

ODGOVORNOST ZA EKOLOŠKE KATASTROFE NA MORU

Ekološke katastrofe na moru su velika potencijalna opasnost i prijetnja, a kada se dogode njihove su posljedice nemjerljive u novcu. Uništeni ljudski životi, uništena flora i fauna, trajno uništen okoliš, ne mogu se nadoknaditi novcem. Direktne pak materijalne štete i dugotrajne štete nanese drugim privrednim aktivnostima, su u pravilu uvijek veće od novčanih nadoknada. Obzirom da ekološke katastrofe ne pogađaju samo zemlju na čijem se području dogode, i da se mogu dogoditi u međunarodnim vodama, u aktivnosti za spriječavanje nastanka ekoloških katastrofa i u otklanjanju njihovih posljedica treba se aktivno uključiti međunarodna zajednica. Uzevši ovo u obzir međunarodna zajednica bi se trebala fokusirati na:

- Aktivnosti za spriječavanje ekoloških katastrofa, i na
- Donošenje zakona koji bi omogućili da se okoliš sanira, a štete pravedno nadoknade.

Ekološke katastrofe na moru se mogu dogoditi zbog više sile, niskog nivoa sigurnosti broda i opreme, nedovoljno stručne i kvalificirane posade, a neke su posljedica kriminalnih radnji kao što je na primjer odlaganje opasnog otpada u moru.

U cilju smanjenja rizika za nastanak ekoloških katastrofa na moru trebamo djelovati tamo gdje možemo, a to je poboljšanje sigurnosti broda, veća stručnost i kvalificiranost posade, i bolja kontrola sigurnosnog stanja i poslovanja brodova, Tu međutim, kada su u pitanju brodovi koji viju tako zvane zastave pogodnosti, međunarodna zajednica nailazi na poškoće u primjeni ovih načela.

Naime, mnoge zemlje, za određenu novčanu nadoknadu, registriraju brodove drugih zemlja pod svoju zastavu. S druge strane brodari registriraju brodove u zemljama koje daju zastave pogodnosti radi većeg profita ostvarenog putem izbjegavanja plaćanja poreza, radi mogućnosti zapošljavanja jeftinih posada koje nitko ne štiti, niskim sigurnosnim uvjetima koji ne bi zadovoljili u njihovim zemljama, zbog loše ili nikakve kontrole ispravnosti i poslovanja brodova, iz političkih razloga i radi obavljanja ilegalnih aktivnosti. Zbog nekih od ovih razloga ili zbog svih njih, danas je više od polovice svjetske trgovačke mornarice (mjereno u tonama) registrirano pod zastavama pogodnosti.

Brodovi velikih kapaciteta koji prevoze na stotine tisuća tona nafte, naftnih derivata, ukapljenih plinova, najraznovrsnijih kemikalija i otrova, su potencijalne tempirane bombe koje plove po cijeloj kugli zemaljskoj i u konačnici dolaze u svačije dvorište. Po zakonu velikih brojeva ove katastrofe je skoro i nemoguće izbjeći znajući koje sve opasnosti objektivno prijete na moru i u manipulaciji s opasnim teretima, a ako tome pridodamo i nedovoljno stručnu posadu i nizak nivo sigurnosti i kontrole, pravo je čudo da ekoloških katastrofa nema i više.

Svjetska zajednica i zakonodavstva pojedinih zemalja rade dosta na eliminiranju i svođenju na najmanju moguću razinu svih objektivnih opasnosti, ali malo mogu napraviti u borbi protiv kapitala koji u neutaživoj gladi za profitom registrira brodove u zemljama koje daju zastave pogodnosti i tako smanjuje troškove poslovanja do granice da samo zadovolji zakonski minimum sigurnosti broda i opreme i kvalificiranosti posade.

Mnoge zemlje zastava pogodnosti im to omogućavaju izbjegavanjem ratifikacije i primjene raznih međunarodnih konvencija i zakona vezano za sigurnost na moru, zaštitu okoliša, prava radnika itd. Organizacija Ujedinjenih Naroda i druge međunarodne organizacije imaju malo uspjeha u apelima i pritiscima na ove zemlje da prihvate i primjenjuju međunarodne instrumente koji se odnose na sigurnost na moru. Kontrolu i praćenje brodova pod zastavama pogodnosti otežava i to što oni često mjenjaju zastavu, ime i vlasnika.

Kada su u pitanju zagađenje okoliša i nanesene štete današnje zakonodavstvo ima poteškoća da obezbijedi da se okoliš sanira, a štete pravedno nadoknade. Naime brodari, vlasnici tereta, osiguravajuće kuće i ostali učesnici imaju prema zakonu mogućnost ograničenja svoje odgovornosti, mogućnost abandona broda i tereta, i mogućnost proglašenja bankrota, i na taj način izbjeći plaćanje odšteta. Tu je i problem uklanjanja podrtina potonulih brodova u kojima se nalazi neiskorišteno pogonsko gorivo uključujući i nuklearno gorivo i najraznovrsniji opasan teret. Također zemlju koja je teritorijalno nadležna za procesuiranje ne može se ostaviti bez međunarodnog nadzora i pomoći u procesuiranju, jer ekološka katastrofa obično ne pogađa samo tu zemlju, nego mnogo šire područje.

Kako se u okvirima postojećih zakona ne može prisiliti pojedine zemlje da na brodovima svoje pripadnosti primjene visoke standarde sigurnosti i zaštite okoliša, niti prisiliti odgovorne da saniraju okoliš i nadoknade štete, potrebno je donijeti međunarodne zakone koji bi to bolje regulirali.

Da bi se osiguralo saniranje okoliša i pravednu nadoknadu učinjene štete, trebalo bi oformiti Međunarodno zakonodavno tijelo za procesuiranje odgovornih ili za sudjelovanje u procesuiranju odnosno u nadgledanju procesa u zemlji gdje bi se proces vodio, i donijeti međunarodni zakon koji bi za saniranje okoliša i nadoknadu šteta od ekološke katastrofe koju prouzroči brod, držao odgovornom državu čiju zastavu brod vije, i to bez ograničenja odgovornosti. Ovaj bi zakon imao uporišta u tome što se brod u određenim okolnostima smatra dio teritorija države čiju zastavu vije.

Time bi se postiglo slijedeće:

1. Znalo bi se koga će se držati odgovornim za sanaciju okoliša i pravednu nadoknadu šteta od ekološke katastrofe.
2. Države koje na svojim brodovima nemaju visoke standarde sigurnosti i nemaju kontrolu brodskih aktivnosti, teško da bi mogle podnijeti teret prijetnje nadoknade šteta od ekoloških katastrofa, što bi dovelo do registracije brodova u onim državama koje mogu obezbijediti visoki nivo sigurnosti i kontrole broda, stručnosti posade i boljih uvjeta života i rada na brodu.
3. To bi doprinjelo boljoj zaštiti radničkih prava pomoraca, pravednijem vrednovanju godina i napora uloženi u školsku i stručnu izobrazbu, i pravednijem vrednovanju pomorskog zvanja općenito.

Svatko tko se ponaša odgovorno prema zaštiti okoliša, tko poštiva zahtjeve u pogledu sigurnosti broda i opreme, unamljuje kvalificiranu posadu i poštuje radnička prava pomoraca i ne sudjeluje u ilegalnim poslovima, s odobravanjem će dočekati ove zakone.

Protivnici kojima radi nekih svojih nečasnih interesa odgovara nemoćno zakonodavstvo će reći da je to miješanje u suverenost pravosuđa pojedine zemlje. Drugi protivnici bi mogli reći da kad bi se to i ostvarilo međunarodna zajednica nema sredstva prisile kojima bi sprovela odluke „međunarodnog suda za zaštitu okoliša“.

Danas postoji Međunarodni sud za ratne zločine, čije odluke međunarodna zajednica putem raznih sankcija i restrikcija indirektno prisiljava sve zemlje da ih poštuju, što bi se moglo primjeniti i na ovaj sud za zaštitu okoliša. Svjesno zagađenje okoliša raznim ilegalnim aktivnostima, kao i odbijanje sanacije okoliša i nadoknade štete od strane odgovornih za ekološku katastrofu također ima kvalifikaciju zločina prema čovječanstvu. Neće proći puno vremena kada će svatko početi dizati glas protiv neodgovornog ponašanja pojedinca koji radi svog interesa uništavaju životni prostor cijelog čovječanstva.

Kapital će se boriti protiv donošenja ovih zakona putem svog utjecaja u svim mogućim institucijama. Naime povećati će se izdaci za sigurnost broda i plaće kvalitetnije obrazovanih, sručnijih i iskusnijih posada zaštićenih nacionalnim sindikatima, i time smanjiti profit.

Danas smo, međutim, kroz svjetsku finansijsku krizu, svjedoci da je filozofija profita pad svaku cijenu doživjela propast. Do svijesti ljudi sve više dolazi saznanje da se opstanak planeta, sigurnost ljudi, flore i faune i okoliša, ne može žrtvovati u ime profita.

Osim toga "uštede" ostvarene smanjenjem troškova poslovanja u pomorskom prijevozu su tako simbolične u konačnoj cijeni koštanja nekog proizvoda da služe samo radi takmičenja u bogaćenju ionako prebogatih ljudi. Primjera radi uzmimo jedan tanker srednje veličine koji utroši mjesec dana za prijevoz 40.000 tona benzina ili dizela. Ako bi se mjesečni troškovi za veću sigurnost broda i za plaće bolje kvalificirane i obučene posade, povećali za 400.000 dolara to bi povećalo cijenu koštanja jedne litre benzina ili dizela za jedan cent od dolara.

Konačno, ako litra benzina traba biti i skuplja za taj jedan cent, tko to ne bi platio znajući da se time povećava sigurnost pomorskog prijevoza i smanjuje rizik od ekoloških katastrofa?

ZAJEDNICA HRVATSKIH UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

Zadar, 2.4.2009.