

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

PAOLA KLEVA

PROMETNI USTROJ EMSA-E

DIPLOMSKI RAD

Rijeka 2014. godina.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

PROMETNI USTROJ EMSA-E

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Prometno pravo

Mentor: dr.sc. Axel Luttenberger

Student/studentica: Paola Kleva

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112040193

Rijeka, rujan 2014. godine

Student/studentica: Paola Kleva

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112040193

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom PROMETNI USTROJ EMSA-E izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc Axela Luttenbergera.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student/studentica

Paola Kleva

SADRŽAJ:

1. UVOD.....	5
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA	5
1.2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA	5
1.3. ZNANSTVENE METODE	6
1.4. STRUKTURA RADA	6
2. POMORSKI PROMET.....	8
2.1. POJAM I POVJESNI RAZVOJ POMORSKOG PROMETA	8
2.2. VRSTE POMORSKE PLOVIDBE	10
3. POČECI EUROPSKOG PROMETNOG PRAVA.....	11
3.1. RAZVOJ ZAJEDNIČKE EUROPSKE POLITIKE I EUROPSKOG PROMETNOG PRAVA	11
3.2. RAZVOJ EUROPSKE LUČKE POLITIKE	12
3.3. POLITIKA EUROPSKE UNIJE I MORSKE LUKE.....	13
4. SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA OD ONEČIŠĆENJA.....	16
4.1. ODGOVOR EU NA ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA U RAZDOBLJU OD 1978. DO 1982.	16
4.2. ZAJEDNIČKA EUROPSKA POLITIKA O SIGURNIM MORIMA.....	17
4.2.1. Sigurnosni standardi za putničke brodove	18
4.2.2. Potonuće tankera Erika i Prestige	19
4.3. TREĆI PAKET MJERA EU O POMORSKOJ SIGURNOSTI	21
4.3.1. Kvaliteta europske zastave.....	22
4.3.2. Klasifikacijska društva.....	23
4.3.3. Nadzor države luke	23
4.3.4. Nadzor pomorske plovidbe	24
4.3.5. Istrage pomorskih nezgoda	24
4.3.6. Odgovornost prijevoznika i naknada štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika.....	25
4.3.7. Osiguranje od odgovornost brodarka pomorske tražbine	28
4.4. PLAN INTERVENCIJE KOD IZNENADNOG ONEČIŠĆENJA MORA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	29
4.4.1. Ustroj.....	29
4.4.2. Obavješćivanje, donošenje odluke o primjeni plana i provođenje plana....	31
4.4.3. Postupak u slučaju izlivanja ulja i/ili smjesa ulja	32
4.4.4. Postupak u slučaju onečišćenja drugim štetnim i opasnim tvarima.....	33
4.4.5. Postupak u slučaju izvanrednog prirodnog događaja.....	33
4.4.6. Financiranje.....	34
4.5. RAZVOJ MODERNOG PRAVA SPAŠAVANJA	34
4.5.1. Autonomno pravo spašavanja	36
4.5.2. Hrvatsko pravo spašavanja	37
4.5.3. Spašavanje i Europska unija	37
5. PROMETNI OKVIR EMSE.....	43
5.1. OPĆENITO O EMSI	43
5.1.1. Osnovni zadaci EMSA-e.....	45

5.1.2. Aktivnosti EMSA-e	50
5.1.3. Financiranje.....	51
5.2. POSLOVI AGENCIJE.....	52
5.2.1. THETIS program	52
5.2.2. MaCKs program.....	54
5.2.3. CleanSeaNet.....	55
5.3. IZAZOVI OŽIVLJAVANJA EUROPSKIH POMORSKIH PROPISA ZA SIGURNOST	57
6. ZAKLJUČAK.....	59

1. UVOD

Tema diplomskog rada Prometni ustroj EMSA-e (eng. European Maritime Safety Agency) je vrlo zanimljiva i kompleksna, iz razloga što se zakoni o sigurnosti na moru i zaštiti okoliša neprestano nadopunjuju i moderniziraju. Što će se nastaviti pokazati i u ovom radu.

EMSA pruža Europskoj uniji i državama članicama tehničku pomoć i podršku pri oblikovanju i provedbi zakonodavstva EU-a o pomorskoj sigurnosti i sigurnosnoj zaštiti te onečišćenju povezanom s plovidbom

Ona je nadležna i u području sprečavanja izlivanja nafte i reagiranja u slučaju izlivanja te u području nadzora, identifikacije i praćenja brodova na velikoj udaljenosti.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA

Ovaj rad, u svojoj suštini, izdvaja i razmatra probleme vezane uz sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša s kojom se suočavaju zemlje Europske unije.

Naglasak rada najviše je na aktivnostima i mjerama koje se poduzimaju putem Europske agencije za pomorsku sigurnost te njezinim osnovnim zadacima koje smo podijelili u nekoliko kategorija: istraživanje nezgoda, briga o okolišu, pružanje servisnih informacija i vođenje statistike o brodovima koje ulaze u europske luke, državnu kontrolu luka, obuku i suradnju za države članice Europske unije, pronalaženje odgovornih prilikom zagađenja, suzbijanje štete te sprječavanje daljnjeg širenja i slično.

1.2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA

Osnovni cilj Europske organizacije za pomorsku sigurnost je pratiti učinkovitost primjene pravila o sigurnosti pomorskog prometa na razini Europske unije. Dakle, može

se reći da je EMSA javno ovlašteno tijelo koje je osnovano uredbom sekundarnog prava zajednice s ciljem izvršavanja određenih tehničkih, znanstvenih i administrativnih zadataka. Također, ovaj radi ima za cilj prikazati mjere i aktivnosti koje Europska unija – putem EMSA-e poduzima kako bi odgovorila izazovima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u sve dinamičnijem okruženju gospodarske razmjene.

1.3 ZNANSTVENE METODE

Značenje istraživane problematike te svrha i ciljevi istraživanja implicirali su potrebu uporabe sljedećih znanstvenih metoda: metode analize i sinteze, metode promatranja te metode indukcije i dedukcije.

1.4. STRUKTURA RADA

Osobita važnost i strateško značenje istraživane problematike bila je razlogom da je, ovaj rad, strukturiran u šest međusobno interakcijski i sinergijski povezanih dijelova ili poglavlja.

Prvim je poglavljem obuhvaćen Uvod di su definirani problem, predmet i objekt istraživanja, znanstvene metode koje su korištene pri izradi ovog rada te njegova struktura.

Nakon uvoda, u drugom poglavlju pod nazivom Pomorski promet objašnjena je definicija i sam razvoj pomorskog prometa te vrste pomorske plovidbe.

U trećem dijelu, koji nosi naslov Počeci europskog prometnog prava, obrađuju se razne teme od kojih valjda istaknuti: Razvoj zajedničke Europske politike i Europskog prometnog prava, Razvoj Europske lučke politike i Politika Europske unije i morske luke.

Četvrto poglavlje nas uvodi u problematiku sigurnosti pomorske plovidbe i zaštitu morskog okoliša od onečišćenja. To poglavlje obuhvaća sljedeća podpoglavlja: Odgovor EU na morsko onečišćenje okoliša u razdoblju od 1978. do 1982., Zajedničku Europsku politiku o sigurnim morima, Treći paket mjera EU o pomorskoj sigurnosti, Plan intervencije kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj i Razvoj modernog prava spašavanja.

U petom dijelu, pod nazivom Prometni okvir EMSA-e, obrađuje se bit ovog diplomskog rada. Podijeljen je na tri jednako važna poglavlja: Općenito o EMSA-i, Poslovi agencije i Izazovi oživljavanja europskih pomorskih propisa za sigurnost te na mnoga poučna

podpoglavlja.

U zaključku sažet je cijeli rad te su iznešene najvažnije činjenice.

2. POMORSKI PROMET

More je izvor života na Zemlji, a istodobno čini golemu plovnu površinu koja omogućuje funkcioniranje pomorskoga prometa. Pomorski promet je najvažnija pomorska djelatnost, koja omogućuje globalno gospodarsko povezivanje. Oko dvije trećine ukupnoga međunarodnog robnog prometa obavlja se putem mora.

Također, ono je i najjeftinija grana prometa, a često i jedini način transporta roba među kontinentima, odnosno između kopna i otoka.

Pomorski promet je izrazito međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodno pravnoj regulaciji. Niz godina na razini Europske Unije nisu se usvajale mjere vezane uz regulaciju pomorskog prometa, nego su se pomorsko upravna pitanja uređivala isključivo na međunarodnoj razini, u okviru međunarodnih organizacija specijaliziranih za pojedina područja (IMO, Sigurnost i zaštita okoliša, ILO, WTO i UNCITRAL). To je bilo moguće zbog specifičnog položaja pomorskog prometa u Osnivačkom ugovoru koji je omogućivao različita tumačenja država članica o njegovoj primjeni na pomorski promet.

2.1. POJAM I POVJESNI RAZVOJ POMORSKOG PROMETA

Proces globalizacije započeo je u vrijeme velikih geografskih otkrića, kada su putem mora Europljani postupno zagospodarili gotovo cijelim svijetom. Gospodarstvo svih zemalja svijeta ovisno je o pomorskom prometu pa su tijekom prošlosti sve zemlje nastojale ovladati dijelom morske obale. Suvremeni složeni procesi litoralizacije jasno ukazuju na brojne aspekte korištenja obale i mora. Jedan od najboljih primjera jest pomorsko geografska valorizacija Japana koja je omogućila uspon te zemlje na mjesto svjetske gospodarske supersile.

Dugo nakon Velikih geografskih otkrića najprometniji ocean bio je Atlantik, posebno zbog frekventnih veza između Europe i Amerike. Krajem 20. st. i početkom 21. st. prvenstvo u pomorskom prometu preuzele su pomorske rute i luke na Pacifiku. Veličina pomorskog prometa na Pacifiku posljedica je vanjskotrgovinskih veza među dalekoistočnim zemljama te veza između dalekoistočnih zemalja s jedne te Angloamerike i Australije s druge strane.

Velik dio pomorskoga prometa odnosi se na prijevoz tekućega i rasutog (sipkog) tereta.

Među najvažnijim pomorskim robnim tokovima ističu se oni kojima se prevozi nafta, ugljen, željezna ruda i žitarice. Generalni teret, koji čini uglavnom industrijska roba, prevozi se najviše putem kontejnera. Kontejnerizacija velikog dijela pomorskog prometa nameće potrebu međunarodne standardizacije (TEU), te izgradnje specijalnih brodova i kontejnerskih terminala.

Dvadesete godine 20. stoljeća, kad je riječ o pravnoj regulaciji pomorskog prometa EU, obilježili su sporovi vezani uz područje primjene Uredbe 4056/86 o primjeni članka 85 i 86 UEEZ u području pomorskog prometa,¹ a temeljno sporno pitanje bilo je koji su sporazumi linijskih konferencija obuhvaćeni skupnim izuzećem predviđenim tom uredbom. Nakon donošenja nekoliko odluka Prvostupanjskog suda linijske konferencije morale su se odreći mnogih povlastica koje su prije uživale. Paralelno s tim doneseno je Izvješće OECD o tržišnom natjecanju u pomorskom prometu, u travnju 2002. godine, kojim je državama članicama te organizacije preporučeno ukidanje linijskih konferencija zbog njihovih negativnih učinaka na tržišno natjecanje, što je u EU i učinjeno 2008. godine. Dvadesete godine 20. stoljeća obilježili su i sporovi koji su se vodili pred Europskim sudom o pristupu tržištu i tržišnom natjecanju u europskim morskim lukama i između njih, nakon čega su počeli brojni pokušaji da se na razini EU urede ta pitanja, ali na žalost bezuspješno.

Nakon terorističkih napada, pitanja sigurnosne zaštite počele su se ugrađivati u sve politike EU, uključujući i pomorsku politiku. Prva uredba o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i lučkih operativnih područja donesena je 2004. godine. Zakonodavstvo Europe na tom području sastoji se od kombinacije preventivnih mjera koje nadilaze međunarodne standardne sigurnosne zaštite pomorskih brodova i morskih luka, a cilj im je bio osigurati najvišu razinu sigurnosne zaštite pomorskog prometa te istodobno omogućavati normalno odvijanje pomorskog prometa i međunarodne trgovine.

Napori EU usmjereni su ostvarivanju strateških ciljeva europske pomorske politike do 2018. godine objavljenih u istom priopćenju² u kojem su identificirana ključna područja na kojima su potrebne zajedničke mjere EU.

¹Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport OJ L 378, str 4.

²Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions and recommendations for the EU's maritime transport policy

Značenje pomorskog prometa prepoznaje se po tome što se 90% vanjskotrgovinske razmjene odvija morskim putem, količinski se 40% unutar trgovinske razmjene odvija uz pomoć kratko pružnog pomorskog prometa (*eng. Short sea shipping*), a europskim morskim lukama prođe oko 400 milijuna putnika.³

2.2. VRSTE POMORSKE PLOVIDBE

S obzirom na pomorsko kretanje brodova i način oblikovanja cijena prijevoza, razlikujemo: obalnu plovidbu, dugu ili oceansku plovidbu, linijsku i slobodnu ili trampersku plovidbu.⁴

- Obalnu plovidbu možemo podijeliti u dvije kategorije: malu i veliku obalnu plovidbu. Mala obalna plovidba odnosi se na povezivanje obalnih mjesta unutar utvrđenih granica plovidbe. U Republici Hrvatskoj ona uključuje plovidbu Jadranskim morem i dijelom Jonskog mora do crte koja spaja rt Santa Maria di Leuca i rt Katakolon, Jonske otoke i zaljeve: Patraski, Korinski i Atenski do crte koja spaja rt Kolona i rt Skili.⁵ Velika obalna plovidba je međunarodna plovidba morima (i vodama koje su pristupačne s mora) za RH. T o su mora koja se nalaze između Gibraltarskog i Babelmandepskog tjesnaca, uključujući Crno more i Azovsko more, te izvan Mediterana do luka Lisabon i Casablanca u Atlanskom oceanu, te Crvenim morem do luka Aden i Berbera.
- Duga ili oceanska plovidba odnosi se na plovidbu preko oceana i svih mora odgovarajućim brodovima.
- Linijska plovidba odvija se redovito prema unaprijed utvrđenim pomorskim linijama
- Slobodna ili tramperska plovidba je plovidba na brodovima bez utvrđenog reda vožnje i bez fiksnoga plovidbenog pravca.⁶

³www.ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm (30.04.2011.)

⁴Pomorski zakonik (NN 18/2004)

⁵<http://zakon.poslovna.hr/public/naredba-o-kategorijama-plovidbe-pomorskih-brodova/391338/zakoni.aspx> (15.5.2014.)

⁶<http://struna.ihjj.hr/naziv/slobodna-plovidba/23105/> (15.05.2014.)

3. POČECI EUROPSKOG PROMETNOG PRAVA

Pravni propisi na području prometa čine oko 10% cjelokupne pravne stečevine EU, to je nužno za njihovo upoznavanje te za opstanak i razvoj prometne industrije. Važno je istaknuti i da je jačanju prometnog sustava EU dala poseban prioritet i preko stvaranja tako zvane Prometne zajednice sa državama jugoistočne Europe tako da države članice Prometne zajednice i prije punopravnog članstva u EU direktno mogu primjenjivati pravne stečevine EU u području prometa. Međutim, s obzirom da se radi o ogromnom broju pravnih propisa za prosječnog prijevoznika u bilo kojoj grani prijevoza upoznavanje sa pojedinim institutima, te shvaćanje njihovog dosega i implikacija, predstavlja iznimno težak zadatak.

Ovim djelom opsežna pravna stečevina EU s područja prometnog prava pokušala se sažeti te prikazati na jedan cjelovit i sustavan način.

3.1. RAZVOJ ZAJEDNIČKE EUROPSKE POLITIKE I EUROPSKOG PROMETNOG PRAVA

Na razvoj zajedničke europske pomorske politike utjecalo je nekoliko važnih pravnih i političkih događaja tijekom sedamdesetih i osamdesetih godina 20. stoljeća. TE odlučujuće trenutke na ovaj način možemo poredati kronološkim redom: ⁷

- Presuda u prometu French Seamen,
- Pristupanje EU velikih pomorskih država (Velike Britanije, Irske, Danske i Grčke),
- Presuda u predmetu Common Transport Policy,
- Presuda u predmetu Nouvelles Frontieres i
- Potpisivanje Jednostavnog europskog akta (Single European Act.).

Počeci formiranja zajedničke europske politike u segmentu pomorskog prometa vezani su uz područje tržišnog natjecanja. Najveći razlog neprimjenjivanja pravila o tržišnom natjecanju na pomorski promet bio je taj što se prije pristupanja tadašnjoj EEZ Velike Britanije, Irske i Danske

⁷ Petrinović, P., Plančić, B., Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, PPP god. 46 (2007), 161

1973. te Grčke 1981. godine trgovinska razmjena među državama članicama odvijala najvećim dijelom kopnenim putem. Važan čimbenik zasigurno je bila i prisutnost tradicionalnog samoreguliranja na području pružanja usluga međunarodnog prijevoza robe morem. Taj se samoregulatorni sustav djelomično temeljio na konferencijskim sporazumima linijskih prijevoznika, a djelomično na specifičnim operativnim sporazumima prijevoznika.

Prvi korak u formuliranju zajedničke europske pomorske politike nakon mnogobrojnih pregovora država članica, formalno je uključen u ožujku 1985. godine kada je Komisija objavila priopćenje pod naslovom Napredak ka zajedničkoj pomorskoj politici – pomorski promet.⁸ koje je sadržavalo prijedloge za donošenje četiriju uredbi takozvanog paketa legislativnih mjera u pomorstvu. To je priopćenje temelj zajedničke europske politike i prvi pokušaj Komisije da sustavno i sveobuhvatno definira zajedničku pomorsku politiku. To je priopćenje upućeno Vijeću, koje je njime predložene uredbe izglasalo u prosincu 1986. godine. Kako je riječ o mjerama legislativnog karaktera, smatra se da one predstavljaju početak razvoja pomorskog prava EU.⁹

1992. godine je započelo širenje zajedničke pomorske politike na nova područja, i to ponajprije na područja zaštite morskog okoliša, pomorske sigurnosti i sigurnosne zaštite. Sve je to sadržavao ugovor donesen u Maastrichtu.

3.2. RAZVOJ EUROPSKE LUČKE POLITIKE

Problematika morskih luka se dugo vremena razmatrala isključivo u okviru europske pomorske politike i prevladavalo je mišljenje da ne postoji potreba za donošenjem posebnih mjera EU koje bi se odnosile na morske luke. Komisija je odstupila od tog stajališta nakon što je 1990-ih godina donesen niz odluka Europskog suda i Komisije u svezi s pristupom tržištu i tržišnim natjecanjem u europskim morskim lukama. Te su započela konzultacije sa zainteresiranim strankama o zajedničkoj europskoj lučkoj politici objavljivanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine. Prema toj knjizi zajednička europska lučka politika trebala bi obuhvaćati tri područja u kojima su potrebne zajedničke mjere EU. To su:¹⁰

⁸ Ibid, str. 235.

⁹ Power, V. J. G., EC Shipping law, str. 151.

¹⁰ Ibid, str. 137.

povezivanje luka u Transeuropsku prometnu mrežu, financiranje i naplaćivanje lučkih djelatnosti i pristup tržištu lučkih djelatnosti.

U veljači 2001. godine je Komisija prvi put podnijela Priopćenje Europskom parlamentu i Vijeću pod naslovom: *Poboljšanje kvalitete lučkih usluga: ključ za europski promet* u prilogu kojeg je bio Prijedloga donošenje direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti.

U kolovozu 2004. godine Komisija je izradila novi prijedlog direktive tog sadržaja. Međutim ni prijedlog II, kao ni prijedlog I nije prošao postupak suodlučivanja. U siječnju 2006. godine Parlament je po drugi put odbio donošenje direktive prema komisijinu Prijedlogu, nakon čega ga je Komisija povukla. Poslije tog neuspjeha Komisija se odlučila za potpuno novi pristup u kreiranju zajedničke europske politike. Suočena sa mnogim problemima u lučkom sektoru koji zahtijevaju zajedničke mjere EU u različitim područjima Komisija se odlučila za uspostavljanje zajedničke europske lučke politike putem pravnih akata "mekog" prava. Objavila je Priopćenje o europskoj lučkoj politici 2007. godine. Ono je sadržavalo upute za tumačenje Osnivačkih ugovora u svezi s njegovom primjenom na pravne odnose u morskim lukama te se njime najavljuje provođenje niza mjera i donošenje pravnih akata soft-law.¹¹

3.3. POLITIKA EUROPSKE UNIJE I MORSKE LUKE

Transportna politika Europske unije (kao što je navedeno u Bijeloj knjizi o transportnoj politici) nastoji smanjiti preopterećenost u cestovnom prometu i s tim u svezi troškove vezane za zaštitu okoliša i ekonomske troškove, prebacivanjem tereta s cestovnog na druge načine prijevoza, prvenstveno na pomorski transport (prijevoz u obližnja mora, uz obale zemalja Europske unije ili Unije susjednih zemalja). Podrazumijeva se da daljnje unapređenje brodarstva i razvoj prometnica na moru ima apsolutni prioritet za rasterećenje glavnih europskih cestovnih pravaca i uskih grla. Razvoj pomorskih veza i brodarstva za cilj ima i poboljšanje povezanosti koje je od velike važnosti za otočne zemlje. Iz ovih činjenica proizlazi zaključak da daljnji razvitak sektora pomorskog transporta u Europskoj uniji ovisi isključivo o snažnim i efikasnim lukama.

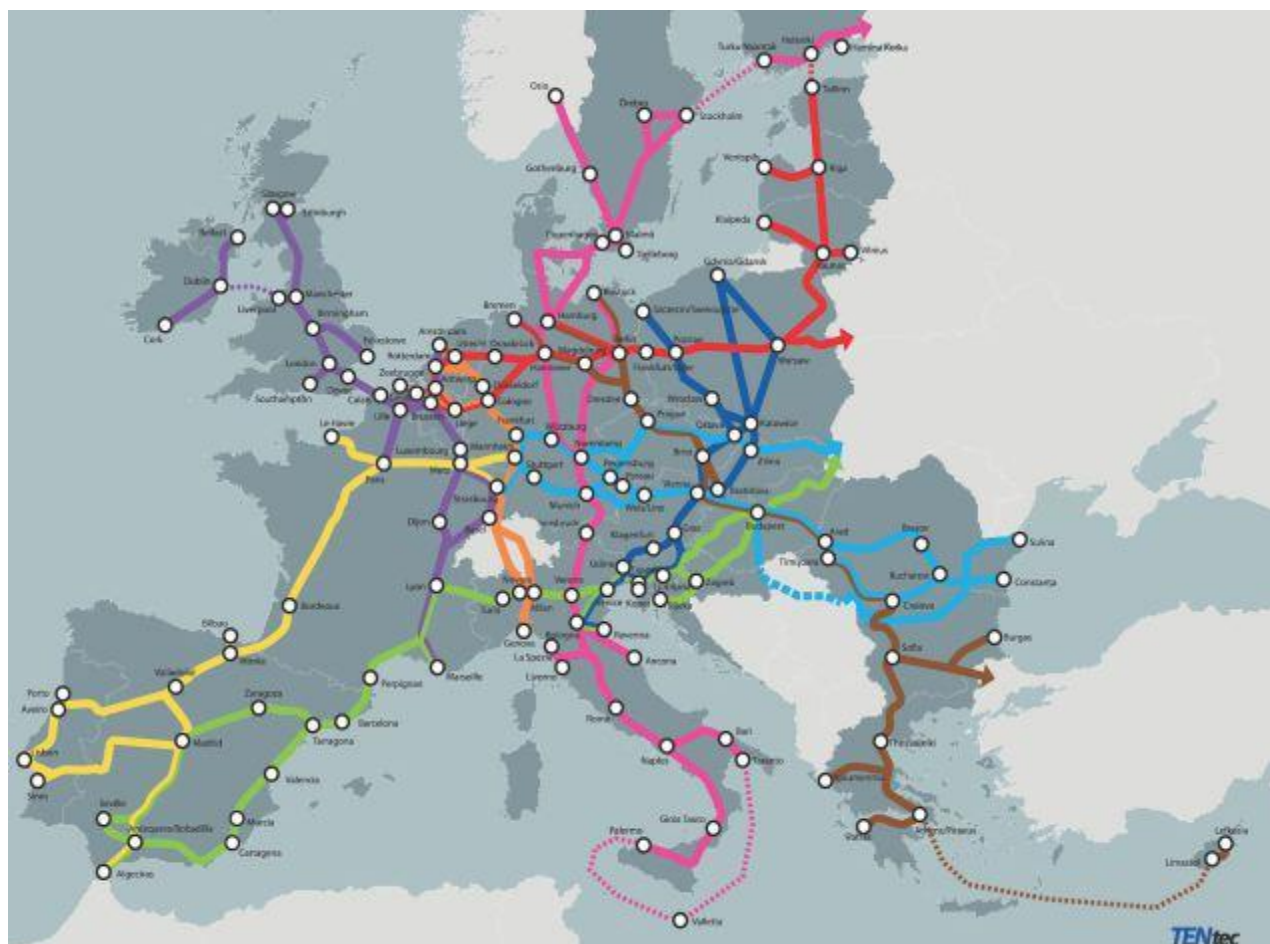
Temeljni cilj lučke politike je osigurati približno jednake uvjete poslovanja, te slobodnu i

¹¹Communication on a European Ports Policy, COM (2007) 616 final.

lojalnu konkurenciju između luka, uz uvjet transparentne tarife politike u odnosu na sve korisnike lučkih usluga na čitavom području Europske unije. Ono što morske luke očekuju od Europske unije je kretanje dosljedne politike kojom će zacrtati opći okvir djelovanja na tri ključna područja: lakša izgradnja lučkih kapaciteta, pomorskih prijelaznih putova i veza sa zaleđem, poduzimanje mjera kojima će se poticati pružanje konkurentnih i efikasnih usluga u lukama i transportnom lancu i stimuliranje šire zajednice u preuzimanju odgovornosti za luke.¹²

Europska unija je utvrdila smjernice za razvoj Trans-European Transport Networks (Transeuropske prometne mreže), a luke su time dobile primjereno mjesto u transeuropskim prometnim mrežama.

Slika 1 Prikaz transeuropske prometne mreže



Izvor: <http://driveeuropenews.com/2013/10/16/16-october-2013/>

¹²Hlača, B., Politika Europske unije, Pomorstvo, god.21 br. 1 (2007), str 221.

Putem spomenutih mehanizama već financirani mnogobrojni projekti za razvoj luka i njihovu bolju vezu sa zaleđem Luke, također, će igrati presudnu ulogu u osnivanju i razvoju prometnica na moru (*eng. motorways of the sea*) koje su tako prioritetni projekti u Trans-European Transport Networks. U pogledu luka spomenute aktivnosti treba posebno usmjeriti na pomoć Transeuropska prometna mreža (Trans-European Transport Network) može pružiti morskim lukama i morskim prometnicama, na poboljšanju sigurnosti, na stvaranje izjednačavanja uvjeta poslovanja među lukama te uređenog unutrašnjeg tržišta u lučkom sektoru.¹³

- Unapređenje sigurnosti u lukama

Važno je shvatiti da unapređenje sigurnosnih mjera u lukama nije važno samo za izvozne i uvozne poslove već, prije svega, za dobrobit građana i radnika u lukama. To će zahtijevati ne samo odgovarajuće mjere u sferi infrastrukture već i aktivnosti na području organizacije i obuke koje će također povećati djelatnost logistike lučkih operacija.

Namjera ESPO organizacije je predložiti dodatnu zakonodavnu mjeru kojom bi se obuhvatila sigurnost cijelog transportnog lanca. Troškovi bi na taj način bili bolje vertikalno raspoređeni, a poboljšala bi se i sigurnost. Ostale prednosti ovakvog zajedničkog europskog pristupa su da sigurnost ne bi bila element konkurencije među lukama, a Zajednica bi mogla nastupiti s jedinstvenim stavom prema našim međunarodnim partnerima.

- Stvaranje uvjeta izjednačenog poslovanja među lukama

ESPO podržava sporazum postignut usuglašavanjem da se direktiva Komisije u vezi transparentnosti financiranja primjenjuje na sve luke obuhvaćene dotičnom predloženom direktivom i da je potrebno usvojiti Smjernice o državnoj subvenciji u vezi financiranja lučke infrastrukture.

Hlača, B., Politika europske unije i morske luke, Pomorstvo, god. 21, br. 1 (2007), str 223.

¹³Ibid., str. 223.

4. SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA OD ONEČIŠĆENJA

Budući da su nepoštivanje sigurnosnih standarda vezanih uz tehničke karakteristike brodova i njihovu starost te propisa o obučenosti pomoraca odlučujući čimbenici u većini pomorskih nezgoda, a pomorske nezgode čest su uzrok zagađenja morskog okoliša, možemo zaključiti da je u pomorskoj politici EU prisutna sinergija između zahtjeva za sigurnošću pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša (*engl. maritime safety and environment protection*).¹⁴

Također, obilježje je europske pomorske politike da su se mjere koje se odnose na unapređenje pomorske sigurnosti donosile uvijek nakon velikih pomorskih nezgoda, kao odgovor na te nezgode, odnosno kako bi se spriječilo njihovo ponavljanje.¹⁵

4.1 ODGOVOR EU NA ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA U RAZDOBLJU OD 1978. DO 1982.

Tanker Amoco Cadiz koji je plovio pod liberijskom zastavom nasukao se 1978. godine na obalu Bretanje. Izlile se 230 tisuća tona nafte, čime je prouzročena velika ekološka šteta.

Slika 2 Tanker Amoco Cadiz za vrijeme nezgode



Izvor: <http://www.oilspillsolutions.org/majorspills.htm>

¹⁴Stevens, bilj. 1, str. 135.

¹⁵Petrinović, P., Plančić, B., Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, PPP god. 46 (2007), 161, str. 165

Taj događaj senzibilizirao je europsku javnost te je došlo do velikog pritiska na nadležna tijela EU da poduzmu odgovarajuće mjere kako bi se spriječile slične ekološke katastrofe. Unatoč toj nezgodi, Vijeće je odbilo Komisijin prijedlog za donošenje pravila EU o inspekcijskom nadzoru stranih brodova u lukama EU, to jest, kontroli države luke. Iako su države članice bile suglasne u tome da treba uspostaviti strožu kontrolu stranih brodova u lukama EU kako bi se smanjio rizik zagađenja morskog okoliša od loše održavanih brodova stranih zastava, one nisu željele djelovati na razini EU, nego su prednost dale međunarodnoj suradnji te su 1982. godine zajedno sa još nekim državama koje nisu članice EU potpisale Pariški memorandum¹⁶ kojim je postavljen cilj inspekcijskog nadzora 25% brodova koji uplove u luke država potpisnica Memoranduma, uz mogućnost zadržavanja brodova koji ne udovoljavaju međunarodnim standardima sigurnosti.

Razlog zbog kojeg su države članice EU odnosno njihovi predstavnici u okviru Vijeća ministara mogli ignorirati Komisijine prijedloge za donošenje mjera vezanih uz unapređenje pomorske sigurnosti bio je taj što sve do 1993. godine Ugovor nije sadržavao ni jednu odredbu vezanu uz sigurnost prometa. Unošenjem u Osnivački ugovor odredbe o mjerama za poboljšanje sigurnosti prometa, čl. 71 UEZ (čl. 91 UFEU), stvoren je pravni temelj za djelovanje EU na području sigurnosti pomorskog prometa. Također, čl. 174 UEZ (čl. 191 UFEU) propisuje da zahtjevi za zaštitom okoliša moraju biti integrirani u definiciju i provedbu svih ostalih politika EU.

4.2. ZAJEDNIČKA EUROPSKA POLITIKA O SIGURNIM MORIMA

Nasukavanje broda Aegan Sea na sjeverozapadnu španjolsku obalu u prosincu 1992. godine te samo mjesec dana poslije i broda Braer potaknulo je daljnje postrožavanje sigurnosnih kontrola brodova stranih zastava koji sudjeluju u trgovinskoj razmjeni s EU u europskim morskim lukama. Potaknuta tim događajima Europska komisija intenzivirala je pripremanje zajedničke europske politike o sigurnim morima (A Common Policy on Safe Seas).

Razmatrajući pitanja sigurnosti pomorske plovidbe u okviru pripremanja europske politike

¹⁶ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982.

o sigurnim morima, Komisija je došla do zaključka da temeljni problem, kad je riječ o zaštiti sigurnosti plovidbe, nije u nedostatku odgovarajućih međunarodnih pravila, nego u njihovoj primjeni te da bi EU mogla dati svoj doprinos osiguravajući učinkovitiju primjenu međunarodnih pravila u svojim državama članicama. Bilo je to prvi put da su se države članice EU suglasile da pravo EU može biti učinkovitije od međunarodne suradnje kad je riječ o unapređenju pomorske sigurnosti. U okviru europske politike o sigurnim morima utvrđena su načela djelovanja EU na području zaštite sigurnosti, pomorskog prometa i morskog okoliša te je već krajem 1994. godine i sredinom 1995. godine doneseno europsko zakonodavstvo na tom području:

- Direktiva 94/57 koja propisuje pravila za djelovanje klasifikacijskih društava¹⁷
- Direktiva 95/21 o nadzoru brodova od strane države luke¹⁸,
- Uredba 2978/94 kojom se potiče korištenje tankera s dvostrukom oplatom¹⁹,
- Direktiva 94/58 FN utemeljena na STCW konvenciji o standardima za priznavanje svjedodžbi o obučivosti pomoraca.

4.2.1. Sigurnosni standardi za putničke brodove

Dvije velike nezgode koje su se dogodile potakle su uvođenje strožih standarda za zaštitu sigurnosti putničkih brodova na razini IMO, ali i na razini same EU. Te nezgode su:

- potapanje trajekta Herald of Free Enterprise 6. ožujka 1987. godine. On je potonuo ubrzo nakon isplovljavanja iz belgijske luke Zeebrugge. Na trajektu, na kojem je pri isplovljavanju ostala spuštена ukrcajna rampa, bila su 463 putnika i člana posade od kojih su 193 poginuli u prometnoj nesreći
- 28. rujna 1994. potopio se trajekt Estonia. Na plovidbi od Tallinna do Stocholma potonuo je kod

¹⁷Council Directive 94/57 of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administration (1994) OJ 319, str.20

¹⁸Council Directive 95/21/EC of June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing (Port State control), (1995) OJ L 157, str 1.

¹⁹Council Regulation (EC) No 2978/94 of November 1994 on the implementation of IMO Resolution A.747(18) on the application of tonnage measurement of ballast spaces in segregated ballast oil tankers (1994) OJ L 319. str. 1

finskog otoka Utoe apoginule su 852 osobe od 989 koliko ih se u tom trenutku nalazilo na brodu.²⁰

Tako je zahvaljujući inicijativi skandinavskih država 1995. godine izmijenjena SOLAS konvencija te je ubrzano povlačenje iz prometa trajekata koji ne ispunjavaju sigurnosne standarde vezane uz stabilnost broda u slučaju prodiranja vode u palube za smještaj automobila.

Na razini EU donesene su ove direktive:

- Direktiva 98/18 o međunarodnim sigurnosnim standardima za putničke brodove²¹,
- Direktiva 98/25 o podizanju standarda nadzora države luke²²,
- Direktiva 98/41 o registraciji putnika,
- Direktiva 99/35 o obveznim pregledima ro-ro trajekata.²³

4.2.2. Potonuće tankera Erika i Prestige

Katastrofalna nesreća 26-ogodišnjeg tankera s jednostrukom oplatom Erika, koji je u prosincu 1999. godine potonuo pred obalama Bretanje i prouzročio veliku ekološku štetu, izazvala je promptnu reakciju EU. Samo tri mjeseca nakon potonuća tankera Erika Europska komisija je u Priopćenju o sigurnosti pomorske trgovine naftom²⁴ predložila, a Parlament je usvojio paket mjera usmjerenih prevenciji rizika povezanih sa prijevozom nafte morem, tzv. Paketom Erika I. i Paketom Erika II obuhvaćene su tri skupine mjera.

Prva skupina odnosila se na izmjene i dopune prije donesene Direktive 95/21 o nadzoru države luke usmjerenje daljnjem po4stroženju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, kako je propisano novom direktivom 2001/106 o toj materiji. Izmjenama je predviđeno objavljivanje

²⁰<http://metro-portal.hr/najgore-pomorske-nesrece-u-modernoj-povijesti/67284> 25.6.2014.

²¹Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships, (1998) OJ L 144, str. 1.

²²Council Directive 98/25/EC of 27 April 1998 amending Directive 95/21/EC concerning the enforcement.. (1998) OJ L 133str. 19.

²³Council Directive 99/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger ceaft services, (1999) OJ L 138, str. 1.

²⁴Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the Safety of the Seaborne Oil Trade, COM (2000) 142 final.

tzv. crne liste brodova za koje se u više navrata utvrdi da ne udovoljavaju međunarodnim standardima sigurnosti. Ti brodovi bit će predmet daljnjih inspekcijskih pregleda te obveznog pregleda strukture najmanje jednom godišnje, a može im biti izrečena i mjera zabrane uplovljavanja u luke EU.

Druga skupina mjera odnosila se na izmjenu Direktive 94/57 koja regulira nadzor nad klasifikacijskim društvima koja u ime države zastave broda izdaju statutarne svjedodžbe u smislu postrožavanja nadzora nad tim društvima.

Treća skupina mjera odnosila se na inicijativu za postupnim isključenjem iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate rezolucijom IMO predviđeno je da svi tankeri građeni nakon 1996. godine moraju imati dvostruku oplatu te isključenje iz plovidbe postojećih tankera s jednostrukom oplatom do 2026. godine. EU je inzistirala na skraćanju tog roka te je na europskoj razini propisano isključenje iz plovidbe postojećih tankera s jednostrukom oplatom u 2015. godini. U istoj godini (2000. godine) donesen je i drugi paket mjera EU s istim ciljem: prevencije rizika povezanih s prijevozom nafte morem, Erika II. On obuhvaća prijedlog za osnivanje Europske agencije za sigurnost plovidbe (engl. European Maritime Safety Agency, dalje: EMSA). Agencija je osnovana uredbom 1406/2002.²⁵ Ona pruža tehničku i znanstvenu pomoć Europskoj komisiji na područjima pomorske sigurnosti, sigurnosne zaštite, sprječavanja onečišćenja i reakcije na onečišćenje koje prouzroče brodovi. U okviru tog paketa mjera sadržana je i Direktiva 2002/59 kojom je reguliran nadzor pomorske plovidbe, sustav javljanja brodova, poglavito onih koji prevoze opasne i štetne tvari morem, te razmjena informacija o pomorskom prometu kroz europsku mrežu za razmjenu podataka. Mjere obuhvaćaju i prijedlog za revidiranjem postojećeg sustava naknade šteta nastalih onečišćenjem uljima zbog toga što su velike nesreće koje su se dogodile pokazale da postojeći režim naknade šteta nije dostatan kako bi se pružala puna kompenzacija njihovim žrtvama. Stoga je Komisija predložila osnivanje dodatnog europskog fonda (tzv. European COPE Fund) koji je prihvatio IMO, te je protokolom iz 2003. godine osnovan Dodatni međunarodni fond (engl. International Supplementary Fund) i uvedena je maksimalna granica odgovornosti od 750 milijuna posebnih prava vučenja (SDR) za koju se smatra da bi trebala osigurati pokriće svih predvidivih šteta nastalih onečišćenjem uljima.

²⁵Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (2002) OJ L 208 str. 1.

Međutim, i prije nego što su mjere iz paketa Erika u cijelosti primijenjene, još jedan 26-ogodišnji tanker s jednostrukom oplatom, Prestige u studenom 2002. godine potonuo je na udaljenosti oko 130 milja od obale Galicije. Paket Prestige koji je u prosincu 2002. godine Komisija predložila Vijeću i Parlamentu sadržava prijedloge za ubrzanje primjene mjera predviđenih paketom Erika te neke nove mjere. Jedna je od mjera koje predviđa paket Prestige ubrzanje isključenja iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate. Prema prijedlogu komisije, to bi se isključenje trebalo dodatno ubrzati tako da se prijevoz teške nafte tankera s jednostrukom oplatom zabrani odmah, a tankeri bez dvostruke oplate postupno isključe iz plovidbe europskim vodama do 2015. godine. FN Druga mjera iz paketa Prestige odnosi se na pojačani inspeksijski nadzor nad brodovima sukladno EU Direktivi o nadzoru države luke te pojačan nadzor nad klasifikacijskim društvima.

Iz navedenog proizlazi da EU ima sve važniju ulogu kad je riječ o pravnom uređenju sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša, ali i da će se ta područja i dalje regulirati na međunarodnoj razini sve dok brodari imaju slobodan izbor zastave, a time i regulatornog režima prema kojem će pružati usluge pomorskog prijevoza.

4.3. TREĆI PAKET MJERA EU O POMORSKOJ SIGURNOSTI

Godine 2009. Parlament je usvojio Komisijin prijedlog za donošenjem tzv. Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti (Third Maritime Safety Package). Cilj tih mjera je upotpunjavanje postojećeg zakonodavstva EU na području zaštite sigurnosti pomorske plovidbe. Nakon mnogobrojnih konzultacija sa zainteresiranim strankama te studija koje su provedene vezano uz svaki pojedini prijedlog za donošenje mjera, uz tehničku pomoć EMSA, utvrđeno je da još mnogo toga mora biti napravljeno kad je riječ o zaštiti pomorske sigurnosti u EU te da se ne smije čekati da se dogodi slijedeća katastrofa kako bi se poduzele potrebne mjere na razini EU. U nastavku ćemo razmatrati svako od 7 akcijskih područja za koja su donesene mjere u okviru Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti.²⁶

- Preinaku direktive o nadzoru države luke (Direktiva 2009/16/EZ od 23. travnja 2009.) za češće i

²⁶http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html
26.6.2014.

djelotvornije inspekcijske preglede pomoću novih mehanizama nadzora u skladu s mogućom opasnošću;

- Direktivu 2009/21/EZ od 23. travnja 2009. o zahtjevima države zastave kojom se omogućuje djelotvorniji nadzor usklađenosti brodova koji plove pod zastavom države članice;
- Direktivu 2009/17/EZ od 23. travnja 2009. kojom se izmjenjuje Direktiva o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice (SafeSeaNet) radi poboljšanja pravnog okvira u vezi s mjestom zakloništa za brodove u pogibelji i daljnjeg razvoja sustava SafeSeaNet;
- Uredbu (EZ) br. 391/2009 i Direktivu 2009/15/EZ od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i standardima za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova kojima bi se uspostavio neovisni sustav kontrole kvalitete radi ispravljanja postojećih propusta u postupcima inspekcijskih pregleda i izdavanja svjedodžbi za svjetsku flotu;
- Direktivu 2009/18/EZ od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća, uz standardna načela za istrage na moru i sustav za objedinjavanje rezultata;
- Uredbu (EZ) br. 392/2009 od 23. travnja 2009. o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode;
- Direktivu 2009/20/EZ od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine

4.3.1 Kvaliteta europske zastave

Donošenjem nove direktive 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave popunjena je pravna praznina u europskom pravu koja je postojala u svezi s obvezama države zastave. Kao važna pomorska sila koja drži čak 25% svjetske flote EU treba moći garantirati učinkovitost svojih država članica kad je riječ o utvrđivanju ispunjavaju li brodovi koji viju njihove zastave međunarodne standarde o sigurnosti pomorske plovidbe i zaštiti morskog okoliša. Uredba se primjenjuje na nacionalnu pomorsku administraciju država članica EU koja ima važnu ulogu u utvrđivanju ispunjavanja međunarodnih standarda o sigurnosti pomorske plovidbe. Direktivom je predviđeno provođenje nadzora

nad radom tih tijela najmanje jednom u sedam godina, te obveza ishoda potvrde o kvaliteti njihova rada u skladu s ISO 9001/2010 standardima. Države članice EU obvezale su se ratificirati sve međunarodne konvencije s područja zaštite pomorske sigurnosti te primjenjivati IMO-ov Kodeks o državi zastave (*eng. Flag State Code*) i IMO-ov sustav nadzora države zastave (*eng. Flag State audit scheme*). Cilj je država članica EU poboljšati učinkovitost njihovih pomorskih administracija te postići da sve zastave država članica EU budu na bijeloj listi Pariškog Memoranduma do 2012. godine.

4.3.2. Klasifikacijska društva

Sadržaj prije važeće Direktive 94/57 koja propisuje pravila za rad klasifikacijskih društava država članica podijeljena je na Uredbu i Direktivu. Nova Direktiva 2009/15 FN uređuje odnose između države članice EU i tzv. Priznatih klasifikacijskih društava, dok je novom Uredbom 391/2009 FN regulirana većina novina koje donosi ova reforma (postupak priznavanja klasifikacijskih društava, obveze tih društava, kazne itd.). Klasifikacijska društva imaju važnu ulogu kad je riječ o sigurnosti pomorske plovidbe jer njihov kvalitetni i učinkoviti rad ostavlja manje prostora za podstandardne brodove. Zbog toga je reformom predviđeno osnivanje neovisnog tijela koje će izdavati svjedodžbe klasifikacijskim društvima odnosno "priznavati" ta društva (*EU recognised classification societies*). Novom Uredbom postroženi su kriteriji za priznavanje tih društava te je uveden i sustav financijskih kazni za propuste u njihovu radu, dok u slučajevima najtežih povreda njihova dozvola za rad može biti povučena.

4.3.3. Nadzor države luke

Novom Direktivom 2009/16 o nadzoru države luke FN napravljeni su daljnji koraci u poboljšanju učinkovitosti inspekcijskog nadzora koji obavlja država luke u EU. Njome je predviđeno provođenje inspekcijskog nadzora nad svim brodovima koji se zaustavljaju u europskim lukama, dok je prema prije važećoj Direktivi država luke (port State) bila dužna provesti inspekcijski nadzor nad 25% brodova koji uplovljavaju u njezine luke. S druge strane, Direktivom 2009/16 predviđeno je da će učestalost inspekcijskog nadzora ovisiti o

riziku koji brod predstavlja za sigurnost pomorske plovidbe: tako će visokorizični brodovi biti pregledavani svakih šest mjeseci, prosječno rizični brodovi svakih dvanaest mjeseci, a brodovi niskog rizika svake tri godine. Nadalje, novom Direktivom pored objavljivanja crne liste zastava, predviđeno je objavljivanje i crne liste kompanija koje se koriste podstandardnim brodovima. Unaprijeđen je i sustav zabrane uplovljavanja podstandardnih brodova u vode EU tako što se sada zabrana uplovljavanja može odnositi na sve brodove određenog tipa, može se propisati minimalno razdoblje zabrane uplovljavanja te trajna zabrana uplovljavanja za brodove EU koji ponavljano krše propise o sigurnosti pomorske plovidbe.

4.3.4 Nadzor pomorske plovidbe

Izmjene postojeće direktive 2002/59 o nadzoru pomorske plovidbe i informacijskoj mreži Direktivom 2009/17 imaju cilj povećati znanje o odvijanju pomorskog prometa, posebice okretanju opasnih tereta, poboljšanjem sustava prikupljanja i razmjene podataka između nacionalnih pomorskih administracija država članica EU uvođenjem SafeSeaNet mreže za razmjenu podataka koje će operator biti EMSA. Kako je ribarstvo i dalje jedna od najopasnijih djelatnosti na moru, novom Direktivom predviđeno je uvođenje obveze opremanja svih ribarskih brodova duljine preko 15 metara sustavom automatske identifikacije (AIS).²⁷ Jedan od ciljeva Direktive 2009/17 jest poboljšati proces donošenja odluka o pružanju mjesta zakloništa brodovima u potrebi određivanjem nadležnog tijela u državi članici za donošenje takve odluke te osiguravanjem da to tijelo raspolaže svim informacijama potrebnim za njezino donošenje.

4.3.5. Istrage pomorskih nezgoda

Novom Direktivom 2009/18 FN donesenom u okviru Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti daju se upute o provođenju tehničkih istraga nakon pomorskih nezgoda. FN Cilj tehničkih istraga je utvrđivanje uzroka pomorskih nezgoda kako bi se moglo djelovati preventivno u smislu sprječavanja sličnih nezgoda takve istrage odvojene su od sudskih

istraga a njihov cilj nije utvrđivanje građanske i kaznene odgovornosti sudionika nezgode. Direktivom 2009/18 želi se postići harmonizacija istražnih metoda i postupaka u državama članicama EU te uspostavljanje suradnje pri provođenju istraga pomorskih nezgoda između država članica EU i onih država koje to nisu.

4.3.6. Odgovornost prijevoznika i naknada štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika

Uredbom 392/2009²⁸ inkorporiraju se rješenja dvaju međunarodnih instrumenata koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem: Protokola iz 2002. godine o izmjenama i dopunama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (u nastavku Atenska konvencija iz 2002. godine) i Rezervi i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije u vezi s primjenom Atenske konvencije iz 2002. godine (u nastavku: smjernice IMO).

Zanimljivo je da se rješenja Atenske konvencije iz 2002. godine uredbom 392/2009 "prenosi" u pravo EU iako sama EU nije izrazila svoj pristanak da bude obvezana Atenskom konvencijom iz 2002. Štoviše, Atenska konvencija iz 2002. uopće nije na snazi na međunarodnoj razini budući da je nije ratificirao potreban broj država. FN Ipak, tekst većine materijalnih odredbi Atenske konvencije čini Dodatak I, a tekst smjernica IMO Dodatak II Uredbe 392/2009.

Upravo je donošenje Smjernica IMO imalo cilj otkloniti zapreke povezane uz određene odredbe Atenske konvencije iz 2002. zbog kojih su mnoge države suzdržane u pogledu obvezivanja tim međunarodnim ugovorom. U prvom redu te se zapreke odnose na vrlo strog sustav odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje su rezultat terorizma i tzv. ratnih rizika općenito. Kao ilustracija problema može poslužiti činjenica da Atenska konvencija između ostalog predviđa obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika do iznosa od 250 tisuća SDR. Ispostavilo se, međutim, da se na tržištu osiguranja ne može pronaći komercijalni osiguratelj koji bi bio spreman pružiti tako osiguranje ako su njime pokriveni i rizici terorizma te ratni

²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF> 22.6.2014

rizici. Smjernice IMO nisu donesene kao obvezujući izvor prava. Međutim, čl. 3 Uredbe 392/2009 propisuje da je njihova primjena obvezujuća. U preambuli uredbe istaknuto je da Smjernice IMO, u odnosu prema Atenskoj konvenciji iz 2002., imaju snagu posebnog propisa (*lex specialis*).

Dakle, Uredba 392/2009 predstavlja svojevrsnu "kompilaciju" odredbi Atenske konvencije iz 2002. godine i Smjernica IMO, uz određena dodatna prava koja imaju putnici, a koja nisu predviđena ni jednim od navedenih dokumenata. U pogledu samog sustava odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, osnovno obilježje tog sustava je dvostupnjevost u slučajevima kada je smrt ili tjelesna ozljeda putnika prouzročena pomorskom nezgodom. Izrazom "pomorska nezgoda" podrazumijeva se brodolom, prevrnuće, sudar, nasukavanje, eksplozija na brodu, požar i mana broda. U tim slučajevima prijevoznik će za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika biti objektivno (kauzalno) odgovoran do iznosa od 250 tisuća SDR po putniku i štetnom događaju. Može se osloboditi odgovornosti ako je nezgoda posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili iznimne neizbježne i nesavladive prirodne pojave, odnosno ako je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči šteta. Uz te razloge oslobođenja od odgovornosti valja naglasiti da vrijedi i opće pravilo oslobođenja (umanjenja) prijevoznikove odgovornosti ako je šteta nastala zbog krivnje ili neuobičajenog ponašanja putnika. Ako šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika do koje je došlo uslijed pomorske nezgode prelazi iznos od 250 tisuća SDR, tada za taj "višak" iznosa štete pa sve do iznosa od 400 tisuća SDR prijevoznik odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje.

Ako šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nije rezultat pomorske nezgode, prijevoznik odgovara prema načelu dokazane krivnje, a granicu njegove odgovornosti u takvom slučaju predstavlja iznos od 400 tisuća SDR po putniku i štetnom događaju.

Već smo spomenuli da Uredba 392/2009, po uzoru na Atensku konvenciju iz 2002., uvodi obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Preciznije, navedeno osiguranje mora pribaviti prijevoznik koji stvarno izvršava čitav prijevoz ili dio prijevoza (a to ne mora uvijek biti prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu s putnikom). Spomenuta odgovornost mora biti osigurana do iznosa od 250 tisuća

²⁸ <https://www.pravo.unizg.hr> 22.06.2014.

SDR. Kao prateći procesni mehanizam uvedena je izravna tužba (*actio directa*) kojom oštećena osoba može izravno od osiguratelja potraživati naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Međutim, ako je šteta posljedica tzv. "ratnih rizika" (pod kojima se razumije rat, revolucija, pobuna, neprijateljstvo, ustanak, zapljena broda u slučaju sukoba, torpediranje broda, miniranje, terorizam, konfiskacija), tada je sustav ograničenja i osiguranja odgovornosti bitno drugačiji. Granica odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika uslijed ratnih rizika je 250 tisuća SDR po putniku i štetnom događaju odnosno iznos 340 tisuća SDR ukupno po brodu i štetnom događaju s tim da se u konkretnom slučaju primjenjuje iznos koji je niži. U navedenim granicama mora postojati i obvezno osiguranje za ratne rizike. Također, postoje i određeni rizici koji mogu ostati "nepokriveni" osiguranjem odgovornosti ili je takvo osiguranje ograničenog pokrivača. Riječ je o slučajevima kada je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede rezultat djelovanja radioaktivnih supstancija, kemijskog, biološkog, biokemijskog ili elektromagnetskog oružja, kao i tzv. "računalnog" terorizma. Osigurateljno pokrivače ratnih rizika prestaje samim izbijanjem ratnih sukoba između bilo kojih od 5 svjetskih supersila (Ujedinjeno Kraljevstvo, Rusija, Sjedinjene Američke Države, Francuska i Kina).

Osiguranje od odgovornosti dokazuje se odgovarajućim svjedodžbama za pokrivače ratnih odnosno neratnih rizika. Države članice EU moraju osigurati da brodovi pod njihovom zastavom obavljaju putnički prijevoz jedino ako imaju propisano osigurateljno pokrivače. Također, države članice imaju dužnost osigurati da u njihove luke ne upravljaju niti iz njih ne isplovljavaju brodovi bez pokrivača.

Uredba 392/2009 predviđa i određena prava putnika koja nisu propisana Atenskom konvencijom iz 2002. ni Smjernicama IMO. U ta prava spadaju:

- obavješćivanje putnika o njihovim pravima temeljem Uredbe, i to već prilikom sklapanja ugovora, a najkasnije prilikom početka putovanja,
- Pravo na predujam u slučaju smrti zbog tjelesne ozljede putnika kao posljedice pomorske nesreće, koji služi za pokrivače nužnih i hitnih troškova,
- Pravo na naknadu štete na opremi putnika s invaliditetom odnosno putnika smanjene

pokretljivosti

Uredba 392/2009 ²⁹ primjenjuje se od trenutka kada je EU postala stranka Atenske konvencije iz 2002. godine. Primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz odnosno na svaki prijevoz unutar članice EU koja se obavlja brodovima klase A i B, sukladno čl. 4 Direktive 98/18/EC o pravilima i standardima sigurnosti za putničke brodove, ako je ispunjen bar jedan od sljedećih uvjeta³⁰:

- brod vije zastavu države članice ili je u njoj upisan,
- ugovor je sklopljen u državi članici ili
- luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu, nalazi se u državi članici.

Državama članicama EZ ostavljena je sloboda da Uredbu 392/2009 primjenjuju na sve domaće pomorske putničke prijevoze. Isto dakako, kada je riječ o kabotažnom prijevozu, države članice imaju mogućnost odgode primjene Uredbe.

4.3.7. Osiguranje od odgovornost brodara pomorske tražbine

Direktiva 2009/20 ³¹ utvrđuje pravila u svezi s osiguranjem odgovornosti brodara za pomorske tražbine. Primjenjuje se na brodove s 300 ili više bruto tona. Njome se određuje obaveza za svaku državu članicu da zahtijeva da u pogledu brodova pod njezinom zastavom, kao i brodova koji uplovljavaju u njezine luke, postoji osigurateljno pokriće brodarove odgovornosti za pomorske tražbine. Postojanje pokrića odgovornosti brodara dokazuje se odgovarajućim svjedodžbama koje se moraju nalaziti na brodu. . Visina osigurateljnog pokrića mora odgovarati iznosima ograničenja brodarove odgovornosti koji su utvrđeni Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine.

Iako je danas većina brodara osigurala svoju odgovornost za pomorske tražbine, mnogi od

²⁹ Council Directive 392/2002 of 9 April 2002 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger ceaft services, (1999) OJ L 138

³⁰ Ibid, str. 5.

³¹ Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance o shipowners for maritime claims, (2009) OJ L 131, str. 128.

njih imaju znatno manje pokriće od onog koje je predviđeno Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine. Samo 20% svjetske flote vije zastavu država koje su obvezane i Konvencijom i Protokolom.

Uvođenjem obaveznog osiguranja odgovornosti brodara za pomorske tražbine pokušava se osigurati bolja zaštita oštećenika, smanjiti broj podstandardnih brodova i unaprijediti konkurenciju između brodara.

4.4. PLAN INTERVENCIJE KOD IZNENADNOG ONEČIŠĆENJA MORA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Ovim se Planom utvrđuju mjere smanjenja šteta u okolišu kod iznenadnog onečišćenja većih razmjera mora, subjekti koji su dužni provoditi mjere i njihova ovlaštenja, te način provođenja mjera. U smislu ovog Plana *područje mora* obuhvaća teritorijalno more, unutarnje morske vode do crte razgraničenja kopnenih voda i voda pora i morskou obalu. *Onečišćenje* je iznenadni izljev ulja, smjese ulja, ispuštanje štetnih i opasnih tvari, kao i izvanredni prirodni događaj u moru. Ovaj se plan ne primjenjuje u slučaju radioaktivnog onečišćenja. Za onečišćenje manjeg opsega i jačine primjenjuje se plan intervencija kod izvanrednog onečišćenja mora koji donosi županijska skupština.

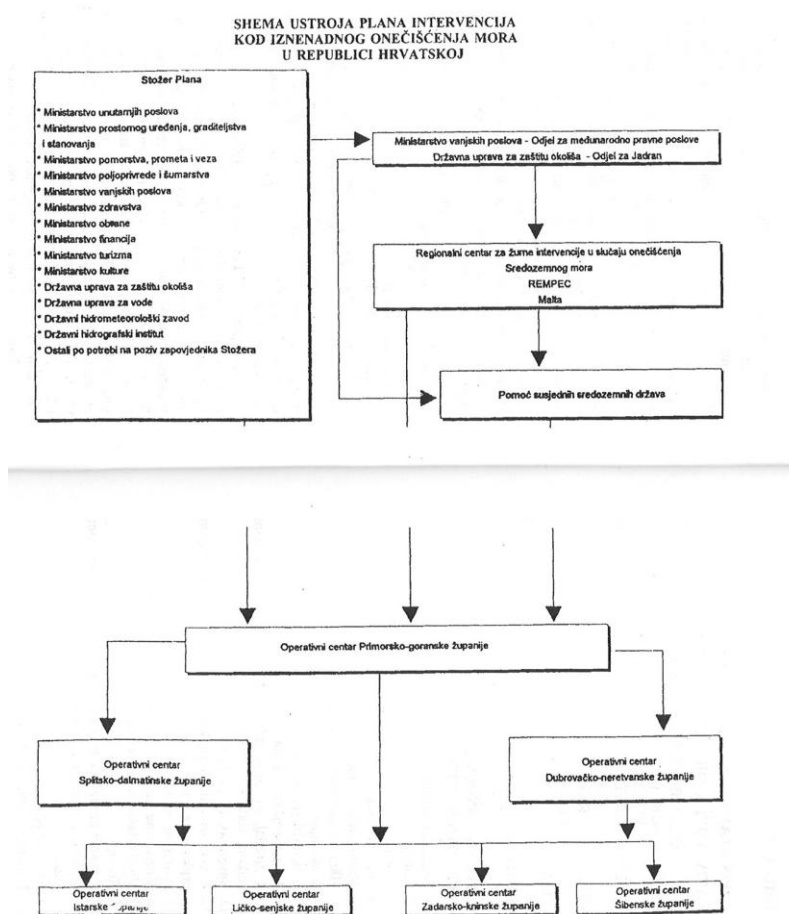
4.4.1. Ustroj

Subjekti koji sudjeluju u provedbi Plana su: Stožer za provedbu Plana i Stožer operativnog centra. Stožer imenuje Vlada Republike Hrvatske iz reda predstavnika Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva pomorstva, prometa i veza, Ministarstva poljoprivrede i šumarstva, Ministarstva vanjskih poslova, Ministarstva zdravstva, Ministarstva obrane, Ministarstva financija, Ministarstva turizma, Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Državne uprave za zaštitu okoliša, Državne uprave za vode, Državnog hidrometeorološkog zavoda, te Državnog hidrografskog instituta.

Ako onečišćenje ugrožava ili može ugroziti okoliš, zdravlje ljudi ili gospodarsku uporabu mora u području više operativnih centara, ili prelazi mogućnost djelovanja jednog stožera operativnog centra, djelovanje preuzimaju stožeri operativnih centara županije: Primorsko-Goranske, Splitsko-Dalmatinske i Dubrovačko-Neretvanske.

Ako onečišćenje osobito ugrožava ili može ugroziti okoliš, zdravlje ljudi i gospodarsku uporabu mora i može imati posljedice za cijelu državu, djelovanje provodi Stožer operativnog centra Primorsko-Goranske županije. Ukoliko onečišćenje može ugroziti more Sredozemne države, Stožer odmah izvješćuje tu državu kao i REMPEC (*engl. Regional Marine Pollution Emergency Centre for the Mediterranean Sea*), putem Ministarstva vanjskih poslova i Državne uprave za zaštitu okoliša, a u skladu s Protokolom o suradnji u borbi protiv onečišćenja Sredozemnog mora naftom i drugim štetnim tvarima u slučaju nezgoda.

Slika 3 Shema ustroja plana intervencija kod izvanrednog onečišćenja mora u RH



Izvor: Sliku ustupila Lučka kapetanija

U djelovanju uklanjanja onečišćenja sudjeluju pravne i fizičke osobe po nalogu Stožera operativnog centra i lučke kapetanije. Pravne i fizičke osobe čija je stručna pomoć pri smanjivanju onečišćenja i/ili otklanjanju posljedica onečišćenja nužna, dužne su odmah staviti tehnička sredstva i opremu u svom vlasništvu, kao i potrebno osoblje, na raspolaganje stožeru operativnog centra ili lučkoj kapetaniji. Tijela jedinice lokalne samouprave i uprave na čijem je području došlo do onečišćenja, osigurava dodatno osoblje, tehnička sredstva i opremu.

Kada opseg djelovanja prema procjeni Stožera zahtijeva uključenje ljudi i/ili tehničkih sredstava i opreme koja prelaze mogućnosti Republike Hrvatske, Stožer će putem Ministarstva vanjskih poslova odmah zatražiti pomoć susjednih obalnih država, u skladu sa člankom 12. Protokola o suradnji u borbi protiv onečišćenja Sredozemnog mora naftom i drugi štetnim tvarima u slučaju nezgoda.

4.4.2. Obavješćivanje, donošenje odluke o primjeni plana i provođenje plana

Tko prouzroči, odnosno primijeti, onečišćenje ili nezgodu koja može prouzročiti onečišćenje, dužan je odmah o tome obavijestiti najbliži županijski centar za obavješćivanje i motrenje, lučku kapetaniju, ispostavu lučke kapetanije ili policijsku postaju. Osoba koja primi obavijest dužna je odmah obavijestiti stožer operativnog centra. Obavijest o onečišćenju bi trebala sadržavati sljedeće podatke: naziv/ime i adresu pravne ili fizičke osobe koja je obavijestila nadležno tijelo, datum i vrijeme kada je primijećeno onečišćenje ili događaj koji može dovesti do onečišćenja, područje onečišćenja ili događaja koji može dovesti do onečišćenja, jačinu i opseg onečišćenja te podatke o izvoru ili mogućem izvoru onečišćenja (plovni objekt, izvori onečišćenja s kopna i sl.). Zapovjednik Stožera operativnog centra procjenjuje na osnovi dobivene obavijesti i provjerenih podataka o području, razmjeru, jačini i opisu onečišćenja, prelazi li onečišćenje mogućnost intervencije nadležnog stožera operativnog centra i o tome izvješćuje zapovjednika Stožera. Zapovjednik Stožera će, po primitku izvješća zapovjednika operativnog centra, donijeti odluku o primjeni Plana. Stožer operativnog centra je, također, dužan obavijestiti nadležnu policijsku upravu da osigura područja gdje je došlo do onečišćenja i da zabrani kretanje neovlaštenim osobama u tim

područjima. Istovremeno, putem obalnih radio-postaja i službi lučke kapetanije izdaje se upozorenje pomorcima o zabrani plovidbe u zoni gdje je došlo do onečišćenja.

4.4.3. Postupak u slučaju izlivanja ulja i/ili smjesa ulja

Zapovjednik Stožera operativnog centra odlučuje o načinu izviđanja i praćenja kretanja ulja i/ili smjesa ulja na površini mora, odnosno obali. Izviđanje se u pravilu obavlja iz zraka zrakoplovom ili helikopterima. Ako to nije moguće, izviđanje će se obavljati plovnim objektima.

Na osnovi podataka dobivenih izviđanjem, meteorološkim podacima, podacima o morskim i zračnim strujama, karakteristikama i opsegu izlivenoga ulja i/ili smjesa ulja, zapovjednik Stožera operativnog centra će donijeti odluku o poduzimanju potrebnih mjera za uklanjanje onečišćenja. Pojedine radnje na uklanjanju ulja i/ili smjesa ulja provode se sljedećim redoslijedom: uklanjanje izvora izljeva, ograničavanje širenja ulja i/ili smjese ulja, skupljanje izlivenog sadržaja, kemijska obrada izlivenog ulja i/ili smjese ulja, čišćenje obale, odlaganje skupljenog materijala.

Ako mehaničko uklanjanje ulja i/ili smjese nije moguće ili rezultati nisu zadovoljavajući, zapovjednik Stožera operativnog centra će izdati nalog za žurnu upotrebu disperzanata, budući da svega nekoliko sati nakon izlivanja, ulje promijeni svojstva, pa više neće biti moguća primjena disperzanata. Primjenjivat će se disperzanti koji su dozvoljeni za upotrebu u Republici Hrvatskoj i koji imaju vodopravnu dozvolu, a u nedostatku istih, disperzanti koji su odobreni u Europskoj uniji uz dostavu osnovnih podataka o disperzantu uz priložen sigurnosno-tehnički list i odobrenje Državne uprave za vode.

Kada je ulje i/ili smjesa ulja rašireno po većoj površini mora, odnosno obale, zapovjednik Stožera operativnog centra može donijeti odluku da se istodobno pristupi mehaničkom i kemijskom načinu uklanjanja na različitim dijelovima onečišćene površine mora odnosno obale. U slučaju onečišćenja obale, koje donosi more, uljem i/ili smjesom ulja, Stožer operativnog centra odlučuje o načinu i opsegu djelovanja vodeći računa o: pristupačnosti obale, karakteristikama i vrsti obale, vrsti i količini ulja i/ili smjese ulja na obali, godišnjem dobu i meteorološkim uvjetima, mogućim štetama u

okolišu, gospodarskim štetama na obali u slučaju kemijskog načina uklanjanja ulja i/ili smjesa ulja.

Prije nego se pristupi kemijskom čišćenju onečišćene obale uljem i/ili smjesom ulja, potrebno je ukloniti izvor onečišćenja te osigurati obalu od većeg onečišćenja. Ovo djelovanje ne može početi prije nego se osiguraju prijevozna sredstva, te privremeno i/ili trajno mjesto za odlaganje zauljenog materijala.

4.4.4. Postupak u slučaju onečišćenja drugim štetnim i opasnim tvarima

Ako je poznat počinitelj onečišćenja, odnosno plovni objekt, istovremeno s radnjama navedenim ranije pristupa se identifikaciji tvari koje su ispuštane ili postoji opasnost da budu ispuštane. Odmah se traži od zapovjednika broda, brodovlasnika i vlasnika tereta žurno dostavljanje točnih podataka o vrsti tereta i njegovom smještaju na brodu. Uzorkovanje mora i ispitivanje kakvoće zraka na onečišćenom području obavljaju, uz poduzimanje mjera osobne zaštite pravne osobe za obavljanje tih poslova, znanstveno-istraživački instituti, ustanove, odnosno ovlašteni laboratoriji prema Pravilniku o uvjetima koje moraju ispunjavati laboratoriji koji se bave ispitivanjem kakvoće voda ("Narodne novine" br. 40/91).

Obrada i analiza uzroka treba se obaviti u što kraćem roku od trenutka uzimanja uzorka. Prijenos uzorka do laboratorija, te ispitivanje uzorka, obavlja se prema standardnim metodama-

4.4.5. Postupak u slučaju izvanrednog prirodnog događaja

Za uklanjanje onečišćenja prouzrokovanog izvanrednim prirodnim događajem primjenjuje se postupak kao kod izljeva ulja i/ili smjese ulja. Ako zapovjednik Stožera operativnog centra ocijeni nužnost stalnog izviđanja ugroženog područja, zapovjediti će da se izviđanje obavlja: s obale, iz zraka, s površine mora te ispod površine mora. Poslove uklanjanja onečišćenja prouzrokovanog izvanrednim prirodnim događajem obavljaju pravne osobe specijalizirane za čišćenje mora uz obvezni nadzor znanstvene ustanove koju odredi Stožer. Zapovjednik Stožera određuje redoslijed područja za

početak akcije.

4.4.6. Financiranje

Financijska sredstva za redovito održavanje Plana (dogovaranje, komuniciranje, obuku, vježbe, dokumentaciju itd.) osiguravaju se u proračunu Republike Hrvatske i proračunima jedinica lokalne samouprave i uprave. Počinitelj onečišćenja podmiruje sve troškove uklanjanja posljedica iznenadnog onečišćenja iz ovog Plana u skladu sa posebnim propisima. Ako je počinitelj nepoznat, sredstva za poduzimanje žurnih mjera na temelju ovog Plana, osiguravaju se u državnom proračunu Republike Hrvatske. Iznimno, u cilju osiguranja žurnog djelovanja bez zastoja, operacije će se inicijalno financirati iz državnog proračuna Republike Hrvatske, a potom nadoknaditi (naplatiti) od počinitelja, ako je poznat³².

4.5. RAZVOJ MODERNOG PRAVA SPAŠAVANJA

Tijekom druge polovine dvadesetog stoljeća zabilježen je značajan tehnološki napredak u gradnji i korištenju brodova. Na to je posebno utjecala velika potražnja za uljem koja je dovela do porasta prijevoza tog tereta brodovima izravno velike tonaže tzv. Supertankerima. Prvi razmjeri opasnosti od supertankera postali su vidljivi kod liberijskog tankera Torrey Canvon koji se u ožujku 1969. godine nasukao na jugoistočnoj obali Engleske prilikom čega je teret od oko 120 000 tona sirove nafte izlio u more i onečistio dijelove engleske i francuske obale. Nesreća tog broda označila je prekretnicu u odnosima međunarodne pomorske zajednice prema zaštiti morskog okoliša, te je potakla donošenje brojnih preventivnih i građanskopravnih regulativa.³³

Konvencija o spašavanju, donesena je na diplomatskoj konferenciji u Londonu

³² Pomorski zakonik Republike Hrvatske (NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13)

³³P. Petrinović, B. Plančić; Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, PPP god. 46 (2007), 161. str. 126.

1989. godine, a stupila je na snagu 15. srpnja 1996. godine nakon što ju je ratificiralo 15 država. Do danas ju je ratificiralo 58 država. U kategoriji zaštite morskog okoliša najvažnije su one odredbe Konvencije koje se bave naknadama spašavatelja za obavljanu uslugu spašavanja i nagrada za spašavanje te posebna naknada). Te odredbe su sadržane u člancima 13. i 14. Konvencije o spašavanju. Članak 13. bavi se klasičnom nagradom za spašavanje, koja tradicionalno ne može biti veća od vrijednosti spašene imovine, a koju isplaćuje vlasnik spašene imovine (vlasnik broda, tereta ili drugih imovinskih vrijednosti) odnosno njegov osiguratelj.

Radi poticanja spašavanja da pri spašavanju sudjeluje u zaštiti morskog okoliša, člankom 14. Konvencije uvodi se novi režim posebnih naknada koje isplaćuje isključivo vlasnik broda (odnosno osiguratelj odgovornosti). Spašavatelj stječe pravo na posebnu naknadu samo u slučaju ako je spašeni brod ili njegov teret predstavljao opasnost za morski okoliš te ako spašavatelj nije ostvario pravo na nagradu iz članka 13.

Osim članaka 13. i 14. odredbe o zaštiti morskog okoliša sadrži i članak 8. Konvencije o spašavanju prema kojem su spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obvezni pri akciji spašavanja primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu. Dakle, prema konvenciji sve su stranke dužne sudjelovati u zaštiti morskog okoliša, a ne samo spašavatelj.

Iako je Konvencija o spašavanju u vrijeme kada je donesena, značila veliki napredak i doprinos u pokušaju sprječavanja onečišćenja, u praksi se pokazalo da to nije dovoljan poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja koje svakodnevno prijete.

Nakon donošenja presude Doma lordova u predmetu *The Nagasaki Spirit* koja je trebala dati smjernice nižim sudovima kako postupati u slučajevima u kojima je Konvencija ostala nedorečena, stručna je javnost ostala razočarana. Trend koji se Konvencijom o spašavanju iz 1989. godine, trebao ostvariti, a to je bolja stimulacija spašavanja i zaštita mora od onečišćenja, nije tom presudom značajnije potpomognut. Presudom Doma lordova u tom predmetu je odlučeno da se pri obračunu posebne naknade u troškove spašavanja ne priznaje spašavateljima element dobiti, pa čak ni "element tržišta", kao što je, primjerice, prihod koji bi brodovi spašavatelja ostvarili da su umjesto neuspjele akcije spašavanja imovine jednako vrijeme proveli u zakupu.

4.5.1 Autonomno pravo spašavanja

Budući da je Konvencija o spašavanju imovinskog karaktera, značajnu ulogu u reguliranju odnosa u okviru spašavanja ima autonomno pravo spašavanja koje je sadržano u standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju. Sklapanjem ugovora o spašavanju uvjeti sadržani u standardiziranim obrascima postaju njegovim sastavnim dijelom. Kako su konvencijske i zakonske odredbe o spašavanju pretežno dispozitivne pravne naravi, standardizirani obrazac ugovora o spašavanju ima prednost u odnosu na zakonske odredbe, ukoliko odredbe ugovora nisu protivne prisilnim zakonskim normama.

Uobičajeno je da se prilikom zaključivanja ugovora o spašavanju koriste standardizirani obrasci. Najpoznatije autonomno pravno vrelo prava spašavanja je Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (skraćeno: LOF)³⁴ kao standardizirani ugovor o spašavanju koji se u svjetskoj praksi najviše spominje. Obrazac se uz povremene izmjene primjenjuje više od 100 godina. Danas je u primjeni obrazac LOF 1995 i LOF 2000.

Relativni neuspjeh konvencijskog rješenja o dodatnom poticanju spašavatelja na zaštitu morskog okoliša putem prava na posebnu naknadu, u praksi je naveo profesionalne spašavatelje te P. & I. Klubove (kao osiguratelje odgovornosti koji isplaćuju posebnu naknadu) da izrade i ponude poslovnoj praksi poseban tarifni sustav za određivanje naknade pod nazivom SCOPIC klauzula, koja je pridodana obrascu LOF 2000. Karakteristika SCOPIC klauzule je da spašavateljima pruža veću sigurnost u ostvarivanju naknade, u odnosu na posebnu naknadu, a P. & I. klubovima mogućnost nadziranja operacije spašavanja. Međutim, tom se klauzulom posebno ne potiče spašavatelje da sudjeluju u sprječavanju onečišćenja kao što se to čini posebnom naknadom iz Konvencije. SCOPIC klauzula je jedna privatnopravna tvorevina koja na prvo mjesto stavlja interese samih stranaka, a ne pridodaje dovoljno važnosti javnopravnim interesima u zaštiti okoliša. Ona je omogućila spašavateljima brže i sigurnije ostvarivanje naknade za spašavanje, ali nije posebno doprinjela zaštiti okoliša, tako da su problemi javnopravnog karaktera proizašli iz Konvencije o spašavanju ostali i dalje prisutni.

³⁴Ibid. str. 129

4.5.2. Hrvatsko pravo spašavanja

Republika Hrvatska potpisala je i ratificirala Konvenciju o spašavanju. Iako je Konvencija donesena 1989. godine stupila na snagu tek 1996. godine, dakle dvije godine nakon donošenja Pomorskog zakonika iz 1994. godine, većina odredbi je postala sastavni dio tog Pomorskog zakonika. Danas je hrvatsko pravo spašavanja regulirano u Dijelu osmom (Pomorske nesreće), Glava II, članci 760. do 788. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske.³⁵ Tim Zakonikom (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13) odredbe o spašavanju su se približile odredbama Konvencije o spašavanju. Tako su iz Konvencije preuzete definicije pojedinih pojmova vezanih za spašavanje (pojam spašavanja, broda, imovine, štete morskom okolišu, isplata..), vađenje potonulih stvari više nije posebna pomorska nezgoda već je izjednačeno sa spašavanjem te se odredbe o spašavanju primjenjuju i na vađenje stvari koje se nalaze pod morem.

Osim što određuje da se njegove odredbe o spašavanju primjenjuju i na vađenje potonulih stvari iz mora, Zakonik sadrži i nekoliko upravnih odredbi o nadležnosti lučke kapetanije u odnosu na vađenje potonulih. Uvodi se pravo mjesno nadležne lučke kapetanije da nadzire operacije spašavanja s ciljem ostvarivanja sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Spašavanje ili vađenje imovine koja ima povijesnu, arheološku ili kulturnu vrijednost ne smije se poduzeti bez odobrenja ministarstva nadležnog za poslove kulture. A ako ima vojnu važnost, bez ministarstva nadležnog za poslove kulture, a ako ima vojnu važnost, bez ministarstva nadležnog za poslove obrane.

4.5.3. Spašavanje i Europska unija

Usprkos postojanju nekoliko propisa donesenih u razdoblju od 1978. do 1992. godine, jedinstvena pomorska politika Europske unije formirana je 8. lipnja 1993. godine usvajanjem Rezolucije Vijeća EU kojom se definira zajednička politika sigurnosti na moru članica Europske unije. Potreba za formiranjem zajedničke pomorske politike, posebno u domeni sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša, bila je posljedica pomorske nezgode tankera Aegean Sea koji se 1992. godine nasukao blizu

španjolske luke La Coruna i nasukavanje tankera Brear na Šetlandskim otocima 1993. godine.

Formiranju pomorske politike prethodila je zamjena pravila konsenzusa s pravilom većine u donošenju i primjeni propisa na moru. U pet godina koje su slijedile, u okviru Rezolucije usvojen je i primijenjen program nekoliko jako značajnih pravnih propisa koji su i danas suština europske politike sigurnosti na moru. Pojavom novih pomorskih nesreća u europskim vodama propisi su paralelno nadopunjavani novim odredbama uz obaveznu strožu kontrolu njihove primjene u državama članicama.

Posljednja dva desetljeća uočen je, u svijetu i Europi, nedostatak profesionalnih spašavatelja, koji su zbog smanjene učestalosti pomorskih nesreća, prihod potražile u drugim pomorskim djelatnostima. Zbog velikog broja donesenih preventivnih propisa s kojima se utječe na sigurnost plovidbe, broj pomorskih nesreća se smanjuje svake godine, unatoč povećanom broju brodova na moru, dok su istovremeno troškovi spašavanja (opreme, osoblja, održavanja) znatno narasli. Na taj su način postojeći profesionalni spašavatelji, sa svim svojim kapacitetima, prisiljeni nadoknaditi prihod koristeći svoje iskusno osoblje i opremu za neki profitabilniji pomorski posao.

Činjenica je da suvremeni profesionalni spašavatelji moraju ulagati u održavanje opreme koja može obavljati različite pomorske usluge, kao i tegljenje brodova, pružanje usluga platformama za istraživanje i iskorištavanje podmorja, uklanjanje podrtina ili druge pomorske usluge, a sve to da bi ostale profitabilne. Te aktivnosti zapravo postaju glavna djelatnost spašavatelja, a spašavanje se obavlja samo kada se ukaže potreba za njim. Problemi vezani za ovo su trostruki: oprema i osoblje koji su potrebni za obavljanje usluga spašavanja mogu biti zauzeti u trenutku potrebe spašavanja, višenamjensko korištenje opreme smanjuje naknadu za spašavanje i redoviti prihodi od takvih usluga mogu odvratiti spašavatelja od poslova spašavanja.³⁶

U zadnje vrijeme spašavatelji često više ne sudjeluju u odlučivanju o načinu pružanja pomoći kod pomorske nesreće. To je posebno slučaj kad nesreća predstavlja prijetnju za okoliš. U takvoj situaciji uloga spašavatelja je da priskoči u pomoć i pruži tehničke savjete obalnoj državi koja kontrolira operaciju spašavanja ako se ona događa

³⁵Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 181/2004, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13.

³⁶R. Petrinović, B. Plančić op. cit. (bilj. 28.), str. 136.

u njenim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru ili u blizini njenih voda.

Uz nezamjenjivu ulogu spašavatelja u zaštiti morskog okoliša, EU još uvijek nije prepoznala potpuno značenje profesionalnih spašavatelja koji se nalaze u prvim redovima borbe protiv onečišćenja. Bilo koja vizija europske pomorske budućnosti mora se suočiti s grubom realnošću. Dvadeset najvećih svjetskih onečišćenja morskog okoliša u zadnja četiri desetljeća rezultiralo je gubitkom 2,5 milijuna tona ulja. Pola ovih nezgoda dogodilo se u europskim vodama. Izlijevanje od preko milijuna tona ulja uništilo je obale u Španjolskoj, Francuskoj, Velikoj Britaniji i drugim članicama Europske unije.

Iako se u niti jednom dokumentu ne spominje izravno, položaj profesionalnih spašavatelja te njihova uloga u zaštiti morskog okoliša u europskim vodama, treba izdvojiti dvije direktive – 2002/59/EC i 2005/35/EC koje izravno utječu na položaj i status profesionalnih spašavatelja u EU. U međuvremenu je EU donijela i Zelenu knjigu o budućoj pomorskoj politici koja nije unijela poseban optimizam u redove europskih profesionalnih spašavatelja.

4.5.3.1 Direktiva 2002/59/EC

Iako se ovom direktivom ne spominje direktno položaj europskih profesionalnih spašavatelja i njihova uloga u sprječavanju onečišćenja morskog okoliša u europskim vodama, ta Direktiva zahtjeva od država članica EU da donesu detaljan plan u slučajevima kada brodu treba pomoć i da odrade i dostave popis mjesta zakloništa u kojima bi se brodovi u nevolji lakše mogli spasiti. Poznato je da je određivanje mjesta zakloništa u uskoj vezi sa spašavanjem iz dva razloga.³⁷ Prvi razlog je taj što se spašavatelji prvi suoče s problemom odbijanja obalnih država da pruže mjesto zakloništa brodu kojeg oni spašavaju. Drugi razlog je što će u mjestima zakloništa, kada se odrede, svoj stalni angažman imati upravo spašavatelj. Države članice su imale rok do 2007. godine za ispunjenje uvjeta iz direktive, a on se poklapao sa rokom iz članka 1021., točka (1) Pomorskog zakonika. Na taj su način smjernice iz IMO

³⁷ DIRECTIVE 2002/59/EC of the European Parliament and of the council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council

Rezolucije A.949 (23) o mjestima zakloništa za države članice EU dobile karakter obaveznosti.³⁸

Tijekom 2005. godine, Međunarodno udruženje spašavatelja (ISU) predložilo je šire smjernice o mjestima zakloništa s ciljem da zamjene IMO smjernice, a prezentiralo ih je u veljači 2006. godine na INTEREG Konferenciji o mjestima zakloništa. Smatra se da je to jedan od najznačajnijih projekta ikada osmišljenih u okviru ISU. Projekt je sadržavao nove smjernice o upravljanju pomorskim nesrećama koje za cilj imaju poticajne primjene što bolje prakse na globalnoj razini. Predložene smjernice zamijenile su IMO smjernice, na način da im se proširio djelokrug. Poznato je da su IMO smjernice o mjestima zakloništa pokušale uspostaviti ravnotežu između interesa oštećenog broda i interesa obalnih država čiji je okoliš ugrožen. Tada je dominiralo mišljenje da se situacija u kojoj je brod u opasnosti traži mjesto zakloništa tretira kao "svaki slučaj za sebe", ISU-ov prijedlog novih smjernica uključivao je sve aspekte upravljanja pomorskim nesrećama, od plana u izvanrednim situacijama i obuke do faze naređivanja i kontrole te osiguravanja spašavateljskih timova s potrebnom opremom koji bi stalno bili na raspolaganju obalnim državama mjesta zakloništa.

4.5.3.2. Direktiva 2005/35/EC

Dok Direktiva 2002/59/EC znači korak naprijed za profesionalne spašavatelje Direktiva 2005/35/EC³⁹ dodatno otežava njihov položaj. Dana 12. srpnja 2005. godine Parlament i Vijeće EU usvaja Direktivu 2005/35/EC o onečišćenju s brodova predviđenim sankcijama za kazneno djelo onečišćenja morskog okoliša.⁴⁰ Sankcije su određene za pravne i fizičke osobe: zapovjednika, brodovlasnika, brodarka, zakupoprimatelja, klasifikacijsko društvo, spašavatelja i druge osobe koje su na bilo koji način sudjelovale u onečišćenju morskog okoliša. Propisi doneseni na temelju ove Direktive primjenjuju se čak i na području otvorenog mora, a njima su obuhvaćeni svi

³⁹ Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the council of 7 september 2005 on ship-Source pollution and on the introduction of penalties for infringements

⁴⁰<http://www.marine-salvage.com/overview/maritime-safety/> 25.06.2014.

brodovi koji plovo kroz mora država članica EU neovisno o zastavi pod kojom plovo. Direktivom je predviđena suradnja lučkih inspekcija država članica EU i EMSA-e, a kao rezultat toga može se provesti istraga, donijeti preventivna odluka ili bar što prije otkriti moguće radnje onečišćenja u drugoj luci EU. Direktiva je stupila na snagu u rujnu 2005. godine, a članice EU su je bile obavezne implementirati u svoje nacionalne propise do sredine 2007. godine.

Čim je donesena Direktiva 2005/35/EC je izazvala negativne reakcije u okviru svjetskog pomorskog gospodarstva na čelu s INTERTANKO-om. Odredbe Direktive posebno su pogodile profesionalne spašavatelje. Pored novih dužnosti koje opterećuju spašavatelje, njihova potencijalna odgovornost raste gotovo svake godine. S obzirom da se spašavatelji nalaze u prvim linijama događaja oko onečišćenja lako se nađu na meti optužbi i potraživanja naknada štete za onečišćenje morskog okoliša. Spašavatelji su donekle zaštićeni odredbama pojedinih međunarodnih konvencija.

U prosincu 2005. godine Koalicija pomorskog gospodarstva, na čelu sa INTERTANKO, predala je zahtjev za reviziju Direktive 2005/35/EC⁴¹ Visokom sudu u Londonu. U obrazloženju stoji da je Direktiva u suprotnosti s MARPOL konvencijom jer predviđa kaznenu odgovornost za nenamjerno izlivanje ulja i drugih onečišćivača, za koje prema međunarodnom pravu nije predviđena kaznena sankcija. Međunarodno udruženje spašavatelja i ostale članice koalicije pozdravile su odluku Visokog suda u Londonu da uputi predmet Europskom sudu pravde u Luxemburgu kako bi se utvrdila valjanost Direktive. Prijašnjim odlukama Suda rečeno je da zakonodavstvo EU ne može staviti države članice u situaciju da krše postojeće obveze iz međunarodnog ugovora, a u ovom slučaju radi se upravo o tome.

P & I klubovi također dijele zabrinutost ISU-a i drugih udruženja brodovlasnika zbog pokušaja Europske zajednice da kriminalizira sudionike u pomorstvu za štete od onečišćenja. Po mišljenju klubova to ne bi bilo posebno konstruktivno za oštećene, a sigurno bi opteretilo dodatnim problemima proces svakodnevnog upravljanja brodovima. Na kraju treba citirati jednog predstavnika P & I klubova koji je rekao: "Bio bi to tužan dan kada bi spašavatelje kazneno gonili zato što su reagirali na tuđi problem.

⁴¹ Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the council of 7 september 2005 on ship-Source pollution and on the introduction of penalties for infringements

Država koja se sprema poduzeti taj korak mora ozbiljno razmisliti o mogućim posljedicama."

4.5.3.3. Zelena knjiga o pomorskoj politici EU

Zelena knjiga (*engl. Green Paper*) Komisije EU je dokument čija je namjena potaknuti raspravu i pokrenuti proces savjetovanja o određenoj temi na europskoj razini. Ta savjetovanja mogu realizirati objavljivanjem Bijele knjige koja zaključke rasprave pretvara u praktični prijedlog za aktivnosti koje poduzima EU. Tijekom posljednjih godina pokazalo se kao nužnost da obalne države EU koordiniraju različitu praksu pomorske kontrole kako bi se pridonijelo borbi protiv globalnih problema na moru, od kojih je među najznačajnijim problem onečišćenja morskog okoliša.

Zelena knjiga o pomorskoj politici EU objavljena je u Bruxellesu 6. lipnja. 2006. godine, a njom se potiče integracija u pomorskoj politici umjesto dosadašnje "fragmentacije". Bolja koordiniranost među različitim aktivnostima u svrhu sprečavanja onečišćenja mogla bi osnažiti integraciju i pridonijeti većoj učinkovitosti u EU.

5.PROMETNI OKVIR EMSE

Kao što je već spomenuto, slučaj Erika i Prestige u to su vrijeme iskazali u određenoj mjeri nespремnost Europske Unije da u kritičnim situacijama uspješno i sveobuhvatno djeluje. Razloge za to treba tražiti u postojanju pravnih praznina unutar *acquis communautaire* Europske Unije. Stoga su donijete nove smjernice i uredbe te su propisani relativno kratki rokovi unutar kojih države članice trebaju uskladiti svoje nacionalno zakonodavstvo. Osim toga, Europska Unija smatrala je potrebnim da oformi posebno tijelo koje bi kontroliralo da li se i na koji način provodi implementacija usvojenih mjera te koji su to problemi koji su svojstveni i specifični za svaku od država članica.

Temeljni pravni propis je uredba 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), kao posebnog kontrolnog tijela Europske Unije, čija je osnovna zadaća pratiti učinkovitost primjene pravila o sigurnosti pomorskog prometa na razini EU. Dakle, može se reći da je EMSA javno ovlašteno tijelo koje je osnovano uredbom sekundarnog prava Zajednice s ciljem izvršavanja određenih tehničkih, znanstvenih ili administrativnih zadataka.

5.1. OPĆENITO O EMSI

Europska agencija za pomorsku sigurnost (eng. *European Maritime Safety Agency* - EMSA) osnovana je 2002. godine Uredbom Europskoga parlamenta i Vijeća br. 1406/2002/EC (OJ L 208, 5. kolovoza 2002.). Sjedište joj je u Lisabonu (Portugal). Osnovni joj je cilj pridonijeti sigurnosti pomorskog sustava Zajednice, smanjivanju rizika nesreća na moru, sprečavanju zagađivanja koje uzrokuju brodovi, te brizi za ljudske živote, jer agencija pruža savjete Komisiji pri donošenju propisa s područja pomorske sigurnosti i prevencije zagađivanja uzrokovanog plovilima, dajući joj objektivne, pouzdane i usporedive podatke o učinkovitosti poduzetih mjera. Njezini službenici blisko surađuju s pomorskim centrima država članica. Ključna područja djelovanja Agencije su: jačanje lučkih kontrolnih sustava, razvoj jedinstvene

metodologije za istragu u slučajevima pomorskih nesreća, te uspostava sustava nadzora i informacija nad prometom plovila.⁴²

Posebno treba naglasiti značaj ispravne i jedinstvene primjene mjera. EMSA je posrednik, odnosno koordinator odnosa između država članica i Europske Komisije. Ona treba osigurati državama članicama i Komisiji potrebitu tehničku i znanstvenu podršku, primjenjujući visoku razinu stručnosti pri obavljanju datih joj poslova, kako bi se zainteresiranim stranama pomoglo u ispravnoj primjeni mjera Zajednice, koje se tiču pomorske sigurnosti i zaštite mora od onečišćenja s brodova. Nadzor nad oživotvorenjem kao i procjena učinkovitosti svojih mjera unutar pojedine države članice, dio je programa rada EMSA-e.⁴³

Prve izmjene i dopune Uredbe o osnivanju EMSA-e učinjene su nakon usvajanja odredbe o financijskom poslovanju Europskog Parlamenta za regionalnu politiku, promet i turizam usvojena je Uredba 724/2004, kojom se dodjeljuju EMSA-i novi zadaci. Prvenstveno je riječ o odgovornosti za onečišćenje naftom i naftnim derivatima, pri čemu se uzelo u obzir izlivanje uslijed pomorskih havarija, kao i slučajevi nedopuštenog ispuštanja. Po tom bi pitanju EMSA trebala biti sposobna efikasno reagirati u slučaju onečišćenja mora uljem, uspostavljajući suradnju sa vlastima država članica kojih se taj događaj tiče te drugim zainteresiranim stranama. Svrha tih mjera je jačanje sustava zaštite obalnog područja država članica Europske Unije koje će omogućiti brzo reagiranje na opasnosti onečišćenja s brodova. Time se stvara obveza uspostave i djelovanja mehanizma koji uključuje odgovorne brodove, pridruženo osoblje te propisanu infrastrukturu.⁴⁴

Daljnja grupa poslova tiče se sustava izobrazbe pomoraca. Naime, poslovi EMSA-e vezani za izobrazbu pomoraca i provođenje treninga prošireni su na način da uključuju kontrolu kvalitete u trećim državama, pri čemu su treće države sve one koje nisu članice Europske Unije. Namjera je osigurati da standardi izobrazbe pomoraca izvan EU budu na učinkovit način praćeni od strane Zajednice. To bi omogućilo Europskoj Uniji da stekne veće povjerenje u sposobnost posade koja dolazi iz trećih

⁴²<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0001:0009:EN:PDF>

⁴³8. čl. 1.st.1. Uredbe 1406/02

⁴⁴9. Čl. 2. st. c).t. iii)

zemalja, kao i brodove koji uplovljavaju u vode Europske Unije, odnosno tiču njene luke. Na kraju je Europski Parlament odlučio dodijeliti EMSA-i poslove vezane za sigurnosnu zaštitu brodova i luka.

Kako su na diplomatskoj konferenciji Međunarodne pomorske organizacije (IMO) održanoj 12.12.2002. godine usvojene izmjene i dopune Konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) te novi Međunarodni pravilnik o sigurnosti brodova i lučkih prostora (ISPS Kodeks) koji sadrže dodatni paket mjera vezanih za poboljšanje sigurnosne zaštite brodova i luka, ukazala se potreba za izmjenom prve Uredbe br. 1406/02. Na razini Europske Unije donijeta je nova Uredba br. 725/2004. o poboljšanju sigurnosti brodova i lučkih prostora kojima se Komisiji dodjeljuju određeni inspekcijski poslovi u svezi provjere implementacije tih mjera od strane država članica u izvršenju kojih bi EMSA mogla pružiti korisnu pomoć.⁴⁵ Ti bi poslovi trebali obuhvaćati nadzor nad brodovima i odnosnim društvima, kao i priznatim organizacijama za sigurnost koje su ovlaštene poduzimati odgovarajuće mjere zaštite.

Iz svega toga možemo donijeti zaključak da je uloga EMSA-e da prati pitanja vezana za sigurnosnu zaštitu na brodovima i unutar luka Europske Unije, zastupajući njene interese, uz obavezu stalnog obavješćivanja tijela EU.

5.1.1. Osnovni zadaci EMSA-e

Osnovne zadatke koje EMSA mora izvršavati podijelili smo u nekoliko kategorija: istraživanje nezgoda, briga o okolišu, pružanje servisnih informacija i vođenje statistika, državnu kontrolu luka, obuku i suradnju, pronalaženje odgovornih prilikom zagađenja i slično.

5.1.1.1. Istraživanje nezgoda

Stupanjem na snagu Direktive 2009/18 / EZ o uspostavi temeljnih načela ispitivanja nesreća u području pomorskog prometa koja podrazumijeva nove obveze

⁴⁵Luttenberger, A., Rukavina, B., Pravni aspekti usklađivanja pomorske politike, Pomorstvo, god. 18 (2004), str. 238.

država članica, a to su: osigurati odgovarajuće sigurnosne sustave istraživanja, istraživanje vrlo ozbiljnih pomorskih nezgoda i odlučivanje o istrazi, kao i slanje istražnih izvješća o Europskim pomorskim nezgodama u baza podataka (EMCIP).

5.1.1.2. Okoliš

Brodarstvo je od temeljne važnosti za naše živote, a oko 90% vanjske trgovine EU se prevozi brodom i više od 3,7 milijarde tona tereta godišnjese prekrca u lukama Europske unije. Za sprječavanje i kontrolu onečišćenja s brodova postoji širok raspon raznih zakona koji su propisani na međunarodnoj razini, preko Međunarodne pomorske organizacije (IMO).⁴⁶ Na razini EU-a nastoji se smanjiti onečišćenje te je to jedan od glavnih zadataka pomorske sigurnosne politike kao i dio posla kojim se bavi EMSA.

5.1.1.3. Servisne informacije i statistika

Servisne informacije sada su priznate kao osnovni alat za pomoć promoviranja kvalitete i sigurnosti u pomorskom prometu. Usluga je zaživjela u svibnju 2000, nakon potpisivanja Memoranduma o razumijevanju za uspostavu informacijskog sustava od strane Komisije. Potpisale su je: Francuska, Japan, Singapur, Španjolska, Velika Britanija i SAD. Od 2007, Komisija je sklopila sporazum s EMSA-om. Ovaj sustav predstavlja sigurnost i kvalitetu informacije vezane na svjetske trgovačke flote⁴⁷, s posebnim naglaskom na informacije o inspeksijskom nadzor države luke i P & I pokriće. Informacije se isporučuju s nekoliko nadzornih luka, regijama i raznim industrijskim organizacijama.

⁴⁶ <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment.html>

⁴⁷ <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-a-statistics.html>

5.1.1.4. Državna kontrola Luka

Obala Europske unije je duga više tisuća kilometara, a sadrži više od 1 000 pojedinačnih luka. One obavljaju oko 90% vanjske trgovine EU-a, te oko 40% trgovine između zemalja EU-a.⁴⁸ To uključuje rukovanje 3,5 milijardi tona robe i 350 milijuna putnika koji se prevoze na tisućama brodova svake godine. A kontrola svega toga također je jedan od mnogobrojnih zadataka EMSA-e.

5.1.1.5. Obuka i suradnja

Obuka i suradnja je jedna od glavnih aktivnosti EMSA-e od 2004. Kroz program obuke, Agencija pomaže zemljama EU u područjima gdje je potrebna podrška. EMSA potiče suradnju i širi praksu u područjima koja se odnose na tumačenje i provedbu zakonodavstva EU-a za pomorsku sigurnost.

Također organizacija pruža obuku i zemljama kandidatima i potencijalnim kandidatima, od njihovog podnošenja zahtjeva za članstvo Europskoj uniji što ubrajamo u još jedan temeljni zadatak EMSA-e.

U sklopu projekta Europske komisije SafeMed, EMSA nudi suradnju i pomoć zemljama koje nisu članice EU u području pomorske sigurnosti, sprječavanju onečišćenja s brodova i morskih ekoloških pitanja.

5.1.1.6. Centar za prijavljivanje nezgoda

EMSA olakšava tehničku suradnju između država članica i Komisije za razmjenu informacija Europske unije pomorskim prometom (SafeSeaNet), identifikaciju dugog dometa i praćenje plovila (LRIT), a podržava i usluge operativanih izvještavanja EU-a,

⁴⁸ <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>

uključujući i elektronički prijenos javljanja.

Države članice EU i EMSA obavljaju poslove vezane za SafeSeaNet, i nadziru pomorski promet i informacijski sustav koji pokriva sve vode u Europi. On djeluje kao platforma za pomorsku razmjenu podataka, povezivanjem pomorske vlasti diljem kontinenta. Djeluje praćenjem Automatskog Identifikacijskog Sustava (AIS) koji prati radio signale koji su poslani od strane brodova. Brodovi tako daju podatke o identitetu, najnovijoj poziciji i drugim informacijama o stanju u skoro realnom vremenu.

Ti podaci mogu biti obogaćeni informacijama o:

- opasnim tvari,
- broju osoba na brodu,
- Posljednjoj poziciji brodova,
- nesreći i incidentu i sl.

Praćenje plovila izvan dometa AIS-a obalnih mreža zahtijeva korištenje satelita što je omogućila primjena novih tehnologija. To je postupno proširilo geografski raspon AIS sustava.

Dalekometna Identifikacija i praćenje (engl. Long-Range Identification and Tracking - LRIT) obavezna je za međunarodni sustav koji prati brodove diljem svijeta. Brodovi šalju signale putem telekomunikacijskih satelita. prošire geografski raspon AIS sustava. EMSA je na čelu istraživanja kako se to može podržati u Europsku zajednicu za praćenje pomorskog prometa.

5.1.1.7. Razmjena informacija

Prepoznajući prednosti razmjene informacija između različitih državnih subjekata i osiguranja učinkovitije integracije pomorskih informacija ključni su elementi u integriranoj pomorskoj politici Europske komisije.

Prvo, kao operativna agencije EU-a, EMSA ima, za glavni zadatak, razumijevanje pomorske situacije u vodama EU. Iskustvo koje je dobila baveći se različitim vrstama sigurnosti i sigurnosnih odnosa dao je EMSA veliko znanje o

mnogim pitanjima koja se javljaju.

Drugo, EMSA djeluje i upravlja paketom sustava koji primaju, procesiraju i distribuiraju informacije o pomorskim prometnim izvješćima (LRIT, SafeSeaNet), satelitskim praćenjima (CleanSeaNet), te nadzoru države luke (Thetis). Usluge koje proizvode ti sustavi se dijele s državama članicama EU i Komisiji, nadopunjavaju i poboljšavaju kapacitete za nadzor pomorskog prometa, nadziru državne luke i slično. Iako je fokus uglavnom na pomorskoj sigurnosti, te usluge također mogu biti korisne u budućnosti za dobivanje jasnije slike o širokom spektru aktivnosti u pomorskom dobru te izgradnji zajedničke slike prekopomorskih interesa EU.

Treće, putem suradnje s državama članicama, Komisijom i drugim tijelima EU, EMSA je u mogućnosti uspješno doprinosti i odgovarati inicijativi koju razvija EU na regionalnoj nacionalnoj razini.

5.1.1.8. Odgovornost prilikom zagađenja

Aktivnosti agencije u području morske spremnosti prilikom zagađenja fokusirani su na pružanje operativne pomoći i informacija državama članicama. Glavni sustavi su:

- The network of stand-by oil spill response vessels koji su raspoređeni duž cijele Europske obale;
- CleanSeaNet: satelitski bilježi izlivanje ulja i detekciju plovila te nadzor usluga;
- Mar-ice (Marine-intervention in chemical emergencies) informativne službe u slučaju da dođe do izlivanja kemikalija u more;
- Suradnja i koordinacija s Europskom komisijom, državama članicama EU; EFTA/EEA obalnih zemalja, zemalja kandidata, zemljama pristupnicama;
- Pružanje informacija putem publikacija i radionicama.

Aktivnosti agencije u početku su bile usmjerena na reagiranje u slučajevima onečišćenja mora, kao prvo onečišćenja uljem i onda onečišćenja opasnim i štetnim tvarima. Od 1. ožujka 2013. godine, sa stupanjem na snagu Uredbe (EZ) br. 100/2013 EMSA također ima mandat da

odgovori na onečišćenja uzrokovano izlivanjem nafte i plina.

5.1.2. Aktivnosti EMSA-e

EMSA pruža usluge:

Tehničkog pregleda:

- pomoć pri vrednovanju klasifikacijskih zavoda koje EU navodi kao „ovlaštene organizacije”
- pomoć pri vrednovanju obrazovanja pomoraca i sustava za certificiranje u zemljama izvan EU-a
- provjera kvalitete pregleda brodova koji pristaju u lukama EU-a
- pregled nacionalnih sustava za praćenje pomorskoga prometa, lučkih uređaja za prihvat otpada i planova za rukovanje otpadom u EU-u
- pružanje pomoći pri provedbi dosljedne istrage u slučaju pomorske nesreće širom EU-a
- obuka i razmjena najboljih praksi povezanih s pomorskom sigurnosnom zaštitom, sigurnošću i pitanjima okoliša.

Pomorske informacijske usluge:

- praćenje plovidbe u vodama EU-a (SafeSeaNet)
- podatkovni centar EU-a za LRIT
- međunarodna razmjena podataka za LRIT podatkovnim centrima širom svijeta
- satelitsko praćenje izljeva nafte (CleanSeaNet)
- informacijski sustav THETIS za podršku državnom nadzoru luka.

Reagiranje u slučaju zagađenja mora:

- EMSA može u roku od nekoliko sati od većeg izlivanja nafte uputiti brodove za njezino prikupljanje u bilo koju državu EU-a kojoj prijete zagađenja.

5.1.3. Financiranje

Glavni dio proračuna Europske agencije za pomorsku sigurnost svake godine dolazi iz Proračuna Europske Unije jer je za članove zemalja pripadnica EU obavezno biti član EMSA-e. Međutim, u skladu sa europskim zakonom, dopušteno je sudjelovanje zemalja koje nisu članice EU-a u sudjelovanju ove agencije. Te bi zemlje trebale sklopiti sporazum sa Europskom unijom. Ta bi zemlja, prema usvojenim sporazumima morala primjenjivati sve zakone Zajednice u području pomorske sigurnosti, sprečavanja onečišćenja i slično. (Regulation (EC) no 1406/2002 of the European Parliament and of the European Council) U tom je slučaju moguće da dio novaca za financiranje dolazi iz zemlje ne članice EU koja ravnopravno sudjeluje u radu agencije.

Godišnji proračun ove agencije mora biti dovoljan da se pokriju svi rashodi kao što su troškovi za administrativno osoblje, infrastrukturu, ulaganje u tehnologiju i slično. Od EMSA-e se također očekuje da izradi financijsko izvješće procjene prihoda i rashoda za sljedeću godinu na temelju aktivnosti koje provodi u tekućoj godini. To se izvješće potom dostavlja Europskoj komisiji koja ga prosljeđuje do Europskog parlamenta. Tamo se donosi odluka o proračunu koje će EU uložiti u ovu agenciju u sljedećoj godini.

U budućnosti, Europska agencija za pomorsku sigurnost će obratiti posebnu pozornost na svoje prioritetne zadatke u području sigurnosti plovidbe. Ipak, Agencija bi trebala dobiti niz novih prioriteta i zadataka koji odražavaju Razvoj pomorske sigurnosne politike i općenito marketinške strategije u Europskoj uniji i svijetu. U ovom kontekstu, u cijelom svijetu vlada financijska i gospodarska kriza te se zato moraju uzimati u obzir proračunska ograničenja Europske unije. Potrebna je ozbiljna analiza i pregrupiranje aktivnosti kako bi se osigurala sredstva i učinkovitost proračuna. Osim toga, restrukturiranje Agencije je potrebno kako bi se izbjegla preklapanja između njezinih zadataka i zadataka drugih agencija.

Potrebe za osobljem za novu jezgru i pomoćne poslove treba, kao stvar principa, biti pokriveno kroz Interno pregrupiranje Agencija. Istodobno, Agencija bi, ako je to moguće, trebala osigurati financijska sredstva iz drugih dijelova proračuna Unije, a posebno od „European Neighborhood Policy instrument“. Agencija treba poduzeti mjere za obavljanje novih zadataka uzimajući u obzir proračunska ograničenja. U tom pogledu za razmatranje

operativnih aktivnosti potrebno je uvažiti mišljenja država članica. Svaka država članica mora imati prigodu da predstavi javnosti djelatnost Agencije radi poboljšanja učinkovitosti i prikupljanja prijedloga za modificiranje svojih ciljeva i zadatka.

5.2. POSLOVI AGENCIJE

EMSA poduzima niz uglavnom preventivnih, ali i reaktivnih zadataka, u nekim ključnim područjima kako bi ispunila svoje ciljeve.

Prvo, Agencija je zadužena za pružanje pomoći Komisiji u praćenju provedbe zakonodavstva Europske unije koje se odnose, između ostalog, na gradnju i planirano održavanje, inspekciju broda i primanje brodskog otpada u lukama EU, certifikaciju pomorske opreme, sigurnost broda, obuku pomoraca u zemljama koje nisu članice EU.

Drugo, agencija djeluje, održava i razvija pomorsko informacijske sposobnosti na razini EU-a. Značajni primjeri su SafeSeaNet sustav za praćenje, koji je u Europskoj Uniji omogućio široko praćenje brodova i njihovih tereta. Paralelno s tim, EMSA je uvijek u fazi pripravnosti vezanih za zagađenje mora, otkrivanje naftnih mrlja i pravodobnog obavještanja o tom zagađenju. Ona kontrolira cijelo morsko područje satelitima pomoću CSN programa. (CleanSeaNet), Sve to s ciljem razvoja novog još učinkovitijeg sustava za zaštitu mora i obala od onečišćenja sa brodova.

Konačno, Agencija osigurava tehničku i znanstvenu izobrazbu u području sigurnosti plovidbe i sprječavanju onečišćenja s brodova. Ona također pruža podršku i olakšava suradnju zemljama članicama EU. Kao tijelo Europske unije, Agencija sjedi na srcu pomorske sigurnosne mreže Europske unije te surađuje s mnogim zainteresiranim stranama u turizmu i ostalim javnim tijelima, u uskoj suradnji s Komisijom i državama članicama.

5.2.1. THETIS program

THETIS je informacijski sustav koji podržava novi državni nadzor luka, te inspeksijski režim (NIR). THETIS je ključan za provedbu navedenog režima, koji je propisan u novoj Direktivi 2009/16 / EZ o nadzoru države luke. Sustav služi EU zajednici i široj regiji zemalja potpisnica Pariškog memoranduma o razumijevanju o PSC koji uključuje Kanadu, Island, Norvešku i Ruske Federacije.

Da bi se olakšalo planiranje inspekcija, novi sustav je povezan sa SafeSeaNet sustavom Zajednice. On pruža informacije o brodovima u svim lukama država članica ili onih brodova koji se tek tamo očekuju. Thetis program pokazuje koji brodovi imaju prioritet za inspekciju i kakva vrsta inspekcije se nad njima mora obaviti.

Thetis se također povezuje s nizom drugih pomorskih baza podataka vezanih za sigurnost, uključujući i one priznatih klasifikacijskih društava EU, sustava Zajednice, kao i mnogih drugih koji pružaju potpunu sliku, te tako olakšavaju inspektorima obavljanje pregleda. Rezultati takvih ispitivanja dostupni su na javnoj web stranici EMSA-e.

Slika 4 Prikaz THETIS programa na računalu



Izvor: <http://www.computerworld.com.pt/2012/02/15/glantt-cria-portal-para-agencia-de-seguranca-maritima-europeia/>

2013. godine došlo je do stvaranja nove komponente za statističku analizu podataka koja se pohranjuje u bazi podataka Thetris, a poznatija je kao Jasper. Ona je dostupna svim državama članicama Europske zajednice.

Razvoj Thetis programa započeo je u studenom 2008. godine u suradnji s državama članicama EU te Europskom komisijom. Program je bio operativan i spreman za provedbu tek krajem studenog 2010. godine. A zemlje članice Europske zajednice počele su ga primjenjivati od 1. siječnja 2011. godine uz sveobuhvatnu obuku koju je EMSA osmislila putem raznih seminara i testova.

Danas, taj program ima više od 1800 pregleda godišnje, ima prijavljenih 600 korisnika iz 27 povezanih zemalja. A svaki se dan više od 3000 dolazaka nekog broda u luku bilježi baš u ovom sustavu.

Glavni moduli THETIS- a su:⁴⁹

- PCS i RoPax portal, odgovorni za pružanje temeljnih funkcionalnosti prema Državnoj kontroli Luka/Port State Control kao i PoPax Zajednice.
- Odjavljeni Korisnik /Disconnect Client, koji omogućuje korisniku rad u odjavljenom modu
- Javni portal/Public portal, odgovoran za pružanje javnih informacija općoj zajednici/javnosti.

Dizajn THETIS prati glavne principe Service Oriented Architecture/Uslužno Orijentirane Arhitekture, pružajući usluge u tri različita reda:

- **Prezentacijski red** – pružajući prezentacijske usluge korisnicima
- **Poslovni red** - pružajući poslovne usluge prezentacijskom redu kao i ostalim sistemima/komponentama.
- **Podatkovni red** - pružajući podatkovne usluge poslovnom redu i ostalim komponentama.

5.2.2. MaCKs program

MaCKs je akronim od Maritime Knowledge Centre system. Možemo reći da je to sustav koji se koristi od strane EMSA-e, pomoću kojeg ona na daljinu educira svoje korisnike. Ovaj sustav automatizira i ubrzava stjecanje znanja i vještina potrebnih za rad, povećava učinkovitost i omogućuje brži razvitak novih sustava.

Na primjeru koji je ustupila Lučka kapetanija Rijeka može se vidjeti kako EMSA elektroničkim putem šalje inspektorima svu dostupnu literaturu, koju on u određenom vremenu mora proučiti te na kraju položiti online ispit iz zadanog dijela. Na ispitu je za prolaz potrebno odgovoriti točno na 75% postavljenih pitanja. Provjera se sastoji od 8 segmenata.

⁴⁹ <http://www.computerworld.com.pt/2012/02/15/glintt-cria-portal-para-agencia-de-seguranca-maritima-europeia/>

Slika 5 Primjer zadatka koje EMSA šalje korisniku

The screenshot shows a web interface for MaKC. At the top, there is a navigation bar with 'Home' and 'Help' links. Below this is a section titled 'Completed Work' which contains a table. The table has four columns: 'Type', 'Title', 'Status', and 'Completion Date'. The 'Type' column has a dropdown menu set to 'All'. The 'Status' column also has a dropdown menu set to 'All'. The table lists several training activities, all with a status of 'Online - Passed' except for the last one, 'Refresher Seminar', which is 'Face to Face Training Attended'. The completion dates range from 2011 to 2014. At the bottom of the table, there is a note: '* All dates are for Europe/Lisbon time zone'.

Type	Title	Status	Completion Date
Learning	Security	Online - Passed	10/7/2014 07:07
Learning	Safety Equipment	Online - Passed	12/4/2013 08:24
Learning	PMOJ Inspection Procedures	Online - Passed	18/3/2013 13:05
Learning	MARPOL Annex I	Online - Passed	14/3/2013 10:34
Learning	ISM Code	Online - Passed	25/9/2012 11:55
Learning	Fire Protection and Fire Fighting	Online - Passed	12/9/2012 09:33
Learning	MARPOL Annex II	Online - Passed	5/9/2012 10:27
Learning	Refresher Seminar	Face to Face Training Attended	29/3/2011 16:49

Izvor: Podatke ustupila Lučka kapetanija

5.2.3. CleanSeaNet

CleanSeaNet je program pomoću kojeg se prate moguća zagađenja u moru, koja se otkrivaju putem satelita. Taj program nudi pomoć državama članicama za sljedeće aktivnosti:

- identificiranje i praćenje onečišćenja ulja na površini mora
- praćenje iznenadnog onečišćenja u hitnim slučajevima
- pridonosi identifikaciji zagađivača.

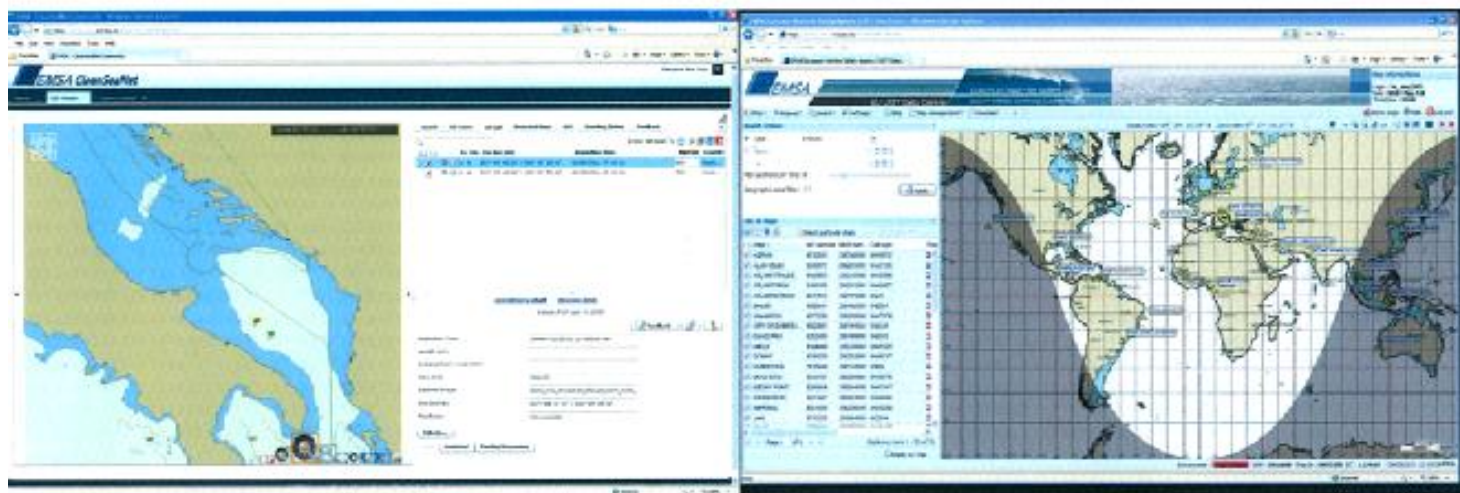
CleanSeaNet pruža uslugu lakšeg uočavanja onečišćenja u moru temeljenom na satelitskim snimkama putem radara. Ona pokriva sva europska morska područja, koja su

analizirana kako bi se otkrile eventualne naftne mrlje na površini mora. Kada se otkrije moguće istjecanje nafte u nacionalnim vodama, poruka upozorenja se dostavlja EMSA-i koja ju dalje prosljeđuje u zemlju u kojoj je zagađenje uočeno. Satelitske slike su dostupne na nacionalnim kontaktnim točkama u roku od 30 minuta od uočavanja zagađenja.

Otkrivanje plovila je također dostupno putem CleanSeaNet servisa. Kad je brod otkriven na satelitskoj snimci, identitet broda često može biti pronađen satelitskim podacima s pomorskog prometnog izvješća (SafeSeaNet). To povećava vjerojatnost da će država biti u mogućnosti odrediti što brod zagađuje i poduzeti mjere (primjerice provjeru prolivenog, pregled broda pri ulasku u luku i slično).

Svaka obalna država ima pristup CleanSeaNet servisu, što im omogućuje da vidi naručene slike. Korisnici također mogu pristupiti širokom rasponu dodatnih informacija putem sučelja, kao što su optičke slike, te oceanografski i meteorološki podaci i slično.

Slika 6 Panoramski prikaz nadziranog područja putem programa CleanSeaNet



Izvor: Podatke ustupila Lučka kapetanija

5.3. IZAZOVI OŽIVLJAVANJA EUROPSKIH POMORSKIH PROPISA ZA SIGURNOST

Ciljevi koje EMSA nastoji postići su smanjenje rizika nastanka pomorskih nezgoda, sprečavanje onečišćenja mora s brodova te zaštita ljudskih života na moru. Dakle, kao osnovnu funkciju EMSA-e valjalo bi naglasiti da ona osigurava tehničku i znanstvenu pomoć Europskoj Komisiji kada se radi o problemima pomorske sigurnosti i zaštiti mora od onečišćenja brodova, bilo da je riječ o postupku donošenja nove pravne regulative ili o nadzoru odnosno procjeni učinkovitosti primjene svih postojećih mjera. U toj se djelatnosti predstavlja uska suradnja EMSA-e sa nadležnim tijelima pojedine države članice. Kako su države članice EU i njene pristupnice izložene pojačanom pritisku brojnih novih zahtjeva vezanih za sigurnost i potrebi da uskladi svoje postupke kontrole i nadzora, EMSA treba podržati njihova nastojanja da implementacija mjera u nacionalna zakonodavstva bude što uspješnija i potpunija⁵⁰.

Ono što se traži od tijela poput EMSA-e je da osigura eupropskoj vladi i državama članicama objektivne i pouzdane informacije te podatke o pomorskoj sigurnosti i zaštiti mora od onečišćenja s brodova. Program rada za 2004. godinu, kao nadogradnja programa iz prethodnih godina, obuhvaća:

- Nadzor rada klasifikacijskih društava priznatih od strane Zajednice uz relevantan pravni izvor Smjernice br.94/57 sa izmjenama i dopunama.⁵¹
- Suradnju sa tijelima Pariškog memoranduma koja se realizira u skladu sa rješenjima sadržanim u posebnoj Smjernici br. 95/21.

Prvi aspekt rada EMSA-e po tom pitanju očituje se u obavezi organiziranja izvida državama članicama radi rutinske provjere uvjeta rada inspekcijских organa države luke. Drugi aspekt djelovanja je pomaganje EMSA-e inspektorima nacionalnih inspekcijских službi u provođenju kontrole te njihovo osposobljavanje za učinkovitije otkrivanje podstandardiziranih brodova koji bi trebali biti predmetom povećane kontrole.⁵²

Pitanje koje je privuklo veliku pozornost je problem prihvata brodova koji se nalaze u pogibelji tj. određivanje mjesta zakloništa za takve brodove. Razvidno je da države članice EU nisu

⁵⁰ Luttenberger, A., Rukavina, B., Pravni aspekti usklađivanja pomorske politike, Pomorstvo, god. 18 (2004), str. 239.

⁵¹ <http://mincenw.nl/extdomein> 21.8.2014

⁵² <http://mincenw.nl/extdomein> 21.8.2014.

voljne krenuti u traženje primjerenog rješenja ovog problema. Stoga je EU donijela smjernicu br. 59/02 o brodskim izvještajima, kako bi se potaknulo države članice da unutar nacionalnog zakonodavstva donesu adekvatne pravne propise. EMSA će i u ovome imati važnu ulogu jer će se očitovati u prikupljanju potrebnih podataka, te vršiti koordinaciju suradnje među državama.⁵³

⁵³ Luttenberger, A., Rukavina, B., Pravni aspekti usklađivanja pomorske politike, Pomorstvo, god. 18 (2004), str. 239.

6. ZAKLJUČAK

U današnje je vrijeme čovječanstvo suočeno s činjenicom da je čovjek, osobito tijekom posljednjeg stoljeća, nemilice i bezobzirno, iskorištavajući prirodna bogatstva opasno ugrozio okoliš, a u nekim mu slučajevima nanio i nepopravljive štete. Upravo su se iz tog razloga počeli donositi pravni propisi. Pravni propisi na području prometa čine oko 10% cjelokupne pravne stečevine Europske unije, što je nužno za njihovo upoznavanje te za opstanak i razvoj prometne industrije.

Transportna politika nastoji smanjiti preopterećenost u cestovnom prometu prebacivanjem tereta s cestovnog na druge načine prijevoza, prvenstveno na pomorski transport. Kod takvog prebacivanja važno je, između ostalog, obratiti pozornost na sigurnost pomorske plovidbe i zaštitu morskog okoliša od onečišćenja.

Budući da su nepoštivanje sigurnosnih standarda vezanih uz tehničke karakteristike brodova i njihovu starost te propisa o obučeni pomoraca odlučujući čimbenici u većini pomorskih nezgoda, a pomorske nezgode čest uzrok zagađenja morskog okoliša, možemo zaključiti da je u pomorskoj politici Europske unije prisutna sinergija između zahtjeva za sigurnošću pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša.

S obzirom na to da je, prema slučaju Erika i Prestige evidentna nespornost EU da u kritičnim situacijama uspješno i sveobuhvatno djeluje, potrebno je potražiti razloge tomu, prvenstveno u postojanju pravnih praznina unutar *acquis communautaire* EU. Zbog toga, donesene su nove smjernice i uredbe te su propisani relativno kratki rokovi, unutar kojih države članice trebaju uskladiti svoje nacionalno zakonodavstvo. Temeljnim propisom smatra se Uredba o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), čija je osnovna zadaća pratiti učinkovitost primjene pravila o sigurnosti pomorskog prometa na razini EU.

Naime, Europska agencija za pomorsku sigurnost osnovana je 2002. g. Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća br. 1406/2002/EC, a sjedište joj je u Lisabonu u Portugalu. Kao njezin osnovni cilj, istaknuto je pridonosenje sigurnosti pomorskog sustava zajednice, smanjivanje rizika nesreća na moru, sprječavanje zagađivanja koje uzrokuju brodovi, te briga za ljudske živote.

Neki od osnovnih zadataka EMSA-e mogu se podijeliti u nekoliko kategorija: istraživanje

nezgoda, briga o okolišu, pružanje servisnih informacija i vođenje statistika, državna kontrola luka, obuka i suradnja i slično.

Ključna područja djelovanja Agencije su: jačanje lučkih kontrolnih sustava, razvoj jedinstvene metodologije za istragu u slučajevima pomorskih nesreća, te uspostava sustava nadzora i informacija nad prometom plovila.

Također, EMSA pruža sljedeće usluge: tehnički pregled, pomorske informacijske usluge, te reagiranje u slučaju zagađenja mora.

Nadalje, glavni dio proračuna Europske agencije za pomorsku sigurnost svake godine dolazi iz Proračuna Europske Unije, s obzirom da su članovi zemalja pripadnica EU obvezni biti i članovima EMSA-e. Ipak, u skladu s europskim zakonom, dopušteno je sudjelovanje zemalja koje nisu članice EU u radu ove Agencije. Te bi zemlje trebale sklopiti sporazum s EU i prema usvojenim sporazumima, primjenjivati sve zakone Zajednice u području pomorske sigurnosti, sprječavanja onečišćenja i slično. U tom slučaju, moguće je da dio novca za financiranje dolazi iz zemlje koja nije članica EU, a koja ravnopravno sudjeluje u radu Agencije.

Također, EMSA poduzima niz zadataka, kako bi ispunila svoje ciljeve. Naime, prvenstveno je zadužena za pružanje pomoći Komisiji u praćenju provedbe zakonodavstva EU. Nadalje, djeluje, održava i razvija pomorsko informacijske sposobnosti na razini EU i konačno, osigurava tehničku i znanstvenu izobrazbu u području sigurnosti plovidbe i sprječavanju onečišćenja s brodova. Također, pruža podršku i olakšava suradnju zemljama članicama EU. Kako bi olakšala rad svojim korisnicima, EMSA je razvila nekoliko programa: THETIS PROGRAM, MaCKs PROGRAM i CLEANSEANET.

THETIS predstavlja informacijski sustav koji podržava novi državni nadzor luka te inspeksijski režim, pa je ključan za njegovu provedbu. Služi EU i široj regiji zemalja potpisnica Pariškog memoranduma o razumijevanju o PSC. Thetis program pokazuje koji brodovi imaju prioritet za inspekciju i kakva vrsta inspekcije se nad njima mora obaviti.

Za MaKCs (Maritime Knowledge Centre system) je moguće reći kako predstavlja sustav koji EMSA koristi kako bi na daljinu educirala svoje korisnike, a koji automatizira i ubrzava stjecanje znanja i vještina potrebnih za rad, povećava učinkovitost i omogućuje brži razvitak novih sustava.

CleanSeaNet jest program pomoću kojega se prate moguća zagađenja u moru, koja se

otkrivaju putem satelita. Taj program nudi pomoć državama članicama za sljedeće aktivnosti: identificiranje i praćenje onečišćenja ulja na površini mora, praćenje iznenadnog onečišćenja u hitnim slučajevima, te pridonosi identifikaciji zagađivača.

POPIS SLIKA:

Slika 1 Prikaz transeuropske prometne mreže	14
Slika 2 Tanker Amoco Cadiz za vrijeme nezgode.....	16
Slika 3 Shema ustroja plana intervencija kod izvanrednog onečišćenja mora u RH.....	30
Slika 4 Prikaz THETIS programa na računalu	53
Slika 5 Primjer zadataka koje EMSA šalje korisniku.....	55
Slika 6 Panoramski prikaz nadziranog područja putem programa CleanSeaNet	56

POPIS KRATICA:

AIS (Automatic Identification System) – Automatski identifikacijski sustav

CSN (CleanSeaNet) – program za praćenje plovidbe u vodama Europske unije

EFTA (European Free Trade Association) – Europsko udruženje za slobodnu trgovinu

EMSA (European Maritime Safety Agency) – Europska agencija za pomorsku sigurnosti

Engl. – korištenje engleske riječi

EU (European Union) – Europska unija

IMO (Internacionale Maritime Organization) – Međunarodna pomorska organizacija

LRIT (Long-range identification and tracking) – Program za identifikaciju i praćenje

MaCKs (Maritime Knowledge Centre system) – sustav pomoću kojeg EMSA na daljinu educira svoje korisnike

NN – Narodne novine

TZV. - takozvani

LITERATURA:

KNJIGE, ČLANCI I ZAKONI:

- BRASOVEANU, F. International law among sciences, diplomacy and politics, In Honorem Dumitru Mazilu, Universul Juridic Publishing House, 2011.
- Bićanić, Z., Zaštita mora i morskog okoliša, Osobna naklada, Split, 2003.
- Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport OJ L 378.
- Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, (2009) OJ L 131
- Hlača, B., Politika europske unije i morske luke, Pomorstvo, god. 21, br. 1 (2007)
- Luttenberger, A., Rukavina, B., Pravni aspekti usklađivanja pomorske politike, Pomorstvo, god. 18 (2004)
- Milošević – Pujo, B., Radovan, H., Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji, „Naše more“ 52(5-6)/2005., p. 231-234
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982.
- Petrinović, P., Plančić, B., Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, PPP god. 46 (2007), 161
- Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine
- Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament.
- Regulation (EC) no 1406/2002 of the European Parliament and of the European Council.
- Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (2002) OJ L 208.
- Seršić, M., Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša, Zagreb, 2003.
- Helen T., Marine Environmental Problems, Marine Pollution Bulletin, Vol. 25./92.

INTERNET STRANICE:

<http://www.emsa.europa.eu>

<http://www.emsa.europa.eu/about/what-we-do-main.html>

http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html

<http://www.marine-salvage.com/overview/maritime-safety/>

<http://zakon.poslovna.hr/public/naredba-o-kategorijama-plovidbe-pomorskih-brodova/391338/zakoni.aspx>