

## Poglavlje 13.

# O ZAŠTITI OSOBITO OSJETLJIVIH EUROPSKIH MORA I POTREBI REGIONALNE SURADNJE U JADRANSKOME MORU

Davor Vidas\*  
*Institut Fridtjof Nansen*  
*Oslo, Norveška*

## SAŽETAK

U radu se raspravlja o potrebi proglašenja Jadranskog mora osobito osjetljivim morskim područjem. Razlog za to su posebna obilježja Jadranskog mora, dok je politički kontekst određen nastojanjima zemalja Europske unije, koje u novije vrijeme zagovaraju proglašenja europskih mora osobito osjetljivim morskim područjima. U tekstu se najprije ukratko objašnjava koncept osobito osjetljivoga morskog područja te se iznosi pregled sadašnjeg statusa osobito osjetljivog morskog područja pojedinih mora odnosno dijelova mora. Zatim se ukratko opisuje razvoj odnosa Unije prema proglašavanju europskih mora osobito osjetljivim morskim područjima, te se navode nedavne tankerske nesreće kao neposredni povodi za to, ali se raspravlja i o dubljim razlozima takvog razvoja, pogotovo o novijim promjenama u energetske pravcima u Euroaziji. Nakon toga se razmatraju obilježja Jadranskog mora u svjetlu kriterija za dodjelu statusa osobito osjetljivoga morskog područja u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, i to: osnovna obilježja tog morskog područja; sadašnje stanje i trendovi razvoja međunarodne plovidbe u Jadranu te sadašnje i moguće buduće dodatne zaštitne mjere s obzirom na postojeće i predvidive rizike. Također se iznosi sažeti pregled dosadašnje inicijative Hrvatske za pokretanjem regionalne su-

radnje radi proglašenja Jadranskog mora osobito osjetljivim morskim područjem. Na kraju su izneseni neki zaključci o izgledima za uspjeh regionalne suradnje u proglašenju Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem, uzimajući u obzir različitosti i zajednička obilježja u jadranskoj regiji.

### **Ključne riječi:**

osobito osjetljivo morsko područje, Europska unija, Hrvatska, Jadransko more, regionalna suradnja, Međunarodna pomorska organizacija, zaštita morskog okoliša, međunarodni pomorski promet

## **UVOD**

Posljednjih se godina EU vrlo snažno zauzima za uvođenje mjera za izbjegavanje i sprečavanje katastrofa za morski okoliš koje bi mogle nastati kao posljedice pomorskih nesreća, i to osobito uz atlantsku obalu Europe, u Baltičkom te u Sredozemnome moru. Kao jednu od ključnih mjera u postizanju tog cilja, zemlje EU, u sklopu Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization, IMO), zagovaraju proglašenje pojedinih europskih mora osobito osjetljivim morskim područjima (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA).

Još prije samo nekoliko godina koncept osobito osjetljivih morskih područja bio je vrlo rijetko korišten kao instrument zaštite morskog okoliša. Učestalije uvođenje kategorije osobito osjetljivih morskih područja u zaštiti morskog okoliša trend je novijeg datuma, a uvelike je potaknut – barem kad je riječ o morima uz obale Europe – katastrofom tankera *Prestige*.<sup>1</sup> Dublji razlozi, međutim, vezani su za sadašnje i buduće promjene transportnih pravaca za naftu u Euroaziji. Zbog toga tankerski promet u morima što okružuju Europu već danas postaje intenzivniji, a u perspektivi je, uz postojeće pomorske rute, i uvođenje novih tankerskih transportnih pravaca za naftu. Riječ je, naime, o trendu čija će se provedba, kao posljedica nekoliko sadašnjih i planiranih projekata integracije i izgradnje naftovoda u euroazijskoj regiji, moći pratiti i u sljedećim godinama.

Premda su prijedlozi europskih zemalja za proglašenjem dijela atlantskih morskih voda uz europske obale te Baltičkog mora osobito osjetljivim morskim područjima nedavno usvojeni u sklopu Međunarodne pomorske organizacije, to se za sada nije dogodilo za treće spominjano morsko područje – Sredozemno more. Uzimajući u obzir hetero-

genost Sredozemlja, kako u političkom tako i u prirodnom smislu, nije realno očekivati da će uslijediti zajednički prijedlog mediteranskih zemalja za proglašenjem Sredozemnog mora *kao cjeline* osobito osjetljivim morskim područjem.

Međutim, unutar šire sredozemne regije nekoliko je mora odnosno morskih područja kojima bi proglašenje osobito osjetljivim morskim područjima moglo donijeti velike koristi. Naime, u tako uže određenim morskim područjima zajednički bi prijedlog obalnih zemalja mogao znatno poboljšati nošenje s rizicima što ih donosi međunarodna plovidba. U tom smislu Jadransko je more jasan, štoviše i hitan slučaj. U novije vrijeme Hrvatska je jasno izrazila svoj interes za preuzimanjem ključne uloge u mogućem zajedničkom prijedlogu jadranskih zemalja za proglašenje Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem.

U ovom se radu raspravlja o potrebi proglašenja Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem. Razlog tome su posebna obilježja Jadranskog mora, dok je politički kontekst određen prije svega trendom zagovaranja proglašenja pojedinih europskih mora osobito osjetljivim morskim područjima u EU, ali i drugim širim procesima u novije vrijeme pokrenutima unutar Unije, poput stvaranja Strategije EU za mora. Zato je i struktura samog rada uvelike određena takvim širim trendovima u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji i EU, te njihovim značajem za Jadransko more. Najprije se ukratko objašnjava koncept osobito osjetljivih morskih područja, kao i sadašnji status proglašenja takvih područja pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije. Zatim se opisuje razvoj pristupa EU praksi proglašavanja europskih mora osobito osjetljivim morskim područjima, te se upozorava na nedavne tankerske nesreće kao neposredne povode tome, ali se raspravlja i o dubljim razlozima takvog razvoja, pogotovo o novijim promjenama energetskih tokova u Euroaziji. Nakon toga se iznose osnovni podaci o obilježjima Jadranskog mora u svjetlu kriterija za dodjelu statusa osobito osjetljivoga morskog područja u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, i to: 1. osnovna obilježja tog morskog područja, 2. sadašnje stanje i trendovi razvoja međunarodne pomorske plovidbe u Jadranu te 3. sadašnje i moguće dodatne zaštitne mjere s obzirom na postojeće i predvidive rizike. Također se daje kratak pregled dosadašnje inicijative Hrvatske za pokretanje regionalne suradnje s ciljem proglašenja Jadranskog mora osobito osjetljivim morskim područjem. Na kraju se razmatraju izgledi za uspjeh regionalne suradnje u proglašenju Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem, uzimajući u obzir razlike i zajednička obilježja jadranskih obalnih država. U tom se zaključnom dijelu također raspravlja

o Jadranskome moru kao regiji u kontekstu Strategije EU za mora, te stoga o potrebi uspostavljanja svejadranske suradnje u zaštiti morskog okoliša. Dobivanje statusa osobito osjetljivog morskog područja za Jadrana mogao bi biti važan *prvi* korak u tom smjeru. Institucionalizacija takve suradnje, stvaranjem tijela poput međunarodne Komisije za zaštitu Jadrana, uz sudjelovanje svih šest jadranskih država – Albanije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Hrvatske, Italije i Slovenije – najavljuje se kao moguća daljnja perspektiva.

## ŠTO JE TO OSOBITO OSJETLJIVO MORSKO PODRUČJE?

### Ukratko o konceptu osobito osjetljivoga morskog područja

Osobito osjetljivo morsko područje je ono kojemu je – s obzirom na njegovu važnost zbog priznatih ekoloških, socioekonomskih ili znanstvenih razloga – potrebna posebna zaštita Međunarodne pomorske organizacije odnosno uvođenje zaštitnih mjera iz nadležnosti te organizacije. Takva je zaštita potrebna zato što međunarodni pomorski promet to područje odnosno njegove posebne značajke izlaže (ili bi mogao izložiti) riziku od štetnih utjecaja.

Postupak proglašenja osobito osjetljivog morskog područja putem Međunarodne pomorske organizacije temelji se na Smjernicama što ih je Skupština te organizacije usvojila u prosincu 2005. godine.<sup>ii</sup> Smjernice Međunarodne pomorske organizacije razlikuju tri kategorije kriterija za osobito osjetljivo morsko područje:

- *ekološki*, obuhvaća, između ostalog, jedinstvenost, osjetljivost i izloženost ekosustava,
- *socijalni, ekonomski i kulturni*, npr. važnost turizma i ribarstva za gospodarstvo obalne države, ali i za njezine socijalne i razvojne interese; postojanje arheoloških i drugih povijesnih te podmorskih nalazišta,
- *znanstveni i obrazovni*, npr. velika važnost područja za znanstveno istraživanje i postojanje osobitih mogućnosti za provođenje obrazovnih aktivnosti.

Morsko područje predloženo za proglašenje osobito osjetljivim ne mora udovoljiti svim propisanim kriterijima, ali je ključno da poje-

dini kriteriji vrijede za cijelo predloženo područje. Pri tome se na cijelo to područje ne mora protezati jedan te isti kriterij, već je moguća i kombinacija različitih kriterija. Međutim, ispunjavanje kriterija u nekom morskom području nije samo po sebi dovoljno za stjecanje statusa osobito osjetljivogorskog područja. Bitno je da je područje izloženo rizicima (stvarnim ili potencijalnim) od štetnih utjecaja događaja proizašlih iz *međunarodne pomorske plovidbe* (a ne, samih po sebi, nekih drugih djelatnosti na moru). U vezi s tim potrebno je dokazati da u nadležnosti Međunarodne pomorske organizacije postoje mjere zaštite koje pružaju odgovore upravo na takve vrste rizika.

Prema tome, pri proglašenju nekog područja osobito osjetljivim morskim područjem, u Međunarodnoj se pomorskoj organizaciji razmatraju tri međusobno povezane komponente, i to: 1. posebna obilježja togorskog područja, 2. izloženost tog područja mogućim štetnim utjecajima međunarodne pomorske plovidbe te 3. postojanje zaštitnih mjera u nadležnosti Međunarodne pomorske organizacije čijim bi se usvajanjem odgovorilo na identificirane (postojeće i predvidive) rizike što ih za to morsko područje, odnosno za njegova posebna obilježja, unosi međunarodna plovidba.

Uz proglašenje nekogorskog područja osobito osjetljivim moguće je uvesti posebne mjere zaštite iz nadležnosti Međunarodne pomorske organizacije, radi sprečavanja, smanjivanja ili nadzora onečišćenjaorskog okoliša kao posljedice međunarodne plovidbe. Takve mjere mogu obuhvaćati, na primjer, sustave odijeljene plovidbe, područja koja treba izbjegavati, obvezne sustave javljanja brodova, ograničenja ispuštanja tvari s brodova, zabranjene postupke te uvođenje obvezne pilotaže. Premda je usvajanje mnogih takvih mjera moguće zahtijevati unutar Međunarodne pomorske organizacije i neovisno o statusu osobito osjetljivogaorskog područja (zasebnim postupcima i na temelju konvencija Međunarodne pomorske organizacije kao što su Međunarodna konvencija o zaštiti mora od onečišćenja s brodova, MARPOL, Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, SOLAS i dr.), određenje nekog mora kao osobito osjetljivog područja danas već znači etablirani pravni i politički okvir unutar kojega se mogu sustavno, a ponekad i na inovativan način, uvoditi mjere zaštite za određeno morsko područje.<sup>iii</sup> Taj aspekt može imati osobitu vrijednost za mora okružena obalama više država, što je slučaj u zatvorenim i poluzatvorenim morima, gdje bi obalne države, već po prirodi stvari, trebale biti upućenije na regionalnu suradnju.

Proglašenje nekog mora osobito osjetljivim morskim područjem također naglašava potrebu osobitog opreza pri pomorskoj plovidbi u

tom morskom području, a to pridonosi pojačanoj svijesti o osjetljivosti takvog područja. Smisao koncepta osobito osjetljivoga morskog područja nije, međutim, u ograničavanju pomorske plovidbe, nego u osiguravanju odgovarajućeg upravljanja rizicima u onim morskim područjima u kojima međunarodna pomorska plovidba podrazumijeva i pojedine opasnosti. Cilj je Smjernica Međunarodne pomorske organizacije omogućiti da se u postupku procjene udovoljavanja predloženoga morskog područja kriterijima i uvjetima za određenje osobito osjetljivog morskog područja provede opsežna analiza – na temelju relevantnih znanstvenih, tehničkih, ekonomskih, ekoloških i drugih podataka – i uzmu u obzir svi uključeni interesi. Riječ je, dakle, o pažljivom odmjerenju interesa obalne države, država čije zastave brodovi u plovidbi pred tim obalama viju, ali i ekoloških i pomorskih interesa.

## **Morska područja do sada proglašena osobito osjetljivima: Europska unija preuzima glavnu ulogu**

Do sada je deset mora odnosno morskih područja u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji proglašeno osobito osjetljivim:

- Veliki koraljni greben (na prijedlog Australije, a na temelju odluke Međunarodne pomorske organizacije iz 1990. godine; to je područje zatim, na novi zahtjev Australije, zajedno s Papuom Novom Gvinejom i na temelju odluke Međunarodne pomorske organizacije iz 2005, prošireno tako da obuhvaća i Torresov tjesnac),
- Sabana-Camagüey arhipelag (Kuba, 1997),
- otok Malpelo (Kolumbija, 2002),
- morsko područje oko Florida Keysa (Sjedinjene Američke Države, 2002),
- Waddensko more (na zajednički prijedlog Danske, Njemačke i Nizozemske, a na temelju odluke Međunarodne pomorske organizacije iz 2002),
- nacionalni rezervat Paracas (Peru, 2003),
- more uz zapadnoeuropske atlantske obale (Belgija, Francuska, Irska, Portugal, Španjolska i Velika Britanija, 2004),
- Baltičko more, ali bez ruskih morskih voda (Danska, Estonija, Finska, Latvija, Litva, Njemačka, Poljska i Švedska, 2005),
- arhipelag Galapagos (Ekvador, 2005),
- morske vode arhipelaga Kanarskog otočja (Španjolska, 2005).

Već se na prvi pogled može uočiti da je većina navedenih područja tek posljednjih nekoliko godina proglašena osobito osjetljivim morskim područjima. Također je važno uočiti da su od šest mora odnosno morskih područja proglašeni osobito osjetljivima u posljednje četiri godine zasjedanja Odbora Međunarodne pomorske organizacije za zaštitu morskog okoliša (od listopada 2002. do listopada 2006) čak četiri taj status dobila na prijedlog zemalja članica EU. Možda je čak zanimljiviji podatak da su od dosadašnje 22 zemlje predlagačice osobito osjetljivog morskog područja u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji većina – njih čak petnaest – članice EU, a prijedloge su podnosile same ili (što je bilo češće) u regionalnim skupinama. Za jadranski je slučaj zanimljiv i podatak da je nekoliko dosadašnjih osobito osjetljivih morskih područja proglašeno upravo kako bi se pojačala zaštita otočnih skupina, arhipelaga ili morskih grebena. Međutim, s navedenog se popisa ipak ne može uočiti važna okolnost vezana za neka novija proglašenja osobito osjetljivoga morskog područja. Naime, koncept osobito osjetljivoga morskog područja, koji je u početku bio ne samo vrlo rijetko korišten već i politički neutralan, u posljednjih je nekoliko godina uvelike politiziran.<sup>iv</sup>

## **EUROPSKA UNIJA I OSOBITO OSJETLJIVA MORSKA PODRUČJA: REAKCIJE NA PROMJENU OKOLNOSTI**

### **Reakcije na onečišćenja uslijed tankerskih nesreća**

Potaknuta nizom velikih tankerskih nesreća uz europske obale tijekom 1990-ih, Unija je usvojila nekoliko paketa regulacija pod zajedničkim nazivom *Erika* (prema imenu tankera iz posljednje pomorske nesreće u prošlom desetljeću).<sup>v</sup> Međutim, tek je katastrofa broda *Prestige* – 26 godina starog tankera s jednostrukom oplatom – koja se dogodila pred atlantskim obalama Španjolske u studenom 2002. godine, potaknula veliku akciju EU na globalnoj sceni, tj. u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji.<sup>vi</sup> Ta je “ofenziva” EU tada započela u dva glavna smjera. Prvi je bio zahtjev zemalja EU u sklopu Međunarodne pomorske organizacije za ubrzanim isključivanjem iz pomorskog prometa tankera s jednostrukom oplatom koji prevoze tešku frakciju ulja.<sup>vii</sup> Drugi je bila kampanja zemalja EU za proglašenje nekoliko europskih mora osobito osjetljivim morskim područjima. Te dvije akcije bile su

zapravo međusobno povezane, što je ubrzo i potvrđeno mjerama predloženima u zahtjevu za proglašenjem zapadnoeuropskih atlantskih voda osobito osjetljivim područjem (o tom zahtjevu više se govori u tekstu što slijedi).

Usto je propisima EU iz 2002. i 2003. godine uvedeno ubrzano isključivanje odnosno ograničenje ulaska tankera s jednostrukom oplatom u luke zemalja Unije. Ta su ograničenja započela zabranom teške nafte na tankerima s jednostrukom oplatom u lukama EU (što je ionako neznatni dio u ukupnoj količini nafte koja se uvozi kroz luke EU).<sup>viii</sup>

U vrijeme predsjedanja Unijom Irska je istaknula svoje snažno opredjeljenje za uvođenje bolje zaštite morskog okoliša od katastrofa kao posljedica nesreća brodova u Baltičkome moru, u atlantskim morskim vodama pred europskim obalama i u Sredozemnome moru.<sup>ix</sup> Prijedlozi za proglašenje prvih dviju spomenutih morskih područja osobito osjetljivim morskim područjem ubrzo su bili podneseni Međunarodnoj pomorskoj organizaciji te zatim usvojeni. Međutim, za treće tada navedeno more, tj. za Sredozemno more kao cjelinu, prijedlog proglašenje osobito osjetljivim područjem do sada nije podnesen Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, niti je vjerojatno da će biti podnesen. Sredozemno more, s više od dvadeset obalnih država, obilježeno je ne samo političkom heterogenošću nego i podjelom u nekoliko relativno zasebnih ekoloških podregija. Čak i kad bi se mnogobrojna i međusobno podijeljena grupa obalnih zemalja Sredozemnog mora uspjela dogovoriti o zajedničkom prijedlogu za osobito osjetljivo morsko područje, Sredozemno more kao cjelina teško bi moglo udovoljiti kriterijima što ih je Međunarodna pomorska organizacija postavila za odobravanje statusa osobito osjetljivoga morskog područja. Za razliku od toga, neki dijelovi Sredozemnog mora doista uvelike ispunjavaju uvjete za takav status.

## **Europski prijedlozi u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji**

Nakon katastrofe tankera *Prestige* razna su tijela EU potkraj 2002. i početkom 2003. godine razmatrala institut osobito osjetljivoga morskog područja kao opciju na međunarodnoj razini. Međutim, formalno gledano, pojedini se prijedlozi za proglašenje osobito osjetljivoga morskog područja mogu pripisati samo onim zemljama koje su te prijedloge i podnijele.

U travnju 2003. godine šest je zemalja članica EU podnijelo Međunarodnoj pomorskoj organizaciji zajednički prijedlog za proglašenje velikoga morskog područja, nazvanog Zapadnoeuropske atlantske vode, osobito osjetljivim područjem.<sup>x</sup> Uz to su predložene dvije zaštitne mjere, a obje su se odnosile na tankere s jednostrukom oplatom koji prevoze tešku frakciju nafte. Jednom je mjerom predlagano ograničenje prolaska takvih tankera kroz vode obuhvaćene osobito osjetljivim morskim područjem. Taj je prijedlog zatim, nakon brojnih intervencija više zemalja (a osobito Japana), povučen. Druga je predložena mjera predviđala obvezu najave ulaska navedenih tankera u osobito osjetljiva morska područja u 48-satnom roku. Budući da je samo ta druga mjera opstala, upitno je da li je proglašenje tog morskog područja osobito osjetljivim u tu svrhu uopće bilo potrebno. Tako su pojedini komentatori značenju osobito osjetljivoga morskog područja na primjeru zapadnoeuropskih atlantskih voda počeli pridavati novu sintagmu – *politički osjetljivo morsko područje*.<sup>xi</sup>

Ubrzo zatim, u prosincu 2003. godine, baltičke zemlje (ali bez Rusije) predlažu u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji proglašenje Baltičkog mora – osim, dakako, ruskih voda – osobito osjetljivim morskim područjem.<sup>xii</sup> U tom prijedlogu, međutim, nije bila sadržana nijedna novopredložena zaštitna mjera. U to se vrijeme rasprava o ubrzanju isključenja iz plovidbe tankera s jednostrukom oplatom u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji vratila na prijašnju točku dnevnog reda (Izmjene i dopune Međunarodne konvencije o zaštiti mora od onečišćenja s brodova). Također su tada o tom pitanju, a s obzirom na praksu u Baltičkome moru, bili započeti odvojeni razgovori s Rusijom.

Formalno gledano, ni (zapadnoeuropski) atlantski ni baltički prijedlog nisu bili “prijedlozi EU”. U stvarnosti, podupirući te prijedloge, Unija je u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji djelovala kao glasački blok i, zajedno s ostalim glasovima koji su dobiveni, unutar Međunarodne pomorske organizacije osvojena je većina za oba prijedloga. Tako su u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji zapadnoeuropske atlantske vode 2004. proglašene osobito osjetljivim morskim područjem, a Baltičko je more to postalo 2005. godine.

Oba prijedloga, pogotovo baltički, doživjela su vrlo oštru kritiku Rusije i nekoliko drugih zemalja, poput Paname i Liberije, u čijim se upisnicima brodova nalazi velik dio tonaže svjetske trgovačke flote. Njima se pridružila i broderska industrija, predstavljena u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji udruženjima kao što je Međunarodno udruženje neovisnih vlasnika tankera (INTERTANKO). Premda se takvo grupiranje moglo očekivati, u najnovije je vrijeme uslijedila do-

datna potpora toj skupini. Naime, isprva je od velikih zemalja izraziti oponent novim europskim prijedlozima za proglašenje osobito osjetljivoga morskog područja ipak bila samo Rusija, potpomognuta državama “zastava pogodnosti” i međunarodnim udruženjima brodara. Međutim, kada se na zasjedanju Odbora Međunarodne pomorske organizacije za zaštitu morskog okoliša u srpnju 2005. odlučivalo o statusu Baltičkog mora, jasnu potporu ruskim stajalištima izrazile su zemlje poput Kine i Indije.

## Širi kontekst: naftovodi u Euroaziji i pomorski transport

Inicijative za zaštitu morskog okoliša, što ih posljednjih godina zastupa EU, imaju i svoj širi kontekst. Glavni razlog za to prikladno je sažet u Priopćenju Europske komisije o energetskej politici iz 2003. godine, u kojemu stoji:

”Nesreće tankera *Erika* i *Prestige*, i znatne štete za okoliš uzrokovane izlivanjem nafte naglasile su nužnost združenog djelovanja Europske unije i susjednih zemalja, kako bi se uveli najviši mogući sigurnosni standardi za pomorski transport nafte. Zbog rastuće gustoće pomorskog prometa u vodama što okružuju EU od najveće je važnosti pridati viši prioritet razmatranju alternativnog transporta nafte naftovodima, gdje god je to ekonomski i tehnički održivo. Ta je alternativa uvelike sigurnija i povoljnija za okoliš. Velik broj naftovoda već povezuje Europsku uniju s Rusijom te je važno osigurati ne samo da ti naftovodi budu u potpunosti iskorišteni, već i da se nova naftovodna infrastruktura razmatra *umjesto* novih projekata orijentiranih na more.” [kurziv dodao D.V.]<sup>xiii</sup>

Ta su razmatranja, premda na prvi pogled naglašavaju brigu o zaštiti okoliša, ujedno i strateške naravi, i vezana za energetske sigurnost. Nakon raspada Sovjetskog Saveza na prostoru Euroazije nastale su velike promjene, što je dovelo i do stvaranja više neovisnih država u naftom bogatoj kaspiskoj regiji. Zatim je krajem 90-ih godina prošlog stoljeća Rusija – zbog rasta domaće proizvodnje nafte i stagnacije u vlastitoj potrošnji – iznova (kao i nekoć SSSR) zauzela drugo mjesto (nakon Saudijske Arabije) među najvećim svjetskim izvoznicima nafte. Promjene u infrastrukturi za transport nafte od proizvođača do potrošača, po svojoj prirodi, nisu mogle pratiti brzinu tih krupnih geopolitičkih

promjena; naftovode je, dakako, mnogo lakše crtati na kartama nego graditi na terenu. Tako se naftovodna infrastruktura na tom prostoru i dalje uvelike temelji na organizaciji i odnosima čiji je korijen u sovjetskoj eri. Tim je sustavom, međusobnom povezanošću naftovoda na kopnu i tankera na moru, danas moguće prevoziti rusku sirovu naftu (ural-sku mješavinu) Transneftovom mrežom u tri glavna pravca.<sup>xiv</sup> Jedan vodi kroz sustav naftovoda Družba (opterećenog uskim grlima) prema Središnjoj Europi. Drugi je pravac prekomorski, preko luka na Baltičkome moru – od kojih, međutim, ni jedna nije dubokomorska luka, pa u njih ne mogu pristati tzv. VLCC-ovi, tj. supertankeri.<sup>xv</sup> Treći je pravac također prekomorski, a vodi preko luka na Crnome moru, no njihovo je ograničenje sve manja “apsorpcijska sposobnost” Bosporskog tjesnaca. K tome će izvoz nafte iz zemalja kaspijske regije sve više pojačavati pritisak na već danas uvelike zagušeni Bosporski tjesnac.

Za EU, i pogotovo za velike industrijske kontinentalne zemlje Europe, osnovno pitanje pri uvozu nafte nije samo povećanje količine (kao npr. za Kinu), već prije svega *diversifikacija* izvora uvoza. Naime, godišnji porast potrošnje nafte u tim zemljama je relativno mali, i znatno je niži od godišnjeg porasta potrošnje na velikim preokoceanskim tržištima Sjeverne Amerike i Kine. Najvažnije pitanje za kontinentalne europske zemlje jest njihova razmjerno velika ovisnost o uvozu nafte iz Rusije i zemalja OPEC-a. U toj bi se situaciji, međutim, porastu uvoza nafte iz svježeg izvora – iz zemalja kaspijske regije – moglo pogodovati integracijom i dovršenjem regionalne naftovodne mreže, kako bi se luke na Crnome moru (poput Konstance u Rumunjskoj i Odese u Ukrajini) izravno povezale s Europom. Time bi se ne samo zaobišao Bosporski tjesnac, već i stvorila konkurencija ruskoj nafti na Crnome i Baltičkome moru.

Ako bismo željeli sažeti taj široki, složeni trend u nekoliko odabranih ključnih riječi, onda one ponajprije obuhvaćaju pojmove *diversifikacija*, *naftovodi* (dakle, kopnene rute) i *kaspijska nafta*. Pri tome, dakako, ima mnogo nijansi kojih treba biti svjestan. Prije svega, u pitanjima iz tog sklopa EU je daleko od neke složne i homogene cjeline; među članicama postoji mnogo razlika, a ključna je ona između potpuno drugačijeg položaja velikih zemalja kontinentalne i otočne Europe. Nadalje, prilično su velike razlike i u odnosima pojedinih velikih europskih zemalja i Rusije. Usto postoji trajno pitanje golemih investicija potrebnih za nove projekte.

## **Sredozemlje: more kojim se prevozi četvrtina svjetske nafte**

Prelazeći sa širega euroazijskog područja na razmatranje užeg prostora Sredozemnog mora, treba odmah upozoriti na jedno važno obilježje upotrebe tog mora koje je s drugim morima i oceanima spojeno samo uskim tjesnacima Gibraltarom i Bosporom te Sueskim kanalom. Premda na površinu Sredozemnog mora otpada tek 1% ukupne površine svjetskih mora, plovidbom na njemu se ostvaruje oko 30% svjetske pomorske trgovine, uključujući i četvrtinu svjetskog transporta nafte!

Iako se Sredozemnim morem prevozi tako velik dio svjetske nafte, glavnina je samo u tranzitu, na putu za razna odredišta izvan Sredozemlja: za kontinentalnu Europu, sjevernoeuropske luke te za prekoceanska odredišta. Osim nafte zemalja OPEC-a iz bliskoistočnih i sjevernoafričkih luka, približno trećina (tj. oko 62 milijuna tona) godišnjega ruskog izvoza nafte ukrcava se na tankere u crnomorskim lukama i prolazi Bosporskim tjesnacem. Zbog velikog prometnog zagušenja, kao i zbog mjera što ih je s obzirom na plovidbu tim tjesnacem uvela Turska, Bosporski je tjesnac postao jedno od najakutnijih uskih grla u globalnom naftnom transportu. Tako u zimskim mjesecima tankeri katkad čekaju i po nekoliko tjedana na prolaz tjesnacem, što vodi ne samo velikom povećanju njihovih operativnih troškova, nego i na-plati zakasnina. U perspektivi će, s porastom izvoza nafte iz kaspijske regije, pritisak na Crno more i, posljedično, na Bosporski tjesnac dodatno rasti.

Zbog te situacije, ali i iz geostrateških razloga, u posljednjih je nekoliko godina pokrenut velik broj projekata izgradnje novih naftovoda kojima bi se luke na Crnome moru izravno povezale s onima na Sredozemnome moru ili s rafinerijama u kontinentalnoj Europi – i time, dakle, zaobišao Bosporski tjesnac. Pri tome se, međutim, interesi i vizije velikih sila – SAD-a, zemalja EU i Rusije – na razne načine isprepleću, uključujući i sukobljavanje. Ti su državni interesi usto nužno isprepleteni s prioritetima i interesima velikih investitora, proizvođača nafte, transportnih kompanija (naftovodnih i tankerskih) te, napokon, tržišta. Stoga projekti nastaju bez međusobne koordinacije i često međusobno konkuriraju ili se čak međusobno isključuju. Prvi od projekata zaobilaznja Bospora, te omogućivanja naftovodne linije prema sredozemnoj luci dovršen je 2005. i službeno je otvoren u srpnju 2006. godine: naftovod Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC). Izgradnja tog naftovoda

velikog kapaciteta ne bi, međutim, bila moguća bez ulaganja više milijardi dolara i snažne političke potpore SAD-a. S vremenom bi naftovod Baku-Tbilisi-Ceyhan mogao pridonijeti znatnom porastu količine nafte u tankerskom prijevozu Sredozemnim morem.

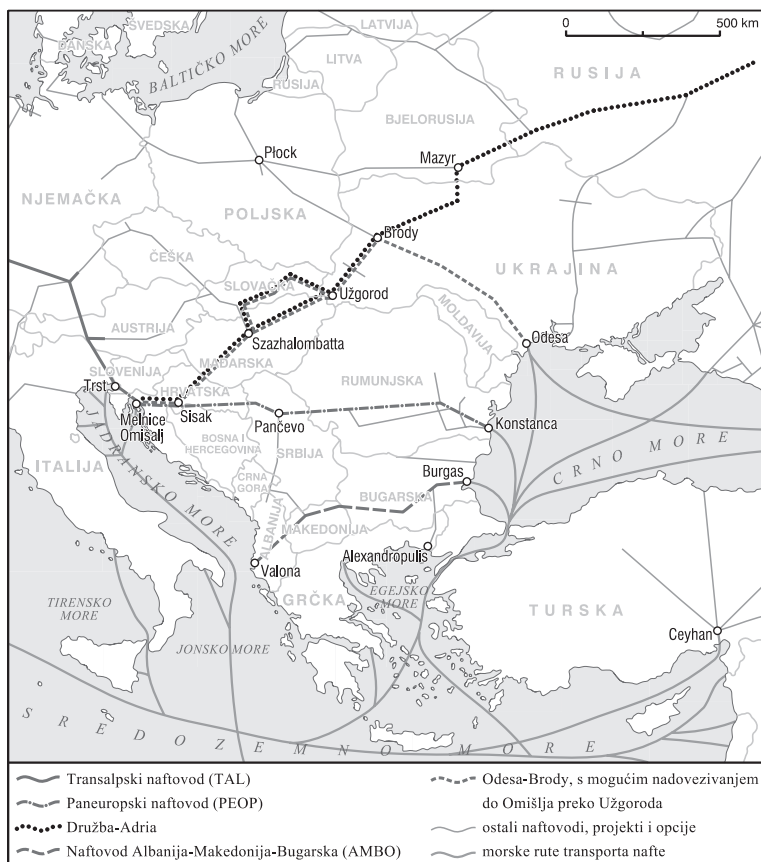
Jedan od važnih transportnih pravaca za naftu Sredozemnim morem vodi kroz Jadransko more, sve do sjevernojadranskih luka (Trsta, Venecije, Omišlja i Kopra). Tim, danas *isključivo uvoznim* pravcem, godišnje se preveze između 57 i 58 milijuna tona nafte. Znatan dio te nafte (sada oko 37 milijuna tona godišnje) nakon iskrcavanja u luci Trst transportira se dalje, Transalpskim naftovodom u Srednju Europu. Postoji, međutim, nekoliko projekata i planova (od kojih neki međusobno kolidiraju) za uvođenje *izvoznog* naftnog pravca, korištenjem dubokomorskih luka na istočnoj obali Jadrana. Takvih potencijalnih naftnih luka, međutim, na toj jadranskoj obali sada nema mnogo: samo Omišalj u Hrvatskoj i Valona u Albaniji. Tako je cilj jednog projekta pod nazivom naftovod Albanija-Makedonija-Bugarska (AMBO) omogućiti izravno povezivanje bugarske luke Burgas na Crnome moru s albanskom lukom Valona na Jadranskom moru, smještenom pri samim Otrantskim vratima, kako bi se time omogućio prekomorski izvoz ponajprije kaspijske nafte. Drugi projekt, poznat pod nazivom Družba-Adria, predviđao je spajanje južne Družbe i Jadranskog naftovoda. U sklopu tog projekta dionicu Jadranskog naftovoda između Siska i Omišlja trebalo je osposobiti za transport nafte prema moru, čime bi se omogućio izvoz ruske (uralske) nafte preko hrvatske dubokomorske luke Omišlja. Svojedobno se, međutim, razmatrala i mogućnost trećega naftovodnog pravca prema jadranskim dubokomorskim lukama: linija kojom bi se ukrajinska luka Odesa na Crnome moru, pomoću naftovoda do Brodyja, povezala s južnom Družbom i odatle dalje do Omišlja – ali radi izvoza kaspijske, a ne ruske nafte. Međutim, time bi se na istoj dionici južne Družbe pojavila izravna konkurencija projektu Družba-Adria, pogotovo zbog mjestimično vrlo ograničenoga slobodnog kapaciteta južne Družbe (koji na uskim grlima iznosi samo pet milijuna tona u godini). Tako su i prioritete zemalja poput SAD-a i Rusije na tom pravcu došli u koliziju.

Napokon, postoji i projekt poznat pod nazivom Paneuropski naftovod (PEOP). To je veliki projekt kojim se tijekom idućeg desetljeća naftovodom želi izravno povezati rumunjska luka Konstanca na Crnome moru – preko Srbije, Hrvatske i (prema sadašnjoj zamisli) Slovenije – s Trstom u Italiji, kako bi se time ostvario spoj s Transalpskim nafto-

vodom te tako kopnenom linijom Italiji i zemljama Srednje Europe osigurao izravan pristup crnomorskom tržištu kaspijske nafte.

Premda se suočava s tim i nekim drugim projektima, Sredozemno je more regija s heterogenim obilježjima, kako u prirodnome, tako i u političkom smislu. Stoga prijedlog da cijelo Sredozemno more postane osobito osjetljivo morsko područje nije izgledan, a također je teško vidjeti kakav bi praktični učinak takvo eventualno proglašenje uopće imalo. Za pojedine dijelove Sredozemnog mora, naprotiv, proglašenje osobito osjetljivim morskim područjem mogla bi biti prilično ostvariva i vrlo korisna mjera.

### *Naftovodni pravci i projekti koji se izravno odnose na Hrvatsku ili Jadran*



*Politička karta Jadrana: obalne države i glavne luke*



## JADRANSKO MORE KAO OSOBITO OSJETLJIVO PODRUČJE?

### Jadransko more: osnovne napomene

Jadransko je more usko, plitko i umjereno toplo poluzatvoreno more koje čini zasebnu podregiju unutar šire regije Sredozemnog mora. Na obalama Jadranskog mora danas je šest zemalja: Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Hrvatska, Italija i Slovenija.

S jedinim ulazom kroz Otrantska vrata, Jadransko more tvori izduženi zaljev, duboko usječen u europsko kopno. Zahvaljujući takvom strateškom položaju, Jadransko je more od pamtivijeka bilo važan trgovinski i prometni pravac, a nije potrebna kristalna kugla da bi se predvidjelo kako će se ta njegova namjena održati i u budućnosti, premda s modalitetima prilagođenima novom dobu.

Poznato je da je južna granica Jadranskog mora u području Otrantskih vrata, no ipak postoje razlike u točnom određenju linije koja bi razdvajala Jadransko od Jonskog mora. Prema granicama mora kako ih je 1953. godine predložila Međunarodna hidrografska organizacija, ta dva mora dijeli linija koja spaja ušće rijeke Buttrino u Albaniji (na 39°44' N) s rtom Santa Maria di Leuca u Italiji (na 39°45' N).<sup>xvi</sup> Za praktične svrhe određenja područja mogućeg protezanja osobito osjetljivoga morskog područja u Jadranskome moru nešto uže određenje moglo bi biti prikladnije – također s južnim dosegom u predjelu Otrantskih vrata, ali prateći liniju određenu s 40°25' sjeverne geografske širine. Naime, cijelo Jadransko more sjeverno od te linije podudara se s područjem primjene dodatnih zaštitnih mjera što ih je Međunarodna pomorska organizacija do sada usvojila za to more, uključujući i sustav obveznog javljanja brodova (o tome opširnije u daljnjem tekstu).

Možda je još važnije pitanje kako odrediti politički relevantni okvir za “regionalnu” suradnju u zaštiti Jadranskog mora. Je li pritom riječ o široj, Jadransko-jonskoj inicijativi, kakva je razvijena posljednjih godina? Ili o mnogo užoj, trilateralnoj suradnji između Hrvatske, Italije i Slovenije u sjevernom Jadranu, koja je starijeg datuma? U kontekstu međunarodne suradnje u zaštiti morskog okoliša, regija je, dakako, funkcionalna kategorija.<sup>xvii</sup> U tom smislu nijedan od dosadašnjih oblika jadranske suradnje ne odgovara svrsi o kojoj je ovdje riječ – a to je regionalna zaštita Jadranskog mora odnosno njegovih posebnih obilježja kao osobito osjetljivoga morskog područja.

Poimanje regije koje u potpunosti udovoljava toj točno određenoj namjeni sadržano je, međutim, u nedavno predloženoj Direktivi Europske komisije kojom se uspostavlja Strategija EU za mora.<sup>xviii</sup> Ta strategija uvodi diobu europskih morskih voda na tri glavne regije, među kojima je Sredozemno more jedna od njih. Dalje se te tri regije dijele na podregije, kako bi se u obzir uzela posebna obilježja pojedinih područja. Tako je Sredozemno more podijeljeno u četiri jasno određene podregije, među kojima je Jadransko more jedna takva podregija (čl. 3. Strategije). Za sada se na tom području nalaze dvije obalne države članice EU – Italija i Slovenija. Od država članica EU unutar bilo koje

regije odnosno podregije očekuje se poduzimanje svih napora kako bi se njihove akcije provodile u koordinaciji s onima trećih zemalja (čl. 5. Strategije); u Jadranskom moru to se, dakle, odnosi na Hrvatsku kao zemlju kandidatkinju za članstvo u EU, te na Albaniju, Bosnu i Hercegovinu te Crnu Goru. Pri svemu tome osobito je važno naglasiti da, s obzirom na zaštitu morskog okoliša mehanizmom poput osobito osjetljivoga morskog područja, Strategija EU za mora podupire stajalište prema kojemu je Jadransko more *u cjelini* politički relevantan okvir regionalne suradnje.

## Jadransko more i kriteriji za osobito osjetljivo područje

Osnovna obilježja Jadranskog mora određuju ga kao zasebnu morsku cjelinu, ali se ujedno uvelike podudaraju s kriterijima za proglašenje osobito osjetljivoga morskog područja, kako su u tri kategorije (ekološki, socioekonomski i znanstveni kriteriji) precizirani u Smjernicama Međunarodne pomorske organizacije.

Tako je Jadransko more jedinstven i osjetljiv morski ekosustav, a usto je i izraziti primjer poluzatvorenog mora.<sup>xix</sup> Prirodna obilježja Jadranskog mora izuzetna su, a uvelike su određena specifičnim sustavom izmjene voda s Jonskim morem u području Otrantskih vrata koja dijele Jadransko od Jonskog mora, te s Palagruškim pragom koji dijele dublji, južni od plićega, sjevernog Jadrana. Osim toga, dotok slatkih voda iz planinskih krajeva uz istočnu obalu Jadrana, kao i rijeka sjeverne Italije, uvelike pridonose jedinstvenosti vrlo specifičnih jadranskih ekosustava.

Uzdruž istočne obale Jadrana rasuto je više od 1.200 otoka, otocića i hridi. Taj veliki arhipelag, jedinstven u sredozemnim razmjerima po svojoj geografskoj i geomorfološkoj krškoj strukturi, i danas je dobro očuvan ekosustav. Zapadna obala Jadrana sasvim je drugačijeg sastava – to je najveće pjeskovito i muljevito obalno stanište u cijelom sjevernom Sredozemlju.

Jadransku ihtiofaunu karakterizira osobito velik broj vrsta, ali i malobrojnost populacije pojedinih od njih. S obzirom na jedinstvenost i bogatstvo biološke raznolikosti morskih vrsta, jadranska regija ima iznimnu vrijednost ne samo u europskim, već i u svjetskim razmjerima.

Posebna obilježja tog područja ugrožena su nekolicinom opsežnih vrsta djelatnosti. To su kopneni izvori onečišćenja, osobito u sjevernom Jadranu, ali i na pojedinim drugim priobalnim lokacijama s većim prirastom stanovništva, zatim kočarski prelov pridnenih vrsta te mogući utjecaji plovidbene djelatnosti. Pri tome, međutim, treba uočiti jednu razliku sjevernog od srednjeg i južnog Jadrana. Naime, uz velik dio istočne obale Jadrana te, pogotovo, u području vanjskih otoka srednjega i južnog Jadrana, čak bi i umjereni pritisak kao posljedica međunarodne pomorske djelatnosti (npr. izlivanje nafte ili utjecaji balastnih voda) mogao biti poguban za taj osjetljivi okoliš, koji je i danas na mnogim lokacijama očuvan u prirodnom stanju. Na sjevernom Jadranu, pak, te uz dijelove zapadne jadranske obale, gdje je eutrofikacija razlog za veliku zabrinutost, dodatni bi pritisak pogoršao sadašnje stanje.

Kad je riječ o kriterijima vezanim za socijalna, kulturna i ekonomska obilježja jadranskog područja, kvaliteta okoliša i iskorištavanje bioloških bogatstava mora na tom dijelu Jadrana imati osobito veliko socioekonomsko značenje, ponajprije s obzirom na turizam i ribarstvo. Pri tome je potrebno naglasiti visok stupanj ovisnosti stanovništva o moru i priobalju, što je osobito izraženo na mnogim jadranskim otocima.

Kulturna baština jadranskog područja vrlo je vrijedna, što potvrđuju brojna povijesna i arheološka nalazišta. Od pamtivijeka je Jadran bio važan transportni pravac, a stotine olupina starih brodova otkrivenih u Jadranskome moru te brojna druga ostavština svjedoče o njegovoj iznimnoj arheološkoj vrijednosti.

## **Međunarodna plovidba u Jadranskome moru: sadašnje stanje i trendovi**

Međunarodna plovidba u Jadranskome moru postaje sve intenzivnija. Razlog tome je smještaj važnih industrijskih centara (uglavnom na zapadnoj obali Jadrana), ali i postojanje tranzitnih luka za srednjoeuropske zemlje, smještenih na krajnjem sjevernom dijelu jadranske obale (luke Trst, Venecija, Koper i Rijeka te luke riječkog bazena). Može se očekivati da će u buduće porasti važnost i nekih drugih tranzitnih luka, i to južnije, na istočnoj jadranskoj obali, primjerice luka Ploče u Hrvatskoj, Bar u Crnoj Gori i Valona u Albaniji, ako se u dalekoj budućnosti preko te albanske luke uspostavi novi pomorski pravac za izvoz nafte iz kaspijske regije.<sup>xx</sup> Trend razvoja međunarodne plovidbe na Jadranu također će voditi sve većoj gustoći prometa (dijelom i

zbog projekata EU poput *Autoceste na moru*), i to osobito u pojedinim dijelovima Jadranskog mora. Tome će pridonijeti i promjene u nara-vi prometa, a ne samo intenziviranje postojećih ruta. Također se može očekivati znatan porast količine nafte i ostalih opasnih i štetnih tereta u međunarodnom prometu Jadranom, a osobito ukapljenoga prirodnog plina (liquefied natural gas, LNG).

### *Osnovna obilježja prometa opasnim teretima u Jadranu*

Izlijevanje opasnih tereta s brodova u Jadranskom moru moglo bi imati katastrofalne učinke na osjetljivu prirodu i prirodna bogatstva, kao i na važne djelatnosti poput turizma i lokalnog ribarstva. Međutim, razlog za zabrinutost vezan za međunarodnu plovidbu Jadranom jest i unos stranih invazivnih morskih vrsta, npr. balastnim vodama ili obra-stanjem trupova brodova morskim organizmima. Stoga ćemo se ukra-tko pozabaviti osnovnim obilježjima i mogućim utjecajima sadašnjeg i projiciranog međunarodnog pomorskog prometa Jadranskim morem.

Većina brodova što u međunarodnom pomorskom prometu pre-voze potencijalno štetne tvari pripadaju jednoj od triju glavnih katego-rija tankera, onih za prijevoz nafte, kemikalija te plinova (bilo tankera koji prevoze ukapljeni prirodni plin ili ukapljeni naftni plin). Za sada u prometu Jadranom još nema LNG tankera, no ostale navedene vrste tankera uključene su u (međunarodni) promet tim morem. Procjenjuje se da takvi tankeri, koji prevoze opasne i štetne terete, uplove u jadrans-ke luke 4.500 do 5.000 puta u godini.

Posljednjih desetak godina izrazito je porastao transport nafte. Za sada je najvažniji smjer naftnog transporta Jadranom *uvozni* pravac. Pri tome glavnina tankera nakon ulaska u Jadran kroz Otrantska vrata plovi uzduž cijelog mora, sve do sjevernojadranskih naftnih termina-la u lukama Trst (gdje se sada istovaruje oko 38 milijuna tona nafte u godini), Venecija (godišnje nešto manje od 11 milijuna tona), Omišalj (godišnje oko 7 milijuna tona) i Kopar (godišnje oko 2 milijuna tona). Tome treba dodati promet naftom u još nekoliko većih talijanskih luka (osobito luke Ancona i Ravenna), kao i priobalne rute, uglavnom za ra-zvoz naftnih derivata, čime se procjena godišnjeg transporta sirove na-fte i derivata Jadranskim morem zaokružuje na oko 70 milijuna tona. U idućih pet do sedam godina mogu se očekivati promjene u transportu nafte Jadranskim morem, i to vezane za tri glavna parametra: 1. uvođe-nje posve *nove rute* za transport nafte, 2. uvođenje *izvoznog pravca* uz

dosadašnje gotovo isključivo uvozne pravce te 3. mogući znatni *porast količine* nafte transportirane Jadranom, čak i za oko 50%.

Transport odnosno uvoz LNG-a, čega zasad još nema u Jadranu, postat će, prema svim procjenama, do kraja ovog desetljeća i početka idućega, značajni element u međunarodnom transportu Jadranskim morem. Razlog takvom očekivanju jest sadašnja izgradnja nekoliko uvoznih terminala za LNG u Jadranu, uključujući onaj u Brindisiju (dovršenje kojega je planirano najranije za 2008. godinu), kao i terminal u venecijanskoj laguni, Isola di Porto Levante (također planiran za dovršenje najranije 2008. godine). K tome, nedavno su oživjeli planovi za izgradnju uvoznog LNG terminala velikog kapaciteta na istočnoj jadranskoj (hrvatskoj) obali, ponajviše za opskrbu nekih srednjoeuropskih zemalja plinom, a aktualni su i planovi za izgradnju dvaju uvoznih LNG terminala u tršćanskom zaljevu (od kojih je jedan planiran na kopnu, a drugi na moru).

### *Izloženost nesrećama*

Pomorski promet na Jadranu znatnim je dijelom međunarodni, a obilježen je interakcijom četiriju osnovnih načina plovidbe. Pri tome prvi plovidbeni pravac uključuje promet znatnog broja većih trgovačkih brodova uzduž Jadranskog mora, između Otrantskih vrata na jugu i Tršćanskog zaljeva na sjeveru. Taj prometni pravac presijeca drugi, koji obuhvaća plovidbu između luka na zapadnoj i istočnoj obali Jadrana. Treći se pravac plovidbe proteže uz jadranske obale, što je pri plovidbi uz zapadnu obalu isključivo domaći promet među talijanskim lukama, dok uz istočnu jadransku obalu može uključivati promet među lukama nekoliko država: Albanije, Crne Gore, Hrvatske, Italije i Slovenije. Napokon, tu je i četvrti sastavni dio jadranske plovidbe, koji obuhvaća različite "iregularne" rute odnosno smjerove plovidbe, poput plovidbe velikih kruzera, brojnih jahti, ribarskih brodova te mnoštva manjih brodica i čamaca.<sup>xxi</sup>

Zbog izduženosti i relativne uskoće Jadranskog mora te zbog njegovih demografskih obilježja (npr. smještaja velikih komercijalnih luka na krajnjem sjeveru), kontrola načina plovidbe kakvi se tu na nekoliko načina isprepleću zahtjevan je i težak posao. Relativno velik broj većih naftnih tankera prevozi sirovu naftu (i u manjoj količini derivate) sve do sjevernojadranskih luka. Ti su tankeri za svojega uzdužnog putovanja Jadranskim morem izloženi intenzivnom prometu koji se odvi-

ja između dviju obala Jadrana (a koji je velikim dijelom prekojadranski promet između talijanskih i hrvatskih luka). Ono što rizik čini osobito velikim jest udaljenost od oko 420 nautičkih milja između Otrantskih vrata i sjevernojadranskih luka. Takva udaljenost znači dugu plovidbu tankera u području gustog prometa.

Det norske Veritas (DNV) nedavno je napravio preliminarnu procjenu izloženosti pomorskog prometa u Jadranskome moru nesrećama brodova.<sup>xxiii</sup> Usporedbom broja nesreća s obzirom na gustoću plovidbe u Jadranskome moru i ostalim morima svijeta zaključeno je da Jadransko more pripada skupini s najvišom frekvencijom pomorskih nesreća. Prema toj procjeni Det norske Veritasa, Jadransko more ima učestalost pomorskih nesreća preko pet puta veću od svjetskog prosjeka. Učestalost nesreća s obzirom na pritisak trgovačkog prometa procijenjena je većom u Jadranskome moru nego u područjima gustoga pomorskog prometa poput Meksičkog zaljeva i Barentsova mora.

U proteklom petnaestogodišnjem razdoblju zabilježene su ukupno 174 nesreće brodova u Jadranskome moru.<sup>xxiii</sup> Međutim, stvarno onečišćenje kao posljedica tih nesreća nije bilo ni približno onakvih razmjera na kakve bi učestalost nesreća sama po sebi mogla navoditi.<sup>xxiv</sup> Do sada u Jadranskome moru nije bilo nijednog slučaja koji bi doveo do velikog izlivanja štetnih ili opasnih tvari s broda i imao znatnije posljedice za okoliš. Također, u vrlo je malom broju dosadašnjih nesreća u Jadranskome moru uopće bilo jačeg onečišćenja. Ipak je bilo slučajeva kada su posljedice mogle biti vrlo ozbiljne. Takav je bio slučaj tankera za kemikalije *Brigitta Montanari*, koji je 1984. godine potonuo u blizini Nacionalnog parka Kornati. Vrlo ozbiljna nesreća dogodila se i 1974. godine u Otrantskim vratima, kada je brod za prijevoz suhih tereta *Cavtat* nakon sudara s drugim brodom potonuo na dubinu od gotovo 100 metara. *Cavtat* je tada prevezio teret potencijalno opasan za ljudsko zdravlje: 150 tona tetrametil olova i 120 tona tetraetil olova. U tim slučajevima najgore su posljedice izbjegnute, ali su mogle biti katastrofalne.

### *Onečišćivanje mora zbog redovitih brodskih operacija*

Velike se nesreće brodova, premda redovito privlače medijsku pozornost, rijetko događaju. Međutim, glavina onečišćenja mora s brodova nije posljedica nesreća nego redovitih, rutinskih brodskih operacija koje se svakodnevno obavljaju, a kumulativno rezultiraju kroni-

čnim onečišćenjem mora.<sup>xxv</sup> Takav oblik onečišćenja može biti osobito ozbiljan u zatvorenim i poluzatvorenim morima.

Onečišćenje naftom s brodova pri redovitim brodskim operacijama, u skladu s međunarodnim mjerama, u Sredozemnom je moru zabranjeno (uključujući, dakako, i Jadransko more), ali je u praksi ta ilegalna aktivnost vrlo česta.<sup>xxvi</sup> Kontinuirana analiza snimaka dobivenih specijalnom satelitskom tehnologijom, kakva se primjenjuje posljednjih nekoliko godina, pokazala je pojačanu koncentraciju naftnih mrlja uzduž glavnih pomorskih pravaca, uključujući i onaj što prolazi kroz Jonsko more i uzduž Jadranskog mora.<sup>xxvii</sup> Tu se, međutim, to izlijevanje događa u uskom i plitkom poluzatvorenom moru s osjetljivim morskim okolišem.

Prvo takvo satelitsko preliminarno ispitivanje Sredozemlja rezultiralo je i procjenama o ukupnoj, kumulativnoj površini područja naftnih mrlja zbog izlijevanja s brodova u Jadranskom moru. Riječ je o području približne površine 1.228 km<sup>2</sup>; drugim riječima, ukupna naftna mrlja zbog gotovo svakodnevnog izlijevanja nafte s brodova u Jadranskom moru otprilike je tri puta veće površine od površine najvećega jadranskog otoka, Cresa.<sup>xxviii</sup> Posebna studija, nedavno sastavljena za Jadransko more (uključujući cijelo morsko područje južno od 39° N) otkrila je ukupno 257 izlijevanja nafte s brodova u 1999. godini, 263 izlijevanja u 2000, zatim 184 u 2001, te 244 u 2002. godini.<sup>xxix</sup> Te studije daju prve pouzdane statističke preglede izlijevanja nafte s brodova u Jadranskom moru. Time se ujedno dokazuje da je to u Jadranu redoviti način postupanja, usprkos zabrani izlijevanja nafte i zaljubljenih otpadnih voda s brodova, u skladu s Dodatkom I. Međunarodne konvencije o zaštiti mora od onečišćenja s brodova, prema kojem cijelo Sredozemno more ima status tzv. posebnog područja.

Vrlo ozbiljno pitanje mogućeg utjecaja redovitih brodskih operacija u Jadranskom moru jest unos štetnih, stranih vrsta i organizama putem balastnih voda. Ukupna količina balastnih voda izlivenih u lukama Italije, Hrvatske i Slovenije u 2003. godini procijenjena je na oko 8 milijuna tona. Od te je količine oko 80% ispušteno u talijanskim jadranskim lukama, dok je ostalih 20% otpadalo na slovensku luku Kopar i sve hrvatske luke zajedno. Međutim, najveći omjer tih balastnih voda došao je iz drugih dijelova Sredozemnog mora (oko 58%), a zatim i kao posljedica prometa unutar Jadrana, dakle iz drugih jadranskih luka (oko 34%), dok je samo oko 8% ukupne količine balastnih voda ispuštenih u Jadran stiglo s lokacija izvan Sredozemlja.<sup>xxx</sup> Međutim, s očekivanim promjenama jadranskih izvoznih i uvoznih plovidbenih

pravaca – osobito ako se ostvari projekt kojim bi se uveo veliki izvozni naftni pravac iz jadranske dubokomorske luke – ti bi se omjeri znatno promijenili, tako da bi daleko veća količina balastnih voda stizala u Jadransko more iz lokacija izvan Jadrana i Sredozemlja. Rizik od unosa štetnih stranih vrsta u tom bi slučaju postao mnogo veći.

## **Međunarodna pomorska organizacija i zaštitne mjere za Jadransko more**

Treći element koncepta osobito osjetljivoga morskog područja, što se dograđuje na prethodna dva (tj. obilježja morskog područja te njihovu osjetljivost na utjecaje međunarodne pomorske plovidbe), sastoji se od mjera u nadležnosti Međunarodne pomorske organizacije. Te, prema terminologiji Međunarodne pomorske organizacije, “dodatne zaštitne mjere” trebaju biti takve da se izravno odnose na suzbijanje rizika što proizlaze iz međunarodne pomorske djelatnosti u području koje se predlaže kao osobito osjetljivo morsko područje. Pri tome djelomice može biti riječ o navođenju mjera koje se u tom području već primjenjuju, dok se nove mjere predlažu u sklopu samog prijedloga za proglašenje osobito osjetljivoga morskog područja. Pojedina područja koja su već dobila status osobito osjetljivog morskog područja prošla su proceduru u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji samo na temelju zaštitnih mjera koje su se već otprije primjenjivale u tim područjima. Premda bi se moglo tumačiti kako je to na papiru i dalje moguće, nakon izmjene Smjernica Međunarodne pomorske organizacije potkraj 2005. (i, dakako, očekivanog načina primjene tih Smjernica u praksi Međunarodne pomorske organizacije), predlaganje osobito osjetljivoga morskog područja samo na temelju već postojećih mjera redovito neće biti dostatno kao uvjerljivi argument. Za Jadransko more treba uzeti u obzir ne samo one zaštitne mjere Međunarodne pomorske organizacije koje su već u primjeni u Jadranu, već i one koje bi se trebale ili mogle predložiti u sklopu samog prijedloga za proglašenje osobito osjetljivoga morskog područja.

## *Zaštitne mjere Međunarodne pomorske organizacije u Jadranskom moru*

Do sada je u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji za Jadransko more već usvojeno nekoliko kategorija dodatnih zaštitnih mjera, od kojih neke posebno za Jadran, dok se druge primjenjuju u Jadranskom moru kao dijelu šire regije. Dosadašnje mjere obuhvaćaju: 1. sustav obveznog javljanja brodova, 2. sustave usmjeravanja plovidbe te 3. status tzv. posebnog područja prema pojedinim dodacima Međunarodne konvencije o zaštiti mora od onečišćenja s brodova. Mjere spomenute pod 1. i 2. usvojene su u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji posljednjih godina na zajedničke prijedloge nekoliko jadranskih zemalja.<sup>xxxii</sup>

*Sustav obveznog javljanja brodova u Jadranskom moru* (ADRIREP) usvojen je u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji u prosincu 2002. i u obveznoj je primjeni od 1. srpnja 2003. godine. Od tada svi tankeri za naftu od 150 ili više bruto tona istisnine, kao i svi ostali brodovi od 300 ili više bruto tona koji prevoze opasne ili štetne tere te moraju obalnim vlastima obvezno prijaviti svoje uplovljavanje u Jadransko more, i to nakon prelaska 40°25' N, a nakon toga prijaviti svoj položaj na još nekoliko daljnjih mjesta (tj. prelazaka iz jednog sektora Jadrana u drugi). Na kraju moraju prijaviti i isplovljavanje iz Jadranskog mora. Taj je sustav uveden kako bi se pridonijelo sigurnosti plovidbe, ali i zaštiti morskog okoliša, izmjenama podataka o kretanju brodova što prevoze naftu i druge opasne tere u Jadranskom moru.

Nadalje, od 1. prosinca 2004. godine u Jadranskom se moru primjenjuje nekoliko *mjera za usmjeravanje plovidbe*. Do sada uvedeni sustav sastoji se od shema usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom Jadranu, kao i od posebnih takvih regulacija u Tršćanskom zaljevu, Venecijanskom zaljevu, te za plovidbu prema lukama Koper i Monfalcone i od njih. Uz to postoje i dva područja pojačanog opreza (u sjevernom Jadranu i u Tršćanskom zaljevu), kao i područje koje se mora izbjegavati u sjevernom Jadranu. Osim tih obveznih mjera, u Jadranskom je moru i nekoliko za sada još samo preporučenih usmjerenja plovidbe: u srednjem i južnom Jadranu te u Otrantskim vratima.

Osim tih mjera specijalno usvojenih u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji za Jadran, treba dodati da je cijelo Sredozemno more – uključujući, dakle, i Jadransko more kao njegov dio – proglašeno posebnim područjem prema I. i V. dodatku Međunarodne konvencije o zaštiti mora od onečišćenja s brodova. Njihov je smisao zaštita osjetljivih područja od izlivanja ili ispuštanja ulja, zauljenih otpadnih voda

i otpadnih tvari s brodova.<sup>xxxii</sup> Tako je, u skladu s Dodatkom I, u posebnom području zabranjeno izlijevanje ili ispuštanje nafte odnosno ulja u more s bilo kojeg tankera i bilo kojeg broda od 400 ili više bruto tona. Nažalost, podatci dostupni u novije vrijeme (već izneseni u gornjem tekstu) svjedoče da brodovi na međunarodnim pomorskim pravcima u Jadranskome moru često krše te zabrane.

### *Mogući prijedlozi za nove zaštitne mjere u Jadranskome moru*

U svakom prijedlogu za osobito osjetljivo morsko područje u kojemu se traži uvođenje novih zaštitnih mjera potrebno je *identificirati pravni temelj* za svaku pojedinu predloženu mjeru. U vezi s Jadranskim morem mogu nastati dvije situacije.

Kao prvo, moguće je predložiti zaštitne mjere čiji se pravni temelj nalazi u nekom instrumentu Međunarodne pomorske organizacije koji je već stupio na snagu. Pritom je prije svega riječ o mjerama usmjeravanja plovidbe jer bi postojeći sustav usmjeravanja plovidbe u Jadranskome moru očito trebalo pojačati, i to najmanje u tri segmenta srednjega i južnog Jadrana: u području otoka Palagruže i Jabuke, te u Otrantskim vratima. Također će za dio postojeće regulacije usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom Jadranu biti potrebne određene prilagodbe zbog planiranog proširenja područja iskorištavanja plina iz jadranskog podmorja. Za predlaganje i usvajanje takve vrste zaštitnih mjera u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji prijedlog za osobito osjetljivo morsko područje i nije nužan, premda bi takve predložene mjere zasigurno još dodatno ojačale uvjerljivost potrebe statusa osobito osjetljivog područja. No takve je zaštitne mjere jednako moguće podnijeti na usvajanje zasebnom procedurom u nadležnim odborima Međunarodne pomorske organizacije, a zatim se naknadno na to pozvati u prijedlogu za proglašenje morskog područja osobito osjetljivim.

Postoje, međutim, i druge vrste novih zaštitnih mjera koje bi se mogle predložiti u sklopu prijedloga za status Jadranskog mora kao osobito osjetljivog područja. Riječ je o zaštitnim mjerama sadržanima u nekom instrumentu (npr. u međunarodnoj konvenciji) usvojenom u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, ali koji još nije stupio na snagu. U skladu s terminologijom Smjernica Međunarodne pomorske organizacije, takve mjere doista *imaju pravni temelj* jer su predviđene u instrumentu usvojenom u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji. Među takvim mjerama za Jadransko su more osobito važne "dodatne" odno-

sno “strože” mjere predviđene Konvencijom o balastnim vodama.<sup>xxxiii</sup> Ako bi u kontekstu statusa jadranskog područja kao osobito osjetljivoga morskog područja prijedlog za uvođenjem pojedinih takvih vrsta mjera bio usvojen u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, to bi bio, s obzirom na dodatne zaštitne mjere za Jadransko more, stvaran i značajan praktični učinak proglašenja Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem.

Osnovno razmatranje mogućnosti predlaganja takvih mjera u pravnoj je domeni; ali hoće li neka tako predložena mjera doista biti i usvojena u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, ipak ovisi i o političkim razlozima. Kad je riječ o pravnoj sferi, prema Smjernicama Međunarodne pomorske organizacije, svaka predložena zaštitna mjera mora imati pravni temelj. Tom je uvjetu, prema slovu Smjernica, udovoljeno *usvajanjem* neke konvencije ili drugoga pravnog instrumenta Međunarodne pomorske organizacije.<sup>xxxiv</sup> Konvencija o balastnim vodama usvojena je u veljači 2004. godine. Ta konvencija, međutim, još nije stupila na snagu niti je izgledno da će ubrzo stupiti na snagu. Naime, za stupanje na snagu Konvencije o balastnim vodama potrebne su ratifikacije (ili drugi predviđeni načini vezanja država ugovorom) 30 zemalja čija ukupna trgovačka flota čini najmanje 35% bruto tonaže svjetske trgovačke flote.<sup>xxxv</sup> Za ilustraciju može poslužiti podatak da je do danas, nakon što je od usvajanja Konvencije o balastnim vodama proteklo više od dvije i pol godine, tu konvenciju ratificiralo samo šest država, s tim da ukupna zajednička bruto tonaža njihove trgovačke flote iznosi samo 0,6% svjetske trgovačke pomorske tonaže.<sup>xxxvi</sup>

Konačni cilj Konvencije o balastnim vodama je sprečavanje prijenosa štetnih morskih organizama putem brodskih balastnih voda i sedimenata. Za postizanje tog cilja Konvencijom je predviđeno postupno uvođenje tehnologije za *obradu* balastnih voda na samom brodu. *Izmjena* balastnih voda, što je metoda koja se danas upotrebljava, prihvaća se Konvencijom samo kao privremena mjera, jer se njome prijenos štetnih morskih organizama samo smanjuje ali ne sprečava u potpunosti. Međutim, sve dok ta “privremena mjera” ne bude stavljena sasvim izvan upotrebe – a prema Konvenciji to bi se trebalo dogoditi najkasnije do 2016. godine – preostaje desetak godina. Za mora poput poluzatvorenog Jadrana, u kojima pitanje izmjene balastnih voda pokreće vrlo složene i ozbiljne probleme (umnogome vrlo različite od onih kakvi postoje na oceanima i njima otvorenim morima), deset je godina prilično dugo vrijeme.

U skladu s Konvencijom o balastnim vodama, izmjena balastnih voda je, kad god je to moguće, obvezna na udaljenosti od najmanje 200

nautičkih milja od obale, gdje je dubina mora najmanje 200 metara. Ipak, onda kad brod nije u mogućnosti izmijeniti balastne vode na tako određenoj lokaciji, izmjena se mora obaviti što dalje od najbližeg kopna, ali svakako na udaljenosti od najmanje 50 nautičkih milja od obale, gdje je dubina mora najmanje 200 metara. S obzirom na složenost postupka izmjene balastnih voda, u Jadranskom moru *nema* područja koje bi udovoljilo takvim zahtjevima.

Te su odredbe Konvencije osobito važne za plitka i uska mora, gdje su plovidbene rute relativno blizu obala. Europske su morske vode velikim dijelom upravo takve, a Jadransko je more pri tome izrazit primjer. U onim morima ili morskim područjima u kojima nije moguće udovoljiti temeljnim zahtjevima Konvencije o balastnim vodama, obalne (i lučke) zemlje mogu primijeniti – poštujući pri tome odgovarajuću proceduru u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji – dodatne, strože mjere.<sup>xxxvii</sup>

Za Jadransko bi se more, u kontekstu prijedloga Međunarodnoj pomorskoj organizaciji za njegovo proglašenje osobito osjetljivim područjem, moglo razmišljati o dvije različite vrste novih zaštitnih mjera s obzirom na balastne vode. Kao prvo, to bi mogla biti mjera kojom se Jadransko more određuje kao morsko područje u kojemu je zabranjena izmjena balastnih voda za sve brodove koji, opterećeni balastnim vodama, ulaze u Jadran iz drugih mora. Druga bi se moguća mjera mogla odnositi na sustav obveznog javljanja podataka o balastnim vodama za sve brodove koji uplovljavaju u Jadransko more. Obje bi se mjere morale primjenjivati u *cijelom* Jadranskom moru, a njih bi trebalo predložiti i kao *privremene*. Naime, potreba za njihovim postojanjem trebala bi prestati do 2016. godine, ili u bilo kojem kasnijem razdoblju, ovisno kada na snagu stupi Konvencija o balastnim vodama i kada broderska industrija postigne punu, univerzalnu primjenu tehnologije za obradu balastnih voda na brodovima.

## Hrvatska inicijativa za regionalnu suradnju

Ideja o proglašenju Jadranskog mora odnosno njegova dijela osobito osjetljivim morskim područjem nije sasvim nova; u stručnoj se literaturi spominjala još prije desetak godina.<sup>xxxviii</sup> Tu su ideju s vremenom počele zastupati i nevladine organizacije za zaštitu okoliša, a u novije vrijeme i pojedini političari i mediji. Napokon, spominjanje potrebe suradnje u proglašenju Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem ulazi i u pojedine regionalne dokumente. Tako su u sklopu Medi-

teranskoga akcijskog plana u studenom 2005. godine Hrvatska, Italija i Slovenija usvojile podregionalni plan mjera za intervencije kod ozbiljnih onečišćenja mora. U tom planu tri zemlje predviđaju “suradnju na proglašenju osobito osjetljivog morskog područja u području obuhvaćenom planom” te zajednički takav prijedlog Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, uključujući i dodatne zaštitne mjere.<sup>xxxix</sup>

Osim izravnog praktičnog učinka, tj. uvođenja dodatnih zaštitnih mjera, proglašenje Jadranskog mora osobito osjetljivim područjem moglo bi zasigurno omogućiti odgovarajući regionalni okvir suradnje u zaštiti morskog okoliša, a na tragu politike EU. Takvo bi proglašenje ujedno demonstriralo visoku svijest predlagača o osjetljivosti Jadranskog mora. Zbog sve angažiranijeg interesa javnosti za zaštitom Jadrana, proglašenje Jadranskog mora osobito osjetljivim morskim područjem imalo bi odjeka i na domaćoj političkoj sceni jadranskih zemalja. Stoga ima više valjanih razloga da se istakne kako je status osobito osjetljivoga morskog područja poželjan za Jadran.

Pri tome je, međutim, cijelo vrijeme nedostajala jedna ključna karika između *ideje* o potrebi suradnje za proglašenje Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem i konkretnoga, *razrađenog prijedloga* za Jadran kao osobito osjetljivo morsko područje. Smjernicama Međunarodne pomorske organizacije predviđene su stroge propozicije za strukturu i elemente sadržaja prijedloga država za proglašenje morskih područja osobito osjetljivima. Široka, multidisciplinarna ekspertiza i pristup podacima o raznim aspektima nekoga morskog područja (prirodnim, navigacijskim, socioekonomskim, pravnim i drugim) potrebni su kako bi se izradio prijedlog za osobito osjetljivo morsko područje; pri čemu informacije sadržane u prijedlogu treba predočiti na način relevantan za Međunarodnu pomorsku organizaciju.

Hrvatska je, uz podržavanje ideje o Jadranskom moru kao osobito osjetljivom morskom području, u novije vrijeme poduzela i taj pripremni dio posla što je do sada nedostajao u jadranskoj suradnji. U proljeće 2004. godine Institut Fridtjof Nansen predložio je iniciranje projekta stručne suradnje, u sklopu programa suradnje između Hrvatske i Norveške. Prijedlog tog projekta podržalo je hrvatsko Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, te je osnovana suradnička skupina u kojoj je okupljena komplementarna ekspertiza za izradu prijedloga: Institut za oceanografiju i ribarstvo u Splitu i Dubrovniku, Hrvatski hidrografski institut, Institut “Ruđer Bošković”, Det norske Veritas i Institut Fridtjof Nansen kao koordinator projekta. Izrada studije za prijedlog Jadrana kao osobito osjetljivog morskog područja započela je u

travnju 2005. i dovršena u ožujku 2006. godine, kada je prvi nacrt prijedloga, putem hrvatskog Ministarstva mora, dostavljen nadležnim ministarstvima u ostalim jadranskim zemljama: Albaniji, Bosni i Hercegovini, Italiji, (tadašnjoj) Srbiji i Crnoj Gori te Sloveniji. Istodobno je hrvatsko Ministarstvo mora iniciralo osnivanje tzv. *zajedničke skupine stručnjaka jadranskih zemalja za osobito osjetljivo morsko područje*.

Uz sudjelovanje predstavnika svih šest jadranskih zemalja, te uz hrvatsko predsjedavanje, ta se zajednička skupina stručnjaka sastala u Opatiji 20. travnja 2006. godine, te razmotrila podneseni nacrt prijedloga.<sup>xl</sup> Zaključcima usvojenima na tom sastanku ustanovljena je dopisna skupina pod zajedničkim predsjedavanjem svih jadranskih zemalja, te uz tehničku potporu hrvatskog Ministarstva mora.<sup>xli</sup> Dogovoreni su rokovi za dovršenje zajedničkog prijedloga za Jadran kao osobito osjetljivo morsko područje do kraja 2006. godine, radi njegova podnošenja Međunarodnoj pomorskoj organizaciji. Također je dogovoreno da će zajednička skupina stručnjaka svoj posljednji sastanak održati u siječnju 2007. godine, nakon čega bi odmah uslijedila ministarska konferencija jadranskih zemalja, kojoj bi hrvatska Vlada bila domaćin. Uspješno provođenje tog zajednički dogovorenog plana jadranskih zemalja omogućilo bi podnošenje prijedloga Međunarodnoj pomorskoj organizaciji za proglašenje Jadranskog mora osobito osjetljivim morskim područjem.

## **RAZLIKE I ZAJEDNIŠTVO NA JADRANU: IZGLEDI ZA REGIONALNU SURADNJU**

Osim ispunjavanja formalnih kriterija sadržanih u Smjernicama Međunarodne pomorske organizacije te izrade stručne podloge za to, predlaganje statusa osobito osjetljivog morskog područja u poluzatvorenom Jadranskom moru, okruženom obalama više država, mnogo je složeniji postupak od onih u kojima je podnosilac prijedloga samo jedna zemlja. Kao rezultat regionalne jadranske suradnje, ta se inicijativa treba provoditi u dva ključna koraka. Kao prvo, takva inicijativa, u kojoj dvije ili više zemalja imaju svoje (ali i zajedničke) interese vezane za neko morsko područje, treba se ostvarivati međusobnom suradnjom. Pri tome bi optimalni ishod bio konačni prijedlog u kojemu je izražen konsenzus jadranskih zemalja – premda to, strogo pravno gledano, i nije nužno, o čemu svjedoče noviji primjeri u praksi Međunarodne pomorske organizacije.<sup>xlii</sup>

Nakon tog prvog koraka unutar regije, tek je drugi korak onaj na globalnoj razini. Kako bi regionalno dogovoreno proglašenje osobito osjetljivoga morskog područja postiglo pravi učinak na međunarodnu plovidbu, koja je po svojoj prirodi globalna djelatnost, prijedlog treba biti usvojen u sklopu globalne pomorske organizacije – Međunarodne pomorske organizacije. Na toj bi razini, međutim, jadranske zemlje – zbog brojnih već objašnjenih razloga – mogle biti vrlo uspješne u zastupanju svojega eventualnog zajedničkog prijedloga za osobito osjetljivim morskim područjem.

No hoće li one doista htjeti i moći ostvariti punu regionalnu suradnju za podnošenje zajedničkog prijedloga za Jadran? Ako za takvu suradnju i ima izgleda, koji su razlozi za to? Već prvi pogled na poluzatvoreno Jadransko more pokazuje kako je tu riječ o vrlo specifičnoj situaciji. Ukupna duljina crte obale Jadranskog mora iznosi oko 8.300 kilometara. Međutim, više od pola te duljine otpada na obale brojnih otoka, koji zajedno čine arhipelag uzduž velikog dijela istočnojadranske obale. Duljina crte obale pod suverenosti Hrvatske proteže se tako na više od 6.200 kilometara, što je oko 75% ukupne duljine svih jadranskih obala. Ta dugačka obala i njezin očuvani prirodni okoliš za Hrvatsku su važan resurs već sami po sebi, a ujedno su među ključnim generatorima njezina gospodarskog razvitka, osobito zbog razvoja turizma. Jadranska obala Italije, smještena uzduž cijele zapadne obale Jadrana, mnogo je slabije razvedena, te se stoga proteže na nešto manje od 1.300 kilometara. Drugim riječima, Italija ima oko 15% ukupne duljine jadranske obale. K tome, sav se ostali dio jadranske obale proteže sa suprotne, istočne strane. Tri jadranske zemlje na toj strani Jadrana, sve tri s daljim izgledima za članstvo u EU, imaju ove duljine obala: Albanija oko 400 kilometara, Crna Gora oko 290 kilometara te Bosna i Hercegovina 20-ak kilometara. Jedina druga zemlja članica EU na Jadranu, Slovenija, ima samo 45 kilometara obale i time u ukupnoj crti obale Jadranskog mora sudjeluje s preostalih 0,5% duljine.

Pogledaju li se, međutim, podatci o obujmu međunarodnoga pomorskog prometa i trgovine, onda jadranska situacija izgleda uvelike drugačije od one što bi je sugerirala sama duljina obala pojedinih zemalja. Naime, omjeri koje u tom kontekstu treba pripisati zapadnoj i istočnoj jadranskoj obali gotovo su obrnuto proporcionalni od onih dobivenih usporedbom duljine tih obala. Najveći udio međunarodnog pomorskog prometa i trgovine odnosi se na luke Italije, koje godišnje sudjeluju s oko 75% ukupnoga broskog trgovačkog prometa i s oko 80% ukupnog obujma trgovine, tj. pretovarenog tereta, u Jadranskome

moru. Udio hrvatskih luka u ukupnom jadranskom brodskom trgovačkom prometu, kao i u obujmu trgovine, za sada je oko 10%, iako s tendencijom porasta. Ostale jadranske zemlje – Slovenija, Bosna i Hercegovina (preko hrvatske luke Ploče), Crna Gora i Albanija – sve zajedno ostvaruju ostalih 15% trgovačkog brodskog prometa i 10% trgovine. Među lukama tih zemalja izdvaja se jedina međunarodna trgovačka luka Slovenije, Kopar, čiji godišnji promet (prema podatcima za 2005. godinu) iznosi oko 2.000 brodova i više od 13 milijuna tona pretovarenog tereta, što je čini većom od bilo koje druge luke na istočnoj obali Jadrana (ne računajući, dakako, talijansku luku Trst).

Važnost te razlike sa stajališta zaštite morskog okoliša i upravljanja resursima mora moguće je ilustrirati u kontekstu problematike balastnih voda u Jadranu. Promatra li se s tim u vezi već samo situacija triju jadranskih zemalja – od kojih dviju članica EU (Italije i Slovenije) i jedne zemlje kandidatkinje za članstvo u EU (Hrvatske) – odmah u prvi plan izbijaju velike razlike. Tako je Italija, zbog svog velikog pomorskog izvoza, odgovorna za više od tri četvrtine unosa balastnih voda u jadranske luke. Ni na slovenskoj obali, iako je vrlo kratka, unos balastnih voda nije zanemariv, što je posljedica intenzivnog pomorskog izvoza preko jedine slovenske međunarodne luke Kopra. Napokon, Hrvatska, koja ima neusporedivo najdulju jadransku obalu, sudjeluje s nesrazmjerno malim udjelom balastnih voda u Jadranskom moru, i to zbog relativno malog obujma pomorskog izvoza (iako treba uzeti u obzir i noviji trend porasta).

Istodobno je, međutim, Italija neusporedivo najveća ribarska zemlja na Jadranu; njezin godišnji ulov ribe u Jadranskom moru osam do deset puta je veći od ulova hrvatske ribarske flote, a od slovenskog ulova veći je i za stotinjak puta. Štetne posljedice unosa stranih invazivnih morskih vrsta balastnim vodama s brodova (ali i drugim vektorima) mogle bi imati katastrofalne učinke za ribarstvo na Jadranu, što je za Italiju vrlo važno. Za Hrvatsku su, pak, morsko ribarstvo, ali i marikultura, važni ne samo po svojem gospodarskom potencijalu, nego i zbog mogućnosti zapošljavanja stanovništva na obali, pa stoga i u demografskom smislu; brojni su, naime, hrvatski otoci na kojima se broj stanovnika smanjuje, a starosna dob raste. Socijalne implikacije ribarstva, pa čak i profil pomorske zemlje, važna su razmatranja u nekim drugim jadranskim zemljama. I razvoju turizma, sa svim gospodarskim, kulturnim, socijalnim i drugim učincima, u raznim se jadranskim zemljama uglavnom pridaje velika važnost.

Zajedničko obilježje svih tih međusobno različitim jadranskih zemalja ipak postoji: to je Jadransko more samo po sebi – relativno usko i plitko, umjereno toplo i poluzatvoreno more, duboko usječeno u europsko kopno. Zbog takvih obilježja Jadransko je more kroz povijest služilo kao važan međunarodni plovidbeni i trgovački pravac, a takve su i projekcije za budućnost. Međutim, zbog istih tih obilježja, a u uvjetima sve većeg tehničkog i tehnološkog razvoja, mogući utjecaji međunarodne plovidbe u jednom dijelu Jadranskog mora lako bi se mogli odraziti i na druge dijelove, dakle potencijalno i na regiju kao cjelinu. U tome i jest ključno, trajno zajedničko obilježje svih jadranskih zemalja: sve su one obalne zemlje, s više važnih djelatnosti vezanih za more, među kojima je međunarodni pomorski promet između obalnih i drugih zemalja jedna od djelatnosti.

Jadransko je more stoga regija koja se neizbježno mora orijentirati na suradnju u pristupanju pitanjima od zajedničkog interesa, a zaštita morskog okoliša upravo je takvo pitanje. Međutim, za pojedine države u toj regiji neka su dominantna obilježja potpuno različita. Stoga je glavni izazov za jadranske zemlje nalaženje odgovarajuće ravnoteže između sfere nacionalne regulacije, koja uzima u obzir osobitosti i prioritete svoje zemlje, te regionalne suradnje, koja se temelji na zajedničkim obilježjima. Pri tome se, međutim, ne smije zaboraviti da je u odnosu prema trećim zemljama, odnosno nejadranskim državama zastava brodova, poželjno zajedničko polazište s jedinstvenim zahtjevima.

Upravo bi se zato status osobito osjetljivoga morskog područja – kao koncept koji uravnotežuje lokalne i regionalne interese zaštite morskog okoliša s interesima međunarodnog brodarstva i industrije – za jadranske zemlje mogao pokazati izglednim i korisnim pristupom. U kontekstu sve jačeg trenda regionalizacije “europskih mora” kao jednog od ključnih elemenata Strategije EU za mora, važnost tog koncepta za Jadransko more postaje još veća. Strategija EU za mora teži stvaranju morskih regija i podregija kao politički relevantnih cjelina, među kojima je Jadransko more identificirano kao jedna od nekoliko jasno određenih podregija unutar šire, manje kompaktne regije Sredozemnog mora. Premda se Strategija EU izravno odnosi samo na države članice Unije i morske vode pod njihovom suverenosti i jurisdikcijom, od članica EU u Strategiji se traži nastojanje da se njihove akcije provode u koordinaciji s onima trećih zemalja unutar pojedine regije ili podregije. Sposobnost suradnje u proglašenju osobito osjetljivog morskog područja mogla bi se pokazati ključnim testom za zemlje Jadrana – članice EU, kandidatkinje i aspirantice – u smislenoj primjeni inače široke

Strategije EU za mora, u ovom slučaju na točno određenom i vrlo važnom cilju zaštite morskog okoliša i održivog razvoja na Jadranu. Status osobito osjetljivoga morskog područja za Jadransko bi more mogao biti važan *prvi* korak u tom smjeru. Institucionalizacija svejadranske regionalne suradnje, možda uz pomoć međunarodnog tijela poput Komisije za zaštitu morskog okoliša Jadrana, koja bi obuhvatila svih šest jadranskih zemalja – Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Hrvatsku, Italiju i Sloveniju – mogao bi biti idući korak vrijedan razmatranja.

- 
- \* *Dio istraživanja u izradi ovog rada temelji se na nalazima međunarodnog projekta Stručna studija o Jadranskom moru kao osobito osjetljivom morskom području, koji je vodio autor rada. Projekt je bio pokrenut 2004. godine na inicijativu Instituta Fridtjof Nansen, koju je podržalo Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvika Republike Hrvatske. Institut je zatim, tijekom 2005. i 2006. godine, koordinirao i proveo projekt, u suradnji s Institutom za oceanografiju i ribarstvo iz Splita i Dubrovnika, Hrvatskim hidrografskim institutom, Institutom "Ruđer Bošković" i Det norske Veritasom (Høvik, Norveška), za potrebe hrvatskog Ministarstva mora. Projekt je financiralo Ministarstvo vanjskih poslova Kraljevine Norveške u sklopu programa suradnje Hrvatske i Norveške. Rad se temelji i na istraživanju provedenom unutar projekta Zaštita morskog okoliša i upravljanje resursima mora: Pravni i politički okviri za Jadransko more, što ga od 2006. godine vodi autor rada uz potporu Vijeća za znanost Norveške. Autor zahvaljuje na komentarima na nacrt članka Douglasu Brubakeru, Øysteinu Jensenu, Arildu Moeu, Olavu Schram Stokkeu te dvojici anonimnih recenzenata, kao i urednici knjige Katarini Ott na mnogim korisnim prijedlozima. Stajališta iznesena u radu osobna su autorova stajališta i mišljenja.*
- i *Katastrofa tankera Prestige počela je 13. studenog 2002. u oluji pred španjolskim obalama Galicije, da bi se šest dana kasnije tanker prepolovio. U more je isteklo oko 64.000 tona nafte, čime nije onečišćeno samo more, već i nekoliko tisuća kilometara obale; štete od posljedica te katastrofe goleme su. O prvim reakcijama EU vidjeti: Commission of the European Communities (2002).*
- ii *Izmijenjene Smjernice, kakve je Skupština Međunarodne pomorske organizacije usvojila u prosincu 2005, primjenjuju se umjesto prijašnjih Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, usvojenih rezolucijom Skupštine Međunarodne pomorske organizacije, A.927(22) od 29. studenoga 2001. Nove Smjernice, tj. Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Area, usvojene su rezolucijom Skupštine Međunarodne pomorske organizacije, A.982(24) od 1. prosinca 2005.*
- iii *Međunarodna konvencija o zaštiti mora od onečišćenja s brodova iz 1973. izmijenjena je i dopunjena Protokolom iz 1978. godine; o Konvenciji s aneksima, uključujući i tumačenja te izmjene i dopune, vidjeti: MARPOL 73/78 (2002). Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine; o Konvenciji, s Protokolom iz 1988. godine te aneksima, izmjenama i dopunama, vidjeti: SOLAS (2004).*

- iv *O izvornom smislu koncepta osobito osjetljivog morskog područja i razmatranjima vezanima za prva proglašenja vidjeti: Gjerde i Freestone (1994).*
- v *Najveće tankerske nesreće u prošlom desetljeću bile su one brodova Aegean Sea, 1992; Braer, 1993; Sea Empress, 1996; te Erika, 1999. godine. Među posljedicama takvih pomorskih nesreća redovito su veliki materijalni izdaci za operacije čišćenja, kao i velike štete za djelatnosti poput ribarstva i turizma u pogođenim područjima.*
- vi *O tome vidjeti: Frank (2005).*
- vii *Međunarodna konvencija o zaštiti mora od onečišćenja s brodova podrobno definira vrste tankera i vrste ulja. U daljnjem se tekstu umjesto izraza ulje rabi izraz nafta. Izlijevanje teških frakcija ulja u more može imati vrlo štetne posljedice.*
- viii *Vidjeti: Regulation (EC) No 1726/2003 of the European Parliament and of the Council, of 22 July 2003, amending Regulation (EC) No 417/2002 on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers. Za zanimljiv komentar vidjeti: Boyle (2006).*
- ix *Za pregled vidjeti: Tracey (2004).*
- x *Vidjeti dokument Designation of a Western European Particularly Sensitive Sea Area (2003) što su ga zajednički podnijele Belgija, Francuska, Irska, Portugal, Španjolska i Velika Britanija.*
- xi *Roberts (i sur.), 2005. Za drugačiji pristup vidjeti: Detjen (2006).*
- xii *Vidjeti dokument Designation of the Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area (2003) što su ga zajednički podnijele Danska, Estonija, Finska, Latvija, Litva, Njemačka, Poljska i Švedska.*
- xiii *Commission of the European Communities (2003:26-27), toč. 7.4.*
- xiv *Uralska je nafta mješavina lagane sirove nafte sa zapadnosibirskih polja i teške sirove nafte s polja u regijama Urala i Volge. Uralska je mješavina na međunarodnom naftnom tržištu od 1970-ih godina, te se i danas prevozi Transneftovom naftovodnom mrežom.*
- xv *VLCC je, u izravnom prijevodu, kratica za vrlo veliki tanker za sirovu naftu (Very Large Crude Carrier). Riječ je o tankerima nosivosti od oko 200.000 do 320.000 tona, što ih čini komercijalno atraktivnijima za duga, prekomorska putovanja.*
- xvi *Vidjeti: IHO (1953:17). U predgovoru tom izdanju jasno je navedeno: "Ove granice nemaju nikakvo političko značenje."*
- xvii *Za raspravu o tome kako shvatiti pojmove "regija" i "regionalno" u kontekstu zaštite morskog okoliša vidjeti: Boyle (2000).*
- xviii *Vidjeti: Commission of the European Communities (2005).*
- xix *Daljnje napomene o osnovnim prirodnim obilježjima Jadranskog mora s obzirom na ekološke kriterije kako su sažeti u ovom odjeljku temelje se na materijalu što su ga u sklopu projekta Expert study on a Particularly Sensitive Sea Area for the Adriatic Sea pripremili Ivona Marasović, Adam Benović i Nedo Vrgoč iz Instituta za oceanografiju i ribarstvo u Splitu i Dubrovniku, te Nenad Leder iz Hrvatskoga hidrografskog instituta.*
- xx *Prema najnovijem razvoju događaja, čini se da budućnost luke Valona kao izvozne naftne luke za AMBO projekt postaje upitna, jer albanska Vlada – dijelom pod pritiskom javnosti zbog zaštite okoliša, ali i iz geopolitičkih razloga – razmatra mogućnost luke u regiji Porto Romano (Drač) kao izvozne luke za AMBO, umjesto luke Valona; vidjeti, npr., bugarski Standart i makedonski Utrinski Vesnik od 7. listopada 2006.*
- xxi *Vezano za tu kategoriju, zanimljiv je podatak o izrazitom porastu broja posjeta velikih kruzera hrvatskim lukama. Tako je u 2003. godini posjet brodova te katego-*

- rije porastao 190%: od 307 posjeta tijekom 2002. godine na 582 u 2003. godini. Glavnina posjeta tih brodova (ukupno 575) zabilježena je na širem području Dubrovnika. Za vrijeme turističke sezone područje Dubrovnika dnevno posjećuje i do desetak velikih krucera.
- xxii Izvor: sažetak nalaza Det norske Veritasa sadržan u: *Designation of the Adriatic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area – First draft prepared for the Meeting of the Joint Expert Group on PSSA, 20 April 2006 (neobjavljeni dokument, u arhivi autora rada).*
- xxiii Vidjeti: *Lloyd's Register Fairplay accident database, 1990-2004.*
- xxiv Vidjeti: *REMPEC (2004). Od nesreća koje se odnose na "naftu", u toj su bazi podataka zabilježene one od kolovoza 1977. do prosinca 2003. godine (popis A), dok su se nesreće vezane za "opasne i štetne tvari" bilježile od siječnja 1988. do prosinca 2003. godine (popis B).*
- xxv Vidjeti npr.: *IMO/UNEP (2004:13-18) i European Commission/Joint Research Centre (2002).*
- xxvi Za izvrsnu studiju o pravnoj regulaciji vezanoj za onečišćenje mora s brodova vidjeti: *Khee-Jin Tan (2006).*
- xxvii Riječ je o analizi snimaka dobivenih posebnom satelitskom opremom (*Synthetic Aperture Radar, SAR*), što ih je od 1999. do 2005. godine provodila specijalizirana istraživačka jedinica Europske komisije (*Sensors, Radar Technologies and Cybersecurity (SERAC) Unit of the Institute for the Protection and Security of the Citizen at the European Commission DG Joint Research Centre, JRC*), sa sjedištem u Ispri, Italija.
- xxviii Vidjeti: *European Commission/Joint Research Centre (2001:10).*
- xxix Vidjeti: *European Commission/Joint Research Centre (2001:10).*
- xxx Podatci iz projekta Pitanja balastnih voda za Hrvatsku što su ga proveli *Det norske Veritas* i *Institut Fridtjof Nansen* u 2004. i 2005. godini.
- xxxi Vidjeti dokument *Establishment... (2003).*
- xxxii *MARPOL, Dodatak I. (Regulacije o sprečavanju zagađenja mora uljem; Regulacija 10) i Dodatak V. (Regulacije o sprečavanju zagađenja mora otpadnim tvarima; Regulacija 5).*
- xxxiii *The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.*
- xxxiv Vidjeti stavak 7.5.2(3) *Smjernica Međunarodne pomorske organizacije. Osobito je stavak 7.5.2(3.ii) Smjernica decidiran u vezi sa sadržajem tog uvjeta, te je tumačenje u tom slučaju doista vrlo jasno. Takvo je tumačenje dodatno potvrđeno izjavom: "Ta opcija očito čini pravni temelj vrlo jasnim; takav temelj mora biti sadržan u nekom pravnom instrumentu što ga je Međunarodna pomorska organizacija usvojila"; vidjeti Identification and Protection... (2005:5).*
- xxxv Članak 18(1) *Konvencije o balastnim vodama.*
- xxxvi Vidjeti: *Summary of Conventions as at 30 April 2006, na web portalu Međunarodne pomorske organizacije, www.imo.org. Države ugovornice do sada su Maldivi, Nigerija, Sveti Kristofor i Nevis, Španjolska, Sirija i Tuvalu.*
- xxxvii Vidjeti *Regulaciju C-1 (Dodatne mjere) Konvencije o balastnim vodama, u vezi s člankom 2(3) Konvencije (Strože mjere).*
- xxxviii Vidjeti npr.: *Zec i Komadina (1996).*
- xxxix *Plan je prihvaćen sporazumom između Hrvatske, Italije i Slovenije u Portorožu, u studenom 2005. Za spominjanje osobito osjetljivog morskog područja vidjeti točku 2.5.2. tog plana.*

- xl *Riječ je o studiji sadržanoj u dokumentu Designation of the Adriatic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area – First Draft prepared for the Meeting of the Joint Expert Group on PSSA, 20 April 2006 (neobjavljeni dokument, u arhivi autora rada).*
- xli *Na temelju dokumenta Adriatic PSSA Joint Expert Group (JEG) – Conclusions of the First Meeting and Plan of Activities od 20. travnja 2006. (neobjavljeni dokument, u arhivi autora rada).*
- xlii *Status osobito osjetljivoga morskog područja za Baltičko more usvojen je u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji usprkos snažnom protivljenju jedne od obalnih zemalja Baltičkog mora, i to Rusije, čije su baltičke morske vode stoga izuzete iz predloženoga područja na Baltiku. U Baltičkom je moru, inače, posljednjih godina znatno porastao ruski izvoz nafte, a time i promet tankera.*

## LITERATURA

- Boyle, A., 2000.** “Globalism and Regionalism in the Protection of the Marine Environment” in: D. Vidas, ed. *Protecting the Polar Marine Environment: Law and Policy for Pollution Prevention*. Cambridge: Cambridge University Press, 26-28.
- Boyle, A., 2006.** “EU Unilateralism and the Law of the Sea”. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 21 (1), 15-31.
- Commission of the European Communities, 2002.** *Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council, On Improving Safety at Sea in Response to the Prestige Accident*. COM(2002)681 of 3 December 2002.
- Commission of the European Communities, 2003.** *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, On the Development of Energy Policy for the Enlarged European Union, Its Neighbours and Partner Countries*. COM(2003) 262 of 13 May 2003.
- Commission of the European Communities, 2005.** *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council, establishing a Framework for Community Action in the field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Directive)*. COM(2005) 505 final, of 24 October 2005.
- Designation** of a Western European Particularly Sensitive Sea Area, submitted by Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom. IMO doc. MEPC 49/8/1 of 11 April 2003.
- Designation** of the Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, submitted by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden. IMO doc. MEPC 51/8/1 of 19 December 2003.
- Detjen, M., 2006.** “The Western European PSSA – Testing a Unique International Concept to Protect Imperiled Marine Ecosystems”. *Marine Policy*, 30 (4), 442-453.
- Establishment** of new recommended Traffic Separation Schemes and other new Routing Measures in the Adriatic Sea, submitted by Albania, Croatia, Italy, Slovenia and Serbia and Montenegro. IMO doc. NAV 49/3/7 of 27 March 2003.
- European Commission/Joint Research Centre, 2001.** *On the Monitoring of Illicit Vessel Discharges: A Reconnaissance Study in the Mediterranean Sea*. Ispra: European Communities.

- European Commission/Joint Research Centre, 2002.** *Illicit vessel discharges: A pervasive threat for the European coastal ecology and communities*. Ispra: European Communities.
- European Commission/Joint Research Centre, 2005.** *Atlante dell'inquinamento da idrocarburi nel mare Adriatico*. Ispra: European Communities.
- Frank, V., 2005.** "Consequences of the *Prestige* Sinking for European and International Law". *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 20 (1), 1-64.
- Gjerde, K. and Freestone, D. (eds.), 1994.** "Particularly Sensitive Sea Areas – An Important Environmental Concept at a Turning-point". *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 9 (4), 431-578.
- Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas – Report of the Correspondence Group**, submitted by the United States. IMO doc. MEPC 53/8/2 of 15 April 2005.
- IHO, 1953.** *Limits of Oceans and Seas* [online]. Monte Carlo: International Hydrographic Organization. Available from: [[http://ioc.unesco.org/oceanteacher/oceanteacher2/01\\_GlobOcToday/03\\_GeopolOc/s23\\_1953.pdf](http://ioc.unesco.org/oceanteacher/oceanteacher2/01_GlobOcToday/03_GeopolOc/s23_1953.pdf)].
- IMO/UNEP, 2004.** *Regional Information System. Part C: Databanks and Information Services. Section 2: List of Alerts and Accidents in the Mediterranean* [online]. Malta: REMPEC. Available from: [<http://www.rempec.org>].
- International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.** IMO doc. BWM/CONF/36.
- Khee-Jin Tan, A., 2006.** *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Policy of International Regulation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lloyd's Register Fairplay accident database, 1990-2004.**
- MARPOL 73/78, 2002.** *MARPOL 73/78 – Consolidated edition 2002*. London: International Maritime Organization.
- Regulation (EC) No 1726/2003 of the European Parliament and of the Council, of 22 July 2003, amending Regulation (EC) No 417/2002 on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers.**
- REMPEC, 2004.** *Protecting the Mediterranean against Maritime Accidents and Illegal Discharges from Ships*. Malta: REMPEC.
- Roberts, J., Tsamenyi, M., Workman, T. and Johnson, L., 2005.** "The Western European PSSA Proposal: A 'Politically Sensitive Sea Area'". *Marine Policy*, 29 (4), 431-440.

- SOLAS, 2004.** *SOLAS – Consolidated edition 2004*. London: International Maritime Organization.
- Tracey, P., 2004.** “EU Backs Wider Use of Sensitive Sea Areas; Tanker Owners Fear Patchwork Regulation”. *International Environmental Reporter*, 27 (5), 207-209.
- Zec, D. and Komadina, P., 1996.** “The Adriatic Sea – A Particularly Sensitive Area”. *Trasporti Europei*, 3, 42-46.