

# Pravni sustavi odgovornosti za onečišćenje mora s pomorskih objekata

---

Ćorić, Dorotea

Conference presentation / Izlaganje na skupu

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:442361>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-27**

**PRAVI**

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](#)



Osamdesetih godina prošlog stoljeća postaje jasno da postojeći napori za zaštitom i očuvanjem okoliša nisu dostatni. Koncept održivog razvoja postaje ključnim pojmom novog pristupa zaštiti i očuvanju okoliša. Radi promicanja na globalnoj razini načela održivog razvoja sazvana je 1992. u Rio de Janeiru Konferencija UN o okolišu i razvoju, na kojoj su kao glavni dokumenti usvojeni Deklaracija o okolišu i razvitku i Agenda 21. Zaštitom oceana, mora i obalnih područja bavi se poglavlje 17. Agende 21, koje naglašava da odredbe Konvencije UN o pravu mora pružaju odgovarajući pravni okvir za ostvarivanje zaštite i održivog razvitka morskog i obalnog okoliša i njihovih prirodnih bogatstava. U ostvarivanje tog cilja Agenda 21 upućuje da morsko i obalno područje treba uzimati kao cjelinu čije gospodarenje mora biti povezano i zasnovano na predviđanjima i oprezu.

Na svim sastancima koji su uslijedili nakon Rija (izvanredno zasjedanje Opće skupštine 1997, summit u Johannesburgu 2002., Rio+20 u Riju 2012. i dr.) progres u ostvarivanju ciljeva održivog razvoja ocijenjen je sporijim nego što je planirano. Od pozitivnih pomaka na polju zaštite i očuvanja morskog okoliša naglašeno je poboljšanje u pristupu očuvanju raznolikosti morskih vrsta. Dokumenti sa svih sastanaka opetovano pozivaju na primjenu Konvencije UN-a o pravu mora, promicanje primjene poglavlja 17. Agende 21, promicanje regionalne suradnje, podizanje razine sigurnosti plovidbe i zaštitu morskog okoliša od onečišćenja, posebno s kopnenih izvora i s brodova.

Regionalni sustav zaštite i očuvanja morskog okoliša Sredozemlja još je od 1995. usklađen s novim pristupima promoviranim na Konferenciji u Riju. Hrvatska je stranka svih relevantnih protokola uz (izmijenjenu) regionalnu Barcelonsku konvenciju. Za zaštitu i očuvanje Jadrana ključna je njihova implementacija i daljnje aktivno sudjelovanje Hrvatske u regionalnim aktivnostima sredozemnih država usmjerenim na zaštitu morskog okoliša i obalnog područja

## **Pravni sustavi odgovornosti za onečišćenje mora s pomorskih objekata**

Prof.dr.sc. Dorotea Ćorić, Pravni fakultet, Sveučilište u Rijeci

Republika Hrvatska kao obalna država na Jadranskom moru čije su glavne gospodarske djelatnosti vezane uz more, pored obveze, ima poseban interes za očuvanje prirodne raznolikosti Jadranskog mora. Zaštita morskog okoliša u Republici Hrvatskoj provodi se kao zaštita posebne sastavnice okoliša kroz odgovarajući pravni okvir koji obuhvaća standarde prevencije i suzbijanja onečišćenja, mjere nadzora te represivne propise kojima se uređuju pravne posljedice nastalog onečišćenja. Pravni režim zaštite morskog okoliša često se proučava prema ishodištima, tj. područjima ili objektima odakle potječe onečišćenje.

U ovom se radu posvećujemo onečišćenju mora s pomorskih objekata (brodova i drugih plovni objekata, te platformi za obavljanje djelatnosti u podmorju) i to pitanju izvanugovorne odgovornosti za naknadu štete koju brod ili drugi pomorski objekt prouzroči morskome okolišu. Delikt onečišćenja mora razlikuje se od uobičajenih štetnih protupravnih posljedica. Kako bi se žrtvama onečišćenja osigurala brza i odgovarajuća naknada valja imati odgovarajuće pravne sustave građanske odgovornosti za štete nastale kao posljedice onečišćenja mora. Oni trebaju uvažiti sve posebnosti takvih odštetnih zahtjeva (ishodište onečišćenja, subjekte koji sudjeluju u plovidbenoj i drugim djelatnostima na moru, objekte koji se koriste, područje nastale štete, itd.) u odnosu na klasične građanskopravne zahtjeve.

S tim u svezi, u radu se daje prikaz obilježja posebnih sustava građanske odgovornosti za onečišćenje mora s brodova koji su usvojeni na međunarodnoj razini, a koji se primjenjuju u Republici Hrvatskoj. Oni pokrivaju onečišćenja mora uljem s tankera te pogonskim gorivom s drugih brodova. Pri analizi navedenih sustava posebna pažnja posvetit će se pitanju procjene i priznavanju zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora. U okviru onečišćenja mora s brodova naglasit će se nedostatak posebnih propisa kojima se uređuje pitanje odgovornosti za onečišćenje prouzročeno prijevozom opasnih i štetnih tvari. Nadalje, posebna pažnja posvetit će se pitanju izvanugovorne odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora s platformi. Navedeno pitanje aktualno je u Republici Hrvatskoj s obzirom na usvojeni Plan i program istraživanja i eksploatacije ugljikovodika u podmorju Jadrana. Novi zakonski okvir usvojen 2014. godine koji regulira obavljanje tih djelatnosti ne sadrži posebne odredbe o navedenoj odgovornosti pa se razmatraju rješenja pomorskih kao i propisa općeg obveznog prava koja se primjenjuju. Zaključno se daje ocjena postojeće pravne regulative kao i prijedlozi mogućih izmjena i dopuna posebice u pravcu usvajanja jedinstvenog sustava odgovornosti za onečišćenje mora od djelatnosti u podmorju.

## **Upravnopravni nadzor primjene i provedbe nacionalnih i međunarodnih propisa o zaštiti morskog okoliša**

Lukša Čičovački, dipl. ing., načelnik Sektora za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Uprava sigurnosti plovidbe

U unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i gospodarskom pojasu Republike Hrvatske prema prosjeku u posljednjih pet godina svake godine zabilježi se 50 incidenata manjih onečišćenja mora od čega 25 onečišćenja od nepoznatog počinitelja, 14 onečišćenja s plovnih objekata, te 11 onečišćenja s kopna.

Na godišnjoj razini Sustav obveznog javljanja brodova- ADRIREP bilježi cca 7.200 putovanja brodova (mahom tankera) koji prevezu 75 milijuna tona opasnih i štetnih tvari kao teret, dok je u hrvatskim lukama u 2015. godini 11,5 milijuna tona opasnih i štetnih tvari.

Iako nismo svjedočili većim pomorskim nesrećama na Jadranu koje bi imale za posljedicu onečišćenje mora većih razmjera, broj i razmjeri operativnih onečišćenja su zabrinjavajući, posebice onih onečišćenja zauljenim vodama i brodskim otpadom.

Sankcioniranje prekršitelja – onečišćivača mora moguće je prekršajno, s osnove Pomorskog zakonika, ali i Zakona o pomorskom dobru i lukama, kao i kazneno. U pravilu, nadležne lučke kapetanije upućuju prikupljenu dokumentaciju nadležnim državnim odvjetništvima na daljnje postupanje u istražnom i kaznenom postupku pri čemu je uloga lučkih kapetanija u prikupljanju i vještačenju dokaznog materijala minorizirana u odnosu na policiju.

Pored „klasičnih“ onečišćenja zauljenim vodama, brodskim otpadom, pogonskim gorivom i slično, počesto se zanemaruje najčešći oblik značajnog onečišćenja mora, a to je onečišćenje odlaganjem odnosno potonućem samog plovnog objekta ili njegovih pertinencija odnosno njegove podrtine.

Značajni negativni učinci pomorskog prometa na morski okoliš jesu oni koji uzrokuju iznenadna i operativna onečišćenja mora s pomorskih objekata poglavito nesreće pri prijevozu nafte i naftnih prerađevina kao i odbacivanje broskog otpada i ostataka tereta u more. Iznenadna onečišćenja predmet su međudržavnog Subregionalnog plana intervencija za sprječavanje, spremnost za i