

Mr. sc. Dean Rahan
Ured državne uprave u Splitsko-dalmatinskoj županiji
Služba za prostorno uređenje, zaštitu okoliša, graditeljstvo i
imovinsko-pravne poslove Ispostava Supetar

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O UKLANJANJU PODRTINA, 2007.

UDK: 349. 6. 341 . 24

Primljeno: 1. 12. 2008.

Pregledni znanstveni rad

U radu se prikazuje nova *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007.*, koja je usvojena pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije ("International Maritime Organization" - IMO) u Nairobiju, dana 18. svibnja 2007. godine. Ukazuje se na razloge njenog donošenja, te pravne i druge posljedice koje će primjena njenih odredbi u praksi prouzročiti. Detaljno se obrađuju odredbe koje se odnose na područje njene primjene, objekte na koje će se primjenjivati iste, opasnosti i rizici koji su njome obuhvaćeni, te prava i dužnosti odgovornih i ovlaštenih osoba u slučaju ostvarenja rizika propisanih odredbama ove Konvencije.

Ključne riječi: *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina 2007.*

1. UVOD

O potrebi donošenja *Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina – The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, govorilo se još 1974. godine na 69. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a, kada su Njemačka, Grčka, Nizozemska i Velika Britanija poduprli donošenje takvog akta. Konačni prijedlog teksta Konvencije o uklanjanju podrtina odobren je na 92. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a krajem 2006. godine. Na međunarodnoj konferenciji o uklanjanju podrtina održanoj od 14. – 18. svibnja 2007. godine u Nairobiju, Kenija,¹ pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Specijalizirane agencije Ujedinjenih naroda odgovorne za sigurnost na moru i prevenciju onečišćenja mora s brodova, Vlade Republike Kenije, te Ureda Ujedinjenih naroda u Nairobiju (UNON), uz sudjelovanje delegacija iz 60 država članica IMO-a, donesena je nova *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007. – The Nairobi*

¹ Zanimljivo je istaknuti da je ovo prva međunarodna konferencija u organizaciji IMO-a koja je održana u Arfici.

International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, (u daljnjem tekstu: Konvencija).²

Ova Konvencija utvrđuje međunarodna pravila i proceduru koja treba osigurati promptnu i efektivnu akciju uklanjanja opasnih podrtina – "wrecks",³ iz područja isključivog gospodarskog pojasa, a sve u svrhu osiguranja sigurnosti plovidbe i drugih pomorskih djelatnosti, te zaštite morskog okoliša.

Iako se, prema podacima Međunarodne pomorske organizacije,⁴ broj pomorskih nesreća zadnjih godina znatno smanjio, broj napuštenih podrtina neprestano raste, te se danas procjenjuje da ih se širom svijeta nalazi oko trinaest tisuća. Takva situacija uzrokuje određene probleme:

-1)- ovisno o lokaciji, podrtina može predstavljati opasnost za plovidbu, potencijalno predstavljajući prijetnju za brodove i njihove posade,

-2)- ovisno o prirodi tereta, podrtina, odnosno njen teret, može predstavljati realnu opasnost za uzrokovanje štete morskom i obalnom okolišu,

-3)- u današnje vrijeme, gdje dobra i usluge neprestano postaju sve skuplja, sporno je pitanje troškova koji uključuju označavanje i uklanjanje opasnih podrtina.

Ova Konvencija pokušava razrješiti upravo navedena, ali i druga, s ovom temom povezana, sporna pitanja.

2. ZNAČENJE POJEDINIH IZRAZA U KONVENCIJI

Definicije, odnosno podrobna objašnjenja pojedinih izraza, postale su uobičajene u suvremenim unifikacijskim tekstovima. Ove, sadržane u članku 1. Konvencije o uklanjanju podrtina, zaista su sažete i precizne.

-1)- "Convention area" – "područje primjene konvencije";- predstavlja isključivu gospodarsku zonu, odnosno gospodarski pojas obalne države,⁵ koja

² Cjeloviti tekst "*Convention on the Removal of Wrecks*", 2007. nalazi se na internetskoj stranici: www.imo.org.

C:/ Documents and Settings/PHS/Lokale innstillinger/Temporary Internet Files/OLKDD/MLC(07)11 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007.doc.- na engleskom jeziku. Za potrebe ovog rada istu je preveo Dean Rahan.

³ *Podrtina* - (engl. Wreck, njem. Wrack, španj. buque naufragado, tal. carcassa, nave nufragata), označava ostatak plovnog objekta koji je izgubio, zbog prirodnih ili pogonskih događaja ili ljudskih radnji, svoju sposobnost plutanja (ne uvijek) i plovljenja, te napušten od posade luta po moru ili je nasukan ili leži na dnu mora. U ovoj Konvenciji riječ "Wreck" – "podrtina" ima šire značenje.

⁴ Više o predmetnim podacima može se saznati na Javnom informacijskom servisu IMO-a, www.media.imo.org.

⁵ *Gospodarski pojas* – (engl.-exclusive economic zone) obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnog mora obalne države u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom, odnosno do 200 nautičkih milja, računajući od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Gospodarski pojas nije dio državnog područja obalne države, pa stoga obalna država nema isključivi i potpuni suverenitet na tom području kao što ima u unutrašnjim morskim vodama

je upostavljena u skladu s međunarodnim pravom ili, ako država ugovarateljica ove Konvencije nije uspostavila takvu zonu, onda područje izvan, ali odmah uz teritorijalno more dotične države, koje je ta država odredila, odnosno definirala u skladu s međunarodnim pravom i koje se prostire do 200 nautičkih milja od polazne crte od koje se mjeri širina njenog teritorijalnog mora.⁶

-2)- “Ship” – “brod” ; - u smislu ove konvencije označava plovilo bilo kakvog tipa koje se kreće u pomorskom okruženju, uključujući i hidroglisere, pomorske objekte koji se kreću pod morem, plutajući pomorski objekti kao što su platforme, izuzev onih platformi koje se nalaze na lokaciji predviđenoj za istraživanje, eksploataciju ili proizvodnju i preradu prirodnog mineralnog bogastva sa morskog dna.⁷

-3)- “Maritime casualty” – “pomorska nesreća” ; - znači sudar brodova, nasukavanje ili neku drugu plovidbenu nezgodu, ili neki drugi događaj na brodu ili izvan njega, koji uzrokuje materijalnu štetu ili neposrednu opasnost materijalne štete brodu ili teretu.

-4)- “Wreck” – “podrtina” ; - označava posljedicu pomorske nesreće i to:

-a)- potonuli ili nasukani brod,

-b)- bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući i bilo koji predmet koji se nalazi, ili koji se nalazio na takvom brodu,

-c)- bilo koji predmet koji je izgubljen na moru sa broda koji se nasukao, potonuo ili pluta morem,

-d)- brod za kojeg se opravdano može pretpostaviti da će potonuti ili da će se nasukati, kod čega pokušaj, ili bilo kakva aktivnost da se djelotvorno zaštiti i spasi brod ili bilo koji dio imovine u opasnosti, nije već u tijeku.

i teritorijalnom moru, već ima određena suverena prava, kao naprimjer; suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogastvima u moru, morskome dnu i podzemlju, te radi proizvodnje energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova. On se ne steže “ab initio”, odnosno samim svojim postojanjem uz činjenicu da jedan dio kontinentalnog dijela obalne države dodiruje more, već se mora proglasiti.

⁶ Republika Hrvatska nije proglasila isključivi gospodarski pojas, ali je dana 3. listopada 2003. godine donijela *Odluku o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru*, kojom je proglasila sadržaje isključivog gospodarskog pojasa (izostavljena su suverena prava radi proizvodnje energije korištenjem mora, te prava na gradnju i primjenu propisa o gradnji, radu i uporabi umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru, morskome dnu i morskome podzemlju), čime je uspostavljen *Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas – ZERP*, na čiju se primjenu još uvijek čeka, prvenstveno zbog političkih razloga.

⁷ Ovo opće izuzeće od primjene Konvencije u odnosu na učvršćene ili plutajuće platforme kada se nalaze na svom odredištu i dok su zaposlene u istraživanju, eksploataciji ili proizvodnji podmorskih mineralnih bogastava vuče svoje korijene još od 1989. godine, odnosno od donošenja Konvencije o spašavanju, (članak 3.). Naime, tada je usvojen prijedlog delegacije iz SAD-a koji je u suštini obrazložio da su takve platforme skupe i komplicirane jedinice suvremene “off shore” industrije, koje imaju bezbroj specifičnosti u svojoj tehnologiji (opremi i pogonu), koje su poznate samo njihovim dobro uvježbanim posadama. Njihovo stručno osposobljavanje redovito obuhvaća i ponašanje u kriznim situacijama. Stoga se vjeruje da bi spašavatelj “izvana”, pa makar i profesionalni, koji se umiješa u takvu operaciju, mogao izazvati veće štete nego koristi. Proizlazi da bi takve naprave i postrojenja mogli biti predmetom spašavanja, odnosno uklanjanja samo dok se nalaze u plovidbi do ili od svog odredišta, odnosno dok nisu u svojoj osnovnoj funkciji.

-5)- “Hazard” – “rizik, opasnost” ;- označava bilo kakvu okolnost ili prijetnju koja:

a) predstavlja opasnost ili zapreku pomorskoj plovidbi, ili

-b)- za koju se opravdano može očekivati da će izazvati veće štetne posljedice morskome okolišu, ili da će nanijeti štetu morskoj obali ili da će ugroziti neki drugi interes jedne ili više država.

-6)- “Related interests” – “vezani interesi” ;- u smislu ove Konvencije predstavljaju interese obalne države koja je direktno pogođena ili ugrožena podrtinom, kao što su:

-a)- aktivnosti na morskoj obali, lukama ili ušćima rijeka, uključujući ribarske aktivnosti, osobito ako predstavljaju značajan dio životnih prihoda oštećenih i ugroženih osoba,

-b)- primamljive turističke i druge gospodarske aktivnosti koje se obavljaju na području o kojem je riječ,

-c)- zdravlje priobalnog stanovništva i dobrobit ugroženog područja, uključujući očuvanje života u moru,

-d)- priobalna i podvodna infrastruktura.

-7)- “Removal” – “uklanjanje” ;- označava bilo koji oblik prevencije, ublažavanja ili eliminacije rizika, odnosno opasnosti, koju stvara podrtina,

-8)- “Registered owner” – “upisani vlasnik” – vlasnik broda, zakupoprimalatelj, brodar;- predstavlja osobu ili osobe koje su upisane u upisnik brodova (registrirane) kao vlasnici broda ili, u slučaju da nema podataka o registriranom (upisanom) vlasniku, onda osobu ili osobe koje posjeduju (koriste) brod u trenutku pomorske nesreće,⁸ - (u daljnjem tekstu: “vlasnik broda”),

-9)- “Operator of the ship” – “vlasnik ili korisnik broda – poslovođa broda”;- označava vlasnika broda, brodara ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu kao što je naprimjer zakupnik broda, (engl. *bareboat charterer*) koji upravlja poslovanjem broda, odnosno koji je preuzeo odgovornost za raspolaganje brodom od njegova vlasnika i koji je, preuzimanjem takve odgovornosti, pristao preuzeti sve dužnosti i odgovornosti koje mu nameće “*Međunarodni kodeks sigurnosnog upravljanja*” - “*International Safety Management Code*”, (u daljnjem tekstu “poslovođa broda”),

-10)- “Affected state” – “pogođena, ugrožena, oštećena država” ;- označava državu na čijem je području locirana podrtina, - (u daljnjem tekstu: “pogođena država”),

-11)- “State of the ship’s registry” – “država u kojoj je brod upisan u upisnik brodova” ;- označava, u slučaju kada se radi o brodu koji je upisan u upisnik brodova (registriran), državu na čijem je teritoriju upisan brod, a u slučaju kada

⁸ Međutim, ako se radi o brodu čiji je vlasnik država, a kojega koristi, odnosno posjeduje kompanija koja je registrirana u toj državi kao korisnik broda, onda izraz “registered owner” predstavlja takvu kompaniju.

se radi o brodu koji nije upisan u upisnik, onda označava državu čiju zastavu brod ima pravo vijati.

3. PRIMJENA KONVENCIJE I OPĆA NAČELA

Države ugovarateljice ove Konvencije ovlaštene su poduzimati mjere određene odredbama iste, pa čak i kada te mjere mogu izazvati određenu opasnost na području primjene Konvencije. Ipak, te mjere moraju biti razmjerne stupnju opasnosti koja prijete od podrtine.

Naime, prema članku 2. stavku 3. Konvencije, mjere koje se poduzimaju u skladu s ovlastima moraju biti u granicama onih mjera za koje se opravdano može pretpostaviti da su razumno potrebne da bi se određena podrtina koja predstavlja opasnost uklonila, a trebaju se prestati poduzimati čim se podrtina ukloni. Nadalje, te mjere ne smiju nepotrebno kršiti prava i interese drugih država, uključujući državu u kojoj je brod upisan, kao i prava i interese bilo koje fizičke ili pravne osobe, koje imaju veze sa poduzimanjem tih mjera, odnosno posljedicama istih.

U odnosu na područje primjene Konvencije ističe se da će se ista, ukoliko nije drukčije predviđeno, primjenjivati na podrtine koje se nalaze u “*Convention area*”, odnosno u isključivoj gospodarskoj zoni, odnosno gospodarskom pojasu obalne države, koji je upostavljen u skladu s međunarodnim pravom ili, ako država ugovarateljica ove Konvencije nije uspostavila takvu zonu, onda područje izvan, ali odmah uz teritorijalno more dotične države, koje je ta država odredila, odnosno definirala u skladu s međunarodnim pravom i koje se prostire do 200 nautičkih milja od polazne crte od koje se mjeri širina njenog teritorijalnog mora.

No, očita je bila je tendencija autora teksta Konvencije, koja je dobila svoju potvrdu na Konferenciji, da se djelovanje ove Konvencije proširi i na podrtine locirane na ostalom dijelu teritorija koji se nalazi pod jurisdikcijom države ugovarateljice, uključujući i njeno teritorijalno more.⁹

Prema članku 3. stavku 2. Konvencije, državama ugovarateljicama ove Konvencije ostavljena je mogućnost da prošire primjenu odredaba Konvencije na područje koje se nalazi pod njihovom jurisdikcijom, uključujući i teritorijalno more. U tom slučaju država ugovarateljica biti će dužna izvršiti notifikaciju glavnom tajniku IMO-a - “*secretary general*”, o pristanku na primjenu Konvencije i na ostala područja pod njenom jurisdikcijom, uključujući i teritorijalno more, te će specificirati rokove i uvjete pod kojima će se obvezati na proširenje primjene Konvencije.¹⁰ Ukoliko se notifikacija podnese nakon stupanja na snagu

⁹ Ova mogućnost ekstenzivnog djelovanja Konvencije određena je člankom 3. stavak 2., te je u slučaju primjene uvjetovana usklađivanjem s odredbom članka 4. stavka 4. iste.

¹⁰ Kada država ugovarateljica Konvencije podnese izjavu da prihvata proširenje odredaba Konvencije i na ostala područja koja se nalaze pod njenom jurisdikcijom, uključujući i njeno teritorijalno more, to znači da poduzimanje mjera u odnosu na podrtine koje se nalaze na prethodno određenom području ne smije biti na uštrb ostalih prava i obveza obalne države, već se moraju odnositi samo na lociranje, označavanje i uklanjanje podrtina u skladu s odredbama Konvencije.

Konvencije, ona će proizvesti pravne učinke nakon šest mjeseci od dana kada je glavni tajnik IMO-a primio takvu notifikaciju. Kada bi država ugovarateljica povukla notifikaciju kojom se obvezala na proširenu primjenu Konvenciju, tada bi također bila dužna dostaviti glavnom tajniku IMO-a izjavu o povlačenju, koja bi proizvela pravne učinke nakon šest mjeseci od dana primitka iste od strane glavnog tajnika IMO-a.

Postoje i slučajevi, određeni člankom 4., kada se odredbe ove Konvencije neće primijeniti.

-1)- Konvencija o uklanjanju podrtina neće se primijeniti kada su poduzete mjere prema *Međunarodnoj konvenciji o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nesreće koja uzrokuje ili bi mogla prouzročiti onečišćenje uljem*, Bruxelles, 1969. godine, ili prema *Protokolu o intervenciji na otvorenom moru (na pučini) u slučaju onečišćenja i drugim tvarima koja nisu ulja*, 1979.godine.¹¹

-2)- također, ova se Konvencija neće primijeniti na bilo koji ratni brod ili javni brod kojega država koristi za državne nekomercijalne svrhe i djelatnosti, osim ako sama država ne odredi drukčije,¹²

-3)- u slučaju kada država ugovarateljica izvrši notifikaciju u skladu s člankom 3. stavkom 2. Konvencije, sljedeće odredbe iste neće se primijeniti:

-a)- članak 2, stavak 4;¹³

-b)- članak 9, stavci 1, 5, 7, 8, 9 i 10;¹⁴

¹¹ Konvencija i Protokol ovlašćuju države ugovarateljice da poduzmu sve potrebne mjere na otvorenom moru kako bi spriječile, smanjile ili otklonile opasnosti koje njihovim interesima prijete od onečišćenja. Radi se o sprječavanju šteta koje bi onečišćenje moglo nanijeti lukama, obali, ribarstvu, turizmu, zdravlju i blagostanju obalnog stanovništva.

¹² Ukoliko država ugovarateljica odluči primijeniti Konvenciju na svoje ratne i javne brodove, o tome će obavijestiti glavnog tajnika i pri tome će specificirati rokove i uvjete takve primjene.

¹³ Isti glasi: *Primjena Konvencije unutar područja primjene iste ne ovlašćuje državu ugovarateljicu da svojata ili proširuje suverenost ili suverena prava nad bilo kojim dijelom otvorenog mora.*

¹⁴ Članak 9. stavak 1. glasi: *Ako "pogođena država" ustanovi da podrtina predstavlja opasnost (rizik), odmah će poduzeti sljedeće mjere:-(a)- obavijestit će državu u čiji je upisnik brodova isti upisan i "vlasnika broda", te*

-(b)- izvršit će konzultacije sa državom u kojoj je brod upisan, kao i sa ostalim državama koje bi mogle biti ugrožene ili oštećene nastankom podrtine, o mjerama koje treba poduzeti u odnosu na podrtinu.

Članak 9. stavak 5. glasi: *Kada je proces uklanjanja podrtine već započeo, država na čijem je području locirana podrtina ("pogođena država") može intervenirati u tom procesu uklanjanja samo utoliko da osigura efikasno provođenje procesa uklanjanja, te dosljedno poštivanje pravila o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.*

Članak 9. stavak 7. glasi: *Ukoliko "vlasnik broda" ne ukloni podrtinu u roku koji mu se odredio u skladu s stavkom 6. ovog članka, ili ako nije moguće stupiti u kontakt s istim, tada "pogođena država" može poduzeti uklanjanje iste, na najpraktičniji i najbrži način, vodeći pri tom uvijek računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.*

Članak 9. stavak 8. glasi: *U okolnostima kada je potrebna neodložna akcija, a "pogođena država" o svemu je obavijestila "vlasnika broda" i državu u kojoj je brod upisan, tada "pogođena država" može pristupiti uklanjanju podrtine na najbrži i najpraktičniji način, vodeći pri tom računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.*

Članak 9. stavak 9. glasi: *Države ugovarateljice poduzet će sve prikladne mjere koje predviđaju njihovi nacionalni zakoni, kako bi osigurale da "vlasnici brodova" koji su u njima registrirani, postupaju u skladu s stavcima 2. i 3. ovog članka.*

-c)- članak 15;¹⁵

-d)- članak 9, stavak 4 u slučaju gornje notifikacije glasi će; “*Postupajući u skladu s nacionalnim zakonima*” *pogođene države*”, “*vlasnik broda*” *može sklopiti ugovor s bilo kojim spašavateljem ili nekom drugom osobom ili organizacijom da u njegovo ime izvrši uklanjanje podrtine za koju je utvrđeno da predstavlja rizik, odnosno opasnost. Prije nego započne akcija uklanjanja, “pogođena država” može postaviti uvjete koji se moraju poštovati pri samoj akciji uklanjanja, ali oni moraju biti ograničeni samo na ono što je zaista potrebno da se osigura nesmetano uklanjanje na način koji je u skladu s uobičajenim mjerama sigurnosti i zaštite morskog okoliša.*”

4. IZVJEŠTAVANJE O PODRTINI

Država ugovarateljica zahtijevat će od kapetana broda ili “poslovođe broda”¹⁶ koji plovi pod njenom zastavom i koji je sudjelovao u pomorskoj nesreći koja je rezultirala nastankom podrtine, da o tome, bez odlaganja, izvjesti “pogođenu državu”.¹⁷

Takav izvještaj treba sadržavati naziv i glavno poslovno sjedište “vlasnika broda”, kao i ostale informacije koje su potrebne “pogođenoj državi” da ustanovi da li podrtina predstavlja opasnost u smislu čimbenika navedenih u članku 6. Konvencije, uključujući inter alia:

- a)- preciznu lokaciju podrtine;
- b)- veličinu, tip i konstrukciju podrtine;
- c)- karakter oštećenja i stanje u kojem se podrtina nalazi;
- d)- vrstu i količinu tereta, precizirajući opasne i štetne tvari; te
- e)- količinu i tipove pogonskog goriva, uključujući podatke o spremnicima goriva i ulja.¹⁸

Članak 9. stavak 10. glasi: *Države ugovarateljice dat će suglasnost “pogođenoj državi” da postupa u skladu s stavcima 4. – 8. ovog članka, kada se to od nje zatraži.*

¹⁵ Članak 15. Konvencije govori o načinu rješavanju sporova između dvije ili više država ugovarateljica. Eventualni sporovi koji bi se pojavili u vezi s interpretacijom primjene ove Konvencije rješavat će se pregovorima, nagodbom, posredovanjem, mirenjem i drugim načinima sporazumnog rješavanja sporova. U slučaju da se ne postigne nagodba, tada će se spor riješiti primjenjujući odredbe dijela XV. Međunarodne konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine, odnosno članka 287.

¹⁶ *Poslovođa broda* jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i /ili popunjavanjem broda posadom, ali u smislu ove Konvencije ima šire značenje.

¹⁷ Članak 5. stavak 1. Konvencije.

¹⁸ Članak 5. stavak 2. Konvencije.

5. UTVRĐIVANJE OPASNOSTI

Prilikom utvrđivanja da li određena podrtina predstavlja opasnost, sljedeći se čimbenici, prema članku 6. Konvencije, bez obzira na redoslijed kojim su ovdje navedeni, moraju uzeti u obzir u odnosu na “pogođenu državu”;

- a)- veličina, tip i konstrukcija podrtine;
- b)- dubina mora u predmetnom području;
- c)- podaci o plimi, oseki i strujama u predmetnom području;
- d)- posebno osjetljiva morska područja koja su identificirana i na odgovarajući

način obilježena u skladu s uputama usvojenim od strane IMO-a,¹⁹ ili jasno određeno područje isključivog gospodarskog pojasa za koje su usvojene posebne obvezatne mjere u skladu s člankom 211. stavak 6. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, 1982.;²⁰

- e)- blizina pomorskih plovnih putova ili utvrđenih prometnih koridora;
- f)- gustoća i učestalost prometa;
- g)- vrste prometa;
- h)- vrsta i količina tereta na podrtini, te količina i tipovi ulja (kao što su nafta u spremnicima i motorna ulja) koja se još uvijek nalaze na podrtini, te posebno

¹⁹ Odnosi se na: *Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Area - Pravilnik o identifikaciji i načinu obilježavanja posebno osjetljivih područja mora*; - usvojen je od Glavne skupštine Međunarodne pomorske organizacije rezolucijom A.982(24).

²⁰ Kada međunarodna pravila i standardi koji se spominju u članku 211. stavku 1. Konvencije UN-a o pravu mora, 1982. ne odgovaraju posebnim situacijama, a obalna država ima valjanih razloga vjerovati da je u jednom posebnom, jasno određenom području njezinog isključivoga gospodarskoga pojasa potrebno prihvaćanje posebnih obvezatnih mjera radi sprječavanja onečišćenja s brodova zbog priznatih tehničkih razloga u vezi s oceanografskim i ekološkim uvjetima u njemu, njegovom upotrebom ili zaštitom njegovih bogastava i posebnom prirodom prometa u njemu, tada obalna država može, prema istom članku, stavku 6., za to područje, nakon što se na odgovarajući način savjetuje preko nadležne međunarodne organizacije sa svim drugim zainteresiranim državama, podnijeti priopćenje toj organizaciji, popraćeno podupirućim znanstvenim i tehničkim dokazima i informacijama o potrebnim uređajima za prihvat otpadaka. U roku od 12 mjeseci nakon primitka takvog priopćenja, organizacija će ustanoviti odgovara li situacija u tome području gore navedenim uvjetima. Ako organizacija to ustanovi, obalna država može za to područje donijeti zakone i druge propise radi sprječavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja s brodova, kojima se provode međunarodna pravila i standardi ili plovidbena praksa koje organizacija prihvaća radi primjene u posebnim područjima. Ti zakoni i propisi ne primjenjuju se na strane brodove prije isteka roka od 15 mjeseci nakon podnošenja priopćenja organizaciji.

Obalna država mora objaviti granice svakog takvog posebnog, jasno određenog područja.

Ako obalna država za to isto područje namjerava donijeti dodatne zakone i druge propise radi sprječavanja, smanjivanja ili nadziranja onečišćenja s brodova, ona istovremeno s podnošenjem prije spomenutog priopćenja o tome obavještava organizaciju. Ti dodatni zakoni i propisi mogu se odnositi na ispuštanja ili na plovidbenu praksu, ali ne smiju zahtijevati od stranih brodova poštovanje drugih standarda o nacrtu, konstrukciji, posadi ili opremi negoli su općeprihvaćena međunarodna pravila i standardi; oni se mogu mogu primjenjivati na strane brodove 15 mjeseci nakon podnošenja priopćenja organizaciji, uz uvjet da ih ta organizacija odobri u roku od 12 mjeseci od podnošenja priopćenja.

oštećenja čiji učinak bi vjerojatno mogao rezultirati ispuštanjem tereta, nafte ili ulja u morski okoliš,

- i)- osjetljivost lučkih postrojenja;
- j)- prevladavajući meteorološki i hidrografski uvjeti;
- k)- podmorska topografija područja;
- l)- visina olupine iznad ili ispod površine mora u trenutku najniže plime i oseke;
- m)- akustični i magnetni profil podrtine;
- n)- blizina priobalnih instalacija, cjevovoda, telekomunikacijskih kabela i sličnih struktura; te
- o)- bilo koja druga okolnost koja iziskuje potrebu za uklanjanje podrtine.

6. LOCIRANJE I OZNAČAVANJE PODRTINA, TE PROVOĐENJE MJERA ZA NJIHOVO OLAKŠANO UKLANJANJE

6.1. Lociranje podrtine

Nakon što dođe do saznanja o postojanju podrtine, “pogođena država” iskoristit će će sva raspoloživa sredstva, uključujući usluge državnih službi i organizacija, kako bi što prije i efikasnije upozorila sve pomorce i države kojih bi se to moglo ticati, na vrstu i lokaciju podrtine.

Ako “pogođena država” utvrdi da podrtina predstavlja opasnost, osigurat će poduzimanje svih razumnih mjera kako bi se utvrdio njezin točan položaj.²¹

6.2. Označavanje podrtine

U slučaju da “pogođena država” utvrdi da predmetna podrtina predstavlja opasnost, osigurat će poduzimanje svih razumnih mjera kako bi se ista označila.

Pri označavanju podrtine poduzet će se sve potrebne mjere koje će osigurati da označavanje bude u skladu s međunarodno prihvaćenim sustavom označavanja plutačama, odnosno bovama, koji se koristi u području na kojem je podrtina locirana.

“Pogođena država” objavit će sve relevantne detalje u vezi s označavanjem podrtine, koristeći pri tome sva prikladna sredstva, uključujući i objavljivanje u pomorskim publikacijama.²²

²¹ Članak 7. Konvencije.

²² Članak 8. Konvencije.

6.3. Provođenje mjera za olakšano uklanjanje podrtina

Ako “pogođena država” utvrdi da podrtina predstavlja opasnost, prema članku 9. stavku 1. Konvencije, odmah će poduzeti sljedeće mjere:

-a)- obavijestit će o tome državu na čijem je teritoriju upisan brod, a u slučaju kada se radi o brodu koji nije upisan u upisnik, onda državu čiju zastavu brod ima pravo vijati, te osobu ili osobe koje su upisane u upisnik brodova (registrirane) kao vlasnici broda ili, u slučaju da nema podataka o upisanom (registriranom) vlasniku, onda osobu ili osobe koje posjeduju (koriste) brod u trenutku pomorske nesreće - “vlasnik broda”,

-b)- savjetovat će se s državom u kojoj je brod upisan u upisnik brodova, odnosno s državom čiju zastavu brod ima pravo vijati, kao i sa ostalim državama koje bi mogle biti ugrožene ili oštećene nastankom podrtine, o mjerama koje treba poduzeti u odnosu na predmetnu podrtinu.

Pravna ili fizička osoba ili osobe koje su upisane u upisnik brodova kao vlasnici broda ili, u slučaju da nema podataka o registriranom (upisanom) vlasniku, onda osoba ili osobe koje posjeduju (koriste) brod u trenutku pomorske nesreće - “vlasnik broda”, uklonit će podrtinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost.²³

“Vlasnik broda” ili neka druga zainteresirana strana, dostavit će vlastima “pogođene države”, čim se utvrdi da podrtina predstavlja opasnost, podatke o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu, u skladu s člankom 12. ove Konvencije.

“Vlasnik broda” – “registered owner”, može sklopiti ugovor sa spašavateljem ili bilo kojom drugom osobom ili organizacijom da u njegovo ime izvrši uklanjanje podrtine za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost.²⁴

“Pogođena država” će:

-a)- odrediti razumni krajnji rok unutar kojega će “vlasnik broda” morati izvršiti uklanjanje podrtine, vodeći pri tom računa o vrsti opasnosti,

-b)- pismenim putem obavijestiti “vlasnika broda” o krajnjem roku uklanjanja podrtine, te će jasno napomenuti da će “pogođena država” izvršiti posao uklanjanja na trošak istog, ukoliko on ne poduzme mjere za uklanjanje podrtine unutar tog roka, te

-c)- pismenim putem obavijestiti “vlasnika broda” da namjerava intervenirati čim opasnost postane ozbiljna.

Ukoliko “vlasnik broda” koji je odgovoran za uklanjanje podrtine ne ukloni istu unutar krajnjeg roka određenoga na temelju članka 9. stavka 6. Konvencije,

²³ Članak 9. stavak 2. Konvencije.

²⁴ “Pogođena država”, prema članku . stavku 4. Konvencije, prije nego započnu radovi na uklanjanju podrtine, može odrediti uvjete koji se moraju ispoštovati pri uklanjanju, ali oni moraju biti ograničeni samo na ono što je razumno potrebno da se osigura nesmetano uklanjanje na način koji je u skladu s uobičajenim mjerama sigurnosti i zaštite morskog okoliša. Ako je akcija uklanjanja podrtine već započela, “pogođena država” može intervenirati u toj akciji samo utoliko koliko je potrebno da se osigura da ta akcija teče efikasno i da se dosljedno poštuju pravila sigurnosti i zaštite morskog okoliša.

ili ako “pogođena država” nije u mogućnosti kontaktirati odgovornu osobu - “vlasnika broda”, tada “pogođena država” može ukloniti istu na najpraktičniji i najbrži način, vodeći pri tom računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.²⁵

7. ODGOVORNOST “VLASNIKA BRODA”

7.1. Odgovornost i ograničenje odgovornosti “vlasnika broda”

Prema članku 10. stavku 1. ove Konvencije “vlasnik broda” bit će odgovoran za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine, osim ako dokaže da se pomorska nesreća, rezultat koje je nastanak podrtine:

-a)- dogodila uslijed ratnog čina, neprijateljstva, građanskog rata, ustanka ili prirodne pojave izvanrednog, neizbježnog i neotklonjivog značenja,

-b)- da je ista rezultat namjernog (doložnog) djelovanja ili propusta treće osobe, te

-c)- da je u cjelosti prouzročena nemarnim ili drugim štetnim postupkom neke vlade ili njezinih tijela koji se brinu za održavanje svjetionika ili drugih objekata za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije.²⁶

Važno je istaknuti da ništa u ovoj Konvenciji ne smije utjecati na pravo “vlasnika broda” da ograniči svoju odgovornost na temelju bilo kojeg primjenjivog nacionalnog ili međunarodnog režima, kao što je *Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine*, 1976. godine, sa kasnijim *Protokolom iz 1996. godine*.²⁷

²⁵ No, ako je potrebna neodložna akcija uklanjanja, te je “pogođena država” o svemu obavijestila “vlasnika broda” i državu u kojoj je brod upisan u upisnik brodova, tada sama “pogođena država” može pristupiti uklanjanju podrtine na najpraktičniji i najbrži način, vodeći pri tom računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.

²⁶ Odgovornost “vlasnika broda” je stroga, *kauzalna (objektivna)*.

²⁷ *Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* donesena je u Londonu 1976. godine. U članku 2. stavku 2. ove Konvencije određuje se da tražbine u svezi s vađenjem, uklanjanjem ili uništenjem podrtine, tražbine zbog uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu i tražbine zbog mjera poduzetih radi sprječavanja i smanjenja štete za koju odgovorna osoba može ograničiti svoju odgovornost, ne podliježu ograničenju do iznosa nagrade, odnosno naknade ugovorene s osobom koja odgovara. U ovoj Konvenciji ističe se da odgovorna osoba neće biti ovlaštena ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže da je šteta nastala iz njezina osobnog čina ili propusta (*personal act or omission*) učinjenoga s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirnno i sa znanjem da bi z toga vjerojatno mogla nastupiti šteta (*recklessly and with knowledge that such loss would probably result*).

Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine donesen je u Londonu 1996. godine, a glavna karakteristika mu je znatno povišenje granice odgovornosti (240 % u odnosu na Konvenciju iz 1976.), te ustrojstvo jednostavnijeg postupka izmjene iznosa ograničenja.

7.2. Isključenje odgovornosti “vlasnika broda”

U članku 11. Konvencije propisuje se kada “vlasnik broda neće biti odgovoran, po odredbama ove Konvencije, za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.

Naime, u smislu ove Konvencije “vlasnik broda” oslobodit će se odgovornosti za prethodno spomenute troškove ako odgovornost za te troškove bude u suprotnosti sa:

-a)- *Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljima (naftom) iz 1969. godine, sa kasnijim Protokolima iz 1976., 1984. i 1992., - Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine,*²⁸

-b)- *Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. godine;- “HNS konvencija”.*

-c)- *Pariškom konvencijom o odgovornosti trećima na području nuklearne energije iz 1960. godine, sa kasnijim Protokolima, ili Bečkom konvencijom o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu iz 1963. godine, sa kasnijim Protokolima, ili nacionalnim zakonom koji određuje ili zabranjuje ograničavanje odgovornosti za nuklearnu štetu, ili*

-d)- *Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine;- “Bunker konvencija”.*

Ukoliko se mjere predviđene ovom Konvencijom mogu podvesti pod spašavanje, sukladno važećem nacionalnom zakonu ili međunarodnoj konvenciji, onda će se odredbe tog zakona ili konvencije primijeniti na pitanja naknade ili kompenzacije koju treba platiti spašavateljima, bez obzira na odredbe ove Konvencije.

8. OBVEZNO OSIGURANJE ILI DRUGO FINANCIJSKO JAMSTVO

“Vlasnik broda” od 300 bruto tona²⁹ i više koji je upisan u državi ugovarateljici dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti sukladno ovoj Konvenciji, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenim prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom režimu ograničenja, ali koja svota ni u kojem slučaju ne smije prijeći svotu obračunatu u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom b. *Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976. godine, sa kasnijim izmjenama.³⁰

²⁸ Uređuje izvanugovornu odgovornost za materijalne štete onečišćenja koje nastupi pomorskom nezgodom izljevanja ulja s brodova. (CLC – najuspješnija u povijesti po broju ratifikacija – 103 ratifikacije)

²⁹ Bruto-tonaža označuje bruto-tonažu određenu u skladu s pravilima o baždarenju sadržanim u Prilogu 1. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969. godine.

³⁰ Članak 6. stavak 1. točka b. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.;

Nakon što odgovarajuće tijelo države ugovarateljice utvrdi da je udovoljeno prethodno iznesenim zahtjevima (članak 12 stavak 1 ove Konvencije), svakom će brodu od 300 bruto tona i više izdati svjedodžbu kojom potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi ugovarateljici, takvu svjedodžbu izdaje ili ovjerava odgovarajuće tijelo države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije upisan u državi ugovarateljici, takvu svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države ugovarateljice. Ova svjedodžba mora biti sačinjena u obliku modela koji se nalazi u prilogu ove Konvencije³¹, i mora sadržavati sljedeće podatke:

- a)- ime broda, brojeve ili slova za raspoznavanje i luku upisa,
- b)- bruto tonažu broda,
- c)- ime i glavno poslovno sjedište “vlasnika broda”,
- d)- IMO broj za identifikaciju broda,
- e)- vrsta i trajanje jamstva,
- f)- naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža financijsko jamstvo, a kada je to prikladno, poslovno sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili financijsko jamstvo,
- g)- rok važenja svjedodžbe, koji ne može biti duži nego je rok važenja osiguranja ili drugog jamstva.

Država ugovarateljica može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju da izda prethodno opisanu svjedodžbu. Takva institucija ili država mora izvijestiti tu državu o izdavanju svake svjedodžbe.³²

Država ugovarateljica mora obavijestiti glavnog tajnika o točnim dužnostima i uvjetima iz ovlaštenja danog nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji, zatim o povlačenju tog ovlaštenja, te o datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje takvog ovlaštenja stupa na snagu.³³

Svjedodžba se mora izdati na službenom jeziku ili jezicima države koja je izdaje. Ako korišteni jezik nije engleski, francuski ni španjolski, tekst mora

“Granice odgovornosti za tražbine, osim onih navedenih u članku 7., koje su proizašle iz jednog zasebnog događaja, obračunavaju se na sljedeći način:

- (i)- 1 milijun obračunskih jedinica za brod s tonažom koja ne prekoračuje 2.000 tona,
 - (ii)- za brod s tonažom koja prekoračuje 2.000 tona obračunava se sljedeći iznos kao dodatak iznosu u -(i)-:
- za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona, 400 obračunskih jedinica,
 - za svaku tonu od 30.001 do 70.000 tona, 300 obračunskih jedinica,
 - za svaku tonu koja prekoračuje 70.000 tona, 200 obračunskih jedinica.”

³¹ Annex – “*Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks*”.

³² U svakom slučaju, država ugovarateljica u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka u tako izdanoj svjedodžbi i poduzima potrebne dogovore kako bi osigurala izvršenje te obveze.

³³ Dano ovlaštenje neće stupiti na snagu prije nego što proteknu tri mjeseca od datuma kada je obavijest s takvim učinkom predana glavnom tajniku.

uključivati prijevod na jedan od ovih jezika. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslik se polaže kod tijela koje vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi ugovarateljici, kod tijela države koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu.³⁴

Svaka tužba za naknadu troškova proizašlih sukladno ovoj Konvenciji može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost “vlasnika broda”. Tuženik se može koristiti pravnim sredstvima obrane (osim onih koja se odnose na stečaj ili likvidaciju “vlasnika broda”), koja ima pravo koristiti “vlasnik broda”, uključujući i ograničenje odgovornosti sukladno bilo kojem nacionalnom ili međunarodnom režimu. Nadalje, i kada “vlasnik broda” nema pravo ograničiti svoju odgovornost, tuženik može ograničiti svoju odgovornost u visini svote koja je istovjetna svoti osiguranja ili drugog financijskog jamstva pribavljenog u skladu sa člankom 12. stavkom 1. ove Konvencije. Pored toga, tuženik se u svrhu obrane može pozvati na činjenicu da je pomorska nesreća posljedica namjernoga protupravnog ponašanja samoga “vlasnika broda”, ali se ne može pozvati ni na jedno drugo sredstvo obrane koje bi bio ovlašten koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo “vlasnik broda”. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da “vlasnik broda” sudjeluje u postupku.

Država ugovarateljica neće dopustiti iskorištavanje broda koji plovi pod njenom zastavom, a na kojega se primjenjuju spomenute odredbe članka 12. ove Konvencije, osim ako je izdana svjedodžba sukladno stavcima 2. i 14. istoga članka.

9. VREMENSKA OGRANIČENJA

Prava na naknadu prema ovoj Konvenciji gase se ako se tužba na osnovi ove Konvencije ne podnese u roku od tri godine računajući od datuma kada je, u skladu s odredbama Konvencije, utvrđena opasnost (rizik). Međutim, ni u kojem slučaju tužba se ne može podnijeti nakon proteka roka od šest godina, računajući od dana kada se dogodila pomorska nezgoda koja je rezultirala podrtinom. Ako se ta nezgoda sastoji od niza događaja, rok od šest godina počinje teći od dana nastanka prvog događaja.

ZAKLJUČAK

Iako se broj pomorskih nesreća zadnjih godina znatno smanjio, broj napuštenih i opasnih podrtina neprestano raste, te se danas prema podacima IMO-a procjenjuje da ih se širom svijeta nalazi oko trinaest tisuća.

³⁴ Država u čijem je upisniku brod upisan, odnosno država koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu mora odrediti uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe.

Takvo stanje uzrokuje mnoge poteškoće obalnim državama i plovidbi uopće, te su države postale osjetljive na ta pitanja, stoga ne čudi donošenje jedne ovakve Konvencije koja će zasigurno podignuti stupanj sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša.

Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007., osigurat će državama ugovarateljicama pravnu osnovu za uklanjanje brodskih podrtina koje predstavljaju potencijalnu opasnost za živote ljudi, opća dobra, imovinu, te morski i obalni okoliš.

Konvencija utvrđuje i unificira (ujednačuje) međunarodna pravila i postupke koji će omogućiti promptno i efektivno uklanjanje opasnih (rizičnih) podrtina iz isključivog gospodarskog pojasa, odnosno ako država ugovarateljica ove Konvencije nije uspostavila takav pojas, onda iz područja izvan, ali odmah uz teritorijalno more dotične države, koje je ta država odredila, odnosno definirala u skladu s međunarodnim pravom i koje se prostire do 200 nautičkih milja od polazne crte od koje se mjeri širina njenog teritorijalnog mora, a sve u cilju učinkovitije sigurnosti plovidbe i drugih morskih operacija, te zaštite morskog okoliša.

Također, primjetna je tendencija autora teksta ove Konvencije da se njeno djelovanje proširi i na podrtine locirane na ostalom dijelu teritorija koji se nalazi pod jurisdikcijom države ugovarateljice, uključujući i njeno teritorijalno more, u kojem slučaju će država ugovarateljica biti dužna izvršiti notifikaciju glavnom tajniku IMO-a, o pristanku na primjenu Konvencije i na ostala područja pod njenom jurisdikcijom, uključujući i teritorijalno more, te će specificirati rokove i uvjete pod kojima će se obvezati na proširenje primjene Konvencije.

Za istaknuti je da će se vlasnici brodova morati financijski odgovornije ponašati jer će biti dužni pribaviti osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za pokriće eventualnih troškova uklanjanja podrtina.

Konvencija pruža mogućnost državama da tužbu za naknadu troškova može podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo.

Odredbe ove Konvencije dalje određuju obvezu izvještavanja najbliže obalne države o pomorskoj nesreći koja je rezultirala podrtinom, zatim obvezu određivanja točnog položaja iste, te obvezu upućivanja pravovremenog upozorenja o postojanju podrtine pomorcima.

Također se određuju elementi na temelju kojih se utvrđuje predstavlja li predmetna podrtina ili bi mogla predstavljati opasnost, kao što su veličina, tip i konstrukcija podrtine, dubina mora u predmetnom području, gustoća i učestalost prometa, vrste prometa, vrsta i količina tereta na podrtini i ostalo.

Potom se određuju prava i obveze koji se javljaju kod uklanjanja opasnih podrtina, kao i odgovornost, odnosno ograničenje odgovornosti kod uklanjanja podrtina, te načini rješavanja nastalih sporova.

Ova Konvencija bit će otvorena za potpisivanje od 19. studenoga 2007. godine do 18. studenoga 2008. godine, a stupit će na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma od kada deset država bilo potpiše bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja, bilo polože ispravu o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupanju kod glavnoga tajnika.

Na posljétku se ističe da samim potpisom, odnosno pristupanjem Konvenciji, ne završava naš zajednički zadatak, već se daljnji trud treba usmjeriti na to da Konvencija što prije stupi na snagu, te da se ravnomjerno i efektivno izvrši njena implementacija.

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007

In this thesis the author describes The International Convention on the Removal of Wrecks, which has been adopted 18. May 2007. in Nairobi, Kenya. The Convention will fill a gap in the existing international legal framework, by providing the set of uniform international rules aimed ensuring the prompt and effective removal of wrecks located beyond the territorial sea. The new Convention also includes an optional clause enabling States Parties to apply certain provisions to their territory, including their territorial sea. Particular attention is devoted to reporting and locating wrecks, criteria for determining the hazard posed by wrecks, afterwards rights, obligation and liability to remove hazardous wrecks. Finally, the author concludes that the Convention will certainly contribute a more efficient protection of the sea environment and a higher level of safety at sea.

Key words: *International convention on the removal of wrecks (2007)*