treće države u tom području također imaju značajna prava, i to je razlog što se ne može govoriti o isključivom interesu obalne države.⁵⁹ Kada ona djeluje u cilju sprječavanja onečišćenja koje se dogodilo u njenom isključivom gospodarskom pojasu, ona istodobno štiti interese i slobode onih država koje ih u tom području uživaju (plovidbe, prelijetanja, polaganja podmorskih kabela i cjevovoda), stoga se ne može govoriti o zaštiti (samo) vlastitih interesa, već o zaštiti općih interesa međunarodne zajednice u cjelini.⁶⁰

3.3. Ovlaštenja države luke

U kontekstu Dijela XII. Konvencije UN o pravu mora, državom luke smatra se ona u koju je brod dobrovoljno uplovio nakon što je povrijedio pravila o suzbijanju i nadzoru onečišćenja mora s brodova u području izvan nacionalne jurisdikcije te države.⁶¹ Državi luke daje se pravo intervencije neovisno o tome gdje se povreda primjenjivih pravila i standarda dogodila. Ona, naime, ima pravo intervenirati zbog kršenja pravila i standarda na otvorenom moru, ali i (uz uvjet postojanja zahtjeva treće države) unutar njenih obalnih zona. Upravo je u navedenoj neovisnosti o mjestu počinjenja povrede pravila sadržana razlika u odnosu na određenje iz članka 220. stavka 1. Konvencije UN o pravu mora. Obalna država, sukladno tome članku, ima pravo intervenirati i pokrenuti postupak samo zbog kršenja međunarodnih pravila i standarda i svojih nacionalnih propisa, počinjenih u njenom teritorijalnom moru ili u njenom isključivom gospodarskom pojasu.

U suprotnosti s ograničenom jurisdikcijom obalne države stoji radikalniji razvoj ovlaštenja utemeljen člankom 218., koji državi luke daje pravo provođenja istrage u slučajevima povrede pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, neovisno o tome gdje se povreda dogodila. Ovo ovlaštenje "pokriva" kršenja primjenjivih pravila i standarda počinjenih na otvorenom moru, ali i unutar obalnih zona drugih država, s time što u potonjem slučaju država luke ima pravo djelovati samo uz zahtjev zainteresirane države. Neovisno o tom ograničenju, nadležnost države luke prema ovome je članku neovisna, u smislu da za zadržavanje broda i pokretanje istrage od strane države luke nije nužan zahtjev države zastave broda, iako država zastave uživa pravo preuzimanja postupka.

⁵⁸ V. više u: Birnie, P. W. – Boyle, A. E., op cit. (bilj. br. 6), str. 281.

⁵⁹ Za prava trećih država u isključivom gospodarskom pojasu v. članak 58. stavak 1. Konvencije UN o pravu mora.

⁶⁰ Leanza, U., *International Law and Domestic Law on the Protection of the Marine Environment Against Pollution, Essays on the New Law of the Sea*, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo (urednik: B. Vukas), sv. 18, br. 21, 1985., str. 375. – 376.

⁶¹ Rudolf, D., op cit. (bilj. br. 6), str. 387. Izložena definicija je u skladu s odredbom članka 218. stavka 1. Konvencije UN o pravu mora.

Nesumnjivo je da uvođenje ovlaštenja države luke ima svojih prednosti. Za pomorske države najznačajnija je prednost u tome što se u tom slučaju sve istražne radnje oko utvrđivanja navodnog kršenja pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša provode u luci, a ne na moru, pa se na taj način izbjegava zaustavljanje broda.⁶² Ovo je ujedno i najjeftiniji postupak.

Postoji mišljenje da je uvođenjem ovih odredbi Konvencija smjerala ustanovljavanju novog sustava podjele ovlaštenja država pri onečišćenju morskog okoliša, kojim bi se državi luke dalo neograničenu ovlast ustanovljavanja i provedbe pravila usmjerenih na sprječavanje onečišćenja morskog okoliša.⁶³ Isto tako, postoji stajalište da je davanje ovlaštenja državi luke da pokreće pregled i postupak protiv broda – onečišćivača u praktičnoj primjeni korisnije od davanja takvog ovlaštenja državi čiju pripadnost brod ima. Naime, brodovi u većini slučajeva dobrovoljno uplovljavaju u luke trećih država, što davanjem stanovitih ovlaštenja takvim lukama vodi pojednostavljenju postupka.⁶⁴

U članku 218. stavku 1. Konvencije UN o pravu mora određuje se sljedeće: kada brod dobrovoljno boravi u luci ili u terminalu uz obalu, koji pripadaju jednoj državi, ona može započeti istragu i pokrenuti postupak (ako postojeći dokazi opravdavaju takvu akciju) zbog svakog ispuštanja s tog broda izvan unutarnjih voda, teritorijalnog mora ili isključivog gospodarskog pojasa te države, ako takvo ispuštanje predstavlja kršenje primjenjivih međunarodnih pravila i standarda. Izrazom luka, već smo naveli, označava se ona u koju je brod (dobrovoljno) pristao nakon što je povrijedio pravila o sprječavanju onečišćenja s brodova u području izvan nacionalne jurisdikcije države luke, kao i njene stanice s uređajima koje se nalaze udaljene od obale (*off-shore* terminali).

Iz samog teksta Konvencije nije sasvim jasno smatra li se državom luke samo prva država, odnosno luka u koju je brod nakon izvršenog onečišćenja uplovio, ili to može biti i neka naknadna država luke. Pitanje može postati bitnim u slučaju da se prva država u koju je brod uplovio nakon počinjenog onečišćenja jednostavno ogлуši na zahtjeve države (ili država) pogođenih tim onečišćenjem. U tom bi se slučaju za provođenje istrage i prikupljanje svih relevantnih činjenica oštećena država morala obratiti sljedećoj državi luke.

Unatoč tome što je prikupljanje dokaza najjednostavnije u prvoj luci pristajanja broda nakon izvršenog onečišćenja, a kasnije je to otežano ili čak nemoguće, ipak je odnosnu formulaciju lakše tumačiti tako da država luke može provoditi istragu u pogledu svakog ispuštanja, a ne samo onog koje se dogodilo na posljednjem putovanju broda.⁶⁵

Uplovljavanje u luku mora biti dobrovoljno, dakle isključeni su slučajevi kada se brod pod pratnjom privede kako bi se u tom slučaju na njega mogli primijeniti

⁶² Birnie, P. W. – Boyle, A. E., op cit. (bilj. br. 6), str. 269.

⁶³ Koh, T. T. B., op cit. (bilj. br. 22), str. 776.

⁶⁴ V. u: Birnie, P. W. – Boyle, A. E., op cit. (bilj. br. 6), str. 269.

⁶⁵ Polić – Čurčić, V., op cit. (bilj. br. 57), str. 229.

propisi određene države, odnosno određene luke, ali se smatra da se uplovljavanje u luku u slučaju više sile može promatrati kao dobrovoljno uplovljavanje.⁶⁶

Konvencija ovlašćuje državu da intervenira na stranom brodu u svojoj luci zbog svakog ispuštanja nafte ili drugih štetnih tvari izvan unutarnjih voda, teritorijalnog mora ili isključivog gospodarskog pojasa te države ako su prekršena međunarodna pravila i standardi utvrđeni preko mjerodavne međunarodne organizacije ili na općoj diplomatskoj konferenciji. Intervencija na stranom brodu obuhvaća i provođenje istrage, kao i pokretanje postupka protiv stranog broda, ako se prikupe valjani dokazi koji upućuju na vezu između broda i onečišćenja mora u konkretnom slučaju.⁶⁷ Takav se postupak ne smije pokrenuti zbog povrede pravila o zaštiti morskog okoliša počinjenih ispuštanjem s broda u unutarnjim vodama, teritorijalnom moru ili isključivom gospodarskom pojasu neke druge države, osim ako ga ta država zahtijeva, odnosno ako to zahtijeva država zastave ili država koja je pretrpjela štetu ili je u opasnosti od onečišćenja, odnosno ako ispuštanje štetnih tvari s broda prijeti onečišćenjem unutarnjih voda, teritorijalnog mora ili isključivog gospodarskog pojasa države koja pokreće postupak.⁶⁸ Kada brod dobrovoljno boravi u luci ili u terminalu uz obalu koji pripadaju određenoj državi, ta država u granicama svojih mogućnosti udovoljava zahtjevima zainteresirane države da se povede istraga vezana uz povredu pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša koja je dovela do onečišćenja, ako se vjeruje da je do ispuštanja došlo u unutarnjim vodama, teritorijalnom moru ili isključivom gospodarskom pojasu države koja postavlja zahtjev, ili je ono prouzročilo štetu ili prijetilo kakvom štetom tim morskim pojasevima. Isto tako, sukladno svojim mogućnostima, država luke udovoljava zahtjevima države zastave u pogledu istrage vezane uz odnosnu povredu pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, neovisno o tome gdje se takva povreda pravila dogodila.⁶⁹

Ako je država luke provela istragu, zapisnici o poduzetim radnjama predaju se državi zastave ili obalnoj državi na njihov zahtjev. Svaki postupak koji je država luke pokrenula na temelju rezultata provedene istrage, dužna je obustaviti na zahtjev obalne države ako je povreda pravila o zaštiti morskog okoliša počinjena u njenim unutarnjim vodama, teritorijalnom moru ili isključivom gospodarskom pojasu. Zapisnici i dokazi, jamstva i financijske garancije, položene kod nadležnih organa države luke, predaju se obalnoj državi, a tom se predajom stvara zapreka za nastavljanje postupka u državi luke.⁷⁰ Smatra se da je na taj način država luke okončala svoj postupak.

Da bi se ovakva pravila u praksi mogla pravilno primjenjivati, svaka bi država u svojoj luci, odnosno terminalu otvorenom za međunarodni promet trebala imati osoblje i opremu kako bi mogla obavljati sve potrebne istražne radnje. Postoji,

⁶⁶ Id., Jurisdikcija kod zagađivanja mora s brodova (magistarski rad), Zagreb, 1982., str. 64.

⁶⁷ Članak 218. stavak 1. Konvencije UN o pravu mora.

⁶⁸ Ibid., stavak 2.

⁶⁹ Ibid., stavak 3.

⁷⁰ Ibid., stavak 4.

međutim, opasnost da ovakva obveza predstavlja nepodnosiv financijski teret za pojedine države. Isto tako, smatra se lošim rješenjem da država luke samo neke svoje luke odredi kao luke u kojima bi se takvi postupci trebali primjenjivati.⁷¹ Nesumnjivo je da razina kvalitete i učinkovitosti takvog postupka ovisi velikim dijelom i o razvijenosti svake pojedine države. Stoga ne čudi podatak da je iznimno visok stupanj kvalitete inspekcijskih pregleda postignut u SAD-u, a slična shema u postupanju pri zadržavanju i pregledu brodova već se godinama provodi i u Japanu, Kanadi i nekim drugim visoko razvijenim zemljama.⁷²

Nadalje, za pravilnu provedbu ovih odredbi trebali bi postojati ujednačeni sustavi kazni i podjednako trajanje pojedinih istražnih radnji u različitim državama i lukama, jer bi se u protivnom pojedine luke mogle početi smatrati kao iznimno pogodne (ili barem pogodnije) za brodove onečišćivače. Da bi se to izbjeglo, države trebaju usuglasiti i ujednačiti svoja pravila u postupanju s brodovima. Pregled i zadržavanje u cilju provedbe inspekcijskog nadzora morali bi se provoditi na jednak način u lukama različitih država. U cilju ujednačavanja pravila o inspekciji nad brodovima države zaključuju međusobne sporazume.

Država koja je utvrdila da je brod koji se nalazi u njejoj luci ili u jednom od terminala uz obalu, povrijedio primjenjiva međunarodna pravila i standarde koji se tiču plovidbene sposobnosti broda, pa stoga postoji opasnost od prouzročenja štete morskom okolišu, poduzima administrativne mjere u svrhu sprječavanja isplovljenja takvog broda. Može mu se dopustiti jedino plovidba u najbliže prikladno remontno brodogradilište i tek mu se nakon popravka i uklanjanja eventualnih uzroka onečišćenja dozvoljava nastaviti plovidbu. U tome se slučaju smatra da brod ponovno udovoljava međunarodnim pravilima i standardima. Provođeci ovakve mjere, svaka je država dužna poštivati odredbe odsjeka 7. Konvencije UN o pravu mora, koji se odnosi na jamstva.⁷³

Te odredbe imaju svrhu zaštititi međunarodnu plovidbu i promet od mogućih zlouporaba, posebice zbog ovlaštenja koja u provedbi pravila posvećenih zaštiti i očuvanju okoliša (nacionalnih i međunarodnih) imaju obalna država i država luke. One uređuju materiju vođenja postupka u slučaju onečišćenja morskog okoliša (saslušanje svjedoka, podnošenje dokaza, provođenje istrage itd.). One imaju za cilj spriječiti protupravne akcije prema brodovima za koje postoji sumnja da su uzrokovali onečišćenje morskog okoliša.⁷⁴ Smatra se da je uključivanje tih jamstava u Konvenciju UN o pravu mora bilo je posebno važno velikim pomorskim silama.⁷⁵

⁷¹ V. u: Polić – Ćurčić, V., op cit. (bilj. br. 57), str. 228.

⁷² Birnie, P. W. – Boyle, A. E., op cit. (bilj. br. 6), str. 270.

⁷³ Članak 219. Konvencije UN o pravu mora.

⁷⁴ O jamstvima v. članke 223. – 233. Konvencije UN o pravu mora.

⁷⁵ Vukas, B. - Bohte, B., op cit. (bilj. br. 21), str. 243.

4. ZAKLJUČAK

Možemo zaključiti da se na izloženi način udovoljilo suprotstavljenim zahtjevima obalnih država i država zastava, koji su se pri odlučivanju o pitanju podjele ovlaštenja pri onečišćenju mora s brodova postavljali na Trećoj Konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora. Izložena podjela ovlaštenja danas predstavlja relativno složenu strukturu odnosa nad pomorskim aktivnostima koja, u cilju uspostave ravnoteže, nastoji uspješno pomiriti, s jedne strane, zahtjev pomorskih država za neometanom slobodom plovidbe i, s druge strane, zahtjev obalnih država za što učinkovitijom provedbom pravila o zaštiti i očuvanju okoliša.

Unatoč podjeli ovlaštenja između navedene tri kategorije država, primjetno je da država zastave broda i dalje ima značajna prava i stanovite prednosti prilikom pokretanja postupka i njegova vođenja. U nekim je slučajevima država zastava ovlaštena sama započeti postupak protiv broda koji plovi pod njenom zastavom, te u tom smislu i zatražiti prekid postupka koji je već pokrenula neka druga država. To je pravilo, koje jasno ukazuje na širinu ovlaštenja države zastave, ipak suženo posebnim ograničenjima, u cilju zaštite interesa obalnih država. Takav ustupak obalnim državama treba ocijeniti pozitivno jer su one, ipak, često neposredno pogođene onečišćenjem i u tom smislu najzainteresiranije za učinkovitom provedbom i primjenom pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša. S druge strane, preširoka ovlaštenja obalnih država mogla bi se nepovoljno odraziti na slobodu plovidbe, što je, svakako, nužno izbjeći. U tom smislu, u cilju uspostave ravnoteže između već tradicionalno suprotstavljenih interesa država i učinkovite provedbe pravila o zaštiti morskog okoliša, davanje posebnih ovlaštenja državi luke u koju je brod dobrovoljno uplovio nesumnjivo ima pozitivan značaj i predstavlja prihvatljivo rješenje.

Literatura

Birnie, Patricia W. – **Boyle**, Alan E., *International Law and the Environment*, Oxford, 1992.

Bralić, Tihana, **Slišković**, Merica, *Najveće tankerske nezgode*, Naše more, vol. 53, br. 3 – 4, 2006., str. 104. – 111.

Degan, Vladimir Đuro, *Teritorijalna suverenost države*, *Politička misao*, sv. 35, br. 1, 1998., str. 54 – 74.

Degan, Vladimir Đuro, *Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava*, Informator, Zagreb, 1989.

Degan, Vladimir Đuro, *Međunarodno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2000.

Koh, Tommy T. B., *Negotiating a New World Order for the Sea*, *Virginia Journal of International Law*, sv. 24, br. 4, 1984., str. 761. – 784.

Leanza, Umberto, *International Law and Domestic Law on the Protection of the Marine Environment Against Pollution*, *Essays on the New Law of the Sea*, Prinosi za

poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo (urednik: B. Vukas), sv. 18, br. 21, 1985., str. 359. – 387.

Panzer, A. F., The Montego Bay Convention and the Procedural Means for Enforcing International Rules on the Protection of the Marine Environment, Essays on the New Law of the Sea, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo (urednik: B. Vukas), sv. 18, br. 21, 1985., str. 388. – 398.

Polić – Ćurčić, Vesna, Jurisdikcija kod zagađivanja mora s brodova (magistarski rad), Zagreb, 1982.

Polić – Ćurčić, Vesna, Ovlaštenja obalne države i države luke kod zagađivanja mora s brodova prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, sv. 25, br. 100, 1983., str. 219. – 236.

Rudolf, Davorin, Međunarodno pravo mora, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985.

Sohn, Louis B. – Gustafson, Kristen, The Law of the Sea, West Publishing Co., St. Paul, 1984.

The Times Encyclopædia of the Sea, Times Books, London, 1990., str. 168. – 169.

Vukas, Budislav – **Bohte**, Borut, Zaštita i očuvanje morske okoline, Novo pravo mora, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo (urednik: B. Vukas), sv. 15, br. 17, 1982., str. 232. – 244.

The New Encyclopædia Britannica, "Environment", Chicago, 1998., sv. 4.

The World Book Encyclopedia, "Environment", Chicago, 1995.

DIVISION OF RIGHTS AND OBLIGATIONS ACCORDING TO THE UN CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA IN THE CASE OF POLLUTION OF THE MARITIME ENVIRONMENT

Pollution, caused by any kind of human activities, which can induce serious and irreparable harm to environmental transformation is one of the most significant problems of a mankind. Pollution of the marine environment means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities. One of the sources of marine environment pollution is pollution from vessels. With regard to these category of the marine environment pollution, and vessel position after pollution has been made, vessel can be submitted to authority of coastal state, flag state or port state. According to the UN Convention on the Law of the Sea, each of these states shall have certain rights and duties in application of environment protection regulations.

Keywords: *marine environment pollution, UN Convention on the Law of the Sea, flag state, coastal state, port state.*