POMORSKO PRAVO

3.N

UVOD U POMORSKO PRAVO

Međunarodno pravo mora

**Sadržaj:**

[1. UVOD U POMORSKO PRAVO 2](#_Toc494121972)

[1.1. Uvod u predmet 2](#_Toc494121973)

[1.2. Pojam i podjela pomorskog prava, razvoj pomorskog prava u svijetu, unifikacija pomorskog prava. 3](#_Toc494121974)

[1.3. Kompatibilnost s nacionalnim zakonodavstvima, Pomorski zakonik 4](#_Toc494121975)

[2. MEĐUNARODNO PRAVO MORA 4](#_Toc494121976)

[2.1. Diplomatska i konzularna služba u pomorstvu 4](#_Toc494121977)

[2.2. Uloga IMO-a u pomorskom pravu 6](#_Toc494121978)

[2.3. Međunarodne konvencije vezane za pomorsko pravo 7](#_Toc494121979)

[2.4. Konvencija UN o pravu mora (UNCLOS 82) 8](#_Toc494121980)

[2.4.1. Obalno more, unutrašnje morske vode, pojam i pravni status 9](#_Toc494121981)

[2.4.2. Teritorijalno more, pojam i pravni status 11](#_Toc494121982)

[2.4.3. Otvoreno more i njegove slobode, pojam i pravni status 13](#_Toc494121983)

[2.4.4. Epikontinentalni pojas, pojam i pravni status, granice 13](#_Toc494121984)

[2.4.5. Međunarodni tjesnaci, djelomično zatvorena mora 14](#_Toc494121985)

[2.4.6. Tranzitni prolaz, pristup moru za neobalne države 15](#_Toc494121986)

[2.4.7. Arhipelaško more i države, pravno reguliranje 15](#_Toc494121987)

[2.4.8. Gospodarski pojas, pojam i pravni status 16](#_Toc494121988)

[2.4.9. Zona, pojam i pravni status 17](#_Toc494121989)

[2.5. Prevencija i zaštita okoliša 18](#_Toc494121990)

[2.5.1. Odredbe UNCLOS-a o sprječavanju zagađivanja mora 18](#_Toc494121991)

[2.5.2. Sprječavanje zagađivanja mora s brodova (Marpol 73/78 i LDC) 19](#_Toc494121992)

1. **UVOD U POMORSKO PRAVO**

## Uvod u predmet

**Pravo** je ukupnost pravnih pravila, načela i instituta kojima se uređuju odnosi u određenoj društvenoj zajednici (pravo u *objektivnom smislu*). Njima su uređeni životni odnosi među ljudima, ali i odnosi ljudi prema društvenoj zajednici u kojoj žive i čijim pravilima se podvrgavaju. Pravo je skup svih pravnih normi koje vrijede u određenoj državi

Pravo *u subjektivnom smislu*, su prava i obveze koje pojedincu (subjektu prava) daju i nameću propisi objektivnog prava.

**Sustav prava** je skup **pravnih normi** što postoje u nekoj državi. Naziva se još i pozitivnopravni sustav (onaj koji vrijedi danas).

**Pravna norma** (pravilo) je temeljna jedinica svakog pravnog sustava. To je najmanji dio prava koji upućuje na određeno ponašanje koje je propisala država, a ujedno propisuje i sankcije za nepoštivanje zahtjeva države.

Skup pravnih normi koje uređuje određeni društveni odnos i odnose se na istu ili sličnu materiju nazivamo **pravni institut**. Skup srodnih pravnih instituta čini **pravnu granu.**

Pravne norme se mogu podijeliti na različite načine. Tako pravna norma **s obzirom na adresate** može biti:

* opća - koja se upućuje svim građanima,
* posebna - koja se upućuje samo grupi građana, ili
* pojedinačna - koja se upućuje nekom pojedincu ili nekom broju pojedinaca, ali je karakteristično da rješava neki pojedinačni slučaj.

**S obzirom na teritorijalnost**, pravne norme se svrstavaju obzirom na to vrijede li na cjelokupnom državnom području ili pak na dijelu državnog područja neke države.

Pravne norme **s obzirom na vremensko valjanje** se dijele prema kriteriju od kada pojedino pravno pravilo vrijedi odnosno do kada ono vrijedi.

**S obzirom na svoj sastav**, pravna norma može biti ovlaštenje, zabrana, ili zapovijed.

**Pravni sustav** je uređena (sistematizirana) cijelina svih pravnih pravila. Elementi pravnog sustava su sljedeći:

* pravni sustav kao cijelina (pravni sustav RH)
* pravna grana (upravno, građansko, trgovačko, pomorsko,…)
* pravni instituti (pravne ustanove)
* pravno pravilo (pravna norma).

Pravo se dijeli na **javno pravo i privatno pravo**. Javno pravo je skup pravnih grana u kojima je barem jedna stranka nositelj suverene vlasti (upravno pravo, ustavno pravo, kazneno pravo, međunarodno javno pravo). Privatno pravo je skup pravnih grana koje uređuju odnose u kojima niti jedna stranka na nastupa s pozicija vlasti (građansko pravo, trgovačko pravo, gospodarsko pravo)

Izvori prava prema kontinentalnom pravnom krugu (romansko-germanski pravni krug) su sljedeći:

* ustav (temeljni zakon svake države)
* zakoni (u RH ih donosi Sabor, na prijedlog Vlade, a potpisuje predsjednik RH, stupaju na snagu nakon objave u Narodnim novinama)
* podzakonski propisi (pravilnici, uredbe, itd; donose ih razna Ministarstva)
* pravni običaji

Sudske odluke nisu izvori prava, ali mogu služiti kao pomoćno sredstvo za utvrđivanje prava.

Anglosaksonski pravni sustav koji se primjenjuje u V.Britaniji i SAD-u (*common law*) naziva se još i *precedentnim pravnim sustavom*, budući da su sudske odluke (presedani nekog slučaja) izvor prava.

U međunarodnom pravu izvori prava su:

* **međunarodni ugovori**, odnosno međunarodne konvencije bilo opće ili posebne, koja ustanovljuju pravila;
* **međunarodni običaji** kao dokaz opće prakse, prihvaćene kao pravo;
* **opća načela prava** priznata od civiliziranih naroda;
* *kao pomoćno sredstvo* za utvrđivanje pravnih pravila - **sudska rješenja** te **učenja pravnih stručnjaka** različitih naroda.

Postoje nepisani zakoni, ali takvi su previše arbitrarni, pa svaka država na svijetu posjeduje zakonodavno tijelo čija je glavna funkcija donošenje zakona. U Hrvatskoj se to tijelo zove **Hrvatski sabor**, a prema engleskoj riječi, takva tijela drugih državama zovemo parlamentom.

## Pojam i podjela pomorskog prava, razvoj pomorskog prava u svijetu, unifikacija pomorskog prava.

Pomorsko pravo čini sustav normi koje reguliraju pravne odnose u vezi s pomorskim djelatnostima. Dio je prometnog prava. Samostalno i sustavno obrađuje pravne odnose koji se javljaju na moru pa se u tom smislu ono smatra **autonomnim**.

Problemi koji nastaju u pomorstvu su slični u cijelom svijetu, pa se iz tih izvora pomorsko pravo sve više nastojalo ujednačavati, tako da se danas s pravom može smatrati **univerzalnim**.

Pomorsko pravo je široki pojam, pa se dijeli na nekoliko grana:

1. **Međunarodno pravo mora** – regulira odnose međunarodnih subjekata s morem i pomorstvom; dijeli se na *međunarodno pravo mora u miru* i *međunarodno ratno pomorsko pravo*.
2. **Pomorsko upravno pravo**– sadrži propise koji se tiču sigurnosti plovidbe.
3. **Pomorsko imovinsko pravo**– uređuje imovinsko-pravne odnose u pomorstvu (korištenje brodova, sudar brodova, spašavanje na moru, itd).

Pomorsko pravo može se podijeliti i na drugi način na:

1. **Međunarodno pomorsko privatno pravo** – regulira pravne elemente u međunarodnim pomorskim odnosima.
2. **Pravo pomorskog osiguranja**– regulira uvjete osiguravanja brodova, tereta i ostalih subjekata u pomorstvu.
3. **Pomorsko radno pravo**– regulira pravne odnose osoba zaposlenih u pomorstvu, posebice pomoraca.
4. **Pomorsko krivično pravo**– sadrži odredbe o kažnjavanju posebnih krivičnih djela u pomorstvu.
5. **Prekršajno pravo**– sadrži norme o prekršajima i prekršajnim postupcima.
6. **Pomorsko procesno pravo**– određuje nadležnost posebnih organa i postupke istih.

**Razvoj pomorskog prava u svijetu**

Današnji pomorskopravni instituti potječu iz prastarih izvora trgovačkog i pomorskog prava. Prve norme pomorskog prava spominju se još u *Hamurabijevom zakoniku* oko 2000. g. p.k., a u nas se u XIII stoljeću spominju prvi statuti primorskih gradova (Dubrovnika, Splita, Zadra,…)

Povijesni izvori prava:

* + *Hamurabijev zakonik* – razni propisi
  + *Lex Rhodia de jactu* – generalne havarije
  + Statuti mediteranskih pomorskih gradova (Pisa, Venezia, Marseille,…)
  + *Ordonnance de la marine marchande* i– razni propisi
  + *Code de commerce* – Napoleon ga uvodi kod nas početkom 19. st.
  + Statuti naših gradova (Dubrovnik, Korčula, Split,…)
  + Novija pravila Engleske i SAD-a ( *Merchant Shipping Act*, *carriage of Goods by Sea*,…)
  + Haška pravila
  + Lučke uzance nekih luka.

**Unifikacija pomorskog prava**

Kako je pomorstvo globalna privredna grana, pomorsko pravo se nastoji unificirati, tj. izjednačiti, a najprikladniji institut u tom pogledu su razne međunarodne konferencije i konvencije s pomorskom tematikom.

Međunarodne organizacije koje pridonose ujednačavanju pomorskog prava:

* + International Law Association
  + Comite' Maritime International
  + International Chamber of Shipping
  + International Chamber of Trade
  + The Baltic and International Maritime Council
  + **International Maritime Organization**
  + UNCTAD – UN ured za trgovinu i razvoj
  + UNCITRAL – UN ured za međunarodno trgovačko pravo

Međunarodne konvencije za ujednačavanje pomorskog prava:

* + Bruxelleske konvencije za ujednačavanje pomorskog prava – sudar brodova,
  + Haška pravila – teretnica,
  + Atenska konvencija – prijevoz putnika i prtljage morem,
  + Konvencija UN o prijevozu robe morem – Hamburška pravila
  + Visbyjska pravila
  + SOLAS
  + Konvencija o multimodalnom prijevozu robe

## Kompatibilnost s nacionalnim zakonodavstvima, Pomorski zakonik

Sve države koje potpišu neku konvenciju, dužne su ju implementirati u svoje zakone i podzakonske akte (pravilnike).

U RH su konvencije vezane za pomorsku regulativu uključene u odredbe ***Pomorskog zakonika*** (zakonik = zbirka zakona). Sastoji se od 12 dijelova:

1. Opće odredbe
2. Morski i podmorski prostori republike hrvatske
3. Sigurnost plovidbe
4. Državna pripadnost, identifikacija, upis i brisanje broda
5. Stvarna prava
6. Brodar
7. Ugovori
8. Pomorske nesreće
9. Ovrha i osiguranje na brodu i teretu
10. O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova republike hrvatske
11. Pomorski prekršaji
12. Ovlaštenja, prijelazne i završne odredbe.

Neki od podzakonskih akata RH su:

P**ravilnik** o izmjenama i dopunama pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora republike hrvatske ([nn 155/08](http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/379765.html" \t "_blank))

**Pravilnik** o izmjeni pravilnika o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda ([nn 79/08](http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/nn-79-08-pravilnik-luke-zupilok.html" \t "_blank))

**Uredba** o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke ([NN 110/04](http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/nn-110-04-Uredba-uvjeti-luke.mht))

**Naredba** o razvrstaju luke Rijeka

Svi zakonski i podzakonski akti vezani za pomorstvo mogu se naći na stranicama Ministarstva ([www.mmpi.hr](http://www.mmpi.hr)) 🡪 MORE 🡪 Propisi.

# MEĐUNARODNO PRAVO MORA

## Diplomatska i konzularna služba u pomorstvu

Brodovi često zalaze u strane luke gdje vlada različiti društveni poredak ili različiti običaji. Na putu do neke luke može se dogoditi i ratno stanje, prirodna nepogoda i sl. Osim toga i na brodu se mogu dogoditi različiti slučajevi npr. pravne ili zdravstvene naravi.

U ovakvim slučajevima su od velike važnosti potpore predstavnika naše države (države brodske pripadnosti) kojima se pomorac može obratiti za svaki vid pomoći.

Svaku državu kao subjekt međunarodnog prava u međunarodnim aktivnostima zastupaju u prvom redu poglavari država, zatim predstavnici njihovih vlada i ministri vanjskih poslova.

Kada država sklapa diplomatske odnose s drugom državom, obično u njoj otvara svoje **diplomatsko-konzularno predstavništvo** u kojem djeluje **diplomatski zastupnik**.

**Diplomatski zastupnik** dobiva punomoć – **akreditaciju** od predsjednika države, te zastupa interese vlastite države.

Pravila o diplomatskim odnosima uređuje **Bečka konvencija o diplomatskim odnosima iz 1961. godine**. Po njoj se diplomatski predstavnici dijele prema ovlastima na **poklisare** (ambasadore), **poslanike** (ministre) i **otpravnike poslova**.

Diplomatsko-konzularna predstavništva se dijele na **ambasade** u kojima je najviši dužnosnik **ambasador** odnosno **veleposlanik** i na **konzulate** u kojima je najviši dužnosnik **konzul**. Ambasador/veleposlanik zastupa državu koju predstavlja i njezine građane, a konzul može zastupati samo građane i ne može predstavljati državu.

Postoje **konzuli po zvanju**, koji su državni službenici, posebne stručne spreme, te državljani države koju predstavljaju. Temeljem ovlasti dijele se na:

* + generalne konzule
  + konzule
  + vicekonzule
  + konzularne agente.

Osim njih, mogu se imenovati i **počasni konzuli** koji su često državljani države u kojoj se nalazi diplomatsko-konzularno predstavništvo i nemaju sve ovlasti kao konzuli po zvanju.

Uloga diplomatske službe za pomorce je vrlo važna:

* za neke strane države je potrebno dobiti vizu – viza se traži u diplomatsko-konzularnom predstavništvu te države;
* diplomatski predstavnik može:
  + intervenirati u pitanjima reda i discipline na brodu (nemiješanje vlasti luke, ako se radi o stranoj državi),
  + rješavati sporove među članovima posade,
  + pomaganje u nesrećama, posredovanje u trgovanju, pomaganje u liječenju
  + pomagati u slučaju **intervencije organa obalne države na brodu**, ako se radi o izvanrednom slučaju (sud, zatvor,…).
* vršenje poslova vlasti države kojoj pripada brod (pregled brodskog dnevnika, ukrcaj članova posade,…)

Obično se veleposlanstva (ambasade) otvaraju u glavnim gradovima stranih država, a konzulati u manjim gradovima u kojima ima mnogo građana države koju se zastupa. To je često u lukama u kojima zalaze brodovi pod zastavom ili s velikim brojem pomoraca iz zastupane države. Radi uštede, poslove diplomatsko-konzularne službe za pojedine države mogu vršiti predstavništva nekih drugih država. Na primjer: u RH nema dipl.-konz. predstavništva Angole pa svi pomorci koji moraju otići na brod koji se nalazi u Angoli prije polaska na brod moraju poći u Beč gdje se nalazi Angolsko veleposlanstvo za Austriju, Hrvatsku i još neke države, kako bi se tamo ishodovala viza. Isto tako, u Nigeriji nema hrvatskog diplomatsko-konzularnog predstavništva pa će u slučaju potrebe, za veći broj afričkih država biti pozvan u pomoć naš diplomatsko-konzularni predstavnik u Južnoafričkoj republici.

U današnjim uvjetima plovi se na brodovima s mješovitim posadama. Često kada se plovi u područjima nestabilnih političkih prilika. Stoga se svakodnevno mogu pojaviti situacije u kojima zapovjednik nije siguran u svoje pravne postupke, te u posljedice koje bi njegove akcije mogle izazvati. U svakom slučaju preporuča se kontaktirati diplomatskog predstavnika, a u slučaju da naša država u nekoj luci nema vlastitog predstavnika, potrebno je kontaktirati predstavnika neke druge države koji ima ovlaštenja zastupati i nas.

## Uloga IMO-a u pomorskom pravu

**IMO - *International Maritime Organization*** – Međunarodna pomorska organizacija, danas je najvažniji čimbenik neprekidnog razvoja pomorskog prava.

Osnovana je kao posebna agencija Ujedinjenih Naroda u svrhu poboljšanja sigurnosti na moru.

Sjedište joj je u Londonu, pridruženo joj je 166 članica, a djeluje preko svojih odbora i pododbora.

**Što je to IMO?** 1948. godine pod okriljem UN-a održana je konferencija, a od 1958. godine počela je djelovati IMO (nekad IMCO – savjetodavna).

Dva motiva koja su potakla nastanak organizacije: sigurnost plovidbe, te opasnost od zagađivanja mora.

Vodi ju **Skupština** (*Assembly*), koja zasjeda svake dvije godine. U razdoblju između zasjedanja, IMO-om upravlja **Savjet** (*Council)* od 40 članova. Na čelu je **Generalni tajnik** (*Secretary General*) kojem pomaže oko 300 zaposlenika iz čitavog svijeta. Imenuje ga Savjet, a potvrđuje Skupština. Sjedište: 4 Albert Embankment, London, [www.imo.org](http://www.imo.org).

**Odbori IMO-a su:**

* + *Maritime Safety Committee* – Odbor za sigurnost mora (najstariji)
  + *Marine Environment Protection Committee* – Odbor za zaštitu morskog okoliša;
  + *Legal Committee –* Pravni odbor;
  + *Tecnical Co-*operation Committee – Tehnički odbor (od velike pomoći državama u razvoju);
  + *Facilitation Committee –* Odbor za olakšice (smanjivanje formalnosti i pojednostavnjenje dokumentacije).

**Pododbori IMO-a** tretiraju specifično područje pomorstva, npr:

* + NAV - *Safety of Navigation* – Sigurnost plovidbe;
  + COMSAR - *Radiocommunications and Search and Rescue* – Radiokomunikacije, traganje i spašavanje;
  + STW - *Training and Watchkeeping* – Obrazovanje i držanje straže;
  + DSC - *Carriage of Dangerous Goods, solid Cargoes and Containers* – prijevoz opasnog i krutog tereta i kontejnera;
  + DE - *Ship Design and Equipment* – Gradnja i opremanje;
  + FP - *Fire Protection* – Zaštita od požara;
  + SLF - *Stability and Load Lines and Fishing Vessel Safety* – Stabilnost i krcanje tereta, sigurnost ribarskih brodova;
  + FSI - *Flag State Implementation* – Državna pripadnost (zastave pogodnosti);
  + BLG - *Bulk Liquids and Gases* – Tekući tereti i plinovi.

Pod okriljem IMO-a do danas je usvojeno 40-ak konvencija i protokola, te više od 800 pravilnika (*codes*) vezanih za sigurnost plovidbe i sprječavanje zagađivanja mora. U prilogu se nalazi popis važnijih pravilnika, a popis konvencija naveden je u poglavlju 5.

**Konvencije:**

* **SOLAS** International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
* **MARPOL** International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (izmjene 1978, 1997)
* **STCW** International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (posljednja izmjena 2010 Manila)
* **COLREG** Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972
* **FAL** Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965
* **LL** International Convention on Load Lines, 1966
* **SAR** International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

**Važniji pravilnici:**

* [**IMDG Code**](http://www.imo.org/Safety/index.asp?topic_id=158) International Maritime Dangerous Goods Code (1965);
* **BC Code** Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (1965);
* International Code of Signals (**MSK**)
* **BCH**  Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (Code – 1971);
* Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes (1973);
* Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (1975);
* Code of Safety for Dynamically Supported Craft (1977);
* Code on Noise Levels on Board Ships (1981);
* Code of Safety for Nuclear Merchant Ships (1981);
* Code of Safety for Special Purpose Ships (1983);
* **IGC Code** International Gas Carrier Code (1983);
* [**IBC Code**](http://www.imo.org/Safety/index.asp?topic_id=369)International Bulk Chemicals Code (1983);
* International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (International Grain Code – 1991);
* [**ISM Code**](http://www.imo.org/HumanElement/index.asp?topic_id=182) International Safety Management Code (1993);
* [**HSC Code**](http://www.imo.org/Safety/index.asp?topic_id=352) International Code of Safety for High-Speed Craft (1994),
* **LSA Code**  International Life-Saving Appliance Code (1996).

**Razlika između konvencije i (međunarodnog) pravilnika:** *konvenciju* moraju primjenjivati sve zemlje potpisnice za narodna i međunarodna putovanja na svim brodovima, *pravilnik* se može primijeniti u narodnim putovanjima/brodovima a mora se primijeniti u međunarodnim putovanjima. U praksi se najčešće i propisi iz pravilnika primjenjuju u nacionalnim propisima.

## Međunarodne konvencije vezane za pomorsko pravo

U međunarodnim okvirima teži se unificiranju pomorskog prava. Najprikladniji put predstavljaju međunarodne konvencije. Konvencije vezane za pomorstvo u najvećem djelu proizlaze iz aktivnosti IMO-a, ali postoje i drugi izvori, npr. UN.

Osim konvencija, od velike važnosti mogu biti pravilnici, preporuke protokoli i slični međunarodni dokumenti.

Nastanak konvencije:

1. **Međunarodno tijelo** (npr. odbor ili pododborIMO-a)sastavlja prijedlog teksta nove konvencije.
2. Pozivaju se na zasjedanje predstavnici svih članica međunarodnog tijela, kao i zemlje koje nisu članice organizacije a mogle bi biti zainteresirane za temu, na **zasjedanje i raspravu** na kojoj se donosi **konačna verzija dokumenta**.
3. Tekst konvencije se daje državama na potpis, tj. na **ratifikaciju**.
4. Nakon što određeni broj zemalja ratificira konvenciju, ona **stupa na snagu**, te **obvezuje države koje su ju prihvatile.**

**Pravilnici i preporuke** (*codes and recommandations*) **ne obvezuju države članice**, ali se preporuča ugradnja istih u pravni sustav države.

**Važnije konvencije pod okriljem IMO-a (vidi i točku 2.2)**

* + **SOLAS –** *Safety of Life at Sea* – 1960., zadnje izdanje iz 1974. stupilo je na snagu 25 svibnja 1980. Daljnje izmjene 81., 83., 88., …1997. 2000.
  + **Load Lines** 1966. – gaz, nadvođe, stupila na snagu 1968.
  + **Tonnage Measurement** 1969. – stupila na snagu 1982.
  + **Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971. –** zadnja verzija 1977.
  + **COLREG –** *Conv.on Int. Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972. (izmjena SOLAS 1960.)* - zadnje izmjene 1977.
  + **Int**. **Conv. on Safe Containers** 1972.
  + **Conv**. **on the Int. Maritime Satellite Oreganization** 1976. 🡪 1979. osnivanje Inmarsata.
  + **Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for Seafarers** 1978. stupila na snagu 1984, a zadnja verzija, koja obvezuje i RH je stupila na snagu 1997. godine.
  + **Maritime Search and Rescue –** 1979, stupila na snagu 1985.
  + **Int. Conv. for the Prevention of Pollutin from Ships** iz 1971. kao sljednica stare iz 1954., stupila na snagu 1973. Danas izdanje iz 1978. (na snagu 1983.) - **MARPOL 73./78.**

**Ostale konvencije važne za pomorsko pravo**:

1982. u Montego Bayu (Jamajka) potpisana je **Konvencija UN o pravu mora** na kojoj se temelje pomorski zakoni svih država potpisnica (i naš **Pomorski zakonik**).

**Bruxelleske konvencije za ujednačavanje pomorskog prava** odnosile su se na sudar brodova, spašavanje i pomaganje, teretnicu, hipoteke i privilegije na brodu, itd

## Konvencija UN o pravu mora (UNCLOS 82)

*United Nations Convention on the Law of the Sea* Potpisana je 10. prosinca 1982., stupila je na snagu 16. studenog 1994. godine. Njena povijesna važnost je u nastojanju održanja mira, pravde i jednakosti u svijetu.

Konvencija obvezuje sve države potpisnice, kao i RH.

**Sastoji se od 17 cjelina**:

1. Uvod – rječnik, primjena i namjena.

2. Teritorijalno more i vanjski morski pojas (granice TM, neškodljiv prolazak TM (svi brodovi, trgovački brodovi, brodovi posebne namjene, ratni brodovi),vanjski morski pojas.)

3. Tjesnaci za međunarodnu plovidbu (tranzitni prolaz, neškodljiv prolaz.)

4. Arhipelaške države

5. Gospodarska zona

6. Kontinentalni šelf – epikontinentalni pojas

7. Otvoreno more (očuvanje i upravljanje prirodnim bogatstvima i živućim vrstama),

8. Otoci

9. Zatvorena ili djelomično zatvorena mora

10. Pravo pristupa moru za ne-obalne države, pravo tranzita

11. Zona (princip upravljanja zonom, upravljanje resursima, vlasti-uprava zone, skupština, vijeće, tajništvo, financiranje, pravni status, privilegije, imunitet, nadležnost suda)

12. Zaštita i očuvanje mora (svjetska i regionalna suradnja, tehnička podrška, nadzor, međunarodna pravila za sprječavanje zagađivanja, područja pod ledom, odgovornosti za štete, imunitet, dužnost poštivanja drugih konvencija)

13. Istraživanje mora (međunarodna suradnja, upravljanje i promocija istraživanja mora, istraživačka oprema i infrastruktura. odgovornost za postupke, nadležnost suda)

14. Razvoj i prijenos morskih tehnologija (međunarodna suradnja, državni i regionalni istraživački i tehnološki centri, suradnja međunarodnih organizacija)

15. Nadležnost sudova (procedure, ograničenja i izuzeća)

16. Opće odredbe konvencije (miroljubivost, dobrobit svih,…)

17. Završne odredbe (potpisivanje, stupanje na snagu,…)

**U drugom djelu su dodaci:**

1. Popis životinjskih vrsta selica

2. Povjerenstvo za određivanje granica kontinentalnog šelfa

3. Temeljni uvjeti istraživanja i eksploatacije (odnosi se na Zonu)

4. Statut Poduzeća (tijelo Vlasti Zone)

5. Mirenje (odnosi se na 15. poglavlje)

6. Statut Međunarodnog Suda pravde mora (u Hamburgu)

7. Arbitraža

Konvencija UN o pravu mora je temeljni dokument za sastavljanje nacionalnih propisa o pravnim odnosima subjekata na moru.

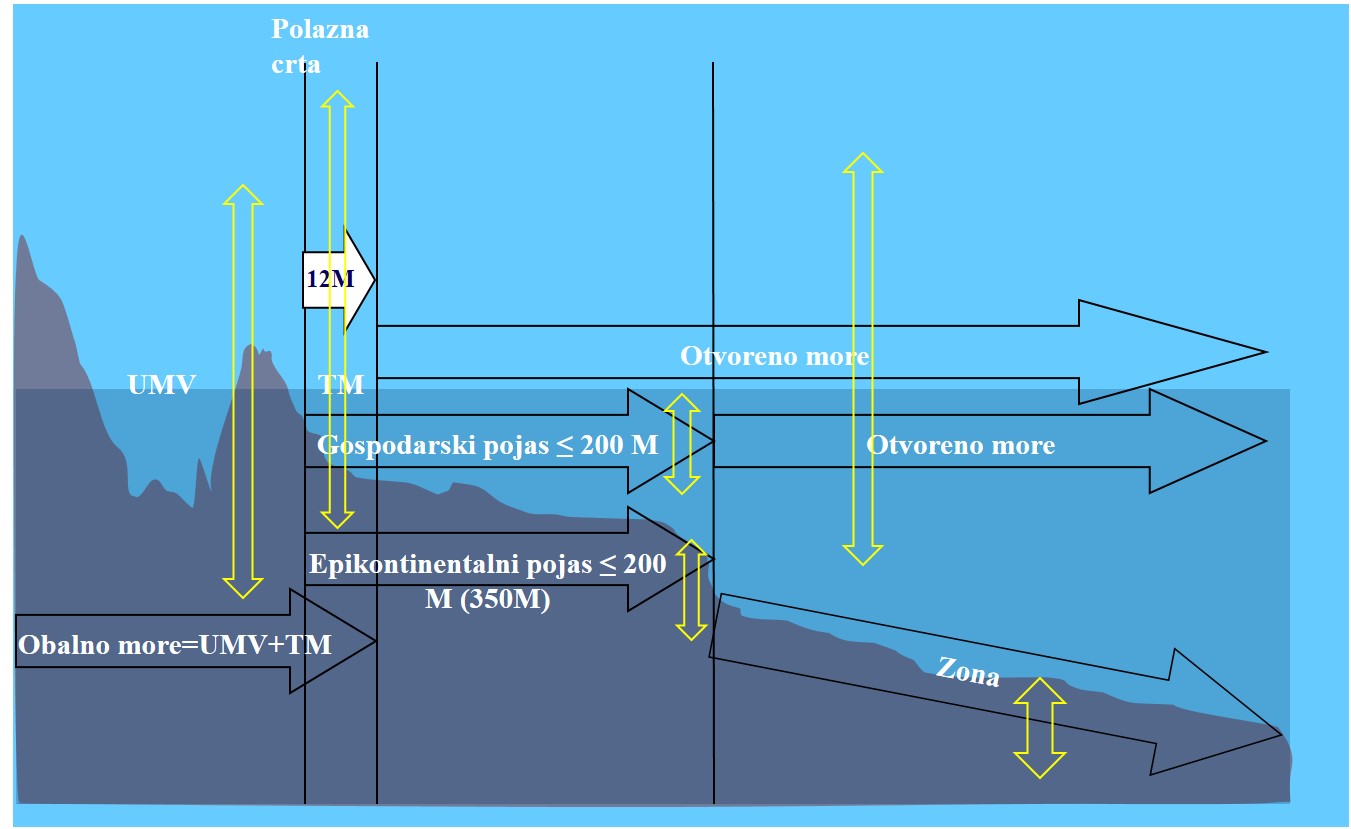
Počevši od obale morska područja su:

* obalno more:
  + unutrašnje morske vode (more među otocima, luke, zaljevi, ušća rijeka; od obale do polazne crte; more, podmorje, dno, podzemlje i zrak);
  + teritorijalno more (od polazne crte max 12M; more, podmorje, dno, podzemlje i zrak);
* gospodarski pojas (izvan TM neke države, do 200M od polazne crte, more i podmorje)
* epikontinentalni pojas (izvan TM neke države, do 200M od polazne crte, a max do 350M, ovisno o dubini šelfa; dno i podzemlje);
* otvoreno more (izvan područja država, pripada svima, more, podmorje i zrak, 6 sloboda)
* zona (dno i podmorje ispod otvorenog mora, opće dobro čovječanstva)

Specifičnosti čine:

* arhipelaške države/vode;
* tranzitni prolaz na moru i na kopnu
* djelomično zatvorena/zatvorena mora.

Na slici je prikazana podjela mora prema UNCLOS-u.



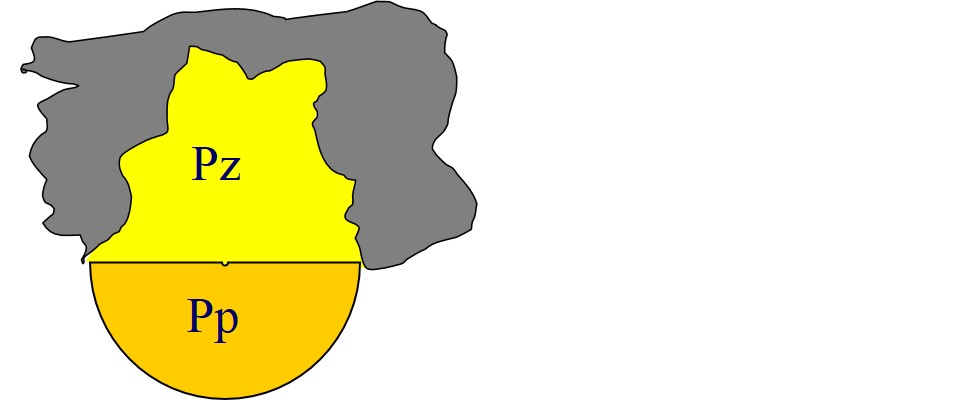
### Obalno more, unutrašnje morske vode, pojam i pravni status

Obalno more čine **unutrašnje morske vode** i **teritorijalno more**. Unutrašnje morske vode dijelovi su mora uz obalu pod neograničenom vlašću obalne države, a teritorijalno se more neposredno nastavlja na unutrašnje morske vode, tj. započinje s **polaznom crtom**.

Suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire se na unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora.

Unutarnje morske vode Republike Hrvatske obuhvaćaju luke i zaljeve na obali kopna i otoka te dijelovi mora između crte niske vode na obali kopna i ravne polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora.

Luke otvorene za međunarodni promet u Republici Hrvatskoj određuje Vlada Republike Hrvatske posebnim propisom

**Zaljevom se smatra jasno istaknuta uvala uvučena u kopno, čija je morska površina jednaka površini ili je veća od površine polukruga kojemu je duljina promjera jednaka duljini prave crte koja zatvara ulaz u zaljev.** Morska površina zaljeva mjeri se od crte niske vode uzduž obale zaljeva i prave crte koja zatvara ulaz u zaljev. (Na crtežu: Pz mora biti veće ili jednako Pp).

Strani trgovački brod smije prolaziti unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske radi uplovljavanja u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će biti popravljen, radi isplovljenja iz takve luke, te radi plovidbe između luka otvorenih za međunarodni promet, najkraćim uobičajenim putem.

**Kabotažu,** tj. prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka mogu obavljati samo brodovi, jahte ili brodice hrvatske državne pripadnosti. Kabotažom se smatra i prijevoz osoba stranom jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu.

Iznimno, Ministarstvo može odobriti:

1. stranom brodu prijevoz praznih kontejnera u njihovoj eksploataciji između hrvatskih luka,
2. stranom brodu, jahti ili brodici prijevoz osoba i stvari između hrvatskih luka ako to zahtijeva gospodarski interes Republike Hrvatske, a uz prethodno pribavljeno mišljenje Hrvatske gospodarske komore.
3. prijevoz osoba jahtom ili brodicom uz naknadu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske može se obavljati samo brodicom ili jahtom hrvatske državne pripadnosti, koja je u vlasništvu domaće fizičke ili pravne osobe i koja ispunjava uvjete utvrđene posebnim propisom koji donosi ministar.

**Strani ratni brod, strani javni brod, strani ribarski brod, te strani znanstvenoistraživački brod** smije uploviti u unutarnje morske vode Republike Hrvatske radi ulaska u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će taj brod biti popravljen, ako za to prethodno dobije odobrenje od nadležnog tijela.Uplovljavanje u unutarnje morske vode Republike Hrvatske i boravak u hrvatskoj luci ne može se odobriti stranom ratnom brodu koji svojim boravkom ugrožava sigurnost Republike Hrvatske.

U hrvatskim lukama mogu istodobno boraviti najviše tri strana ratna broda iste državne pripadnosti. Boravak stranoga ratnog broda u hrvatskoj luci ne može trajati duže od 10 dana. Za posjeta u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, na stranom ratnom brodu smije biti ukrcana samo posada ratnog broda.

**Strane jahte i strane brodice namijenjene razonodi**, športu ili rekreaciji, mogu ploviti i boraviti u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske, pod uvjetom da odmah nakon uplovljavanja u unutarnje morske vode Republike Hrvatske, uplove najkraćim putem u najbližu luku otvorenu za međunarodni promet i obave graničnu kontrolu.

Domaće i strane pravne i fizičke osobe, te hrvatski ratni brod mogu obavljati **istraživanja, arheološko istraživanje, fotografiranje i/ili druge oblike dokumentiranja kulturnog dobra, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske samo uz odobrenje nadležnog ministarstva.** Tijekom istraživanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna najmanje jedna osoba koja u skladu s posebnim propisima ima status znanstvenika a zaposlena je u domaćoj znanstvenoj organizaciji.

U brodogradilištima Republike Hrvatske može se obavljati popravak, obnavljanje opreme i strojeva, bojenje, čišćenje i sl. (u daljnjem tekstu: popravak) stranih ratnih brodova i stranih javnih brodova nakon pribavljenog odobrenja Ministarstva nadležnog za poslove obrane. Strani ratni brod na popravku može imati samo trećinu posade s osobnim naoružanjem i pripadajućim jednim kompletom streljiva od uobičajenoga mirnodopskog sastava. Strani ratni brod kojemu je odobren popravak dužan je odmah nakon uplovljavanja u hrvatsku luku iskrcati gorivo i mazivo, streljivo i druga ubojita sredstva, osim nuklearnog naoružanja, na mjesto koje odredi vojni zapovjednik nadležan za luku u kojoj se obavlja popravak. Za vrijeme popravka, posada stranoga ratnog broda može boraviti i kretati se u mjestu u kojemu se obavlja popravak broda.

Plovni objekti ne smiju ploviti **zabranjenom zonom u unutarnjim morskim vodama,** osim u slučaju više sile. Strani plovni objekt koji je zbog više sile ili nevolje na moru prisiljen skloniti se u unutarnje morske vode Republike Hrvatske dužan je o tome odmah obavijestiti najbližu lučku kapetaniju ili lučku ispostavu, a koja će o dobivenoj obavijesti izvijestiti nadležnu policijsku postaju.

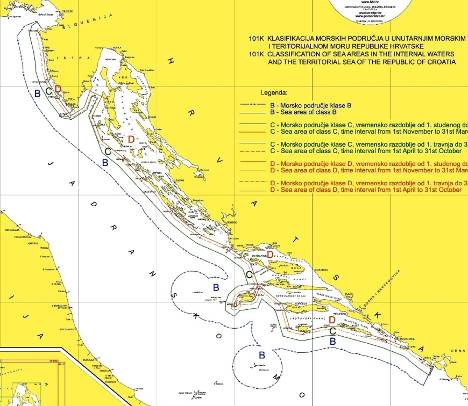
### Teritorijalno more, pojam i pravni status

Pitanja vezana za teritorijalno more rješavaju se temeljem Konvencije UN o pravu mora.

Dio obalnog mora koji je udaljeniji od kopna, a računa se od polazne crte do maksimalne udaljenosti od 12 M, zove se **teritorijalno more.** Obalna država je na svojemu teritorijalnome moru suverena na moru, podmorju i u zraku. Suverenost se međutim ograničava, pa svi strani plovni objekti imaju pravo neškodljivog prolaska.

Na teritorijalno more može se nastaviti **vanjski morski pojas** koji s teritorijalnim morem može ukupno biti širok 24 M. Kako je u RH teritorijalno more širine 12 M, mi nemamo vanjski morski pojas.

**Teritorijalno more** je pojas koji se računa od **polazne crte**. Prema konvenciji, polaznu crtu čine: crte niske vode uzduž obala kopna i otoka, ravne crte koje zatvaraju ulaze u luke ili zaljeve, ravne crte koje spajaju sljedeće točke na obali kopna i na obali otoka



**Pomorski zakonik RH** u svom članku 18. točno propisuje točke koje čine polaznu crtu teritorijalnog mora RH. Polazne crte su ucrtane u pomorskoj karti »Jadransko more«, koju izdaje Hrvatski hidrografski institut. Pri određivanju ravne polazne crte teritorijalnog mora, dijelom obale smatraju se i najizbočenije stalne lučke građevine koje su sastavni dijelovi lučkog sustava.

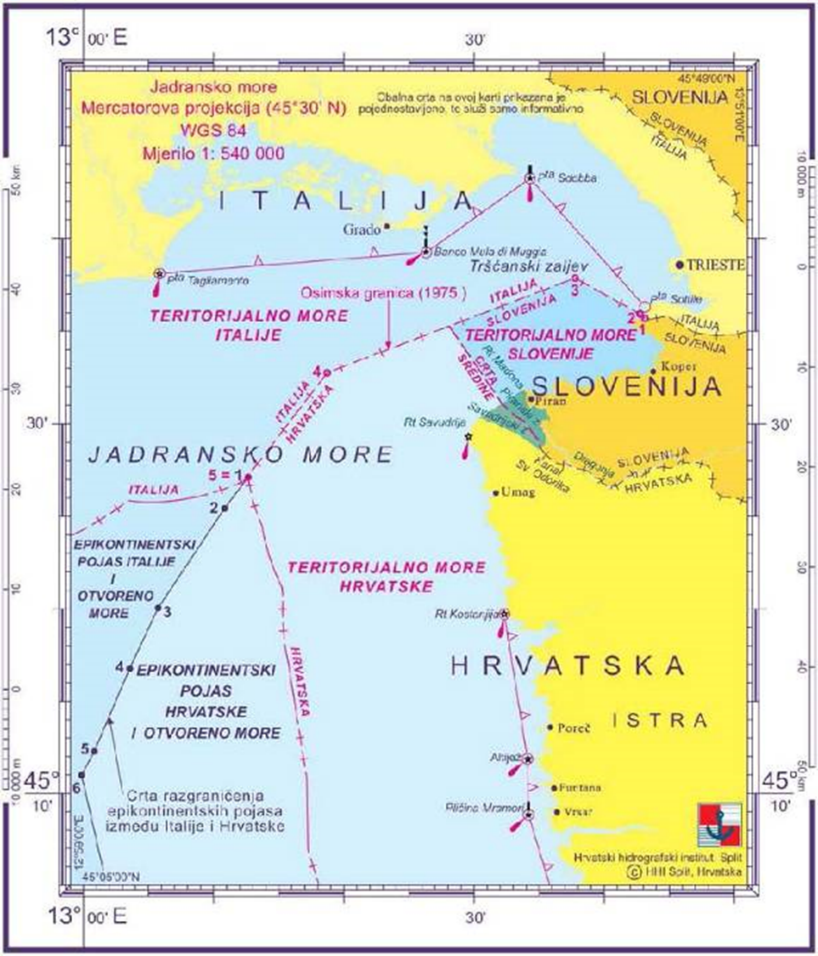
Vanjska granica teritorijalnoga mora jest crta kojoj je svaka točka udaljena 12 morskih milja od najbliže točke polazne crte.

Pod **neškodljivim prolaskom** plovnog objekta razumijeva se plovidba teritorijalnim morem neke države bez uplovljavanja u neku njenu luku otvorenu za međunarodni promet, ili plovidba radi uplovljavanja u takvu luku, ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će plovni objekt biti popravljen, odnosno radi isplovljenja iz nje u gospodarski pojas, uz uvjet da se ne narušava mir, red ili sigurnost obalne države. Neškodljivi prolazak strani plovni objekt mora obaviti najkraćim uobičajenim putem, bez prekida i odgode.

**Zaustavljanje i sidrenje** stranoga plovnog objekta koji se koristi pravom neškodljivog prolaska dopušteno je samo ako je prouzročeno događajima koje nalaže redovita plovidba, odnosno viša sila ili nevolja na moru, ili radi pružanja pomoći ljudima, plovnim objektima ili zrakoplovima u opasnosti ili u nevolji. Obalna država ne smije ometati brodove u neškodljivom prolasu, niti im naplatiti ikakvu pristojbu za prolazak. Obalna država je dužna sve brodove koji prolaze njenim TM upozoriti na eventualne opasnosti na plovnom putu.

**Strani ratni brod** mora 24 h unaprijed obavijestiti nadležno Ministarstvo o namjeri neškodljivog prolaza. Teritorijalnim morem Republike Hrvatske smiju istodobno prolaziti do tri strana ratna broda iste državne pripadnosti

**Neškodljivim prolaskom ne smatra se** prolazak stranoga plovnog objekta koji: prijeti silom ili uporabljuje silu protiv obalne države, vježba ili obavlja obuku s oružjem, vrši špijunažu ili propagandu protiv poretka, prihvaća na brod bilo kakav zrakoplov, ili zrakoplov s njega polijeće ili slijeće, ukrcava ili iskrcava robu, novac ili ljude suprotno carinskim, poreznim ili zdravstvenim propisima,hotimično ili znatno onečišćuje morski okoliš, obavlja ribolov ili ulov drugih morskih bića, obavlja istraživanje, ispitivanje ili mjerenje, ili obavlja drugu djelatnost koja nije u izravnoj svezi s prolaskom.

U unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru mogu se odrediti i propisati obvezni plovni putovi, sustavi odijeljenog prometa, sustavi javljanja brodova, te način upravljanja pomorskim prometom radi sigurnosti plovidbe za sve ili za neke vrste plovnih objekata. U svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, može se zabraniti plovidbu pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta.

**Stranome ribarskom brodu** za vrijeme prolaska teritorijalnim morem zabranjen je ribolov ili ulov drugih morskih bića u moru ili na morskome dnu. Dužan je ploviti brzinom ne manjom od šest čvorova, bez zaustavljanja ili sidrenja, osim ako je to prijeko potrebno zbog više sile ili nevolje na moru te imati vidljivo istaknute oznake ribarskoga broda. Zabrana se ukida ako postoji posebna dozvola ili bilateralni, međudržavni dogovor.

**Strana podmornica i drugo podvodno prijevozno sredstv**o za vrijeme prolaska teritorijalnim morem dužno je ploviti morskom površinom i viti zastavu svoje države i zastavu obalne države.

Mogu se obavljati **istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja** mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja, te arheološko istraživanje, samo uz odobrenje nadležnog ministarstva.

**Pravo progona u teritorijalnom moru** ima svoje posebne zakonitosti. Obalna država **nema pravo progona nad brodom u neškodljivom prolazu** osim ako se na brodu nije dogodila protuzakonita radnja koja se odnosi i na osobe obalne države, ako se radi o djelu koje ometa mir i poredak obalne države, ako je posada proda zatražila pomoć obalnih vlasti, ili ako se na brodu poduzima zabranjena aktivnost krijumčarenja droga. Ako je brod u unutrašnjim morskim vodama počinio kazneno djelo, po izlasku u teritorijalno more nad njim se **može provoditi progon**, kao da se još nalazi u luci. Ako brod dolazi s otvorenog mora, a na njemu se dogodilo krivično djelo prije ulaska u TM, obalna država **ne može progoniti brod**.

U pravilu, progon dakle može početi samo u području obalnog mora, ali se **može nastaviti i na otvorenom moru**, ako nije bilo prekinuto, sve dok strani brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili neke druge države. Progon vrše ratni ili javni, za to ovlašteni brodovi ili zrakoplovi.

### Otvoreno more i njegove slobode, pojam i pravni status

Otvoreno more je opće dobro svih naroda, pa svi imaju pravo na iskorištavanje otvorenog mora u mjerama koje predviđa Konvencija UN o pravu mora i ostale konvencije koje reguliraju odnose na otvorenom moru.

Otvoreno more čine sva morska područja koja nisu uključena u druge zone ili područja. **Slobode otvorenog mora su**:

1. sloboda plovidbe;
2. sloboda prelijetanja;
3. sloboda polaganja podmorskih kablova i cjevovoda (sukladno zahtjevima Konvencije);
4. sloboda izgradnje umjetnih otoka i ostalih instalacija (sukl.zaht.Konv.)
5. sloboda ribarenja (sukl.zaht.Konv.)
6. sloboda znanstvenog istraživanja (sukl.zaht.Konv.)

Svaka država, bilo da ima izlaz na more ili ne, ima pravo vijanja vlastite zastave na moru. Svaki brod smije imati samo jednu državnu pripadnost, a svaka država mora osigurati upravljanje, pregled i nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti.

**Vojni i javni brodovi** imaju totalni imunitet, te podliježu samo pravima svoje države.

U slučaju **sudara ili pomorske nezgode**, nadležan je sud države pripadnosti. Nijedan vojni ili javni brod ne smije zaustaviti ni zadržati brod strane državne pripadnosti.

Svaka obalna država mora organizirati **službu traganja i spašavanja** koja može proširiti djelovanje i na otvoreno more. Svaka obalna država mora poduzeti mjere suzbijanja i kažnjavanja prijevoza robova. Svaka osoba koja držana u ropstvu ima pravo na traženje azila.

**Sve države moraju doprinijeti suzbijanju piratstva**. Piratstvo se sastoji od nezakonskog djelovanja (ili pomaganja) u smislu zadržavanja, orobljavanja, krađe, ranjavanja ili ubojstva na brodu ili zrakoplovu, od strane privatne osobe, grupe osoba, ili pobunjene posade vojnog ili javnog broda ili zrakoplova. (U slučaju da to učini djelatni vojni ili javni brod radilo bi se o gusarstvu). Brod ili zrakoplov koji se bavi piratstvom može zadržati ili izgubiti državljanstvo, ovisno o pravu države pripadnosti. Svaki brod ima pravo zaustaviti, ganjati i zaplijeniti plovilo za koje se smatra da se bavi piratstvom, a svaka država ima pravo i dužnost kažnjavanja piratstva.

Sve države moraju surađivati u **suzbijanju trgovine drogama.**

Sa otvorenog mora je zabranjeno **neovlašteno emitiranje** tv ili radio programa protivno pozitivnim zakonskim propisima.

Vojni ili javni brod ne smije zaustaviti drugi vojni ili javni brod, osim ako ne sumnja da se bavi piratstvom, prijevozom roblja i droge, krijumčarenjem ili neovlaštenom emisijom. Može se zaustaviti i brod bez državne pripadnosti, ili brod koji ne želi pokazati svoju zastavu.

Progon broda može započeti samo u slučaju da se sumnja u gore navedene nezakonite radnje, ali se na otvorenom moru može nastaviti progon započet u državnim vodama.

Svaka država ima pravo **polaganja podmorskih cijevi i kablova**, a brodovi imaju dužnost čuvanja istih. Položaj kablova mora biti označen na pomorskim kartama. Svaka država mora zakonski regulirati postupke polaganja i održavanja, te postupke u slučaju oštećenja istih.

**Ribarenje** je dozvoljeno za sve države, uz uvjet da se sačuvaju sve postojeće životinjske vrste. Sve države moraju surađivati u tom smislu, te poštovati zahtjeve UN i ostalih konvencija.

### Epikontinentalni pojas, pojam i pravni status, granice

**Epikontinentalni pojas** obalne državi uključuje dno i podzemlje podmorskih područja koje se proteže izvan teritorijalnog mora do maksimalne udaljenosti od 200 M od polazne crte. Ne obuhvaća područje dubokog oceanskog mora, nego samo i isključivo dio kontinentalnog ruba – šelf.

U ovom području obalna **država ima pravo prvenstva eksploatacije i istraživanja morskog dna i njegovog podzemlja**.

Određivanje vanjskih granica epikontinentalnog pojasa nije pitanje udaljenosti od polazne crte kao kod npr. teritorijalnog mora, već se **preračunava temeljem širine kontinentalnog ruba, odnosno njegovog prvog pojasa, tzv. šelfa**. Kontinentalni rub obuhvaća oko 1/3 svjetskog mora. Sastoji se od šelfa, kosine i podnožnog područja. Šelf, prvi pojas uz obalu, obično se blago produbljuje do dubine od 150-200 m, s nagibom od 1:540 do 1:1000, a sam pojas je od 70-300 km, u rijetkim slučajevima do 1000 km. Na šelf se nastavlja kosina, tj. pojas naglog povećanja dubine. Debljina podmorskog taloga u šelfu je 3-5 km, a svjetlo uglavnom dopire do dna. Područje je **pogodno za eksploataciju nafte i plina iz podzemlja**, jer su još dovoljno dostupne dubine.

Kako sam šelf može imati i više od 200 M, Konvencija UN o pravu mora propisuje da **epikontinentalni pojas može biti širok i do 350 M od polazne crte**. Bitnu ulogu igra i dubina mora, tako da vanjska granica pojasa mora biti barem 100 M unutar izobate od 2500 metara.

Obalna država koja želi proglasiti pojas širi od 200 M, mora dokumentaciju podnijeti radi odobrenja UN-ovoj Komisiji za granice kontinentalnog šelfa (2. aneks Konvencije).

Budući da obalna država ima pravo prvenstva u eksploataciji dna i podzemlja, čak i u slučaju da ne poduzima takve radnje, **druge države nemaju pravo eksploatacije ni istraživanja**, osim ako ne postoji odobrenje ili ugovor s obalnom državom. Pravo se odnosi na svu neživu tvar dna i podzemlja, kao i na živuće vrste koje obitavaju isključivo na dnu (ili u podzemlju).

**Pravo se ne odnosi na morski i zračni prostor**.

Pravo polaganja kablova i cjevovoda se, međutim odnosi za sve države, jer se smatra slobodom otvorenog mora, a ne smatra eksploatacijom dna, ali obalna država mora ipak biti upoznata s polaganjem kablova/cjevovoda i odobriti taj poduhvat.

Obalne države koje su proglasile epikontinentalni pojas dužne su posebnim vlastima UN-a **uplaćivati naknadu temeljem prihoda od eksploatacije** istog. Iznos varira s obzirom na broj godina eksploatiranja. Države u razvoju su oslobođene uplaćivanja naknade.

U slučaju da se na suprotnim stranama šelfa nalaze dvije države, o granicama se dogovaraju sporazumno ili temeljem odredba Konvencije. U slučaju spora, nadležan je Međunarodni sud.

Područje pojasa mora biti ucrtano na pomorskim kartama.

Granice epikontinentalnog pojasa RH utvrđene su sporazumom između Italije i bivše SFRJ 8.siječnja 1968. godine i protežu se do sredine pojasa mora između granica teritorijalnog mora RH i Italije.

### Međunarodni tjesnaci, djelomično zatvorena mora

Mnogi tjesnaci i prolazi koji se nalaze na međunarodnim rutama nalaze se u području jedne ili više država, pa se na njima primjenjuje pravo tih država. Konvencija UN o pravu mora se ne miješa u ta prava, već daje smjernice za omogućavanje plovidbe svim međunarodnim subjektima pomorskog prometa.

Zatvorena ili djelomično zatvorena mora su zaljevi ili područja koja su okružena dvjema ili s više država, u kojima je za izlazak na otvoreno more potrebno prijeći kroz teritorijalno more jedne države.

Ovo poglavlje Konvencije odnosi se na **tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu između dvaju područja mora koji imaju status otvorenog mora ili gospodarskog pojasa.**

U takvim tjesnacima svi brodovi i zrakoplovi imaju pravo prolaza - **tranzitnog prolaza**, osim ako tjesnac ne prolazi npr. između otoka i obale iste države, a u relativnoj blizini postoji pravno pogodniji prolaz.

Izraz **tranzit** podrazumijeva **neškodljivi prolazak** isključivo radi odlaska sa jednog područja otvorenog mora u drugi. Zabranjena je svaka radnja koja se ne odnosi na „običan“ prolazak.

**Obaveze plovila i zrakoplova u tranzitu**:

* + prolazak bez nepotrebnog zadržavanja i zaustavljanja osim u slučaju više sile;
  + zadržavanje od bilo kakvih neprijateljskih i propagandnih aktivnosti;
  + prolazak u skladu sa svim međunarodnim propisima za izbjegavanje sudara na moru i sprječavanje zagađivanja;
  + primjena svih međunarodnih zrakoplovnih pravila.

Tijekom tranzitnog prolaza ne smiju se obavljati istraživanja bez dozvole obalne države.

Obalne države mogu u području tjesnaca **uspostaviti sustav razdvojene plovidbe** ili zamijeniti postojeći sustav novim rješenjem. Takav sustav mora biti priznat od međunarodnih institucija, te objavljen i ucrtan na pomorskim kartama, a na području sustava moraju biti postavljena sva potrebna pomagala i oznake.

Obalne države mogu proglasiti i posebne propise koji se odnose na sigurnost plovidbe, sprječavanje zagađivanja i na ostale radnje unutar tjesnaca, kao što su ribarenje, eksploatacija podzemlja, istraživanje i sl. Takvi propisi ne smiju diskriminirati nijednu posebnu kategoriju plovila ili zrakoplova.

Države koje imaju izlaz na **zatvoreno ili djelomično zatvoreno more** dužne su surađivati u smislu upravljanja, očuvanja, istraživanja i eksploatacije resursa mora, u implementaciji pravnog sustava, te u sprječavanju zagađivanja i očuvanju okoliša.

### Tranzitni prolaz, pristup moru za neobalne države

Konvencija UN o pravu mora predviđa mogućnost pristupa moru za države koje ne izlaze na more. Takav prelazak preko teritorija druge države, kako bi se prevozio teret do mora zove se također **tranzit**.

**Tranzitni prijevoz** se vrši preko **tranzitne države.** Prijevoz se može obavitiželjeznicom, vodenim ili kopnenim sredstvima, čak i životinjama, a u sredstva prijevoza uključeni su i cjevovodi.

Svaka država koja nema svoj prirodan izlaz na more, mora imati pravo pristupa moru, gdje ima pravo na sve slobode otvorenog mora. Svi detalji tranzitnog prijevoza ugovaraju se bilateralno ili na regionalnoj razini. Tranzitna država mora osigurati slobodan prijevoz, a država koja se tim pravom koristi ne smije zadirati u interese i pravni poredak tranzitne države.

Za tranzitni teret, **tranzitna država ne smije naplaćivati porez ni carinu**, a smije naplatiti naknadu za izvršene usluge po cjeniku koji nije skuplji od cjenika za druge države.

Za olakšanje tranzita, tranzitna država može osnovati **slobodne carinske zone ili luke**. U slučaju da tranzitna država nema dovoljno kvalitetna prijevozna sredstva ili nema zadovoljavajuću manipulacijsku opremu u tranzitnim lukama, može u iste ulagati u suradnji s državom kojoj pruža uslugu tranzita, što se također ugovara bilateralno ili regionalno.

Tranzitne države ne smiju uzrokovati nikakvo kašnjenje ili druge tehničke probleme tranzitnom prijevozu. Dogode li se takve okolnosti, tranzitna država, sama ili u suradnji s državom vlasnikom tereta mora poduzeti sve mjere za što brže otklanjanje problema.

Brodovi koji viju zastave država koje nemaju izlaz na more moraju u svim lukama imati isti tretman kao brodovi država s izlazom na more. Sve pogodnosti koje tranzitna država pruža susjednoj državi bez izlaza na more mogu biti povoljnije od zahtjeva Konvencije UN o pravu mora, ali ne smiju nikako biti manje povoljne.

### Arhipelaško more i države, pravno reguliranje

**Arhipelaška, otočna država** sastoji se isključivo od jednog ili više otoka ili otočja. **Arhipelag** ili **otočje** je grupa otoka, koja uključuje i vodeni prostor unutar njih, te sva područja koja području pripadaju geografski, ekonomski ili povijesno.

**Arhipelaške vode** su morski prostor unutar granica arhipelaga.

*Sadržaj:* **Područje arhipelaške države** određuje se povezivanjem najisturenijih točaka vanjskih otoka, tako da odnos površine mora i kopna bude od 1:1 do 1:9. Dužina svake ravne dionice vanjske granice ne smije biti duža od 100M, a na 3% linija se ta dužina može odrediti do 125 M. (npr, ako oko otoka ima 100 linija, 97 ih mora imati do 100M, a ostale 3 mogu imati do 125M). Granice arhipelaga ne smiju odstupati od prirodnog oblika otoka. Granice se ne smiju računati na linijama niske vode, osim ako u nekom području koje je povremeno pod vodom nema čvrstih građevina (npr. svjetionik na području koje je suho samo za niskih voda). Granice arhipelaga ne smiju biti određene na način da ometaju pristup neke druge države otvorenom moru ili ekonomskom pojasu.

Granice arhipelaga moraju biti ucrtane na pomorskim kartama, ili mora postojati popis koordinata točaka na kojima počinju i završavaju dionice vanjske granice. Kopija karte, ili popis koordinata mora biti predan Glavnom tajniku UN-a.

**Granice arhipelaga su polazne crte** za mjerenje širine teritorijalnog mora, epikontinentalnog i gospodarskog pojasa, kako je već objašnjeno u prethodnim poglavljima.

U arhipelaškim vodama, **država je potpuno suverena na moru, podmorju i u zraku**, a država može odrediti koji se dio smatra unutrašnjim morskim vodama.

Arhipelaška država može ugovorima **regulirati eksploataciju svojih voda sa susjednim državama**, pogotovo ako se radi o povijesnim pravima (npr. ribolov). Arhipelaška država mora čuvati postojeće cjevovode i kablove koji su postavljeni prije proglašenja države, te dozvoliti vlasnicima eventualne popravke i održavanje.

Arhipelaška država može na svom području uspostaviti morske i zračne prolaze za što brži neškodljiv prolazak brodova i zrakoplova. Ona smije u određenom razdoblju ukinuti pravo neškodljivog prolaza, ako je to u interesu njene sigurnosti. Prolazi moraju biti kvalitetno označeni na moru i na pomorskim kartama, te mora postojati sva potrebna oprema za sigurno korištenje. Pravila kojih se moraju pridržavati brodovi tijekom prolaza arhipelaškim vodama identični su onima u tranzitnom prolazu tjesnacima za međunarodni promet.

### Gospodarski pojas, pojam i pravni status

**Gospodarski pojas – ekskluzivna ekonomska zona** je područje izvan teritorijalnog mora, s posebnim pravnim statusom. Prava i dužnosti obalne države i ostalih država regulirani su Konvencijom UN o pravu mora.

U ovom djelu neće se raspravljati o Hrvatskom gospodarskom pojasu.

U gospodarskom pojasu, **obalna država ima ova prava**:

* + pravo prednosti istraživanja, eksploatacije, očuvanja i upravljanja prirodnim resursima (živim i neživim), te dobivanja energije iz vode, struja i vjetra;
  + izgradnje i korištenja umjetnih otoka, instalacija i struktura;
  + zaštite okoliša.

**Obalna država mora uzeti u obzir prava i potrebe susjednih država.** Što se tiče dna i podzemlja, vrijede pravila epikontinentalnog pojasa.

Gospodarski pojas **ne smije biti širi od 200M od polazne crte**. Na njemu sve države imaju pravo na slobode otvorenog mora – plovidbu, prelijetanje, polaganje kablova i cjevovoda, te ostala prava prema međunarodnim propisima i uzancama. Granice pojasa moraju biti objavljene na pomorskim kartama.

**Umjetni otoci, instalacije i tvorevine** su pod potpunim suverenitetom obalne države. Oko njih država ima pravo uspostaviti sigurnosni pojas, ne širi od 500m, a ne smiju se uzeti u obzir za proračun polazne crte. Takve tvorevine moraju biti kvalitetno označene i ne smiju se postavljati na područjima uobičajenog pomorskog prometa ili sustava plovidbe.

U svrhu **zaštite živih resursa** obalna država može ograničiti ulov pojedinih vrsta, a u svrhu što kvalitetnije analize postojećeg stanja može surađivati s državnim i međunarodnim ustanovama. Takve mjere se mogu poduzeti i za povećanje broja primjeraka neke vrste. Obalna država može odrediti optimalnu količinu ulova pojedine vrste i **odobriti susjednim državama ulov određene količine** (npr. ako nema dovoljno ribarica za izloviti sve što je ekološki prihvatljivo). Posebnu pažnju treba pridavati ovoj tematici ako se radi o **državama u razvoju**. U ovom slučaju potrebno je odrediti za strane državljane:

* + postupak ishođenja dozvola;
  + vrste i količine riba koje se smiju loviti, njihova veličina i dob;
  + godišnje doba u kojem je dozvoljen ili zabranjen ribolov;
  + područje dozvoljeno za ribolov;
  + vrste opreme i brodova za ribolov.

Susjedne **države koje nemaju izlaz na more** imaju također pravo ugovaranja korištenja gospodarskog pojasa, što se ugovara bilateralno ili regionalno. **Geografski hendikepirane države** kojima ekonomija ovisi o korištenju tuđeg ekonomskog pojasa (npr. to bi mogla biti Slovenija), moraju imati pravo znatnijeg sudjelovanja u eksploataciji susjednog gospodarskog pojasa. U tom smislu države su pozvane na suradnju. Ako se gospodarski pojas nalazi u **području migracija vrsta koje su specificirane u Aneksu I** Konvencije UN, potrebno je poduzeti posebne mjere očuvanja tih vrsta. Posebne mjere se poduzimaju i za morske sisavce, te neke druge vrste živih morskih organizama.

Obalna država može poduzeti pravne akcije (zaustavljanje brodova, oduzimanje ulova itd.) radi očuvanja prava suvereniteta nad gospodarskim pojasom.

U slučaju da dvije države, jedna nasuprot drugoj, žele proglasiti gospodarski pojas, mogu granice dogovoriti ugovorno, ili prepustiti odluku Međunarodnom sudu Pravde u Hamburgu.

RH u Pomorskom zakoniku spominje Gospodarski pojas, a 3.10.2003. je Hrvatski sabor donio **Odluku o proširenju jurisdikcije RH na Jadranskom moru** čime see uspostavlja **zaštićeni ekološko-ribolovni pojas**. 3.6.2004. donesena je **Odluka o dopuni odluke..** po kojoj će primjena zaštićenog pojasa za zemlje EU započeti nakon sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između EU i RH, čime se bitno ograničava prva odluka.

### Zona, pojam i pravni status

Zona – *Area –* je naziv za područje dna i podzemlja područja mora koje nije u nadležnosti nijedne druge države. UN Konvencija unutar Zone spominje **resurse**, tj. sve krute, tekuće ili plinovite mineralne tvari koje se nalaze na području Zone, odnosno neposredno ispod dna, uključujući **višemetalne grumene** (*polymetallic nodules*). Tvari eksploatirane iz Zone se zbog jednostavnosti još nazivaju i **minerali.** Zonom upravlja ***Authority*.**

Zona i njeni resursi su **zajedničko dobro čovječanstva** i nijedna država nema pravo prevlasti nad drugom. Zonom **upravljaju vlasti** – *Authority*, a odgovornost nad korištenjem imaju sve **Države članice** - *State Parties* (članice UN). Sve aktivnosti u Zoni smiju se provoditi **na dobrobit cijelog čovječanstva**, bez obzira na položaj pojedine države (uz more ili ne), s posebnim osvrtom na zemlje u razvoju.

Osim upravljanja, ***Authority*** je zadužen za pravilnu raspodjelu dobiti iz Zone. Posebna pažnja pridaje se u svakom pogledu zemljama u razvoju. Svaka članica UN je sama po sebi i član *Authorityja*. Sjedište *Authorityja* je na Jamaici. **Organi upravljanja su Skupština (*Assembly*), Vijeće (*Council*), i Tajništvo (*Secretariat*)**. Na čelu Tajništva je **Glavni tajnik** (*Secretary General*). Vijeće ima dva povjerenstva: za Ekonomsko planiranje i za Pravna i tehnička pitanja.*Authority* izdaje dozvolu za bilo koju aktivnost u Zoni, a svaki investitor je dužan plaćati naknadu koja se određuje s obzirom na vrstu i količinu eksploatiranog minerala. *Authority* je i osnivač posebnog organa, tzv. **Poduzeća - *Enterprise***, koje djeluje na međunarodnoj razini i radi isključivo za dobrobit čovječanstva, a temeljna aktivnost je eksploatacija Zone za *Authority*.

**Financiranje *Authorityja*** je moguće putem prihoda od eksploatacije, zarade *Enterprisea*, donacija privatnika, članarine država članica, kredita i sl.

**Znanstvena istraživanja** se smiju poduzimati samo u mirnodopske svrhe, na dobrobit čovječanstva. Za provođenje i poticanje takvih aktivnosti zadužen je *Authority*. U znanstvenom istraživanju mogu sudjelovati sve države članice, bilo pojedinačno, ili pomoću međunarodnih radnih timova. Svi rezultati istraživanja moraju biti dostupni javnosti i predočeni *Authorityju*.

*Authority,* ali i svaka država članica ili grupa država, mogu voditi računa o nabavci **tehnološke opreme** za aktivnosti u Zoni uz poseban osvrt na zemlje u razvoju.

Za svake aktivnosti potrebno je voditi računa o **sprječavanju svake vrste zagađivanja okoliša**, kao i o štetama na flori i fauni, te o očuvanju zdravlja i života ljudi. Sve građevine, instalacije, umjetne tvorevine i bilo kakvo oruđe za rad mora biti postavljeno i skinuto uz sve moguće mjere očuvanja područja. Takve tvorevine se ne smije postavljati na području uobičajenih brodskih ruta. Oko njih se mora osigurati zaštitno područje, a smiju se koristiti samo u mirnodopske svrhe. Umjetne tvorevine nemaju status otoka.

**Arheološki i povijesni nalazi** će se čuvati ili koristiti na dobrobit čovječanstva.

Politika i ciljevi svih aktivnosti u Zoni mogu se svesti na ove točke:

težnja k stalnom razvitku, te sigurnom i racionalnom upravljanju u smislu očuvanja i sprječavanja prekomjernog uništenja;

porast eksploatacije minerala i postizanje pravedne cijene na tržištu;

pružanje šansa za sudjelovanje u eksploataciji Zone što većem broju država članica;

zaštita interesa zemalja u razvitku.

Skupština UN svakih pet godina od stupanja na snagu Konvencije o pravu mora raspravlja o dostignućima i načinu upravljanja Zonom, a detaljna revizija se vrši svakih 15 godina na posebnoj konferenciji. Svi pravni sporovi rješavaju se u **Komori za sporove morskog dna pri Međunarodnom Sudu prava mora** (*Sea-Bed Disputes Chamber of the Int.nal Tribunal for the Law of the Sea*).

## Prevencija i zaštita okoliša

Sve države imaju pravo eksploatiranja morskih resursa, ali i dužnost zaštititi mora i podmorja. Opća pravila o sprječavanju zagađivanja i zaštiti okoliša koja se uglavnom odnose na države, donosi Konvencija UN o pravu mora (XII poglavlje), a ostale konvencije, kao npr. MARPOL i LDC detaljnije tretiraju zagađivanje s brodova.

### Odredbe UNCLOS-a o sprječavanju zagađivanja mora

Sve države moraju individualno ili u suradnji poduzeti sve moguće mjere da bi se spriječilo, smanjilo i nadziralo svako zagađivanje mora, koristeći sva raspoloživa sredstva. Nijedna država ne smije uzrokovati zagađivanje na moru koje je pod suverenitetom druge države, ili na otvorenom moru. **Sasvim je zabranjeno**:

ispuštanje otrovnih, nagrizajućih ili štetnih tvari sa postrojenja na obali;

zagađivanje s brodova, bilo namjerno, nenamjerno ili zbog nezgode;

zagađivanje sa umjetnih tvorevina, instalacija i uređaja koji se koriste za eksploataciju dna i podzemlja (npr. platforme);

zagađivanje sa bilo koje umjetne tvorevine, instalacije ili uređaja koji se koristi za eksploataciju ili bilo kakve radove na moru i podmorju.

Posebnu pažnju treba pridati posebno osjetljivim područjima i eko-sustavima u kojima obitavaju ugrožene vrste. Osim samog zagađivanja, zabranjeno je i prebacivanje izvora zagađenja iz jednog u drugo područje.

Zagađivanje podrazumijeva i **naseljavanje novih alohtonih vrsta**, osobito onih koje mogu ugroziti postojeći eko-sustav (npr, alga Caulerpa racimosa i sl.).

**U svrhu zaštite okoliša, države su pozvane na regionalnu i globalnu suradnju**, koja se očituje u pronalaženju novih pravila ponašanja, novih tehnologija i standarda. U slučaju da vlasti neke države sumnjaju u mogućnost nekakvog događaja u smislu zagađivanja mora, dužne su upozoriti susjedne države i svjetsku javnost, kako bi se posljedice umanjile u najvećoj mogućoj mjeri.

**Međunarodne organizacije mogu pružati tehničku podršku** koja je od posebne važnosti za zemlje u razvoju. Sastoji se od:

školovanja kadrova;

financijske pomoći za sudjelovanje u međunarodnim programima;

opremanja i poticanja proizvodnje opreme i pomagala;

upoznavanja s novim tehnologijama i tehničkim dostignućima;

podrške u sprječavanju ili smanjivanju svake vrste zagađivanja.

Sve države su pozvane na **neprekidno analiziranje, motrenje i evaluiranje stanja mora** i mogućnosti zagađivanja. to uključuje uzorkovanje mora, praćenje kretanja brodova, itd. Izvješća o istraživanjima stanja i kakvoće mora moraju biti javna i dostupna međunarodnim organizacijama. Isto vrijedi i za pretpostavke da bi neka buduća aktivnost na ili kraj mora mogla nepovoljno utjecati na čistoću mora. (npr. gradnja terminala-otoka u Trstu).

Sve države **moraju uspostaviti pravni sustav koji sprječava i kontrolira zagađivanje mora sa kopna, rijeka, cjevovoda i ostalih instalacija prema međunarodnim pravilima i standardima**. Pravilnici i zakoni moraju se povremeno revidirati i prilagođavati novim međunarodnim propisima i boljim tehnološkim dostignućima. Pravila se moraju odnositi i na zagađivanje s brodova, odlaganje smeća u moru, zagađivanje iz atmosfere i sve ostale slične radnje.

U smislu sprječavanja zagađivanja i očuvanja okoliša, države mogu poduzeti i mjeru **proglašenja gospodarskog pojasa**.

Zagađivanje mora se može izbjegavati i gradnjom sigurnih i kvalitetno opremljenih brodova (SOLAS, MARPOL, klasifikacijski zavodi), te praćenjem upravljanja zagađujućim tvarima na brodovima (Port State Control, Lučke kapetanije, MRCC).

Osim samih mjera sprječavanja zagađivanja, svaka država ima uspostavljen sustav progona pravnih i fizičkih osoba koje su počinile takve prekršaje. Sustav uključuje novčane i ostale kazne, te različite mjere sprječavanja. U pravilnicima i zakonima moraju biti točno definirani način istraživanja, postupci, suradnja s diplomatskim predstavništvom za strane brodove i sl.

U slučaju da je domaći ili strani brod uzrokovao zagađivanje, vlasti moraju prema njima imati iste procedure, utvrditi je li brod sposoban za daljnju plovidbu (ako se radilo o havariji), ako je potrebno, poduzeti mjere da brod što sigurnije za sebe i za okoliš stigne do najbližeg brodogradilišta i utvrditi je li nakon popravka sposoban za daljnju plovidbu.

Posebna pažnja se mora pridavati **područjima koja se nalaze pod ledom** tokom gotovo cijele godine, gdje postoji veća opasnost za navigaciju, a time i veća opasnost od zagađivanja, a i veća osjetljivog eko-sustava.

Konvencija UN o pravu mora ne odnosi se na ratne i javne brodove koji nisu u trgovačkoj funkciji, ali se traži od država da poduzmu sve mjere da se i na te brodove primjene što sličnija ili identična pravila.

### Sprječavanje zagađivanja mora s brodova (Marpol 73/78 i LDC)

Najvažnija konvencija u sprječavanju zagađivanja mora s brodova je svakako **MARPOL, tj. Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađivanja mora s brodova** (*International Convention for the Prevention of pollution from Ships).* Prvo izdanje je iz 1973. godine, a trenutno je važeće izdanje iz 1978. godine. Glavni dijelovi dokumenta su:

I – sprječavanje zagađivanja uljem.

II – sprječavanje zagađivanja opasnim rasutim tekućinama.

III – sprječavanje zagađivanja opasnim tvarima koje se morem prevoze u zapakiranom obliku.

IV – sprječavanje zagađivanja mora brodskim ispustima (santine, sivi i crni tankovi).

V – sprječavanje zagađivanja mora brodskim smećem.

VI – sprječavanje zagađivanja zraka s brodova (dim).

Temeljem iste konvencije se na brodovima vode Knjige o uljima I i II.

Uz MARPOL se može spomenuti i **LDC 96 (*London Dumping Convention,* 1972 - Protocol 1996)**- Konvencija o sprječavanju zagađenja mora namjernim **potapanjem** otpada ili drugih tvari iz 1972. godine, izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 1996. godine.

Očita je razlika između MARPOL-a i LDC-a. Kod prve konvencije se spominje **ispuštanje** a u drugoj konvenciji **potapanje** zagađujućih tvari.