

DIREKTIVA EU O ONEČIŠĆENJU MORA S BRODOVA I NADLEŽNOSTI OBALNIH DRŽAVA

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2011, 32, 857 - 867**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:821304>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-01**



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

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



DIREKTIVA EU O ONEČIŠĆENJU MORA S BRODOVA I NADLEŽNOSTI OBALNIH DRŽAVA

Dr. sc. Dorotea Ćorić, izvanredna profesorica
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

UDK: 504.42.054
Ur.: 21. rujna 2011.
Pr.: 15. studenoga 2011.
Pregledni znanstveni rad

Sažetak

Direktiva 2005/35/ o onečišćenju mora s brodova nameće državama članicama sankcioniranje povrede MARPOL propisa o onečišćenju mora s brodova.

Izazvala je vrlo burnu reakciju u pomorskom gospodarstvu smatrajući da su odredbe Direktive u suprotnosti s odredbama MARPOL konvencije i Konvencije o pravu mora iz 1982. godine.

U radu se analiziraju osnovne odredbe Direktive, te posebice presuda Europskog suda donesena u postupku o ispitivanju njezine pravovaljanosti.

Zaključuje se da obalne države prilikom usvajanja propisa u svezi s onečišćenjem mora s brodova moraju voditi računa o svojim zakonodavnim ovlastima iz Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982.

Uz to, naglašava se da bilo kakve izmjene MARPOL standarda treba provoditi na međunarodnoj razini.

Ključne riječi: *onečišćenje, ispuštanje, namjera, nehaj, odgovornost, neškodljiv prolazak.*

1. UVODNE NAPOMENE

Velike nezgode tankera *Erika* 1999. i *Prestige* 2002.¹ ukazale su na opasnost koju predstavlja pomorski prijevoz, posebice prijevoz ulja i opasnih tvari za obalna područja Europske unije.

¹ Tanker *Erika* 12. prosinca 1999. doživio je havariju oko 60 nautičkih milja od francuske obale. Kao posljedica nezgode oko 20.000 tona ulja iscurilo je u more, a ostatak je ostao u pramčanom i krmenom dijelu broda koji su potonuli. Podatci prema IOPC Funds Annual Report 2002., str. 95.

Tanker *Prestige* u studenome 2002. zbog nevremena pretrpio je strukturna oštećenja. Potonuo je 21. prosinca 2002. oko 60 nautičkih milja od obale Galicije (Španjolska). Brod je prevozio 77.000 tona sirove nafte i većina tereta (70.000) iscurila je u more. Podatci prema IOPC Funds Annual Report 2004., str. 117.

Rezultirale su usvajanjem posebnih paketa zakonodavnih mjera koje imaju cilj pooštriti sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša od onečišćenja mora s brodova.²

U okviru mjera donesenih nakon nezgode tankera *Prestige* 2005. usvojena je Direktiva o onečišćenju mora s brodova koja obvezuje države članice na uvođenje sankcija (kaznenih i prekršajnih) za povredu MARPOL pravila iz Priloga I. i II. o onečišćenju mora s brodova uljem i štetnim tvarima.³

Direktiva iz 2005. usvojena je kao dopuna Odluke o jačanju kaznenog sustava u svezi s provođenjem propisa glede onečišćenja mora s brodova.⁴

Međutim, Europski sud presudom iz 2007. godine ukinuo je Okvirnu odluku Vijeća smatrajući da ista nije usvojena na valjanoj pravnoj osnovi.⁵

Kako bi se popunila nastala pravna praznina Europski parlament i Vijeće usvojili su 2009. Direktivu kojom se mijenja spomenuta Direktiva iz 2005. o onečišćenju mora s brodova i uvođenju sankcija za povrede.⁶

Svrha je Direktive da se MARPOL standardi sprječavanja onečišćenja mora s brodova učinkovito primjenjuju u Uniji te da osobe odgovorne za onečišćenje budu odgovarajuće sankcionirane. Tim se želi poboljšati sigurnost plovidbe i zaštita morskog okoliša.

Direktiva je usvojena temeljem čl. 80. st. (2) Osnivačkog ugovora⁷, koji se odnosi na ovlaštenje europskoga zakonodavca da može urediti pitanja prometa morem.

2 Više o navedenim mjerama v. u Radionov, N., Čapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2011., str. 321.-334.

3 Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, *Official Journal of the European Union*, L 255, 2005, p. 11. (Directive 2005/35/EC).
MARPOL 73/78, *Narodne novine-Međunarodni ugovori*, br. 1/92. Za tekst Konvencije i njezinih priloga na engleskom i stručni prijevod na hrvatski jezik v. posebno izdanje Pomorskog glasnika MMPI, Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, Zagreb, 2006.

4 Council Framework Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005 to strengthen the criminal-law framework for the enforcement of the law against ship-source pollution, *Official Journal of the European Union*, L. 255, 2005, p. 164.

5 Europska komisija podnijela je zahtjev Europskom sudu protiv Vijeća koje je usvojilo okvirnu Odluku dopunjenu spomenutom Direktivom smatrajući da ista nije usvojena na valjanoj pravnoj osnovi. Odluka je usvojena u okviru suradnje u kaznenim stvarima, koja je osnovana Ugovorom o Europskoj uniji. S obzirom na sadržaj i cilj Odluke (sigurnost plovidbe i zaštita morskog okoliša) Komisija smatra da ista ulazi u nadležnost Zajednice i treba biti usvojena na temelju Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice. Znači sama Zajednica ima nadležnost obvezati države članice da propišu odgovarajuće sankcije za prekršitelje propisa u svezi s onečišćenjem mora. Europski sud presudom od 27. listopada 2007. ukinuo je okvirnu Odluku Vijeća. V. *Judgment of the Court of Justice in Case C-440/05 Commission v. Council*, ECR (2007) I-9097.

6 Directive 2009/123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, *Official Journal of the European Union*, L.280, 2009, p. 52.

7 Nove i prijašnje verzije Osnivačkog ugovora dostupni su na web stranici: <http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/index.htm> (9.07.2011.).

S obzirom na to da se gore navedena svrha i učinak predloženog djelovanja, bolje može postići na europskoj razini, Direktiva je usvojena kao posebna mjera, poštujući načelo supsidijarnosti.⁸

U skladu s načelom proporcionalnosti, ona ne prelazi okvire onoga što je potrebno da se ostvari navedena svrha.⁹

U tom pravcu, Direktiva obvezuje države članice da u svojim nacionalnim zakonodavstvima predvide odgovarajuće prekršajne, ali i kaznene sankcije za osobe koje su odgovorne za ispuštanja ulja i štetnih tvari.

U nastavku rada izložit će se osnovna obilježja Direktive i razloge ispitivanja njezine valjanosti pred Europskim sudom.

2. PODRUČJE PRIMJENE DIREKTIVE

Prema čl. 3.(1) Direktiva se primjenjuje na nezakonita ispuštanja ulja i štetnih tvari s broda, bez obzira na njegovu zastavu, na području:

- unutarnjih morskih voda, uključujući luke, država članica;
- teritorijalnog mora država članica;
- tjesnaca koji služe međunarodnoj plovidbi pod režimom tranzitnog prolaska u mjeri u kojoj država članica provodi jurisdikciju nad takvim tjesnacima;
- gospodarskog ili sličnog pojasa proglašenog u skladu s međunarodnim pravom i
- otvorenoga mora.

Iz primjene su isključeni ratni brodovi i njihovo pomoćno brodovlje te brodovi u vlasništvu države koji se koriste u nekomercijalne svrhe.¹⁰

Pod nezakonitim ispuštanjem Direktiva podrazumijeva sva ispuštanja koja su posljedica namjernog ili nehajnog kršenja MARPOL standarda na koje se Direktiva poziva i koja su rezultirala pogoršanjem kakvoće mora.

Manji slučajevi nezakonitih ispuštanja koji nisu rezultirali pogoršanjem kvalitete mora neće se smatrati povredom u smislu odredbi Direktive.

Međutim, više manjih, učestalih onečišćenja, počinjenih namjerno ili nehajno, a koja utječu na narušavanju kvalitete mora, smatrat će se kaznenim djelom.¹¹

Kaznenopravna odgovornost za kršenje MARPOL pravila tereti bilo koju fizičku ili pravnu osobu koja je počinila povredu propisa u smislu odredbi Direktive. Izuzeća od navedene odgovornosti moraju biti posebno propisana.

S tim u svezi, uz brodovlasnika i brodare, i druge fizičke ili pravne osobe, primjerice vlasnici tereta, klasifikacijska društva mogu snositi kaznenopravnu odgovornost.¹²

8 Točka (14) Direktive.

9 Točka (15) Direktive.

10 Čl. 3. st. 2. Direktive.

11 V. toč. (9) i (10) Direktive iz 2009.

12 V. toč. (7) Direktive iz 2009.

Direktiva poziva države članice na poduzimanje odgovarajućih mjera radi reguliranja kaznene odgovornosti pravnih osoba.¹³

U smislu odredbe 8.b kaznenopravna odgovornost pravnih osoba temelji se na krivnji fizičke osobe koja ima određenu ulogu u upravljačkoj strukturi pravne osobe, predstavlja pravnu osobu, donosi odluke u ime pravne osobe i provodi nadzor.

Kaznene sankcije trebaju biti dostatno stroge kako bi imale preventivan učinak, odnosno osujetile buduće kršenje propisa u svezi s onečišćenjem mora.¹⁴

Isto tako, prema čl. 5.b Direktive treba sankcionirati svako namjerno poticanje, podržavanje ili pomaganje u nepoštivanju MARPOL standarda.

Ona ne sadrži odredbe u svezi s određivanjem ili izvršenjem navedenih sankcija u pojedinačnim slučajevima.

Nadležnost sudova za vođenje kaznenih postupaka ustanovljuje se u skladu s nacionalnim pravom država članica i njihovim obvezama na temelju međunarodnog prava.

3. ISPUŠTANJA KOJA SE NE SMATRAJU POVREDOM

Pozivajući se na odgovarajuće odredbe MARPOL-a, Direktiva predviđa da se određena ispuštanja ulja i štetnih tvari neće smatrati povredom propisa pa se ne mogu sankcionirati.

U prvome redu, to se odnosi na ispuštanja koja zadovoljavaju odredbe MARPOL-a o nadzoru ispuštanja.¹⁵

Isto tako, MARPOL povredom neće se smatrati ispuštanja koja su učinjena radi zaštite sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru, kao i ispuštanja koja je odobrilo nadležno tijelo obalne države u svrhu suzbijanja pojedinih nezgoda s onečišćenjem sa svrhom smanjivanja onečišćenja.¹⁶

Razlika odredbi Direktive u odnosu na MARPOL odredbe očituje se u odnosu na reguliranje glede ispuštanja koja su posljedica oštećenja broda ili njegove opreme.

Prema MARPOL konvenciji ispuštanje u more ulja i štetnih tvari koje je posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, neće se smatrati povredom, pod uvjetom da su brodovlasnik i zapovjednik broda poduzeli sve razumne mjere kako bi

13 Pod pravnom osobom Direktiva podrazumijeva entitet koji prema mjerodavnom nacionalnom pravu ima status pravne osobe, osim države ili državnih javnih tijela, te međunarodnih organizacija V. čl. 1. toč. 3. Direktive iz 2009.

14 Čl. 8. Direktive iz 2009.

15 Čl. 5. Direktive u svezi s Pravilima 15., 34., 4.1.-4.3. Priloga I. te Pravilima 13., 3.1.1. ili 3.1.3. Priloga II. MARPOL-a. Tako npr. prema Prilogu I. dopušta se ispuštanje malih količina ulja, ali samo na putu i to na udaljenosti većoj od 50 morskih milja od najbližeg kopna, ako se ne radi o posebnim područjima gdje su sva ispuštanja zabranjena. Pored navedenog, brod mora biti opremljen propisanim uređajima za nadzor, te voditi evidenciju o količini i brzini ispuštanja zauljenih tvari.

16 Čl. 5. Direktive Pravilo 11(a) Priloga I. i Pravilo 6(a) Priloga II. MARPOLA-a i Pravilo 11(c) Priloga I. i Pravilo 6(c) Priloga II. MARPOLA-a.

se onečišćenje smanjilo ili spriječilo te da nisu postupali s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će do štete vjerovatno doći.¹⁷

MARPOL ne govori o eventualnoj odgovornosti drugih osoba.

Za razliku od navedenog, Direktiva navodi da se ispuštanja u području tjesnaca, gospodarskih pojaseva ili otvorenog mora prouzročena oštećenjem broda ili njegove opreme neće smatrati povredom MARPOL-a za zapovjednika, brodovlasnika ili člana posade koji postupaju pod zapovjednikovom odgovornošću. Navedeno vrijedi pod uvjetom da su bile poduzete sve razumne mjere nakon oštećenja ili otkrivanja oštećenja te da navedene osobe nisu postupale s namjerom te bezobzirno i znajući da bi do štete vjerovatno moglo doći te nehajno.¹⁸

Znači, Direktiva navedena MARPOL oslobađanja priznaje samo brodovlasniku, zapovjedniku i članu posade. Ako se brodovlasnik i zapovjednik broda oslobode, druge osobe mogu biti odgovorne, čak i za blaži stupanj krivnje, odnosno nehajnu povredu.

Međutim, ukoliko je kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme došlo do onečišćenja na području teritorijalnog mora, MARPOL oslobađanje vrijede za sve osobe.

U oba slučaja brodovlasnik, zapovjednik broda i druge odgovorne osobe moraju dokazati da su poduzeli sve razumne mjere te da nisu postupali namjerno ili nehajno. Znači da Direktiva uvodi odgovornost i sankcioniranje nehajnog ponašanja, za razliku od MARPOL-a koji govori o namjeri.

Treba spomenuti, da Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine¹⁹ u čl. 230. navodi da se zbog kršenja nacionalnih i drugih propisa, kao i međunarodnih pravila i standarda za sprječavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša koji su počinili strani brodovi izvan teritorijalnog mora, mogu izreći samo novčane kazne.

Ako je do povrede došlo u teritorijalnom moru države stranke mogu se izreći samo novčane kazne, osim za namjerna i teška djela onečišćenja kada se mogu izreći i strože kazne, ako su propisane.

S obzirom na navedeno, Direktiva predviđa stroži režim odgovornosti za eventualna ispuštanja ulja i štetnih tvari u odnosu na MARPOL konvenciju i Konvenciju o pravu mora iz 1982.

17 Pravilo 4. toč. 2. MARPOL-a. Izraz bezobzirno i sa znanjem da će do štete vjerojatno doći, koristi se u pomorsko imovinskom pravu kao ponašanje koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti. Radi se o težem obliku krajnje nepažnje za čije je postojanje uz krajnju nepažnju potreban i daljnji element svijesti o nastupanju štetnih posljedica.

18 U kaznenom pravu razliku između namjernog i nehajnog počinjenja djela predstavlja svijest počinitelja glede nastupanja štetne posljedice. Kod namjere počinitelj je svjestan nastupanja moguće štetne posljedice, a on ju želi ili na nju pristaje. Kod nehajnog ponašanja može se raditi o svjesnosti nastupanja štetne posljedice, ali počinitelj lakomisleno smatra da ona neće nastupiti ili uopće ne postoji svijest o nastupanju štetne posljedice, iako je prema okolnostima počinitelj mogao i trebao biti svjestan nastupanja.

19 Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 11/95., 9/00.

Direktiva je izazvala vrlo burne reakcije osoba uključenih u svjetsko pomorsko gospodarstvo.

Oni su, udruženi u koaliciju pomorskoga gospodarstva, predali engleskom prvostupanjskom sudu zahtjev za preispitivanje valjanosti primjene Direktive u Ujedinjenom Kraljevstvu Velike Britanije i Sjeverne Irske smatrajući da su njezine odredbe o kaznenoj odgovornosti za onečišćenje mora s brodova u suprotnosti s odredbama MARPOL konvencije, kao i odredbama Konvencije o pravu mora iz 1982.²⁰

Engleski je sud zahtjev smatrao osnovanim i Europskom sudu, na prethodnu odluku, uputio je pitanja o pravovaljanosti Direktive s obzirom na njezinu neusklađenost s odredbama MARPOL konvencije i Konvencije o pravu mora iz 1982.²¹

4. ODLUKA EUROPSKOG SUDA PRAVDE

Europski sud pravde u postupku ispitivanja pravovaljanosti Direktive razmatrao je sljedeća pitanja:

- Je li čl. 5. (2) Direktive nevažeći u mjeri u kojoj oslobađanje iz MARPOL konvencije glede ispuštanja na područjima izvan granica teritorijalnog mora, a koja su posljedica oštećenja broda i njegove opreme, predviđa samo za zapovjednika broda, brodovlasnika i člana posade, dok druge osobe mogu biti odgovorne? Pored toga, mogu li navedene osobe odgovarati i za nehajna ponašanja?

- Je li čl. 5.(1) Direktive nevažeći s obzirom na to da za brodovlasnika, zapovjednika i članove posade i druge odgovorne osobe za ispuštanja ulja i štetnih tvari na području teritorijalnog mora uvodi odgovornost i za blaži stupanj krivnje, te ometa li na taj način pravo neškodljivog prolaska?

U lipnju 2008. godine Europski sud donio je odluku kojom je potvrdio pravovaljanost Direktive.²²

U svom obrazloženju Sud je istaknuo da su tijela Zajednice vezana odredbama međunarodnih ugovora samo ako ih je potvrdila Zajednica, te priroda samog ugovora omogućuje navedeno ispitivanje.

Detaljno su analizirane odredbe MARPOL konvencije i Konvencije o pravu mora iz 1982. godine.

20 EU Ship Source Pollutin Directive, High Court Ruling, Case No:CO/10651/2005, Pronađeno na stranicama <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=35771>(15.VI.2011.).

21 Detaljnije o sporu pred Engleskim sudom v. EU Directive on Ship Source Pollution- Open to Challenge? Dostupno na stranicama <http://www.simsl.com/Articles/EU-CroimPoll1205.asp> (1.VII.2011.).

22 Judgment of the Court of Justice of 3 June 2008, *Official Journal of the European Union*, C 183, of 19 July 2008.

Sud je istaknuo da Zajednica nije stranka MARPOL konvencije već su to pojedine države članice. Zajednica ne može biti vezana pravilima MARPOL-a ukoliko ih nije sama potvrdila.

Sama činjenica da se Direktiva poziva na neke odredbe MARPOL-a nije dostatna da Sud preispituje njezinu valjanost glede odnosne konvencije.

Za razliku od MARPOL konvencije, Zajednica je potvrdila Konvenciju o pravu mora iz 1982. te je vezana njezinim odredbama.

Cilj Konvencije iz 1982. je kodifikacija i progresivni razvoj prava mora, koji će pogodovati međunarodnoj suradnji i pridonositi miroljubivoj upotrebi mora i oceana te pravičnom iskorištavanju njihovih bogatstava.

U tom pravcu Konvencija iz 1982., za sva morska područja, nastoji postići ravnotežu između interesa obalnih država i država zastave.

Ona ne sadrži pravila koja se izravno primjenjuju na pojedince niti im dodjeljuje određena prava. Konvencija uređuje odnose između država, pa pitanje valjanosti Direktive u odnosu na Konvenciju iz 1982. godine može podnijeti samo jedna država članica ili država nečlanica pred nekim drugim sudom (npr. Međunarodnim sudom za pravo mora).

Navedena obilježja Konvencije sprječavaju Sud da procjenjuje valjanost pojedinih akata Zajednice u odnosu na tu Konvenciju.

5. MIŠLJENJE PRAVOBRANITELJICE

Sud prilikom ocjene pravovaljanosti Direktive nije uzeo u obzir mišljenje pravobraniteljice,²³ posebice u odnosu na njezino obrazloženje pitanja nadležnosti obalnih država za donošenje propisa vezanih uz onečišćenje mora s brodova.

U svom je mišljenju pravobraniteljica istaknula da izvan granica teritorijalnog mora, Direktivu treba tumačiti s obzirom na ovlasti obalnih država iz Konvencije o pravu mora iz 1982.²⁴

Smatrajući da, osim brodovlasnika, zapovjednika ili članova posade, druge osobe mogu biti odgovorne, istaknula je da se nehajno ponašanje ne bi moglo sankcionirati.

Naime, u područjima izvan granica teritorijalnog mora propisi obalnih država u svezi s onečišćenjem mora s brodova prema čl. 211. st. 5. Konvencije iz 1982. godine moraju biti usklađeni s međunarodnim standardima, pa svako ponašanje koje je strože od MARPOL standarda ne može se smatrati povredom. To znači da se ne bi moglo sankcionirati nehajno ponašanje.

23 Mišljenje pravobraniteljice *Julianne Kokott* (samo u izvorniku na njemačkom) od 20. studenog 2007. dostupno je na internetskim stranicama: <http://eur-lex.europa.eu>. Detaljnije v. Khee-Jin Tan, A., *The EU Ship-Source Pollution Directive and Coastal Jurisdiction over Ships*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Volume 2010, Part 3, August 2010, p. 469.

24 V. Dio XII. Konvencije iz 1982. odsjek 5. Međunarodna pravila i nacionalno zakonodavstvo za sprječavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša, čl. 211.

Treba imati na umu da obalna država ima ovlaštenja za sankcioniranje propisa počinjenih izvan granica teritorijalnog mora, ali samo u granicama osnaženja primjenjivih međunarodnih standarda i pravila ili nacionalnih propisa koji su usklađeni s njima.

Unutar granica teritorijalnog mora, Direktiva može sankcionirati i nehajna ponašanja, znači može biti stroža od MARPOL standarda.

Svoje mišljenje pravobraniteljica objašnjava činjenicom da u području teritorijalnog mora obalne države mogu donositi propise u svezi sa sprječavanjem onečišćenja mora s brodova koji su stroži od međunarodnih standarda.

Pri tomu treba voditi računa da ti propisi ne ometaju pravo neškodljivog prolaska, niti se smiju odnositi na nacrt, konstrukciju, posadu ili opremu brodova.²⁵

S obzirom na navedeno, pravobraniteljica ističe da sankcioniranje nehajnih ponašanja jest strože od međunarodnog standarda, ali ne krši navedene uvjete u svezi sa zakonodavnom ovlašću obalne države u području teritorijalnog mora.

Direktiva navodi da obalne države mogu provesti odgovarajući postupak u slučaju sumnje da je brod počinio povredu propisa na području teritorijalnog mora, ako je brod dobrovoljno ušao u luku.²⁶

Ona ne sadrži nikakve provedbene mjere u odnosu na brod koji presijeca teritorijalno mora država članica.

U slučaju da brod samo koristi neškodljiv prolaz i nema namjeru ući u jednu od europskih luka, a postoji sumnja da je počinio povredu država članica u skladu sa čl. 7. Direktive može kontaktirati državu luke u koji brod ima namjeru uploviti za poduzimanje odgovarajućih mjera.

Znači, obalna država ne ometa pravo neškodljivog prolaska kada propisuje i osnažuje propise i za nehajne povrede propisa koji su rezultirali onečišćenjem na području teritorijalnog mora država članica.

Brod može biti zaustavljen samo u slučaju da država ima ozbiljnog razloga vjerovati da je brod prouzročio značajnije onečišćenje i poštivajući odredbe o provođenju istrage na stranim brodovima iz odsjeka VII. Konvencija iz 1982.²⁷

25 V. čl. 21. st. 2. i čl. 211. st. 4. Konvencije iz 1982. godine. Više o ovlaštenjima obalne države u odnosu na onečišćenje mora s brodova v. Jensen, O., *Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution*, FNI Report 3/2006.

26 Čl. 6. Direktive.

27 Čl. 7. st. 2. Direktive.

6. ZAKLJUČAK

Uzimajući u obzir navedeno, obalne države donoseći propise o sprječavanju onečišćenja mora s brodova izvan granica svog teritorijalnog mora ne smiju prekoraciiti međunarodna pravila i standarde, u ovom slučaju MARPOL standarde.

U tom pravcu treba tumačiti i odredbe Direktive koje se primjenjuju izvan granica teritorijalnog mora obalnih država.

Znači bila kakva ispuštanja ulja i štetnih tvari bit će dopušteni jedino pod propisanim MARPOL standardima.

Ispuštanja koja ne ispunjavaju te standarde zabranjena su i obalna država može ih sankcionirati.

Svaki pokušaj da se standardi postrože, pa i u pravcu uvođenja kaznenih sankcija za nehajne povrede propisa, treba učiniti na međunarodnoj razini pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije.²⁸

Obalne države ne mogu i ne smiju jednostrano tumačiti MARPOL standarde kako bi opravdale svoju zakonodavnu nadležnost u donošenju novih pravila koja po njihovom mišljenju ne prelaze međunarodne standarde.

²⁸ Nengye L., Maes F., *The European Union and the International Maritime Organization: EU's External Influence on the Prevention of Vessel-Source Pollution*, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 41, No. 4, October, 2010.

Summary

THE EU DIRECTIVE ON SHIP-SOURCE POLLUTION AND ON THE JURISDICTION OF THE COASTAL STATES

The 2005/35/EC Directive on ship-source pollution imposes obligations for Member States to introduce penalties for infringements of Marpol regulations relating to pollution from ships.

The Directive has caused highly intensified reactions in shipping industry. The critics think that provisions of the Directive are contrary to the Marpol Convention and to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

The author in the article analyses basic provisions of the Directive paying special attention to the European Court of Justice decision which was delivered in proceedings commenced by the request to examine legal validity of the Directive.

The author concludes that coastal states have to take into account their powers under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea when adopting regulations relating to pollution from ships.

Moreover, the author highly stresses that any possible alterations of the Marpol standards have to be implemented on international level.

Key words: *pollution, discharge, intent, negligence, responsibility, safe passage.*

Zusammenfassung

EU-RICHTLINIE ÜBER DIE MEERESVERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE UND DIE ZUSTÄNDIGKEITEN DER KÜSTENSTAATEN

Die Richtlinie 2005/35 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe drängt Mitgliedstaaten die Einführung von Sanktionen für die Verstöße gegen die MARPOL-Vorschriften über die Meeresverschmutzung durch Schiffe auf.

Die Richtlinie sorgte für Aufregung in der Seefahrt-Branche, weil die Bestimmungen dieser Richtlinie von den Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens und des Seerechtsübereinkommens aus dem Jahr 1982 abweichen.

In der Arbeit werden die Grundbestimmungen der Richtlinie und insbesondere das im Verfahren über die Prüfung ihrer Rechtsgültigkeit gefällte Urteil des Europäischen Gerichtshofes analysiert.

Es wird geschlossen, dass die Küstenstaaten bei der Verabschiedung von Vorschriften bezüglich der Meeresverschmutzung durch Schiffe Rücksicht auf ihre gesetzgebenden Zuständigkeiten aus dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 nehmen müssen.

Außerdem wird betont, dass jegliche Änderungen von MARPOL-Normen auf der internationalen Ebene vorgenommen werden sollten.

Schlüsselwörter: *Verschmutzung, Emission, Vorsätzlichkeit, Fahrlässigkeit, Verantwortung, unschädliche Durchfahrt.*

Riassunto

LA DIRETTIVA UE RELATIVA ALL'INQUINAMENTO MARINO PROVOCATO DALLE NAVI E GIURISDIZIONE DEGLI STATI COSTIERI

La Direttiva 2005/35 relativa all'inquinamento marino provocato dalle navi impone agli Stati membri il sanzionamento della violazione delle norme MARPOL riguardanti l'inquinamento marino provocato dalle navi.

La direttiva ha provocato una reazione molto forte dell'economia marittima, ritenendo che le disposizioni della Direttiva sono in contrasto con le disposizioni della Convenzione MARPOL e della Convenzione sul diritto del mare del 1982.

Nel lavoro vengono esaminate le principali disposizioni della Direttiva, oltre che la decisione della Corte di Giustizia europea pronunciata nel procedimento di valutazione della sua validità.

Si perviene alla conclusione che gli stati costieri in occasione della attuazione delle norme relative all'inquinamento marino provocato dalle navi debbono tenere in considerazione la propria autonomia legislativa derivante dalla Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare.

Inoltre, si sottolinea che qualsiasi modifica degli standard MARPOL va effettuata sul piano internazionale.

Parole chiave: inquinamento, scarico, intenzione, colpa, responsabilità,
passaggio non dannoso.