

# Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o pripravnosti, reakciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem iz 1990. godine

---

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Uporedno pomorsko pravo, 1995, 37, 209 - 219**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:464728>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-30**

**PRAVRI**

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci  
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)  
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

**uniri** DIGITALNA  
KNJIŽNICA

  
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

# STUPANJE NA SNAGU MEĐUNARODNE KONVENCIJE O PRIPRAVNOSTI, REAKCIJI I SURADNJI ZA SLUČAJ ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1990. GODINE

Mr.sc. Dorotea Ćorić,  
asistent,  
Jadranski zavod HAZU, Zagreb

UDK 341.225  
504.42  
Pregledni znanstveni rad  
Primljeno: prosinca, 1995.

*U svibnju 1995. godine stupila je na snagu Međunarodna konvencija o pripravnosti, reakciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem iz 1990. (Konvencija).*

*Naglašavajući potrebu međunarodne suradnje i uzajamne pomoći za slučaj onečišćenja većih razmjera, Konvencija omogućava i državama koje do sada nisu bile u mogućnosti, da se uključe u međunarodni trend suzbijanja onečišćenja mora.*

*Autorica zaključuje da bi Republika Hrvatska, vodeći računa o očuvanju morskoga okoliša, trebala ratificirati Konvenciju i iskoristiti prednosti koje joj ona u tom pogledu pruža.*

## 1. UVOD

U posljednje vrijeme zaštiti morskoga okoliša posvećuje se velika pažnja, a u okviru toga poseban naglasak stavljen je na onečišćenje mora s brodova. Od svih onečišćivača koji potječu s brodova najviše pažnje poklanja se ulju.<sup>1</sup> Razlog tomu su svakako velike pomorske nezgode tankera Torey Canon (1967) i Amoco Cadiz (1978) koje su, u vrijeme kad su se dogodile, pomorsku javnost zatekle potpuno nespremnu da se suoči s njihovim posljedicama.<sup>2</sup>

---

1 Termin "ulje" upotrebljava se kao prijevod engleske riječi "oil". Iako se u literaturi često upotrebljava i termin nafta, vodeći računa o ispravnosti tumačenja pojma "ulje" iz MARPOLA 73/78 kojeg prihvaća ova Konvencija, mišljenja smo da je ispravnije koristiti izraz ulje (Više o tome cf. toč. 2.1. ovoga rada).

2 Kada se tanker "Torrey Canon" u ožujku 1967. nasukao nedaleko jugozapadne obale Velike Britanije, u more je iscurilo oko 80.000 tona sirove nafte, koja se stvorila mrlju na površini od oko 200 milja. Za čišćenje te mrlje upotrijebljeno je oko 2.5 mil.galona raznih sredstava, koja su po nekim navodima nanijela više štete morskome okolišu, nego sama

Sa svrhom da se spriječe ekološke katastrofe koje takve nezgode mogu izazvati, na međunarodnom planu, započela je vrlo sustavna i organizirana borba u suzbijanju onečišćenja mora uljem s brodova. Rezultat toga je usvajanje velikog broja unifikacijskih instrumenata, dokumenata i akata.<sup>3</sup>

U skladu s postavljenim idealom "Safe Ships and Clean Seas" stvaranju takve bogate međunarodne regulative značajnu ulogu odigrala je Međunarodna pomorska organizacija, a posebice njezin Odbor za zaštitu morskoga okoliša.<sup>4</sup>

Svaki od postojećih unifikacijskih instrumenata iz ovog područja na svoj način doprinosi ostvarenju postavljenog zadatka.

U prvu grupu spadaju oni koji djeluju preventivno, regulirajući pitanja glede sigurnosti broda i plovidbe, stručnosti pomorskog kadra, konstrukcijskih standarda, uređaja i postupaka za spriječavanje onečišćenja. U drugu grupu oni koji uređuju režim odgovornosti za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem, ostvarujući načelo "uzročnik štete plaća". Treći, na bazi suradnje među državama, nastoje stvoriti zajednički sustav pripravnosti i reakcije za slučaj onečišćenja, ili putem nadzora države luke ukloniti iz plovidbe tzv. "podstandardne" brodove.

Iako bi u svakoj od navedenih grupa mogli navesti niz međunarodnih instrumenata, ne želeći prelaziti okvire ovoga rada, kao okosnicu instrumenata preventivne naravi dovoljno je spomenuti Konvenciju o sprečavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973., s Protokolom iz 1978. i svim kasnijim izmjenama (MARPOL 73/78).<sup>5</sup> Režim naknade štete reguliran je Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1969. (CLC Konvencija), te Međunarodnom konvencijom o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1971. godine (Konvencija o fondu), s pripadajućim protokolima iz 1976, 1984. i 1992.<sup>6</sup> U trećoj grupi, uz postojanje velikog broja regionalnih i

---

nafta. Engleski i Francuski sudovi bili su zatrpani tužbama za naknadu štete (U Engleskoj odštetni zahtjevi iznosili su oko 6.000,000 funti, a u Francuskoj 40.000,000 franaka), od kojih većina nije riješena. Cf. Gold, E., HANDBOOK ON MARINE POLLUTION, GARD, HALIFAX 1985, str. 24.

3 Cf. Stanković, G., "Izvori prava na području zagađivanja mora s brodova", Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 1989, godina 10, str.105, Stanković, P., "Međunarodni i naši propisi o spriječavanju onečišćenja mora s brodova u slučaju pomorske nezgode", Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 1991, godina 12, str.231, te Gold, E., op.cit.bilj.br.2.

4 Cf. IMO Publications Catalogue, 1995-1996.

5 Za tekst konvencije i svih priloga cf. MARPOL 73/78, Consolidated Edition, IMO, London 1992.

6 Za tekst CLC Konvencije i Konvencije o fondu, s pripadajućim Protokolima iz 1976. i 1984. cf. Grabovac, I., "Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije", Književni krug, Split 1995, str.317, 327, 369, 372, 400. i 413. Za tekst Protokola iz 1992. cf. UPOREDNO POMORSKO PRAVO, Zagreb 1993, br.137-140, str.80, str.102.

subregionalnih sporazuma, od posebne važnosti za Hrvatsku je Konvencija o zaštiti Sredozemnoga mora od onečišćenja iz 1976, a posebno njezin Protokol o suradnji, radi suzbijanja onečišćenja Sredozemnoga mora uljem i drugim štetnim tvarima.<sup>7</sup>

Statistički podaci pokazuju da unifikacijski naponi na ovom području nisu ostali bez rezultata. Poštivanje standarda koje uspostavljaju navedeni instrumenti znatno je smanjilo udio onečišćenja mora uljem s brodova u odnosu na druge moguće izvore onečišćenja i onečišćivače.<sup>8</sup>

Međutim, stalan napredak svjetske tehnologije dovodi do stvaranja novih standarda u pogledu zaštite morskog okoliša i sigurnosti plovidbe. Razlike u stupnju gospodarskog razvitka među državama stvaraju veliki raskorak između mogućnosti pojedinih zemalja da osiguraju djelotvorno poštivanje tih standarda. To se posebice očituje u spremnosti i sposobnosti pojedinih zemalja da brzo i organizirano djeluju za slučaj onečišćenja.

U nastojanjima da se nađe izlaz iz takve situacije, a vodeći računa o potrebama zemalja u razvoju i malih otočkih zemalja, koje nisu u mogućnosti aktivno sudjelovati u stvaranju sustava ekološke zaštite, pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije pristupilo se 1990.godine izradi Međunarodne konvencije o pripravnosti, reakciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem.

Osnovna je svrha navedenog akta stvaranje okosnice za međunarodnu suradnju i uzajamnu pomoć u suzbijanju onečišćenja mora uljem većih razmjera, te stvaranje jednog jedinstvenog, globalnog sustava pripravnosti i reakcije za slučaj onečišćenja.

Inicijativa za donošenje Konvencije potječe sa sastanka vodećih industrijskih zemalja koji je održan u Parizu 1989. U listopadu 1989. skupština IMO-a, prihvaćajući tu inicijativu, izradu nacрта konvencije povjerava posebnoj radnoj grupi u okviru Odbora za zaštitu morskog okoliša.<sup>9</sup>

Tekst Konvencije zajedno s deset rezolucija<sup>10</sup> usvojen je na diplomatskoj

---

7 Cf. Tekst Konvencije i Protokola cf. " The Ratification of Maritime Conventions ", Lloyd's of London Press, LTD., str.271. O najnovijim izmjenama Barcelonske konvencije cf. Seršić, M., " Konferencija UN o okolišu i razvoju 1992. i Sredozemlje: Izmjena Barcelonske konvencije i Protokola 1995, UPOREDNO POMORSKO PRAVO, Zagreb 1995, br.145-148, str. 221.

8 IMO News, Marine Pollution, An illustrated guide, br.1, 1995. str.

9 Više o radu na donošenju Konvencije cf. Stanković, G., "OPRC Konvencija - Novo područje IMO-ove aktivnosti u borbi protiv zagađenja naftom, UPOREDNO POMORSKO PRAVO, br.127-128, Zagreb 1990, str.225. i Gold, E., " International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990, Il Diritto Maritimo, aprile-giugno 1991, str.545.

10 Za tekst Rezolucija cf. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 including Final Act of the Conference and Attachment ((resolutions 1 to 10) , IMO, London 1991.

konferenciji održanoj od 19. do 30. studenoga 1990. godine u Londonu.<sup>11</sup>

Ispunivši uvjete iz čl.16.<sup>12</sup> Konvencija je 13. svibnja, 1995.godine stupila na snagu, te prema posljednjim podacima postigla 21 ratifikaciju.<sup>13</sup>

Sa željom da ukažemo na potrebu da i Republika Hrvatska postane članica navedene Konvencije, u nastavku teksta osvrnut ćemo se na njezine osnovne odredbe.

## 2. OPĆE ODREDBE KONVENCIJE

Uzimajući u obzir potrebu očuvanja morskoga okoliša, opasnosti koje mu stalno prijete uslijed pomorskih nezgoda, važnost međunarodne suradnje i uzajamne pomoći, te nužnost pripravnosti za djelotvornu akciju u slučaju onečišćenja mora, Konvencija u članku 1. poziva države članice da preuzmu obvezu da će se prikladno pripremati i djelovati za slučaj pomorske nezgode koja prouzroči onečišćenje ili prijeti onečišćenjem mora uljem.

S obzirom na postojanje velikog broja međunarodnih instrumenata koji se bave ovom problematikom (cf. uvodne napomene) i opasnosti ispreplitanja pojedinih rješenja, u Konvenciji se ističe da njezine odredbe ne zadiru u prava i obveze država članica s osnova drugih konvencija.<sup>14</sup>

Ipak, vodeći računa o navedenoj odredbi, Konvencija se oslanja na rješenja drugih unifikacijskih instrumenata. U odnosu na tehnička pitanja - MARPOLA 73/78, financijski režim CLC Konvencije i Konvencije o fondu, te iskustva brojnih regionalnih i subregionalnih ugovora o suradnji među državama u slučaju onečišćenja uljem. Rezolucijom I. uz Konvenciju i njezinim prilogom (Naznaka instrumenata i drugih isprava koje je utvrdila Međunarodna pomorska organizacija na osnovi odredbi Konvencije) navode se akti čije odredbe treba konzultirati kada se Konvencija na njih poziva. Na taj način nastoji se izbjeći dupliranje odredbi, a ipak unaprijediti postojeća rješenja, te upotpuniti postojeće sustave akcije i pripravnosti, ili ih stvoriti tamo gdje ih nema.

---

11 Tekst konvencije na engleskom jeziku i stručni prijevod cf. UPOREDNO POMORSKO PRAVO, Zagreb 1991, br.131-132, str.275.

12 Prema čl.16. Konvencija stupa na snagu 12 mjeseci nakon onoga dana kada ju je najmanje 15 država potpisalo bez rezerve u pogledu ratifikacije, prihvaćanja ili usvajanja ili položilo potrebne isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, usvajanju ilipristupanju u skladu sa čl.15. Konvencije.

13 Konvenciju su ratificirale slijedeće zemlje: Argentina, Australija, Kanada, Egipat, Finska, Njemačka, Grčka, Island, Mexico, Nizozemska, Nigerija, Norveška, Pakistan, Senegal, Sejšeli, Španjolska, Švedska, Sjedinjene Američke Države, Urugvaj i Venezuela. Podaci prema IMO News, br.2, 1995. str.31.

14 Čl.14. Konvencije.

## 2.1. Područje primjene

U skladu sa člankom 2. st.1.toč.(1) Konvencije "ulje" označava zemno ulje u bilo kojem obliku uključujući sirovu naftu, gorivo, kaljužu, uljni otpad i derivate. Ova definicija odgovara definiciji ulja iz MARPOLA 73/74.<sup>15</sup> Kako ova definicija dovoljno precizno određuje na koje se sve ugljikovodike odnosi, mišljenja smo da nije ispravno korištenje termina "nafta", jer može dovesti do pogrešnih tumačenja, a na taj način i sužavanja područja primjene Konvencije.<sup>16</sup>

S obzirom na definiciju pomorske nezgode iz čl.2.st.1.toč.(2) kojom se smatra svaki događaj ili niz događaja istoga porijekla, koji rezultira ili bi mogao rezultirati izljevom ulja, što ugrožava ili bi moglo ugroziti morski okoliš... Konvencija se primjenjuje i na stanja neposredne opasnosti i na situacije kad je stvarno došlo do onečišćenja.

Prema čl.2.st.1.toč.(3) pod pojmom broda Konvencija podrazumijeva sva plovila na moru, uključujući hidrokrlne čamce, lebdjelice, podmornice, te plutajuće objekte bilo koje vrste, a platforme definira (toč.4) kao svaki učvršćeni ili plutajući uređaj ili napravu, koji služe istraživanju, iskorištavanju ili proizvodnji ulja i plina, odnosno ukrcavanju ili iskrcavanju ulja.

Konvencija se ne primjenjuje na ratne i javne brodove, ali države ugovornice dužne su osigurati da se oni, u mjeri u kojoj je to moguće, ponašaju u skladu s ovom konvencijom.<sup>17</sup>

Potrebno je napomenuti da konvencija Rezolucijom X. predviđa svoju primjenu i na ostale opasne i štetne tvari. S obzirom na razlike u mjerama suzbijanja onečišćenja tim tvarima u odnosu na ulje, trebat će izraditi odgovarajući dokument koji bi prihvatio rješenja Konvencije i u odnosu na navedne tvari. Posebnu pažnju trebalo bi posvetiti odredbama Pravilnika o naknadi troškova za akcije pomoći u slučaju onečišćenja spomenutim tvarima, s obzirom da na međunarodnom planu još uvijek ne postoji unifikacijski instrument koji riješava pitanje naknade štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima.<sup>18</sup>

Za razliku od konvencija koje reguliraju režim naknade štete u slučaju onečišćenja, Konvencija prihvaća šire definicije u odnosu na pojam ulja i

---

15 Cf. Prilog I.MARPOLA 73/78, Pravilo 1, toč. (1).

16 U prilog tome cf. Dodatak Prilogu I. MARPOLA 73/78, gdje su popisana sva ulja obuhvaćena definicijom iz toč. (1) spomenutog Priloga. U tom popisu navedena je i nafta (engl.naphta) kao jedan od najlakših destilata sirove nafte.

17 Cf.čl.1. toč.(3) Konvencije.

18 U okviru Međunarodne pomorske organizacije izrađen je Nacrt međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, o kojem bi se trebalo raspravljati na diplomatskoj konferenciji u Londonu,1996.

broda,<sup>19</sup> što i odgovara njenim postavljenim ciljevima. Prema tome, oslonac na financijski režim CLC Konvencije i Konvencije o fondu bit će moguć samo u mjeri u kojoj se definicije ulja i broda istovjetne u oba dokumenta.

### **3. OPERATIVNE ODREDBE KONVENCIJE**

Operativne odredbe Konvencije dijele se na one koje nastoje potaknuti međunarodnu suradnju i uzajamnu pomoć u suzbijanju onečišćenja mora, te one koje nastoje utvrditi kako treba izgledati efikasna služba za borbu protiv onečišćenja, kako bi se omogućila promptna i djelotvorna akcija na suzbijanju i otklanjanju posljedica onečišćenja većih razmjera.

#### **3.1. Međunarodna suradnja i uzajamna pomoć**

Na zahtjev svake strane koja je pogođena onečišćenjem većih razmjera ili kojoj to prijeti, strane ugovornice pristaju surađivati i pružati pomoć prema svojim mogućnostima i raspoloživim sredstvima, kako bi se ostvarila potrebna akcija ukklanjana posljedica onečišćenja ili spriječilo njihovo nastajanje.<sup>20</sup>

U tom cilju prema čl.7. st.3. toč.(a) i (b) države članice dužne su omogućiti brz pristup i korištenje, te prijelaz i napuštanje sa svog područja stranim letjelicama ili plovilima, te osoblju, sredstvima i opremi koji sudjeluju u akciji pružanja pomoći.

Isto tako, u skladu sa člankom 8. Konvencije države članice obvezuju se i na suradnju u znanstveno-istraživačkom pogledu na području borbe protiv onečišćenja mora. U tu svrhu one će uspostaviti vezu između svojih istraživačkih ustanova, razmjenjivati podatke o svom napredovanju u razvijanju raznovrsne opreme za suzbijanje onečišćenja, održavati međunarodna savjetovanja o odgovarajućim temama i na druge načine poticati razvitak sredstava i tehnologije koja se koriste u suzbijanju onečišćenja uljem.

Vodeći računa o potrebama zemalja u razvoju, države članice obvezuju se na tehničku suradnju i pomoć u obučavanju kadrova, u pribavljanju potrebne opreme i sredstava, pripremanju akcija za slučaj onečišćenja. U tom kontekstu, države članice obvezuju se i na transfer tehnologije na području pripravnosti i provođenja akcija za slučaj onečišćenja uljem.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> U CLC Konvenciji i Konvenciji o fondu pod uljem se podrazumijeva samo postojana ugljikovodikova mineralna ulja, a pod pojmom broda samo brodovi koji su građeni ili konstruirani za prijevoz ulja u rasutom stanju i koji stalno prevoze ulje kao teret, te za vrijeme bilo kojeg putovanja u balastu ( prazni tankeri ). Cf.čl.1.st.1.i st.2. Protokola iz 1984.

<sup>20</sup> Čl.7. st.1. Konvencije.

<sup>21</sup> Cf.čl.9. Konvencije.

### 3.1.1. Naknada troškova pružanja pomoći

Kao što je gore navedeno, u okviru međunarodne suradnje, države ugovornice pristaju pružiti pomoć u akciji suzbijanja onečišćenja, državi članici koja je onečišćenjem pogođena i koja traži pomoć. S namjerom da brza i efikasna akcija koju takve situacije traže ne bude ugrožena pregovaranjima oko naknade troškova za pruženu pomoć, Konvencija sadrži Pravilnik o utvrđivanju naknade troškova pružanja pomoći, koji se nalazi u Dodatku I. Konvenciji. Prema odredbama Pravilnika kada je pomoć pružena na izričit zahtjev pogođene države, ta je država dužna nadoknaditi troškove. Pogođena država može u bilo kom trenutku otkazati pomoć, ali je dužna nadoknaditi troškove nastale do tog trenutka.

Ukoliko je pomoć pružena na vlastitu inicijativu neke države, ona će sama snositi troškove. Ako ne postoji sporazum među strankama, troškovi se obračunavaju u skladu s pravom i praksom države koja pruža pomoć. U nastojanjima da se uzme u obzir potrebe zemalja u razvoju, značajna je odredba stavka 3. Pravilnika, da se država koja je pružila pomoć, na zahtjev one koja je pomoć primila, može odreći naknade dijela troškova ili pak smanjiti te troškove, odnosno plaćanje te naknade odgoditi. Propust je konvencije da ne predviđa mogućnost odricanja troškova pružanja pomoći od države koja je takvu pomoć pružila.

Za pronalaženje sredstava u svrhu podmirenja gore navedenih troškova država koja je tražila pomoć može se obratiti IMO-u za pomoć.<sup>22</sup>

Odredbe ove Konvencije ne diraju u prava država ugovornica u pogledu naknade od trećih za troškove akcija od onečišćenja ili opasnosti od onečišćenja koje im pripadaju prema nacionalnom pravu ili međunarodnim propisima koji se primjenjuju. U tom smislu, posebnu pažnju treba posvetiti CLC Konvenciji i Konvenciji o fondu, odnosno svim njihovim kasnijim izmjenama.

Iako je bilo prigovora za unošenjem ovakvih odredbi u Konvenciju, uz objašnjenje da važeći međunarodni ugovori koji uređuju režim naknade štete predviđaju naknadu troškova mjera poduzetih radi spriječavanja onečišćenja, mišljenja smo da je ovakva odredba korisna i potrebna, jer kao što smo vidjeli ( cf. gore toč.2.1.) polje primjene Konvencije i spomenutih ugovora ( CLC Konvencija i Konvencija o fondu) ne poklapaju se.

---

22 Cf.čl.7.st.(2) Konvencije.



## **4. SUSTAV PRIPRAVNOSTI I AKCIJE ZA SLUČAJ ONEČIŠĆENJA ULJEM**

### **4.1. Planovi za akciju u nuždi kod onečišćenja uljem**

U svrhu uspostavljanja što efikasnijeg sustava pripravnosti i akcije pri onečišćenju mora uljem, prema članku 3. Konvencije svaka država ugovornica dužna je zahtijevati da brodovi koji su ovlašteni viti njezinu zastavu, platforme pod njenom nadležnošću, uljni terminali, luke i uređaji za rukovanje uljem imaju odgovarajuće planove za slučaj nužde.

Brodski planovi za slučaj nužde moraju biti usklađeni sa zahtjevima koje je Međunarodna pomorska organizacija propisala u tu svrhu, što znači u skladu s odredbama Pravila 26. Priloga I. Marpola.<sup>23</sup>

Radi nadzora glede poštivanja tih zahtjeva, a posebno radi zemalja koje nisu članice MARPOL-a predviđaju se posebni pregledi brodova.<sup>24</sup>

Planovi koje su dužni posjedovati uljni terminali, luke i uređaji za rukovanje uljem, prema čl.3. st.3. Konvencije, moraju biti usklađeni s nacionalnim sustavom pripravnosti i akcije.

### **4.2. Nacionalni i regijski sustavi pripravnosti i akcije**

U skladu sa čl.6. Konvencija nameće državama članicama obvezu da uspostave nacionalni sustav za brzu i djelotvornu akciju u slučaju nezgode onečišćenja uljem. Takvi sustavi, u prvom redu podrazumijevaju izradu nacionalnog plana za slučaj nužde. Plan mora biti izrađen u skladu s Priručnikom o onečišćenju uljem Dio II - Planiranje za slučaj nužde,<sup>25</sup> te kao minimum uspostaviti:

- nadležno tijelo odgovorno za pripravnost i akciju u slučaju onečišćenja uljem,
- obavještajni centar ili centar veza ovlašten za prijem ili slanje izvještaja o onečišćenju uljem,
- tijelo ovlašteno u ime države zahtijevati ili pružati pomoć u akcijama suzbijanja onečišćenja.

Pored toga, ali u skladu sa svojim mogućnostima, države ugovornice, pojedinačno ili putem suradnje s drugim državama ugovornicama, i ako je moguće, s naftnom i brodarskom privredom i drugim odgovornim tijelima uspostaviti će područne sustave koji će uključivati:

- minimum raspoložive opreme za slučaj onečišćenja,

---

23 Cf. čl.3. st.1.toč.(a) i Prilog Rezoluciji I.

24 Cf.čl.3.st.1.toč (b) Konvencije.

25 Cf.čl.6.st.1.toč(b) i usp.Prilog Rezolucije I.

- detaljne planove akcija na suzbijanju onečišćenja i stalno raspoložive komunikacijske kapacitete
- sustav koordiniranja akcija
- program obrazovanja kadrova i uvježbavanja čitave organizacije.<sup>26</sup>

## **5. IZVJEŠTAVANJE O ONEČIŠĆENJU ULJEM**

### **5.1. Postupak izvještavanja**

O svakom događaju na brodu ili platformi, ili na moru pri kojem je došlo do izljeva ili do mogućnosti izljeva, prema čl.4. st.1. toč.(a) i (b) zapovjednik broda ili druga odgovorna osoba, moraju bez odlaganja izvijestiti:

- a) ako je riječ o brodu, najbližu obalnu državu;
- b) ako je riječ o platformi, obalnu državu, čijoj vlasti je takva jedinica podvrgnuta;

Ista takvu obvezu u čl.4. st.1.toč. (c), (d) i (e) Konvencija nameće i osobama koje upravljaju lukama i uljnim terminalima, zatim brodovima i zrakoplovima svojih nadležnih tijela i službi, kao i civilnim zrakoplovima.

Izvjestaji se moraju sastaviti u skladu sa zahtjevima koje je utvrdila Međunarodna pomorska organizacija i zasnivati na uputstvima i općim načelima koje je utvrdila organizacija. To znači da izvještaji moraju ispunjavati uvjete iz čl.8. Priloga I. MARPOLA 73/78 kao i uputstva za izvještavanja o slučajevima onečišćenja iz IMO Rezolucije<sup>27</sup> br. A.648(16).

### **5.2. Postupak po prijemu izvještaja o onečišćenju uljem**

Po prijemu izvještaja država mora istražiti događaj, kao i razmotriti prirodu, opseg i moguće posljedice nezgode onečišćenja uljem.

Nadalje, ona bez odlaganja mora obavijestiti sve države čiji bi interesi mogli biti pogođeni takvom nezgodom, a kada se radi o onečišćenju većih razmjera i IMO.

Pri razmjeni informacija i priopćenja drugim državama, članice trebaju koristiti sustav izvješćivanja koje je razvila Organizacija, što znači u skladu s Priručnikom o onečišćenju uljem, Dio II - Planiranje za slučaj nužde koji je razvio Odbor za zaštitu okoliša.<sup>28</sup>

---

26 Cf.čl.6.st.2. Konvencije.

27 Cf.čl.4.st.2. Konvencije i Prilog Rezoluciji I.

28 Cf.čl.5.st.4. Konvencije i Prilog Rezoluciji I.

## 6. INFORMACIJSKO SREDIŠTE U VEZI ONEČIŠĆENJA ULJEM

Prilikom pripremnih radova na donošenju konvencije bilo je zamišljeno osnivanje tzv. Međunarodnog informacijskog središta u vezi onečišćenja uljem. Međutim, zbog financijskih troškova održavanja jedne takve institucije, Međunarodna pomorska organizacija preuzela je na sebe ulogu voditelja Koordinacijskog centra u vezi onečišćenja uljem. U okviru toga preuzela je sve poslove oko prijenosa informacija, programa obuke i uvježbavanja, tehničkih usluga i pomoći.<sup>29</sup>

U siječnju 1991. kada je došlo do velikog izljeva ulja u Perzijskom zaljevu, IMO uz pomoć vlada država članica je vrlo dobro organizirao akciju spašavanja i čišćenja mnogih pogođenih područja. Iako u to vrijeme Konvencija nije stupila na snagu, pokazalo se da se njena ideja u praksi uspješno realizirala.<sup>30</sup>

Trenutno je u okviru Međunarodne pomorske organizacije osnovan poseban centar koji koordinira sve mjere, a Odbor za zaštitu okoliša osnovao je posebnu radnu grupu, koja se brine za što djelotvorniju primjenu Konvencije, a uskoro će početi raditi na primjeni Konvencije i na nezgode prouzročene opasnim i štetnim tvarima.<sup>31</sup>

## 7. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Na kraju ostaje da zaključimo da stupanje na snagu ove Konvencije otvara novo područje djelovanja u okviru stalne borbe u suzbijanju onečišćenja mora uljem.

Naglašavajući važnost međunarodne suradnje i uzajamne pomoći i podrške, Konvencija stvara osnovu za stvaranje jednog globalnog sustava pripravnosti i reakcije za slučaj onečišćenja, te daje priliku državama koje do sada nisu bile u mogućnosti da se aktivno uključe u svjetski trend zaštite morskoga okoliša.

S obzirom da su Konvenciju ratificirale i neke vodeće pomorske zemlje (cf.bilj.br. 12), možemo vjerovati da cijeli zamišljeni sustav Konvencije ima izgleda za uspjeh.

Što se tiče trenutne situacije u našoj republici u odnosu na ovo pitanje, potrebno je istaknuti da odgovarajući propisi ne idu u korak s promjenama na međunarodnom planu. U tom kontekstu trebalo bi napraviti nužne i potrebne izmjene, tim više što je Republika Hrvatska stranka većine spomenutih međunarodnih ugovora iz ovoga područja.<sup>32</sup> Jednim dijelom to

---

29 Cf.čl.12. Konvencije.

30 Cf. " Three years on : " The Persian Gulf Spill ", IMO News, 1994, br.12, str.21.

31 " OPRC Convention enters into force ", IMO News, 1995, br.2, str.31.

32 Cf. Narodne Novine-Međunarodni ugovori, Zagreb, studeni 1992, br.1.

je učinjeno u novom Pomorskom zakoniku,<sup>33</sup> a u tijeku je i rad na izmjeni Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja Jadranskoga mora u Republici Hrvatskoj.<sup>34</sup>

Svjesni toga da u ovom trenutku nismo u mogućnosti izdvajati veće sredstva u izgradnju odgovarajućeg sustava zaštite morskoga okoliša, mišljenja smo da bi Republika Hrvatska trebala ratificirati ovu Konvenciju i iskoristiti prednosti koje joj ona pruža.

---

33 Cf.npr. članke 78,79, 80, 159,168. i 169. Pomorskoga zakonika, Narodne novine , br.17 od 7. ožujka 1994.

34 Cf. Narodne novine, broj 88. od 1. listopada 1993.

### *Summary:*

#### *O P R C CONVENTION ENTERS INTO FORCE*

*The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC Convention ), was adopted in November 1990 by a conference convened by the International Maritime Organization and the United Nations Agency concerned with maritime safety and the prevention of pollution from ships.*

*To enter into force, the Convention had to be accepted by 15 states. This total was achieved on 13 May 1994 and OPRC Convention entered into force on 13 May 1995.*

*The article deals with most significant provisions of the Convention.*

*Author argues in favour of its ratification and application in Croatia.*