

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

ZITA PRONJ

**OŽIVOTVORENJE MJERA POVEĆANJA SIGURNOSNIH
STANDARDA NA MORU “ERIKA”**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**OŽIVOTVORENJE MJERA POVEĆANJA SIGURNOSNIH
STANDARDA NA MORU “ERIKA”**

**IMPLEMENTATION OF MARITIME SAFETY PACKAGE
“ERIKA”**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pravo okoliša

Mentor: Dr. Sc. Axel Luttenberger

Studentica: Zita Pronj

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 2223055055

Rijeka, rujan 2014.

Studentica: Zita Pronj

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 2223055055

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom "Oživotvorenje mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru "Erika"" izradila samostalno pod mentorstvom 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.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Studentica:

Zita Pronj

SAŽETAK

Tri paketa mjera povećanja sigurnosnih standarda Europske unije objedinjena pod imenom «Erika» osmišljena su s ciljem povećanja sigurnosti u europskom pomorskom prometu, odnosno smanjenja štetnih utjecaja brodarstva na okoliš. Ovi zakonodavni paketi dobili su ime prema havariji broda Erika iz 1999. godine koja se smatra jednom od najvećih ekoloških katastrofa suvremenog doba. Prvi paket mjera pojačava kontrole u lukama, postrožuje propise i prati aktivnosti klasifikacijskih društava te ubrzava raspored isključivanja iz prometa tankera s jednostrukom oplatom. Drugi paket fokusira se na uvođenje strožeg nadgledanja pomorskog prometa u vodama Zajednice te osnivanjem Europske agencije za pomorsku sigurnost. Treći set mjera bavi se otklanjanjem bilo kakvih preostalih nedostataka u zakonodavstvu na području pomorske sigurnosti. Ovaj rad detaljno predstavlja sva tri paketa te objašnjava njihovo oživotvorenje u Republici Hrvatskoj.

Ključne riječi: Erika, klasifikacijska društva, nadzor države luke, pomorska sigurnost, prometna politika.

SUMMARY

Three European Union's maritime safety packages known as «Erika» packages were created to increase safety standards in European maritime transport and also to prevent harmful impacts of shipping on the environment. These safety packages were named after the «Erika» shipping accident which took place in 1999. and is considered to be one of the worst recent accidents of such kind. The first «Erika» package strengthens the application of port state control, as well as rules regarding classification societies. Furthermore it speeds up the timetable for phasing out the of single hull oil tankers. The second «Erika» package is focused on stricter traffic monitoring and founding of the European Maritime Safety Agency. The third «Erika» package aims to deal with any remaining deficiencies in the maritime security legislation. This paper introduces all three safety packages and explains the way they were implemented in Croatia.

Keywords: Erika, classification societies, port state control, maritime safety, transport policy.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	I
1. UVOD	1
1.1. Problem, predmet i objekti istraživanja.....	1
1.2. Radna hipoteza	2
1.3. Svrha i ciljevi istraživanja	2
1.4. Znanstvene metode.....	2
1.5. Struktura rada	2
2. MJERE POVEĆANJA SIGURNOSNIH STANDARDNA NA MORU «ERIKA»	4
2.1. Postojeće mjere sigurnosnih standarda u pomorstvu na području Zajednice uoči havarije tankera Erika.....	5
2.2. Povod uvođenju mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika».....	7
3. ERIKA I	9
3.1. Direktiva 2001/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 94/57/EZ o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava.....	10
3.2. Direktiva 2001/106/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/21/EZ o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, zaštiti morskog okoliša od onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plove u vodama pod jurisdikcijom država članica (nadzor države luke).....	14
3.3. Uredba EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom i opozivanju Uredbe Vijeća (EZ) br. 2978/94	20
3.4. Tijek oživotvorenja paketa Erika I u državama članicama Europske unije	23
4. ERIKA II	25

4.1. Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ.....	26
4.2. Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost.....	31
4.3. Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem u europskim vodama i povezanih mjera.....	34
4.4. Tijek oživotvorenja paketa Erika II u državama članicama Europske unije.....	36
5. ERIKA III	38
5.1. Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (preinačena)	41
5.2. Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (preinačena)	43
5.3. Direktiva 2009/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (preinačena).....	45
5.4. Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice.....	47
5.5. Direktiva 2009/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća.....	50
5.6. Direktiva 2009/20/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine.....	52
5.7. Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave.....	53
5.8. Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća	55
5.9. Tijek oživotvorenja paketa Erika III u zemljama članicama EU.....	57
6. OŽIVOTVORENJE MJERA POVEĆANJA SIGURNOSNIH STANDARDNA NA MORU “ERIKAI” U REPUBLICI HRVATSKOJ	62

6.1. Oživotvorenje Direktive 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju nadzor i pregled brodova i za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava i Uredbe (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije za inspekcijski pregled i nadzor brodova u Republici Hrvatskoj.....	64
6.2. Oživotvorenje Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke u Republici Hrvatskoj	66
6.3. Oživotvorenje Direktive 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice u Republici Hrvatskoj	68
6.4. Oživotvorenje Direktive 2009/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća	70
6.5. Oživotvorenje Direktive 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine u Republici Hrvatskoj	72
6.6. Oživotvorenje Direktive 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave u Republici Hrvatskoj.....	73
6.7. Oživotvorenje Uredbe (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća u Republici Hrvatskoj.....	73
6.8. Oživotvorenje Uredbe EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom i opozivanju Uredbe Vijeća (EZ) br. 2978/94 u Republici Hrvatskoj.....	74
7. ZAKLJUČAK	75

LITERATURA

1. UVOD

Tema ovog diplomskog rada jest implementacija mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru "Erika". Tri zakonodavna paketa "Erika" donesena su na razini Europske unije u razdoblju od 2001. do 2009. godine, kao posljedica havarija brodova za prijevoz nafte "Erika" i "Prestige". Značaj tih zakonodavnih paketa jest izniman, budući da Europska unija zauzima prvo mjesto među svjetskim uvoznicima nafte, a gotovo 90% trgovine naftom na području Zajednice zasniva se na pomorskom prijevozu. Stoga je sigurnost plovidbe od presudne važnosti za očuvanje okoliša i nesmetan ekonomski razvoj država članica. Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju primjena tih sigurnosnih mjera postala je obavezujuća te su sva tri paketa na odgovarajući način transponirana u hrvatsko nacionalno zakonodavstvo. Ovaj diplomski rad detaljno predstavlja sadržaj triju zakonodavnih paketa te prikazuje tijek njihove implementacije u nacionalno zakonodavstvo.

1.1. Problem, predmet i objekti istraživanja

Predmet istraživanja u ovom diplomskom radu jesu tri europska zakonodavna paketa s područja pomorske sigurnosti «Erika» i njihova provedba na nacionalnoj razini u Republici Hrvatskoj. Navedeni zakonodavni paketi uređuju brojna pitanja sigurnosti u pomorskom prometu te je za njihovu provedbu potreban funkcionalan zakonski okvir, ali i jaka infrastruktura te dobro organizirane institucije. Zakonodavni paketi «Erika» doneseni su kao posljedica nekoliko uzastopnih pomorskih nesreća zbog kojih su stradala gospodarstva, okoliš i životni standard stanovnika priobalja vodećih europskih zemalja. Budući da su mjere osmišljavane u samom odjeku pomorskih nesreća, vrlo su oštre i zahtjevne, što je vidljivo iz kašnjenja u provedbi kod pojedinih velikih članica Europske unije. Zato se postavlja pitanje kako će Hrvatska, kao nova članica Europske unije, provoditi mjere iz tih zakonskih paketa. Ovaj diplomski rad istražiti će implementaciju mjera u nacionalno zakonodavstvo.

1.2. Radna hipoteza

Republika Hrvatska, kao nova članica Europske unije, uspješno je implementirala sve direktive i uredbes donesene u sklopu zakonodavnog paketa mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru "Erika".

1.3. Svrha i ciljevi istraživanja

Svrha i cilj istraživanja jest objasniti kako je to Republika Hrvatska uskladila svoje nacionalno zakonodavstvo s *acquisom* na području pomorske sigurnosti, tj. s paketima mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru "Erika". U svrhu pojašnjenja implementacije objasniti će se okolnosti donošenja prvog zakonodavnog paketa, odnosno havarija broda Erika. Nadalje objasniti će se kompletan sadržaj triju zakonodavnih paketa. Također, bit će razjašnjena razlika između uredbi i direktiva u odnosu na obavezu i način implementacije u nacionalna zakonodavstva. Na kraju, objasniti će se tijekom implementacije tih mjera u Republici Hrvatskoj.

1.4. Znanstvene metode

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, komparativna metoda, metoda deskripcije te metoda kompilacije.

1.5. Struktura rada

Ovaj diplomski rad sastoji se četiri međusobno povezana dijela.

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

Naslov drugog dijela rada je "Mjere povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika»". U tome dijelu rada analizirane su postojeće mjere sigurnosnih standarda u pomorstvu na području Zajednice uoči havarije tankera Erika. Zatim je opisan povod uvođenja mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika», odnosno havarija istoimenog broda.

Treće poglavlje nosi naslov "Erika I" te detaljno predstavlja dvije direktive i jednu uredbu, donesene u samom odjeku havarije istoimenog tankera. U istom poglavlju opisan je tijek oživotvorenja paketa Erika I u državama članicama Europske unije.

Četvrto poglavlje nosi naslov "Erika II" i opisuje mjere donesene naknadno, s ciljem proširenja prvog paketa. Opisane su jedna direktiva i dvije uredbe, te tijekom implementacije tih akata u državama članicama Zajednice.

Peto poglavlje elaborira treći paket mjera sigurnosti u pomorstvu "Erika III". Sastoji se od šest direktiva i dvije uredbe, a popraćena je i njihova implementacija u zakonodavstvo na razini Zajednice.

"Oživotvorenje mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika» u Republici Hrvatskoj" naslov je šestog dijela rada. U tom dijelu predložen je tijekom implementacije uredbi i direktiva triju sigurnosnih paketa u hrvatsko nacionalno zakonodavstvo. S ciljem lakšeg razumijevanja načina transpozicije *acquisa* dodatno su pojašnjeni pojmovi direktiva i uredbi.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. MJERE POVEĆANJA SIGURNOSNIH STANDARDA NA MORU «ERIK»

Tri zakonska paketa Europske unije objedinjena pod imenom Erika osmišljena su s ciljem povećanja sigurnosnih standarda u brodarstvu, odnosno smanjenja štetnih utjecaja brodarstva na okoliš. Zakonski paket dobio je ime u spomen havarije broda Erika, 25 godina starog tankera jednostruke oplate, koji se 12. prosinca 1999. godine raspolovio ušavši u olujno nevrijeme, 30 milja od Penmarc'ha te posljedično zagadio 400 kilometara obale Francuske. Osim velike štete počinjene okolišu, havarija Erike uzrokovala je iznimno veliku štetu francuskom turizmu i ribarstvu te se smatra jednom od najvećih ekoloških katastrofa posljednjih desetljeća. Havarija Erike izazvala je veliku zabrinutost javnosti oko sigurnosti pomorskog prijevoza. Također, istaknula je rizik koji predstavljaju stari i loše održavani brodovi u europskim vodama te potrebu za jačanjem i harmonizacijom europskih pravila o pomorskoj sigurnosti i kontroli brodova u lukama. Nakon nesreće Europska komisija pripremila je prijedloge novih mjera sigurnosti u rekordnom roku. Samo tri mjeseca poslije nesreće, 21. ožujka 2000. godine, Komisija je usvojila prvi set sigurnosnih mjera, poznat kao «Erika I».

Prvi paket mjera pruža trenutni odgovor na istaknute zakonodavne nedostatke. Pojačava kontrole u lukama, postrožuje propise i prati aktivnosti klasifikacijskih društava te ubrzava raspored za isključivanje iz prometa tankera s jednostrukom oplatom.

Već u prosincu iste godine uslijedio je drugi set sigurnosnih mjera, «Erika II», koji se fokusira na uvođenje strožeg nadgledanja pomorskog prometa u vodama Zajednice. Nadalje, bavi se osnivanjem Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) i predlaže osnivanje fonda Zajednice za naknadu štete žrtvama izlivanja nafte do visine 1 milijarde eura.

Treći set mjera, «Erika III», donesen je 2009. godine nakon duljeg perioda osmišljavanja i trogodišnjeg pregovaranja s ciljem otklanjanja bilo kakvih preostalih nedostataka u zakonodavstvu na području pomorske sigurnosti. Radi se o

sveobuhvatnom paketu od ukupno šest direktiva i dvije uredbe koje detaljno razrađuju sedam područja: države zastave, klasifikacijska društva, nadzor države luke, nadgledanje prometa, istraživanje pomorskih nesreća, odgovornost prijevoznika u putničkom pomorskom prijevozu te obavezno osiguranje plovila.¹

2.1. Postojeće mjere sigurnosnih standarda u pomorstvu na području Zajednice uoči havarije tankera Erika

U doba havarije tankera Erika sigurnost plovidbe bila je propisana međunarodnim konvencijama i dvama europskim direktivama, koje su nastale kao posljedica nekoliko prijašnjih nesreća – Torrey Canyon 1967. godine i Exxon Valdez 1989. godine. Cilj tih konvencija bila je borba protiv slučajnog onečišćenja u nepredviđenim situacijama i borba protiv operativnog onečišćenja pri kojima pojedinci namjerno onečišćuju okoliš, npr. pranjem tankova morskom vodom. Najbitnija konvencija tada na snazi bila je MARPOL, usvojena 1973. godine. Osim što se bavila okolišnim aspektima brodarstva, 1992. godine MARPOL konvencija proširena je i propisima o postupnom isključivanju iz plovidbe tankera s jednostrukom oplatom. Proširenje konvencije bilo je posljedica havarije tankera s jednostrukom oplatom Exxon Valdez.

U isto vrijeme osiguravanje pomorske sigurnosti pod pokroviteljstvom IMO-a ipak je bilo preslabo za učinkovitu borbu protiv uzroka katastrofa poput havarije broda Erika. IMO je u provođenju svojih pravila hendikepirana nepostojanjem adekvatnih kontrolnih mehanizama koji bi regulirali način primjenjivanja tih pravila u cijelom svijetu. Posljedično, odredbe IMO-a se ne primjenjuju svugdje istom strogošću. Razvoj pomorskog prometa u posljednjim desetljećima, a pogotovo pojava "zastava pogodnosti" od kojih neke ne uspijevaju ispuniti svoje obveze prema međunarodnim konvencijama, dodatno pogoršavaju ovaj fenomen.

¹ Mizzi, A. 2009 The third maritime safety package: a synopsis, online:

<http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/the-third-maritime-safety-package-a-synopsis--1.htm>
(14.9.2014.)

² Popis prijevoda pravne stečevine EU-a za područje 07.30.30 - Sigurnost na moru, online:
<http://www.mvpep.hr/pre/default.aspx?p=07.30.30>, (3.9.2014.)

Upravo zato, nakon nesreće broda Amoco Cadiz 1978. godine, Vijeće Europe pozvalo je Komisiju na suradnju pri osmišljavanju prijedloga za kontrolu i smanjenje onečišćenja uzrokovanog izlivanjem nafte. Ipak, malo toga je učinjeno. U trenutku kada se «momentum» uzrokovan nesrećom smanjio, zemlje članice nastavile su izbjegavati obvezujuće mjere na razini Zajednice, pogotovo zato što je tada za donošenje takvih odluka bila potrebna jednoglasnost.

Tek sredinom 90-ih godina 20. stoljeća, s početkom primjene kvalificirane većine pri glasanju, Vijeće je bilo u mogućnosti usvajanja prvih temelja zajedničke politike pomorske sigurnosti, uključujući i organizaciju kontrole primjene međunarodnih konvencija na razini Zajednice. U tom trenutku otvorila se mogućnost stvaranja i usvajanja mjera specifične prirode za Zajednicu, pogotovo onih koje nisu bile pokrivena IMO-ovim standardima.

Prvi usvojeni instrumenti osiguranja sigurnosti plovidbe na razini Zajednice bile su ove direktive:

- Direktiva Vijeća 94/57/EZ (kasnije dopunjena Direktivom 2001/105/EZ) o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava. Ova direktiva utvrđuje zajednička pravila i standarde za klasifikacijska društva.
- Direktiva Vijeća 95/21/EZ (kasnije dopunjena Direktivom 2001/106/EZ) o stupanju na snagu međunarodnih normi o sigurnosti brodova, sprječavanju onečišćenja i uvjetima života i rada na brodu, za brodove koji koriste luke Zajednice i plove vodama koje su u nadležnosti država članica (državni nadzor luka). Ova direktiva osmišljena je s ciljem uklanjanja brodova ispod određenih standarda, iz plovidbe vodama Zajednice. Utvrđuje i zajedničke kriterije za nadzor brodova od strane država luka te usklađuje postupke

inspekcije (uz posebne zahtjeve za inspekcije tankera) i detencije brodova.²

2.2. Povod uvođenju mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika»

Tipičan primjer nepridržavanja sigurnosnih mjera u pomorstvu bio je brod Erika, tanker jednostruke oplate star 25 godina, koji je plovio pod malteškom zastavom, inače poznatom “zastavom pogodnosti”. Prevezio je 30.884 tona mazuta (HFO n°2) iz Dunkerquea u Francuskoj u talijanski Livorno, 11. prosinca 1999. godine. Tijekom plovidbe tanker je naišao na vrlo loše vremenske uvjete (zapadni vjetar snage 8 do 9 beuforta uz valove visine 6 metara) te se suočio sa strukturnim problemima na ulazu u Biskajski zaljev. Kapetan tankera, Karun Mathur, poslao je poziv upomoć nakon što je primijetio promjenu nagiba broda te pojavu pukotina na trupu. Premještanje tereta u druge tankove i promjena kursa nisu pomogli u sprječavanju curenja mazuta u more. Do drugog dana, 12. prosinca, tanker je dostigao kritično stanje i raspao se na dva dijela, oko 30 milja južno od Penmarc’ha. Procjenjuje se da je tijekom prvog dana iz broda iscurilo 7.000 – 10.000 tona mazuta, što je posljedično dovelo do zagađenja 400 kilometara francuske obale.³

Vlasnik tankera Erika bila je tvrtka Tevere Shipping, tj. njezin većinski vlasnik Giuseppe Savarese, koji je bio osobno odgovoran za financije, administraciju i kompletno osiguranje broda. Vlasnik tereta, odnosno zakupoprimalac broda bila je tvrtka Total-Fina. Za tehnički menadžment broda bila je odgovorna talijanska tvrtka Panaship iz Ravenne, koja je definirala opseg i prirodu radova na održavanju broda te je birala tvrtke koje će izvoditi te radove. Vlasnik Savarese bio je upoznat sa svim odlukama tvrtke. Klasifikacijsko društvo koje je tankeru Erika izdalo sve potrebne certifikate za plovidbu bilo je RINA (Registro Italiano Navale ed Aeronautica) u

² Popis prijevoda pravne stečevine EU-a za područje 07.30.30 - Sigurnost na moru, online: <http://www.mvep.hr/pre/default.aspx?p=07.30.30>, (3.9.2014.)

³ Report of the enquiry into the sinking of the Erika off the coasts of Brittany on 12 December 1999, online: http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf (20.7.2014.)

Genovi. RINA je klasificirala taj tanker 16. prosinca 1998. godine⁴, upravo poslije izvedenih popravaka na trupu u crnogorskom brodogradilištu Bijela. Tijekom iduće inspekcije Erike, 24. studenog 1999. godine, isto klasifikacijsko društvo upozorilo je na pojavu značajne količine korozije i predložilo detaljno mjerenje debljine oplata, najkasnije do kraja siječnja 2000. godine te brodu do tad omogućilo daljnju plovidbu. Budući da je brod ipak u međuvremenu doživio havariju, može se zaključiti da inspekcija od strane RINA-e nije zadovoljavala određene standarde.

Zaključno, zbog nedostatka složenijih zakonskih propisa i nepridržavanja smjernica međunarodnih konvencija, tanker jednostruke oplata u izrazito lošem stanju dobio je sve potrebne certifikate za plovidbu europskim vodama u koje je uplovio i uzrokovao jednu od najvećih ekoloških katastrofa.

Da se takav slučaj ne bi ponovio, Europska komisija odmah je počela s izradom komunikacije za Parlament i Vijeće o sigurnosnim standardima tankerske plovidbe, s naglaskom na prevenciji. Predložene su zakonodavne mjere s ciljem provođenja učinkovitijih inspekcija u lukama, strožeg nadzora klasifikacijskih društava te upotrebe okolišu prihvatljivijih tankera za plovidbu europskim vodama.⁵ Predložene zakonodavne mjere kasnije će biti uobličene u tri zakonska paketa – Erika I-III.

⁴ Total Erika - cronologia di un disastro ambientale, online:
<https://sites.google.com/site/erikarivista/home>, (20. 7. 2014.)

⁵ Fischler M. 2000 Answer given by Mr Fischler on behalf of the Commission,
online:<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2000-0210&language=RO> (17.7.2014)

3. ERIKA I

U odjeku pomorske nesreće i pod snažnim pritiskom javnosti, pogotovo francuskog obalnog stanovništva čiji je životni standard narušen, a ribarstvo i akvakultura uništeni, Komisija je odlučila poduzeti sve moguće mjere kako bi se promijenio tadašnji mentalitet u pomorskom prijevozu nafte. Trgovina naftom i pripadajuće charter tržište razvija se u vrlo kompetitivnoj atmosferi. Nalaženje najjeftinijeg tankerskog broskog prostora na tržištu esencijalni je dio posla. Nestabilnost tržišta nadalje rezultira sve rjeđim korištenjem dugoročnih ugovora između zakupoprimaca i brodovlasnika, a sve češći su kratkoročni ugovori koji čine tzv. spot tržište. Cijene na spot tržištu izrazito su kompetitivne. U stvarnosti, starost i stanje tankera za prijevoz crnih produkata (poput mazuta kojeg je prevezio tanker Erika) ne igraju presudnu ulogu u stvaranju ugovora, već cijenu prijevoza na tržištu diktiraju najjeftiniji i najstariji tankeri. U takvim uvjetima teško je stvoriti svijest o važnosti kvalitete, budući da sve veći udio u tržištu imaju male kompanije s malim troškovima, dok posao gube velike kompanije dobre reputacije. Takav fenomen predstavlja velik rizik u sigurnosti plovidbe, jer crni proizvodi zahtijevaju minimalne standarde za prijevoz, ali uzrokuju puno veće onečišćenje ako dođe do izlivanja.

Slučaj havarije tankera Erika ogledni je primjer objašnjenih praksi. Stari tanker pri kraju svojeg ekonomskog vijeka doživljava havariju, a potraga za odgovornom osobom traje gotovo cijelo desetljeće. Na tom primjeru pokazana je potreba da se prijevoznici, zakupoprimci, klasifikacijska društva i ostale ključne figure, prisile na praćenje kvalitete prilikom odabira i ocjene brodova s kojima će raditi.

S ciljem hitne prevencije sličnih slučajeva, Komisija je predložila tri seta smjernica uobličениh pod imenom Erika I. Prvi set odnosi se na uvođenje strožeg nadzora države luke. Drugi set bavi se klasifikacijskim društvima i postroženjem kriterija za izdavanje certifikata za plovidbu. Treći set odnosi se na ubrzavanje procesa isključivanja tankera s jednostrukom oplatom iz plovidbe europskim vodama.

3.1. Direktiva 2001/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 94/57/EZ o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava

Direktivom 2001/105/EZ od 19. prosinca 2001. pojačane su i ujednačene zakonske odredbe prethodne direktive, tj. Direktive Vijeća 94/57/EZ od 22. studenoga 1994. o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava. Prethodnom direktivom (94/57/EZ) postavljen je temeljni zajednički sustav prepoznavanja i davanja ovlaštenja klasifikacijskim društvima, tj. organizacijama koje se bave inspekcijom brodova i izdavanjem sigurnosnih certifikata u ime država članica na razini Europske unije. No u međuvremenu dogodile su se mnoge promjene na području međunarodnih konvencija, protokola i regulativa Međunarodne pomorske organizacije. Među važnije ubraja se i usvajanje ISM Kodeksa od strane IMO-a, što je zahtijevalo dopunjavanje europske legislative. Potonuce tankera Erika samo je ubrzalo dopunjavanje i postroženje sadržaja te direktive.

Direktiva Vijeća 94/57/EZ određivala je da svaka zemlja članica Europske unije mora klasificirati brodove koji plove pod njihovom zastavom. Većina zemalja tu zadaću delegirala je nekom od privatnih klasifikacijskih društava. Ipak, širom svijeta veliki broj postojećih klasifikacijskih društava nije osiguravao adekvatnu implementaciju sigurnosnih standarda u ime državnih uprava – uglavnom radi nepostojanja potrebnih struktura i radnog iskustva koje bi pridonijelo obavljanju dužnosti u skladu s europskim standardima. Upravo zato Direktiva Vijeća 94/57/EZ bila je potrebna kako bi postavila minimalne kriterije za prepoznavanje adekvatnih klasifikacijskih društava. Standardi EN 45004 i EN 29001 u kombinaciji sa standardima IACS-a (International Association of Classification Societies - Međunarodna udruga klasifikacijskih društava) čine temelj minimalnih kriterija i osiguravaju kvalitetu rada klasifikacijskih društava prepoznatih od strane EU, a sadržani su u Aneksu direktive.

Prva novost koju donosi nova direktiva jest harmonizacija i centralizacija odlučivačkoga procesa pri priznavanju ovlaštenih klasifikacijskih društava. Direktiva Vijeća 94/57/EZ nalaže da zemlje članice samostalno provedu autorizaciju određenog klasifikacijskog društva, sukladno uvjetima postavljenim u aneksu direktive, te da potom o svojoj odluci odmah obavijeste Komisiju. Nova Direktiva (2001/105/EZ) centralizira postupak autorizacije, jer od tada sve zemlje članice koje žele priznati određeno klasifikacijsko društvo moraju prijedlog najprije uputiti Komisiji, koja potom u suradnji sa zemljama članicama daje odobrenje za imenovanje ovlaštenog klasifikacijskog društva.

Druga novost jest uvođenje financijske odgovornosti klasifikacijskog društva u slučaju uzrokovane štete, te se ona propisuje člankom 6. Direktive 2001/105/EZ. Stara verzija Direktive ovim člankom propisivala je da države članice koje delegiraju svoje obveze ovlaštenim klasifikacijskim društvima moraju utvrditi radni odnos između njihove nadležne uprave i organizacija koje djeluju u njihovo ime i to putem formaliziranog pisanog i nediskriminirajućeg ugovora ili ekvivalenta zakonskog rješenja. Takav ugovor morao je uključivati najmanje:

- Odredbe navedene u Dodatku II IMO Rezolucije A.739 (18) o smjernicama za autorizaciju organizacija koje djeluju u ime uprave;
- Odredbe o periodičnoj reviziji od strane uprave ili od strane nepristranog vanjskog tijela imenovanog od strane uprave;
- Odredbe o mogućnosti nasumične i detaljne inspekcije brodova;
- Odredbe za izvještavanje osnovnih informacija o njihovoj klasificiranoj floti i promjenama klase plovila.

Najznačajnija promjena koju donosi nova direktiva jest uvođenje financijske odgovornosti priznatih klasifikacijskih društava. Ako se u sudskom sporu dokaže da je uprava države zastave odgovorna za pomorsku nesreću, tj. da mora platiti kompenzaciju žrtvama nesreće, uprava ima pravo tražiti tu kompenzaciju od klasifikacijskog društva koje je izdalo klasu brodu koji je skrivio nesreću. Ako je šteta uzrokovana namjerno ili krajnjim nemarom, odgovornost klasifikacijskog društva jest neograničena. Ako je šteta uzrokovana nepažnjom, tada odgovornost

klasifikacijskog društva može biti ograničena na najmanje EUR 2.000.000 u slučaju gubitka ili štete na vlasništvu; ili na najmanje EUR 4.000.000 u slučaju smrti ili ozljede oštećenika. Državama članicama dopušteno je i povećanje granice odgovornosti, što je iskoristila Italija, inače uprava države zastave u slučaju havarije broda Erika.

Direktiva također propisuje⁶ osnivanje stručnog odbora koji će se sastojati od predstavnika zemalja članica te će njime predsjedati predstavnik Komisije, a čija će zadaća biti pomaganje Komisiji pri odobravanju autorizacija klasifikacijskih društava. Odbor će izvještavati Komisiju barem jednom godišnje i u svim slučajevima potrebe za suspenzijom autoriziranog klasifikacijskog društva ili potrebe za autorizacijom novog klasifikacijskog društva.

Iduća promjena Direktive odnosi se na postroženje kriterija za oduzimanje priznanja klasifikacijskim društvima. Ako određeno priznato klasifikacijsko društvo prestane ispunjavati kriterije iz aneksa Direktive (pogotovo kriterije vezane uz sigurnost plovidbe i sprječavanje onečišćenja), članak 9. Direktive propisuje oduzimanje odobrenja za obavljanje dužnosti priznatog klasifikacijskog društva. Ukidanje odobrenja provest će Komisija uz pomoć odbora spomenutog u članku 7. Ispunjava li klasifikacijsko društvo sve obveze vezane uz sigurnost i sprječavanje onečišćenja provjerit će se uz pomoć podataka prikupljenih od strane Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke.

Nadalje, Direktivom 2001/105/EZ, člancima 11. i 12., dodatno se postrožuje nadzor priznatih klasifikacijskih društava. Sva priznata klasifikacijska društva moraju biti ocijenjena od strane Komisije i države članice koja je podnijela zahtjev za priznavanje društva. Ocjenjivanje se mora provoditi redovito, a najmanje svake dvije godine kako bi se utvrdilo ispunjava li priznato društvo i dalje kriterije iz Aneksa. U odabiru organizacija za ocjenu Komisija će obratiti posebnu pažnju na

⁶ Direktiva 2001/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 94/57/EZ o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspeksijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava, OJ L 19, 22.1.2002, p. 9-16; online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0105&rid=1> (1.8.2014.)

primjenu standarda sigurnosti i napore učinjene za sprječavanje onečišćenja okoliša. Ocjenjivački postupak može uključivati i posjete regionalnim ograncima klasifikacijskih društava kao i slučajne inspekcije brodova s ciljem revizije učinkovitosti klasifikacijskog društva. Također, svaka država članica dužna je obavijestiti Komisiju, ostale zemlje članice i državu zastave broda za kojeg se tijekom redovne inspekcije državnog nadzora luke utvrdi da ne zadovoljava standarde prema međunarodnim konvencijama, a izdani su mu certifikati za plovidbu. U tom slučaju, o pronađenim nedostacima bit će obaviješteno i odgovorno klasifikacijsko društvo kako bi što prije moglo poduzeti sve potrebne akcije.

Nova Direktiva pojačava pritisak na klasifikacijska društva u pogledu transparentnosti i obvezne razmjene informacija. Priznata klasifikacijska društva obavezna su međusobno razmjenjivati informacije s ciljem harmonizacije tehničkih standarda. Posebice se ta obveza odnosi na slučajeve prijelaza brodova iz jednog društva u drugo, prilikom čega svi raspoloživi detalji o brodu moraju biti dostavljeni nasljednom društvu. Također, društva su obavezna Komisiji te svim upravama država članica pružiti sve raspoložive informacije o svojim flotama, transferima, promjenama, suspenzijama i oduzimanjima klasa, bez obzira na zastavu koju klasificirani brod vije. Svi nedostaci vezani uz brodove kojima je klasu dodijelilo neko od društava obavezno moraju biti objavljeni u sustavu Sirenac (danas Thetis i SafeSeaNet), kako bi bili dostupni svim lukama koje sudjeluju u nadzoru države luke.

Oba dijela Aneksa Direktive proširena su, a poseban naglasak stavljen je na zabranu rada društva u sukobu interesa. Naime, klasifikacijska društva ne smiju biti u vlasništvu brodovlasnika ili brodograditelja niti na bilo koji drugi način biti komercijalno uključena u proizvodnju, opremanje, popravke ili upravljanje brodovima. Klasifikacijsko društvo također ne smije financijski znatno ovisiti samo o jednom trgovačkom društvu, odnosno brodaru/brodograditelju/i sl. Priznato klasifikacijsko društvo ne smije provoditi zakonske poslove ako je istovjetno ili ima poslovne, osobne ili obiteljske veze s brodovlasnicima ili operaterima broda. Isto se odnosi i na inspektore koje zapošljava priznato društvo.

Ukratko, Direktiva 2001/105/EZ uvodi novosti i postrožuje mjere vezane uz:

- centralizaciju i harmonizaciju odlučivačkoga procesa pri priznavanju klasifikacijskih društava,
- financijsku odgovornost klasifikacijskog društva u slučaju uzrokovane štete,
- ukidanje priznanja klasifikacijskim društvima koja više ne zadovoljavaju kriterije propisane Direktivom,
- pojačani nadzor i kontrolu priznatih klasifikacijskih društava,
- transparentnost i obveznu razmjenu informacija između priznatih klasifikacijskih društava, Komisije i država članica,
- sprječavanje djelovanja klasifikacijskih društava u sukobu interesa.

3.2. Direktiva 2001/106/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/21/EZ o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, zaštiti morskog okoliša od onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plove u vodama pod jurisdikcijom država članica (nadzor države luke)

U europskom pomorskom pravu država zastave smatra se odgovornom za održavanje određenog standarda brodova koji viju njezinu zastavu sukladno s međunarodnim konvencijama no praksa je pokazala da mnoge države zastave ne ispunjavaju u potpunosti svoje obveze. Stoga je postala očita potreba za dodatnom kontrolom brodova koji plove europskim vodama i to od strane država luka. Provođenje takve kontrole brodova na razini Zajednice uređeno je potom direktivom Vijeća.

Direktiva Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. (kasnije dopunjena Direktivom 2001/106/EZ) o stupanju na snagu međunarodnih normi o sigurnosti brodova, sprječavanju onečišćenja i uvjetima života i rada na brodu, za brodove koji koriste luke Zajednice i plove vodama koje su u nadležnosti država članica (državni nadzor luka) osmišljena je s ciljem uklanjanja podstandardnih brodova iz plovidbe vodama Zajednice i to na dva glavna načina:

- kroz pojačane mjere oživotvorenja međunarodne legislative kao i legislative na razini Zajednice, a u svezi sa zaštitom okoliša i poboljšanja radnih i životnih uvjeta na brodovima,
- kroz utvrđivanje zajedničkih kriterija za inspekciju brodova u državama lukama te harmonizaciju postupaka inspekcije i detencije u državama članicama.⁷

U trenutku donošenja Direktive Vijeća 95/21/EZ na snazi je već bio Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke. Memorandum je usvojen 26. siječnja 1982. s ciljem razvoja efikasnog sustava nadzora stranih brodova u pogledu međunarodnih standarda sigurnosti, zaštite okoliša i sigurnosne zaštite. Sve države potpisnice Memoranduma su se obvezale održavati djelotvoran sustav nadzora kontrole brodova koji uplovljavaju u njihove luke, kako bi postigli da svi brodovi, bez diskriminacije, udovolje standardima prethodno usvojenih međunarodnih konvencija. Svaka pomorska vlast se obvezala da će ukupan broj inspekcijskih pregleda stranih brodova, koji inspektori obave tijekom svake kalendarske godine, iznositi najmanje 25% od prosječnog godišnjeg broja stranih brodova, izračunato na bazi zadnje tri kalendarske godine za koje postoje statistički podaci.⁸

Direktivom Vijeća 95/21/EZ većinom su obuhvaćene smjernice Memoranduma no osmišljene su i mnoge dodatne smjernice za isključenje podstandardnih brodova iz plovidbe. Prvenstveno, detaljno je opisan način inspekcije brodova koji tiču luke Zajednice. Direktiva 95/21/EZ propisuje tri vrste inspekcijskih pregleda brodova:

- osnovni inspekcijski pregled
- detaljni inspekcijski pregled

⁷ Čl. 1., Direktiva Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, sprječavanju onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plove u vodama pod jurisdikcijom država članica (nadzor države luke); OJ L 157, 07.07.1995, p. 1–19

⁸ Ljubičić, I.; Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split, 2009. godine, str. 829.

- prošireni inspekcijski pregled

Osnovni pregled broda obuhvaća pregled brodskih isprava i svjedodžbi te općeg stanja broda, opreme i posade, kao i životnih i radnih uvjeta na brodu. *Detaljni pregled broda* obuhvaća inspekciju cijelog broda, posade i opreme ili pak dijela broda, posade i opreme na detaljniji način, propisan Aneksom III i IV relevantne direktive. Pri detaljnom pregledu obavlja se inspekcija brodske konstrukcije, opreme, posade, životnih i radnih uvjeta te stupnja sukladnosti s operativnim postupcima na brodu. Detaljnom inspekcijskom pregledu pristupa se u slučajevima kada inspektor pri osnovnom inspekcijskom pregledu uoči jasne razloge za detaljni pregled. Primjeri jasnih razloga propisani su Aneksom III direktive. *Prošireni pregled broda* obavlja se u slučajevima kada postoje jasni razlozi za detaljni inspekcijski pregled, ali na brodovima kategorije propisane Aneksom V direktive (tankeri, brodovi za rasuti teret te putnički brodovi određene tonaže i godišta). Ova vrsta inspekcijskog pregleda može se na istom brodu obavljati jednom godišnje.

Nakon izvršenog inspekcijskog pregleda inspektor mora zapovjedniku broda predati zapisnik s rezultatima inspekcije i ako je potrebno uputstvima za popravke. Ako se tijekom inspekcijskog pregleda otkriju nedostaci koji predstavljaju opasnost za okoliš, brod mora ostati u detenciji. Detencija znači zabranu isplovljavanja broda iz luke sve dok se uočeni nedostaci ne poprave. Također, u slučaju detencije država luke mora obavijestiti državu zastave te odgovorno klasifikacijsko društvo o svojoj odluci i svim okolnostima odluke. Ako nedostaci na brodu (uzroci detencije) ne mogu biti popravljeni u luci u kojoj je brod zadržan, brod može biti upućen u najbliže brodogradilište pod uvjetom da putovanje može izvesti bez rizika za okoliš, putnike, posadu ili druge brodove. U slučaju da brod isplovi iz luke u namjeri da obavi potrebne popravke, ali ne uplovi u zadano brodogradilište, izdat će mu se zabrana ulaska u bilo koju luku Zajednice. Financijska odgovornost za inspekcijske preglede u slučaju otkrivenih nedostataka te u slučaju zadržavanja broda u detenciji, leži na brodovlasniku ili operatoru tj. predstavniku brodarske kompanije u toj luci.

Kako bi se inspekcijski pregledi obavljani redovno, harmonizirano i uniformno, države članice trebaju osnovati i održavati nadležna tijela za inspekcije brodova pod nadzorom države luke (PSC) pri svojim pomorskim upravama. U skladu s Pariškim memorandumom nadležna tijela za inspekciju moraju godišnje pregledati minimalno 25% brodova koji su uplovili u sve luke te države, a osmišljeni su i prioritetni popisi brodova za inspekciju.⁹ Inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede u ime PSC-a moraju ispunjavati kvalifikacijske kriterije iznesene u Aneksu VII direktive.

U prošlosti, temeljem Direktive 95/21/EZ, obavljani inspekcijski pregledi previše su varirali između država, kao i razlozi za detencije brodova. Iako je bila propisana lista prioritetnih tipova brodova za inspekcijski pregled te su bile postavljene neobavezne smjernice za obavljanje proširenog pregleda, rezultat svih inspekcija bio je previše neujednačen. Nova Direktiva preuzimanjem upotrebe target faktora i uvođenjem novih smjernica osigurava uniformnost i harmonizaciju inspekcijskih pregleda u svim državama Zajednice.

Novost koju donosi Direktiva 2001/106/EZ jest upotreba tzv. "target faktora". Target faktor jest faktor uveden još 1993. godine kao dio Pariškog memoranduma. Izračunava se ovisno o brojnim kriterijima - kategoriji broda, godištu, zastavi, odgovornom klasifikacijskom društvu, rezultatima prošlih inspekcijskih pregleda i mogućim detencijama. Target faktor lako se može izračunati uz pomoć informacijskog sustava Thetis (prijašnji Sirenac, također element Pariškog memoranduma). Brodovi visokog target faktora predstavljaju visoku opasnost od ozbiljne nezgode ili zagađenja te stoga moraju biti češće pregledavani.

Nadalje, kao posljedica havarije broda Erika, koji se zbog stupnja korozije doslovno raspolovio tijekom teškog nevremena, uvedeno je pravilo obavezne

⁹ Aneks I, Direktiva Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, sprječavanju onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plove u vodama pod jurisdikcijom država članica (nadzor države luke); OJ L 157, 07.07.1995, p. 1–19

vizualne inspekcije broda s ciljem pronalaska znakova korozije i strukturalnih nedostataka na brodu. Budući da je vizualni pregled vrlo teško ostvariti na tankerima zbog prirode tereta, svi brodovi koji su predodređeni za proširenu inspekciju moraju tri dana ranije najaviti svoj dolazak u luku u kojoj će se izvesti inspekcija. Ako se proširena inspekcija ipak ne obavi, a target faktor broda je veći od 50, ta inspekcija obavezno mora biti obavljena prilikom sljedećeg uplovljavanja u neku od luka Zajednice.

Novi članak¹⁰ Direktive 2001/106/EZ propisuje potpunu zabranu ulaska u vode Europske unije ako se radi o brodu koji plovi pod zastavom neke od država s crne liste Pariškog memoranduma, a koji se u protekle dvije godine više od dvaput našao u detenciji u luci države potpisnice Pariškog memoranduma. Također, potpuna zabrana uplovljavanja propisana je i za brodove koji plovo pod zastavom države vrlo visokog ili visokog rizika prema Pariškom memorandumu, a koji su u protekle tri godine više od jedanput zadržani u detenciji u luci države potpisnice Pariškog memoranduma.¹¹

Dodatni način na koji nova direktiva pridonosi sigurnijoj plovidbi europskim vodama jest uvođenje obavezne ugradnje tzv. VDR-a (Voyage Data Recordera), odnosno "crne kutije" ili uređaja koji se koristi za snimanje svih događaja na brodu. Takvi sustavi od velike su važnosti u slučaju nesreća na moru te znatno olakšavaju istragu nakon nesreće. Primjerice, da je brod Erika bio opremljen takvim uređajem, odmah bi bilo jasno na kome leži odgovornost za nesreću, dok se u stvarnosti sudski spor vodio još godinama, uz prebacivanje krivnje između mnogih aktera uključenih u nesreću.

¹⁰ Čl. 7b. Direktiva 2001/106/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/21/EZ o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, zaštiti morskog okoliša od onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plovo u vodama pod jurisdikcijom država članica, OJ L 19, 22.01.2002, p. 17–31

¹¹ Mandaraka-Sheppard, A; Modern Maritime Law and Risk Management, Informa Law, London, 2009., str. 1002.

Nadalje, osmišljen je i novi članak koji propisuje obaveznu objavu informacija o brodovima kojima je bilo zabranjeno uplovljavanje u luke Zajednice. Komisija je obavezna svakih šest mjeseci objaviti informacije o tim brodovima. Sve informacije bit će objavljene u sustavu Equasis (www.equasis.org) koji pokriva plovila trgovačke mornarice iznad 100 BT te omogućuje korisnicima procjenu kvalitete plovila. Equasisova baza podataka sadrži informacije potrebne za identifikaciju broda, povijest, informacije o vlasnicima i menadžmentu broda, klasifikaciju, sigurnost, pokrivenost P&I osiguranjem, sve inspekcije nadzora države luke, pronađene nedostatke, naredbe o zabrani uplovljavanja, privatne inspekcije, posebne certifikate te članstvo u određenim organizacijama.

Također, temeljem nove Direktive, države članice moraju utvrditi sustav kazni za kršenje nacionalnih odredbi donesenih na temelju te direktive. Poduzet će se sve potrebne mjere kako bi se osiguralo kažnjavanje kršitelja, a kazne će biti učinkovite, razmjerne i obeshrabrujuće.

Ukratko, Direktiva 2001/106/EZ uvodi sljedeće novosti i mjere:

- target faktore (preuzete iz Pariškog memoranduma) pomoću kojih će se jednostavnije i uniformnije određivati brodovi visokog rizika, predodređeni za inspekcijski pregled;
- potpunu zabranu uplovljavanja pojedinim brodovima u luke Zajednice;
- obavezu objavljivanja informacija o brodovima koji su zadržani u detenciji u nekoj od luka Zajednice;
- obveznu ugradnju "crnih kutija" na brodove;
- kazne za države članice koje se ne pridržavaju odredbi Direktive.

3.3. Uredba EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom i opozivanju Uredbe Vijeća (EZ) br. 2978/94

U trenutku donošenja ove uredbe većina tankera u plovidbi bila je opremljena jednostrukom oplatom. U takvim brodovima, tekući teret u teretnim tankovima od morske vode je zaštićen samo jednim slojem oplata, kako na boku, tako i na dnu. Očito je da je takva konstrukcija broda vrlo krhka te se može lako oštetiti u slučaju nalijeganja na morsko dno ili druge vrste kolizije. Učinkovit način za povećanje sigurnosti prijevoza naftnih derivata i kemikalija jest opremanje tankera dodatnom oplatom koja čini zaštitni sloj između tereta i vanjske oplata broda.

Ubrzo poslije havarije tankera jednostruke oplata Exxon Valdez 1989. godine u Sjedinjenim Američkim Državama usvojen je Oil Pollution Act (OPA 90) s ciljem isključenja tankera s jednostrukom oplatom iz plovidbe američkim vodama. Ovaj zakon vrlo jasno nalaže ugradnju dvostruke oplata na postojeće tankere te tankere u izgradnji. Zahvaljujući tom zakonu, Međunarodna pomorska organizacija bila je primorana proširiti MARPOL konvenciju usvajanjem standarda za tankere s dvostrukom oplatom 1992. godine. Otada MARPOL propisuje da svi tankeri za ulje od 600 DWT naviše izgrađeni nakon srpnja 1996. godine moraju biti opremljeni dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem. Ista konvencija za tankere s jednostrukom oplatom od 20.000 DWT naviše isporučene prije 6. srpnja 1996. godine propisuje da moraju biti nadograđeni dvostrukom oplatom do vremena navršavanja 25 ili 30 godina, ovisno o tome jesu li opremljeni segregiranim balastnim tankovima. Budući da je vrlo komplicirano transformirati tanker jednostruke oplata u tanker s dvostrukom oplatom te da je dob broda 25-30 godina zapravo sam kraj njegovog ekonomskog vijeka, očigledno je da i OPA 90 i MARPOL zapravo propisuju kompletno ukidanje tankera jednostruke oplata iz plovidbe morem.¹² Ipak, zbog razlike u datumima u američkom i međunarodnom sustavu, postojala je mogućnost da će svi podstandardni brodovi nakon 2005. godine,

¹² Maritime safety: accelerated phasing-in of double-hull oil tankers, 2011, online: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_en.htm (23. 7. 2014.)

kada su zabranjeni u američkim vodama, početi ploviti u europskim vodama, budući da je međunarodni sustav vremenski fleksibilniji. Kako bi spriječila mogućnost takve situacije, Europska unija morala je do 2005. godine osmisлити ubrzan i adekvatan sustav isključivanja tankera jednostruke oplate iz plovidbe europskim vodama.

S tim ciljem usvojena je Uredba EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom. Prema čl. 2. uredba se primjenjuje na tankere za naftu nosivosti od 5000 tona i više, koji ulaze u luku ili terminal na moru pod jurisdikcijom neke države članice, bez obzira na zastavu koju viju ili viju zastavu neke države članice. Ne primjenjuje se na ratne brodove, pomoćne ratne brodove te države, odnosno javne brodove (brodovi u vlasništvu ili u izravnoj uporabi države, ili koji na neko vrijeme služe državi radi obavljanja njezinih javnih funkcija, tj. služe u neprivredne svrhe).¹³ Uredba se također primjenjuje i na tankere za prijevoz teških frakcija ulja od 600 DWT naviše.

Ova uredba tankere jednostruke oplate dijeli u tri kategorije:

1. kategorija: tanker za ulje od 20.000 DWT naviše koji prevozi sirovu naftu, lož ulje, teško dizelsko ulje ili ulje za podmazivanje; ili tanker od 30.000 DWT naviše koji prevozi ulje iz grupe koja nije prije navedena, a koji nije izgrađen u skladu s Uredbom 1(26) Aneksa I konvencije MARPOL 73/78.

2. kategorija: tanker za ulje od 20.000 DWT naviše koji prevozi sirovu naftu, lož ulje, teško dizelsko ulje ili ulje za podmazivanje; ili tanker od 30.000 DWT naviše koji prevozi ulje iz grupe koja nije prije navedena, a koji je izgrađen u skladu s Uredbom 1(26) Aneksa I konvencije MARPOL 73/78.

3. kategorija: tanker za ulje od 5.000 DWT naviše, ali manje od nosivosti navedene u prethodne dvije kategorije.

¹³ Barić Punda, V.: Uloga Europske unije u zaštiti i očuvanju Sredozemnog mora s osvrtom na neke pravne i strateške dokumente, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split, god. 45, 4/2008., str. 761.

Sukladno navedenim kategorijama propisani su datumi isključivanja iz plovidbe europskim vodama.

Za Kategoriju 1:

- 2003. za brodove isporučene 1973. godine
- 2004. za brodove isporučene 1974. godine
- 2005. za brodove isporučene 1976. godine
- 2006. za brodove isporučene 1978. godine
- 2007. za brodove isporučene 1981. godine ili kasnije.

Za Kategoriju 2 i 3:

- 2003. za brodove isporučene 1973. godine
- 2004. za brodove isporučene 1974. godine
- 2005. za brodove isporučene 1976. godine
- 2006. za brodove isporučene 1978. godine
- 2007. za brodove isporučene 1980. godine
- 2008. za brodove isporučene 1982. godine
- 2009. za brodove isporučene 1983. godine
- 2010. za brodove isporučene 1984. godine
- 2011. za brodove isporučene 1985. godine
- 2012. za brodove isporučene 1986. godine
- 2013. za brodove isporučene 1987. godine
- 2014. za brodove isporučene 1988. godine
- 2015. za brodove isporučene 1989. godine ili kasnije.

Ukratko, za prvu kategoriju završni datum plovidbe tankera s jednostrukom oplatom u europskim vodama jest 2007. godina za brodove stare 26 godina. Za drugu i treću kategoriju završni datum jest 2015. godina za brodove stare 26 godina.

Nadalje, procjena stanja brodova (Condition Assessment Scheme – CAS) propisana Uredbom MEPC 94(46) bit će provedena na svim tankerima za ulje prve kategorije prije godišnjice isporuke 2005. godine te na svim tankerima za ulje druge i treće kategorije prije godišnjice isporuke 2010. godine. Ako propisana procjena ne

bude ispunjena i zadovoljavajuća, ti tankeri neće imati pravo ulaska u luke Zajednice.¹⁴

3.4. Tijek oživotvorenja paketa Erika I u državama članicama Europske unije

Zakonski paket Erika I trebao je biti kompletno integriran u zakonodavstva država članica do 22. srpnja 2003. godine, više od tri godine nakon što je Komisija predložila postroženje mjera sigurnosti za plovidbu europskim vodama. Iako je paket donesen 19. prosinca 2001. godine, a na snagu je stupio 22. siječnja 2002. godine, samo Danska, Francuska, Njemačka, Španjolska i Ujedinjeno Kraljevstvo (od tadašnjih 15 članica) su uspješno transponirale nove direktive u svoja zakonodavstva. U međuvremenu dogodila se i havarija tankera Prestige, koja je mogla biti izbjegnuta, da su sve mjere korektno usvojene ranije, prema prijedlogu Komisije.

Države članice obavezne su obavijestiti Komisiju o napretku transponiranja direktiva u svoja zakonodavstva. Takva obavijest ne mora značiti da je transpozicija završena i zadovoljavajuća. Komisija, tijelo odgovorno za zaštitu europskih ugovora, ovlaštena je da sudski goni države članice (pa i pred Sudom pravde Europske unije), ako neka od njih ne obavijesti, adekvatno transponira i implementira neku od donesenih direktiva. U konačnici, Sud pravde Europske unije može novčano kazniti države članice zbog nepoštivanja procedura.

Komisija je stoga pokrenula postupak protiv Austrije, Belgije, Finske, Grčke, Irske, Italije, Luksemburga, Nizozemske, Portugala i Švedske jer nisu uspješno obavijestile Komisiju o provođenju dvaju ključnih pomorskih sigurnosnih direktiva.

Također, protiv nekih država članica pokrenuti su postupci, jer usprkos uspješnom izvještavanju Komisije, nisu zadovoljavajuće provodile usvojene

¹⁴ Uredba EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom i opozivanju Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 2978/94, OJ L 64, 07.03.2002, p. 1–5,

direktive. Primjerice, 2002. godine Komisija je dovela Francusku i Irsku pred Sud pravde Europske unije jer nisu ispunile godišnju kvotu inspeksijskih pregleda brodova od 25%, propisanu direktivom o nadzoru države luke.¹⁵

Tijek oživotvorenja direktiva donesenih zakonodavnim paketom Erika I u državama članicama Europske unije ne može se smatrati zadovoljavajućim s obzirom da su direktive zaista usvojene od strane samo jedne trećine tadašnjeg broja članica, a u međuvremenu se dogodila još jedna teška havarija, koja je mogla biti izbjegnuta, da su direktive na vrijeme implementirane u zakonodavstva država članica.

¹⁵ ERIKA I maritime safety legislation enters into force: Commission takes action against 10 Member States , 2003, online: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-03-1116_en.htm?locale=en, (25.7.2014.)

4. ERIKA II

Nastavno na prvu seriju direktiva donesenih po brzom postupku, Komisija je 6. prosinca 2000. godine, manje od devet mjeseci poslije predlaganja posljednjeg paketa, predložila drugi zakonodavni set, koji se sastoji od jedne direktive i dvije uredbe. Ove mjere trebale su uvesti trajna poboljšanja u zaštitu europskih voda od nesreća i onečišćenja na moru. Spomenuta direktiva bavi se uvođenjem zajedničkog sustava nadzora plovidbe, kontrole i razmjene informacija u pomorskom prometu, dok se dvije uredbe bave osnivanjem COPE fonda i Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA).

Sigurnost plovidbe u europskim vodama od presudne je važnosti za sve države članice budući da se gotovo 90% trgovine s državama izvan Europske unije odvija putem pomorskog prijevoza. Opasnost od nesreća zbog povećane koncentracije prometa na glavnim europskim morskim putevima vrlo je visoka u područjima prometne konvergencije, poput tjesnaca Gibraltar i Dover. Nadalje, kako je dokazano u slučajevima nesreća tankera Erika i Prestige, posljedice pomorske nesreće, pa i izvan područja visoke koncentracije prometa, može imati katastrofalne posljedice po gospodarstvo i okoliš država članica. Stoga je cilj Europske unije implementacija instrumenata za što učinkovitiju kontrolu prometa i reakciju u slučaju kritične situacije na moru. U tom smislu Direktiva 2002/59/EZ nastoji poboljšati identifikaciju brodova u područjima koncentriranog prometa tako što propisuje obaveznu ugradnju sustava za automatsku identifikaciju koja će olakšati kontrolu pomorskog prometa s obale. Nadalje, direktiva uvodi sustavnu upotrebu i razmjenu elektroničkih podataka kako bi pojednostavnila i harmonizirala dostupnost podataka o opasnim i onečišćujućim teretima koji se prevoze brodovima. Kao i direktiva o nadzoru države luke, ova direktiva propisuje obaveznu ugradnju «crnih kutija» na brodove, kako bi se olakšale istrage uslijed nesreća na moru.

Drugi dio zakonodavnog paketa Erika II usmjeren je na osnivanje kompenzacijskog fonda COPE (Compensation Fund for Oil Pollution in European Waters). Prijedlog komisije o donošenju ove uredbe komplementaran je s postojećim međunarodnim režimom odgovornosti i kompenzacije uslijed onečišćenja naftom

koji se sastoji od dva sloja. Osnivanje COPE fonda stvorilo bi treći sloj postojećem režimu, usmjeren na kompenzaciju štete za žrtve izlivanja nafte u europskim vodama. Sredstva bi bila dostupna pojedincima čiji se zahtjevi za kompenzacijom smatraju opravdanim, u slučaju da nisu uspjeli dobiti potpunu kompenzaciju kroz postojeći međunarodni režim, zbog preniskih limita kompenzacije (najviše 200 milijuna eura). Maksimalna granica kompenzacije putem COPE fonda postavljena je na milijun eura, a fond bi bio financiran od strane europskih tvrtki koje godišnje prihvate više od 150.000 tona sirove nafte ili teškog dizelskog goriva.¹⁶ Nadalje, ista uredba osigurala bi primjenu novčanih kazni za krajnje nemarno ponašanje od strane bilo koje osobe uključene u pomorski prijevoz nafte.

Treći dio zakonodavnog paketa Erika II sastoji se od uredbi kojom je osnovana Europska agencija za pomorsku sigurnost (European Maritime Safety Agency – EMSA). Zadaća ove agencije jest pomaganje Komisiji i državama članicama u implementaciji, nadzoru provođenja i kontroli učinkovitosti legislative na području pomorstva. Neki od poslova koje obavlja EMSA su tehnička pomoć, pomoć državama u prepristupnim pregovorima, organiziranje edukacija, prikupljanje podataka o pomorskoj sigurnosti, nadgledanje navigacije, ocjenjivanje i revizija klasifikacijskih društava, razne inspekcije te sudjelovanje u istragama pomorskih nesreća.

4.1. Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ

Cilj Direktive je uspostaviti u Zajednici nadzor pomorskog prometa i informacijski sustav radi povećanja sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa, unapređujući odgovornost vlasti u slučaju neočekivanog događaja, nezgode i potencijalno opasne situacije na moru, uključujući traganje i spašavanje te doprinose

¹⁶ ERIKA I maritime safety legislation enters into force: Commission takes action against 10 Member States , 2003, online: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-03-1116_en.htm?locale=en, (25.7.2014.)

boljoj prevenciji i pronalaženju onečišćenja s brodova. Države članice će nadzirati i poduzimati sve potrebne mjere da bi osigurale da zapovjednici, operatori ili agenti brodova, kao i krcatelji i vlasnici opasnih stvari u prijevozu na takvom brodu udovoljavaju svim zahtjevima ove Direktive. Direktivom je regulirano izvještavanje i nadzor brodova, notifikacija opasnih ili onečišćujućih tereta na brodu, nadzor opasnih brodova i intervencije u slučaju nezgode ili nezgode na moru, pridružene mjere, te se u prilogima iznosi popis informacija za notifikaciju, preporuke primjenjive na brodsku opremu, propisuju se elektronske poruke, kao i mjere države članice u slučaju opasnosti za pomorsku sigurnost i zaštitu okoliša.¹⁷

Prvi dio Direktive odnosi se na javljanje brodova i nadzor plovidbe. Svaki operator, agent ili zapovjednik broda koji putuje prema određenoj luci Zajednice obavezan je najaviti svoj dolazak 24 sata unaprijed. Ako predviđeno putovanje traje kraće od 24 sata, brod je obavezan najaviti svoj dolazak prilikom isplovljavanja iz prethodne luke. Također, ako brod prevozi opasan ili onečišćujući teret, obavezno je prilaganje relevantnih informacija o teretu.¹⁸

Svaki brod koji uplovljava u luku određene države Zajednice mora biti opremljen AIS sustavom koji udovoljava kriterijima IMO-a.¹⁹ AIS (Automatic Identification System) jest sustav propisan za sve trgovačke brodove izmjenama konvencije SOLAS 2000. godine. Uređaj u pravilnim vremenskim razmacima, ne dužim od 10 sekundi, odašilje podatke o položaju, kursu i brzini, te druge propisane podatke. Domet sustava je približno 30-tak milja za druge brodove te za kopnene prijemne stanice nerijetko i više od 60 milja. Podaci nisu zaštićeni i može ih primati svaka prijemna stanica.²⁰

¹⁷ Luttenberger, A., Zec, D.; Interesi obalne države u pomorskom nadzoru, Poredbeno pomorsko pravo, br. 164. Rijeka, 2010, str. 347

¹⁸ Čl. 4, Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ; OJ L 208, 05.08.2002, p. 10–27

¹⁹ Ibidem, čl. 6.

²⁰ Luttenberger, A., Zec, D., op. cit., str. 347.

Nadzor plovidbe je temeljna zadaća službe nadzora plovidbe (Vessel Traffic Service – VTS). VTS službu uspostavlja obalna država i to najčešće tako da osnuje jednu središnjicu, obično u području najvećeg prometnog opterećenja i više podsredišnjica. Područje djelovanja VTS službe mogu biti područja luka s dovoljnim prometnim opterećenjem, njihovi prilazni putovi te područje obalnog mora. Osnovna zadaća VTS službe je unapređenje sigurnosti plovidbe i ona to čini kroz obavljanje triju osnovnih usluga: pružanjem informacijske podrške, osiguranjem navigacijske podrške i konačno upravljanjem pomorskim prometom.²¹ Direktiva 2002/59/EZ propisuje da se svi brodovi koji ulaze u područje primjene VTS-a neke od država članica Zajednice moraju pridržavati propisanih pravila službe nadzora.²² Sukladno tome, sve države članice obavezne su do kraja 2007. godine biti opremljene svom potrebnom obalnom infrastrukturom, opremom i kvalificiranim osobljem za provođenje VTS-a.²³

Kao i u prije opisanoj Direktivi 2001/106/EZ, Direktiva 2002/59/EZ nalaže da svi brodovi koji uplovljavaju u određenu europsku luku moraju biti opremljeni «crnim kutijama», tzv. voyage data recorderima (VDR). Svi podaci prikupljeni pomoću VDR-a bit će predane državama članicama u slučaju istrage pomorske nesreće koja se dogodila u vodama pod jurisdikcijom neke od država članica.²⁴ Tako se dodatno osigurava pažnja broskog osoblja, jer se svaka komunikacija prati i snima pa se umanjuje mogućnosti prikrivanja neadekvatnih odluka i nemara pri plovidbi.

Drugi dio Direktive 2002/59/EZ odnosi se na izvještavanje o prijevozu opasnih i onečišćujućih tereta brodom. Navedeni tereti ne smiju biti ukrcani na brod bez potrebnih popratnih deklaracija i dokumentacije. Odgovornost je krcatelja da

²¹ Luttenberger, A., Zec, D.; op. cit., str. 347.

²² Čl. 8, Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ, OJ L 208, 05.08.2002, p. 10–27

²³ Ibidem, čl. 9.

²⁴ Ibidem, čl. 10.

prije predaje tereta zapovjedniku ili operatoru broda preda detaljne informacije i potrebnu dokumentaciju za prijevoz opasnog tereta.²⁵ Svaki brod koji prevozi opasan ili onečišćujući teret te namjerava uploviti u određenu luku Zajednice obavezan je najaviti svoj dolazak u trenutku isplavlivanja iz prethodne luke te priložiti sve potrebne informacije o teretu kojeg prevozi.²⁶ Nadalje propisuje se unificiran protokol razmjene informacija između država članica. Razlog tome je dotadašnje korištenje zastarjelih i neekonomičnih metoda komunikacije, poput faksiranja dokumenata o teretu i brodovima u prometu. Kao rješenje uvodi se obavezna razmjena podataka u elektroničkom obliku putem sustava EDI, u formatima propisanim Aneksom Direktive.²⁷ Tako sve države članice mogu lakše i brže razmjenjivati potrebne podatke.

Treći dio Direktive propisuje pravila za nadzor brodova koji predstavljaju opasnost za okoliš te postupke u slučaju nezgoda ili nesreća takvih brodova na moru. U navedenu kategoriju spadaju brodovi koji su tijekom plovidbe doživjeli nezgodu, nesreću ili kvar koji može dovesti do problema pri daljnjoj plovidbi; brodovi koji nisu ispunili obvezu javljanja propisanu ovom Direktivom te brodovi koji se nisu pridržavali propisa VTS-a. U istu skupinu ubrajaju se i brodovi za koje postoji dokaz namjernog ispuštanja ulja ili sličnih prekršaja u smislu MARPOL konvencije te brodovi kojima je prije bilo zabranjeno uplovljavanje u neku od luka Zajednice.²⁸ Obaveza je svake države članice da obavijesti ostale članice u slučaju da se u njezinim vodama pojavi brod iz prije opisane kategorije.

²⁵ Čl. 12, Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ, OJ L 208, 05.08.2002, p. 10–27

²⁶ Ibidem, čl. 13.

²⁷ Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a second set of community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika, 2000, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0802&from=EN> (25.7.2014).

²⁸ Čl.16, Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ, OJ L 208, 05.08.2002, p. 10–27

Nadalje, Direktiva 2002/59/EZ propisuje obavezno uvođenje službenih mjesta zakloništa u svim državama članicama.²⁹ Mjesta zakloništa bit će odabrana sukladno smjernicama IMO-a. Mjesto zakloništa (place of refuge) označava zaklonjeno mjesto uz obalu gdje brod u nevolji može otkloniti uzrok nevolje i smanjiti opasnost koju on, dok je ne otkloni, predstavlja za sigurnost plovidbe, za morski okoliš i za ljudske živote.³⁰

Obavezno uvođenje mjesta zakloništa od presudne je važnosti u slučaju da se određeni brod nađe u nevolji u vodama pod jurisdikcijom neke od država članica. To je dokazano slučajem broda *Prestige*, koji je doživio havariju 19. studenog 2002. godine, 133 milje od obale Galicije. *Prestige* je bio 26 godina star tanker jednostruke oplata, registriran u Bahamima. U trenutku havarije prevozio je 77.000 tona teškog dizelskog ulja. *Prestige* se 13. studenog 2002. godine našao u teškom nevremenu tijekom kojeg se raspao jedan od njegovih teretnih tankova. Zapovjednik broda, Apostolos Mangouras, uporno je tražio mjesto zakloništa no vlasti Francuske, Španjolske i Portugala odbile su njegove zahtjeve te predložile udaljavanje broda što dalje od kopna bilo koje od država. U jutarnjim satima 19. studenog 2002. godine *Prestige* se prelomio na dva dijela te potonuo istog dana. Brod je ukupno ispustio 64.000 tona ulja te zagadio 3.000 kilometara španjolske obale.³¹ Posljedično onečišćenje zadalo je velik udarac okolišu i gospodarstvu Španjolske koja je morala zabraniti ribolov u toj regiji tijekom idućih šest mjeseci. Također, zahvaćeno područje stanište je raznih vrsta morskih pasa, ptica i koraljnih grebena, čije su populacije nakon zagađenja značajno ugrožene. Troškovi čišćenja zahvaćenih područja te troškovi prvotnih kompenzacija iznosili su oko tri milijarde eura.³²

²⁹ Čl. 20, Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ, OJ L 208, 05.08.2002, p. 10–27.

³⁰ Ćorić, D.: Odgovornost i naknade štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 58, Zagreb, 2008, str. 433.

³¹ Garcia, R. 2003, *The Prestige: one year on*, a continuing disaster, online: <http://www.panda.org/downloads/marine/finalprestige.pdf>, 26.7.2014.

³² Hansen, R.: *Multinational Enterprise Pursuit of Minimized Liability: Law, International Business Theory and the Prestige Oil Spill*, *Berkeley Journal of International Law*, vol. 26., no. 2, 2008., p.

Pitanje je bi li nesreća tankera Prestige bila izbjegnuta da je prvi zakonodavni paket Erika bio brže implementiran u zakonodavstva država članica te da je obveza mjesta zakloništa iz drugog zakonodavnog paketa već bila na snazi.

Ukratko, Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice uređuje zakonodavstvo vezano uz:

- nadzor plovidbe i obavezu javljanja brodova koji plove vodama Zajednice;
- uvođenje AIS sustava na sve brodove koji plove vodama Zajednice;
- uspostavljanje VTS službe u svim državama članicama;
- opremanje brodova VDR-ima, tj. "crnim kutijama";
- sustavno izvještavanje o prijevozu opasnih i onečišćujućih tereta brodovima;
- unificiranu razmjenu podataka između država članica putem sustava EDI;
- nadzor brodova koji predstavljaju opasnost za okoliš;
- uvođenje mjesta zakloništa u svim državama članicama.

4.2. Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost

Ovom se Uredbom osniva Europska agencija za pomorsku sigurnost sa svrhom osiguravanja visoke, jedinstvene i učinkovite razine sigurnosti plovidbe i sprečavanja onečišćenja s brodova u okviru Zajednice. Agencija državama članicama i Komisiji pruža potrebnu tehničku i znanstvenu pomoć i osigurava visoku razinu stručnosti, kako bi im pomogla u primjeni zakonodavstva Zajednice u području

410-449, online: <http://scholarship.law.berkeley.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1359&context=bjil> (26.7.2014.)

sigurnosti plovidbe i sprečavanja onečišćenja s brodova, nadgledanju njegove provedbe i procjenjivanju učinkovitosti poduzetih mjera.³³

Da bi se osiguralo ispunjavanje navedenih ciljeva Agencija provodi sljedeće zadaće:

1. Po potrebi pomaže Komisiji u pripremnim radnjama za ažuriranje i razvijanje zakonodavstva Zajednice u području sigurnosti plovidbe i sprečavanja onečišćenja s brodova, posebno u skladu s razvijanjem međunarodnog zakonodavstva u tom području.

2. Pomaže Komisiji u učinkovitoj provedbi zakonodavstva Zajednice o sigurnosti plovidbe i sprečavanju onečišćenja s brodova u Zajednici. Agencija posebno:

- nadgleda sveukupno funkcioniranje režima nadzora države luke Zajednice, koji može uključiti posjete državama članicama i predlaže Komisiji sva moguća poboljšanja u tom području;
- pruža tehničku pomoć Komisiji, potrebnu radi sudjelovanja u radu tehničkih tijela Pariškog memoranduma o razumijevanju u vezi s nadzorom države luke;
- pomaže Komisiji u izvršavanju svake zadaće dodijeljene Komisiji na temelju postojećeg i budućeg zakonodavstva Zajednice o sigurnosti plovidbe i sprečavanju onečišćenja s brodova, uglavnom zakonodavstva primjenjivog na klasifikacijska društva, sigurnost plovidbe putničkih brodova kao i onog koje se primjenjuje na sigurnost plovidbe, osposobljavanje, izdavanje svjedodžbi i držanje straže posada brodova;

3. Radi s državama članicama na:

- organiziranju, prema potrebi, odgovarajućih obrazovnih aktivnosti u područjima koja su u nadležnosti države luke i države zastave;
- razvijanju tehničkih rješenja i pružanju tehničke pomoći vezano uz zakonodavstvo Zajednice;

³³ Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost, OJ L 208, 05.08.2002, p. 1-9.

4. Olakšava suradnju država članica i Komisije u području obuhvaćenom Direktivom 2002/59/EZ.

5. Olakšava suradnju između država članica i Komisije, uz poštovanje različitih pravnih sustava u državama članicama, u razvoju zajedničke metodologije istraživanja pomorskih nesreća u skladu s dogovorenim međunarodnim načelima, u pružanju podrške država članica u aktivnostima u vezi s istragama povezanim s ozbiljnim pomorskim nesrećama, i u provođenju analiza postojećih izvještaja o istragama nesreća;

6. Pruža Komisiji i državama članicama objektivne, pouzdane i usporedive informacije i podatke o sigurnosti plovidbe i o onečišćenju s brodova, kako bi im omogućila poduzimanje potrebnih koraka za unapređenje sigurnosti plovidbe i sprečavanje onečišćenja s brodova i kako bi se procijenila učinkovitost postojećih mjera.

7. Tijekom pregovora s državama koje se prijavljuju za pristupanje, Agencija može pružiti tehničku pomoć u vezi s provedbom zakonodavstva Zajednice u području sigurnosti plovidbe i sprečavanja onečišćenja s brodova.³⁴

Agencija je tijelo Zajednice. Ima pravnu osobnost. Na zahtjev Komisije, Upravni odbor može odlučiti da, u dogovoru s dotičnim državama članicama, osnuje regionalna središta potrebna za provođenje zadaća koje se odnose na nadzor plovidbe i pomorskog prometa, kako je predviđeno Direktivom 2002/59/EZ.

Osoblje Agencije sastoji se od službenika privremeno dodijeljenih ili upućenih od strane Komisije ili država članica te drugih službenika koje Agencija zaposli.³⁵ Upravni se odbor sastoji od po jednog predstavnika svake države članice i četiri predstavnika Komisije, kao i od četiri stručnjaka iz sektora na koje se najviše odnosi, predloženih od strane Komisije, koji nemaju pravo glasa.³⁶ Agencijom upravlja te ju zastupa njezin izvršni direktor, koji je u potpunosti neovisan u izvršavanju svojih dužnosti, ne dovodeći u pitanje odgovarajuće nadležnosti

³⁴ Čl. 2. Uredbe (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost, OJ L 208, 05.08.2002, p. 1-9.

³⁵ Ibidem, čl. 6.

³⁶ Ibidem, čl. 11.

Komisije i Upravnog odbora.³⁷ Izvršnog direktora imenuje Upravni odbor, a mandat odbora i direktora traje pet godina uz mogućnost jednog obnavljanja mandata.

Prihodi Agencije se sastoje većinom od doprinosa Zajednice, mogućih doprinosa iz bilo koje treće zemlje koja sudjeluje u radu Agencije te naplaćivanja publikacija, obrazovnih ili bilo kojih drugih usluga koje pruža Agencija.³⁸

Agencija je otvorena sudjelovanju trećih zemalja koje su ušle u sporazume s Europskom zajednicom, pri čemu su usvojile i primjenjuju pravo Zajednice u području sigurnosti plovidbe i sprečavanja onečišćenja s brodova.³⁹

Sjedište Agencije nalazi se u Lisabonu, a od 8. lipnja 2012. godine funkciju izvršnog direktora obnaša Markku Mylly, ujedno izvršni direktor Finske organizacije luka (Finnish Port Association).⁴⁰

4.3. Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem u europskim vodama i povezanih mjera

Europska Komisija predložila je osnivanje dopunskog fonda za naknadu štete žrtvama izlivanja nafte kao dio drugog zakonodavnog paketa Erika. Taj fond, nazvan The Fund for Compensation for Oil Pollution in European Waters, skraćeno COPE fond, nadopunjavao bi postojeći međunarodni režim naknada. 41 Kompenzacije iz COPE fonda temeljile bi se na istim principima kao i tadašnji

³⁷ Ibidem, čl. 15.

³⁸ Ibidem, čl. 18.

³⁹ Ibidem, čl. 17.

⁴⁰ Markku Mylly appointed Executive Director of the EMSA, 2012, online: <http://www.lvm.fi/topical/4113892/markku-mylly-appointed-executive-director-of-the-emsa>, (30.7.2014.)

⁴¹ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the establishment of a fund for the compensation of oil pollution damage in European waters and related measures, OJ C 120/E, 24.4.2001, p. 79-82, online: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000PC0802\(02\)&rid=2](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000PC0802(02)&rid=2), (30.7.2014.)

međunarodni sustav fondova, no limiti novčanih iznosa bili bi povećani na milijardu eura. Iako je Komisija kritizirala međunarodni režim zato jer nije bio u mogućnosti pokriti sve troškove žrtava izlivanja nafte u slučaju Erika, njezin novi prijedlog COPE fonda također je imao nedostataka. Sam fond trebao je biti osnovan kako bi se ubrzao postupak kompenzacije za žrtve izlivanja nafte te kako bi se povećao dostupan novčani iznos. No, pravo na novčanu naknadu imale bi samo osobe koje nisu dobile potpunu naknadu kroz postojeći međunarodni režim. U tom slučaju osoba koja ima pravo na kompenzaciju mora čekati odluku o tome smatra li se dobrim kandidatom za kompenzaciju iz COPE fonda. Također, naftna industrija odbila je sudjelovati u financiranju fonda, što je bila prvotna ideja, smatrajući da će se na taj način odgovornost naftnih kompanija povećati van razumnih granica. Zbog svega navedenog, Vijeće je odlučilo predati odluku o stvaranju dodatnog fonda nadležnom međunarodnom tijelu, odnosno Međunarodnoj pomorskoj organizaciji.⁴²

Stoga je međunarodni sustav odgovornosti iz 1992. godine nadopunjen je u ožujku 2003. godine novim slojem odgovornosti. Posebna radna grupa Fonda izradila je Nacrt protokola na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine. Protokol je usvojen na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 2003. godine, a stupio je na snagu u ožujku 2005. godine. Temeljem Protokola iz 2003. osniva se Dopunski Fond koji osigurava naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju konvencijskog sustava iz 1992. godine. Prema članku 4. Protokola iz 2003. Dopunski Fond isplaćuje naknadu štete svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja ako ta osoba nije mogla ostvariti potpunu naknadu za utvrđenu tražbinu prema Konvenciji o Fondu iz 1992. Utvrđenom tražbinom smatra se tražbina koju je priznao Fond iz 1992. godine ili se smatra priznatom na temelju odluke nadležnog suda koja je obvezujuća za Fond iz 1992. i protiv koje se ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi.⁴³

⁴² Hui, W.; *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage - A Comparative and Economic Study of the International, US and Chinese Compensation Regime*; Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, Nizozemska, 2011. str. 177

⁴³ Ćorić, D. Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene; *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, br. 2., Rijeka, 2006. godine, str. 900.

Dopunski Fond financira se na način kao i Fond iz 1992. godine. Doprinosi plaćaju uvoznici ulja u državama strankama Protokola iz 2003., što znači fizičke ili pravne osobe koje u tijeku kalendarske godine uvezu više od 150 000 tona sirove nafte ili lož ulja.⁴⁴

Maksimalan iznos odgovornosti po događaju (uključujući iznose prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine i Konvenciji o Fondu iz 1992.) prema Protokolu iz 2003. godine iznosi 750 milijuna SDR-a (posebnih prava vučenja), što iznosi otprilike milijardu američkih dolara.⁴⁵

Dopunski Fond iz 2003. osigurava mogućnost naknade u slučaju velikih ekoloških katastrofa. Isto tako, smanjuje poteškoće kada raspoloživi iznosi prema konvencijskom sustavu iz 1992. nisu dostupni za isplatu utvrđenih tražbina te se one srazmjerno smanjuju.⁴⁶

4.4. Tijek oživotvorenja paketa Erika II u državama članicama Europske unije

Potonuće tankera Erika uzrokovalo je mnoge događaje na zakonodavnoj sceni Europske unije. Drugi paket sigurnosnih mjera «Erika» bio je izrazito zahtjevan za implementaciju, iako se u stvarnosti sastojao od samo jedne direktive i jedne uredbe (budući da je druga uredba, uredba o COPE fondu, prosljeđena na međunarodnu razinu).

Direktiva 2002/59/EZ predstavljena je 6. prosinca 2000. godine. Nakon prvog čitanja, 13. lipnja 2001. godine, Odbor za promet i turizam Europskog parlamenta zatražio je Komisiju i države članice da prošire opseg ciljeva direktive u nadi da bi nova verzija direktive obuhvaćala sve tipove brodova te ojačala suradnju u međunarodnoj pomorskoj zajednici. Nadalje, Odbor je Komisiju optužio za zanemarivanje ljudskog faktora u sadržaju direktive te za prenaplaćavanje tehničkih

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Ibidem, str. 901.

⁴⁶ Ibidem.

rješenja. Nakon drugog čitanja i ponovnog traženja proširenja opsega direktive, 12. lipnja 2002. godine Komisija je prijedlog direktive uskladila s gotovo svim zahtjevima od strane Parlamenta. Dva tjedna kasnije, 27. lipnja 2002. godine, Vijeće je usvojilo Direktivu 2002/59/EZ, a sveukupni pregovori trajali su 18 mjeseci, što je vrlo brzo za direktive iz područja transporta. Očigledno je da se ovoj direktivi pridavao vrlo visoki politički prioritet. Države članice, Komisija i Parlament usuglasili su se oko roka za transpoziciju ove direktive u nacionalna zakonodavstva u trajanju od 18 mjeseci. Sve države članice morale su implementirati direktivu do 5. veljače 2004. godine, što je za pomorske direktive dulji rok (obično je to 13 mjeseci).

Ipak, Direktiva 2002/59/EZ nije na vrijeme implementirana u svim državama članicama. Samo Danska i Španjolska uspjele su Komisiju obavijestiti o implementaciji unutar predviđenog roka. Ostale države kasnile su s obavijesti, primjerice Njemačka je kasnila mjesec dana, dok je Belgija zakasnila čak 19 mjeseci.⁴⁷ Važno je napomenuti da se u međuvremenu dogodila i havarija tankera *Prestige*, što nije bitnije utjecalo na ubrzanje transpozicije ove direktive.

Uredbom (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost osnovana je spomenuta agencija koja je s radom počela nedugo zatim, najprije privremeno u Bruxellesu, a zatim je smještena u Lisabonu gdje i danas djeluje.

⁴⁷ Kaeding, M.; *Better regulation in the European Union: Lost in Translation or Full Steam Ahead? The transposition of EU transport directives across member states*, AlphaZet prepress, Waddinxveen, 2007.; str. 132.

5. ERIKA III

Treći paket sigurnosnih mjera u pomorstvu, Erika III, osmišljen je krajem 2005. godine s ciljem vraćanja konkurentnosti u sektoru, a u korist samo onim subjektima koji poštuju sigurnosne standarde, posebice povećanjem pritiska na vlasnike podstandardnih brodova. Tri godine kasnije, s donošenjem osam mjera predloženih u paketu, postignut je važan korak kako na području postojećih sigurnosnih mjera za izbjegavanje pomorskih nesreća, tako i na području upravljanja posljedicama takvih nesreća u slučaju da se dogode. Također, donošenjem paketa Erika III, novoosnovana agencija EMSA mogla je u potpunosti ispuniti svoju funkciju, pomažući Komisiji u implementaciji donesenih mjera.

Mjere donesene u paketu Erika III općenito pokrivaju dva aspekta pomorske sigurnosti – tehnički aspekt i aspekt odgovornosti u slučaju nesreće.

Prvenstveno, nova direktiva usvojena je s ciljem poboljšanja kvalitete europskih zastava. Prije donošenja nove direktive u europskom zakonodavstvu bilo je očigledno pomanjkanje regulative vezane uz odgovornost država zastava. Kao jedna od najvećih svjetskih pomorskih sila, na koju otpada otprilike 25% svjetske brodarske flote, Europska unija morala je garantirati sustavnu primjenu međunarodnih standarda za sve brodove koji viju zastavu Unije. To je uključilo i obavezan plan revizije državnih pomorskih vlasti te certifikaciju njihovih sustava upravljanja kvalitetom, nasuprot dotadašnjem međunarodnom režimu kojeg su se države mogle svojevotjno pridržavati. Direktiva o zastavi stoga osnažuje primjenu međunarodnih mjera pomorske sigurnosti u Europskoj uniji, dok u isto vrijeme poboljšava sliku europske flote. Štoviše, države članice objavile su namjeru daljnjeg poboljšanja kvalitete i učinkovitosti svojih pomorskih vlasti, s posebnim naglaskom na cilj uvođenja zastava svih država članica na Bijelu listu Pariškog memoranduma, najkasnije do 2012. godine.

Nadalje, u paketu Erika III detaljnije su razrađene mjere za klasifikacijska društva s ciljem radikalnog poboljšanja u kvaliteti rada klasifikacijskih društava.⁴⁸ Najavljeno je osnivanje posebnog kontrolnog tijela koje će revidirati i certificirati kvalitetu upravljačkih sustava klasifikacijskih društava priznatih od strane EU. Novoosnovanom tijelu države članice moći će delegirati inspekciju i statutarnu certifikaciju svojih brodova. Također, kriteriji za priznavanje klasifikacijskih društava postroženi su te je razvijen sustav novčanih kazni za društva koja ne obavljaju svoje dužnosti po propisima.

Usvajanjem još jedne nove direktive «Erika III» dodatno razrađuje pitanje nadzora države luke. Pojačava se kontrola brodova za koje postoji opravdana sumnja da predstavljaju opasnost za okoliš, dok se smanjuje intenzitet kontrole brodova koji zadovoljavaju sigurnosne standarde. Nadalje, povećan je postotak brodova koji moraju biti inspekcijski pregledani, i to sa dotadašnjih 25% na vrlo ambicioznih 100%. Inspekcijski pregledi razlikovat će se po učestalosti, ovisno o razini rizika kojeg predstavlja određeni brod pri uplovljavanju u europsku luku. Ista direktiva osnažuje mogućnost Zajednice da u potpunosti izbací podstandardne brodove iz europskih voda uvođenjem minimalnog potrebnog vremena za stupanje zabrane plovídbe na snagu, te uvođenjem mogućnosti trajne zabrane uplovljavanja za brodove koji nastave s neprídržavanjem sigurnosnih mjera.

Proširena je i direktiva o nadzoru plovídbe s ciljem osiguranja brže i učinkovitije pomoći brodovima u nevolji. Točnije, definiran je jasan i precizan zakonski okvir o zonama zakloníšta, što će garantirati jednostavnost i nezavisnost odluka pomorskih vlasti o dodjeljivanju luke zakloníšta u slučaju pomorske nesreće. Također, donesena je odluka o obaveznom povezivanju svih država članica putem mreže SafeSeaNet, odnosno platforme za razmjenu podataka između pomorskih vlasti članica, s ciljem dobivanja kompletnog pregleda kretanja opasnih i onečišćujućih tereta u europskim vodama. Nadalje osnovan je centar razmjene podataka dobivenih iz sustava izvješćivanja visokog dosega (European Union Long Range Identification and Tracking Data Centre – EU LRIT DC) kojim će upravljati

⁴⁸ 3rd maritime safety package general framework, 2009, online: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-09-105_en.htm?locale=en (5.8.2014.)

agencija EMSA. Također, proširen je popis brodova koji su obavezni biti opremljeni AIS sustavom, pa se to pravilo otada odnosi i na sva ribarska plovila dulja od 15 metara s ciljem izbjegavanja sudara na moru.

Treći sigurnosni paket dotiče se i istraga pomorskih nesreća. Cilj nove direktive u tom području je uspostavljanje zajedničkog europskog okvira, kako bi se zajamčila učinkovitost, objektivnost i transparentnost istraga pomorskih nesreća koje se dogode u europskim vodama ili koje uključuju brodove europske zastave ili Europsku uniju na bilo koji drugi način. Direktiva se posebno odnosi na usklađivanje postupaka tehničkih istraga koje će biti provedene u skladu sa zajedničkom metodologijom i Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda. Istrage nesreća bit će izvođene nezavisno od istraga pravne prirode.

Posljednje dvije mjere u trećem sigurnosnom paketu odnose se na zaštitu žrtava pomorskih nesreća. Usvojena je uredba kojom se razrađuju načini zaštite putnika u slučaju pomorske nesreće. Cilj te uredbe jest usklađivanje zakonskog okvira na razini Zajednice, koji će svim žrtvama pomorskih nesreća pružiti ista prava i obveze u slučaju nesreće. Takvim zakonodavnim okvirom umanjuje se mogućnost same nesreća i poboljšava se sustav kompenzacija za žrtve. Ovom uredbom zapravo se uvodi Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine u pravnu stečevinu Europske unije. Atenska konvencija značajna je jer osigurava sustav stroge odgovornosti putem kojeg svi brodari moraju imati police osiguranja koje će žrtvama omogućiti traženje odštete izravno od osiguravajućeg društva. Na istom području usvojena je i direktiva o obveznom osiguranju brodovlasnika koji zahtjeva da svi brodovi koji viju europsku zastavu te brodovi koji uplovljavaju u vode Zajednice budu pokriveni određenom vrstom osiguranja. Postojanje police osiguranja utvrđuje se inspekcijskim pregledom u sklopu nadzora države luke te u slučaju nepostojanja takvog osiguranja, brod može biti zadržan u detenciji ili mu može biti zabranjeno daljnje uplovljavanje u vode Zajednice, ne isključujući mogućnost novčanih kazni za brodovlasnike.

Opisani zakonodavni paket usvojen 23. travnja 2009. godine te obuhvaća sljedeće elemente:

- Direktivu 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava
- Uredbu (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova
- Direktivu 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke
- Direktivu 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice
- Direktivu 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća
- Direktivu 2009/20/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine
- Direktivu 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave
- Uredbu (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća

5.1. Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (preinačena)

Ova direktiva predstavlja najnoviji oblik sadržaja starijih direktiva 94/57/EZ i 2001/105/EZ iz paketa Erika I, odnosno usklađeni zakonski okvir za organizacije koje obavljaju inspekciju i certifikaciju brodova te njihov odnos s pomorskim

vlastima država članica. Ova Direktiva, zajedno s Uredbom (EZ) br. 391/2009 zamjenjuje Direktivu 94/57/EZ i Direktivu 2001/105/EZ , počevši od 17. lipnja 2009. godine.

Direktiva propisuje da države članice moraju osigurati implementaciju i urednu provedbu mjera međunarodnih konvencija o inspekcijama i certifikaciji brodova putem svojih nadležnih vlasti. Dužnosti dodjeljivanja klase i svjedodžbi za plovidbu mogu se povjeriti jedino ovlaštenim klasifikacijskim društvima, odobrenim od strane Europske unije. Iznimku ovom pravilu čini radio certifikat teretnog broda kojeg može dodijeliti privatno tijelo, odobreno od strane pomorskih vlasti države članice. Država članica ne smije odbiti autorizaciju nekog od klasifikacijskih društava priznatog od strane Zajednice. S druge strane, svaka država članica, uz opravdani razlog i nediskriminirajuće kriterije, ima pravo ograničiti broj klasifikacijskih društava koje će priznati. Treće zemlje također mogu ponuditi usluge pomorskim vlastima neke od država članica, a u tom slučaju iste države mogu tražiti recipročnu uslugu od društava smještenih u Europskoj uniji.⁴⁹

Kada država članica autorizira neko od priznatih klasifikacijskih društava, dužna je uspostaviti funkcionalan odnos između svoje nadležne (pomorske) vlasti i klasifikacijskog društva koje će djelovati u njezino ime. Takav odnos mora biti uređen pisanim ugovorom ili ekvivalentnim zakonskim rješenjem. Takav ugovor mora sadržavati minimalan broj mjera vezanih uz financijsku odgovornost, periodične revizije klasifikacijskog društva, nenadane i detaljne inspeksijske preglede klasificiranih brodova te uz obavezno javljanje u vezi dodijeljenih klasa. Priznata klasifikacijska društva mogu imati i lokalna predstavništva na teritoriju države članice za koju obavlja dužnosti klasifikacije. Države članice dužne su obavijestiti Komisiju o postojećim uspostavljenim odnosima, dok Komisija dalje informira ostale države članice. Odbor COSS (The Committee on Safe Seas and the

⁴⁹ Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009L0015&qid=1410177275110> (8.9.2014.)

Prevention of Pollution from Ships - Odbor za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova) dužan je u tome pomoći Komisiji.⁵⁰

Država članica može suspendirati ili u potpunosti ukinuti autorizaciju priznatom klasifikacijskom društvu, ako smatra da društvo više ne ispunjava svoje dužnosti prema određenim standardima. Države članice moraju osigurati stalnu učinkovitost priznatih klasifikacijskih društava, dok je obavezna kontrola tih organizacija svake dvije godine. Dodatna kontrola provodi se kroz nadzor države luke prema kojem je država luke obavezna informirati Komisiju i ostale države članice u slučaju da zaprimi brod kojemu je izdan neodgovarajući statutarni certifikat ili u slučaju da zaprimljen brod s ispravnom klasom ne zadovolji tijekom inspeksijskog pregleda.

Države članice bile su dužne oživotvoriti zakone, uredbe i administrativne mjere s ciljem usklađivanja ove Direktive s nacionalnim zakonodavstvom do 17. lipnja 2011. godine.⁵¹

5.2. Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (preinačena)

Ova Uredba definira zakonski okvir primjenjiv na priznavanje i djelatnosti organizacija odgovornih za izvođenje inspeksijskih pregleda brodova.

Države članice koje žele ishoditi priznanje za klasifikacijsko društvo moraju predati zamolbu Europskoj komisiji, koju ona zatim pregledava i ocjenjuje. Za dobivanje priznanja, klasifikacijsko društvo mora zadovoljiti propisane minimalne kriterije te mora imati pravnu osobnost, iskustvo, neovisnost, etički kodeks; mora

⁵⁰ Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009L0015&qid=1410177275110> (8.9.2014.)

⁵¹ Ibidem

koristiti određeni način menadžmenta kvalitete i mora se odlikovati profesionalnom izvrsnošću. Pravno tijelo koje dobije priznanje postaje «roditelj» svim drugim pravnim tijelima koje čine organizaciju. U nekim opravdanim slučajevima, priznanje se može dodijeliti za klasifikaciju samo određenih vrsta brodova i brodova određene veličine, zavisno o kapacitetu klasifikacijskog društva. Minimalni uvjeti propisani su ovom Uredbom.⁵²

Europska komisija u određenim slučajevima ima pravo novčano kazniti priznato klasifikacijsko društvo. Primjerice, u slučaju ozbiljne greške ili ponovljene greške u primjeni minimalnih kriterija i obveza propisanih ovom Uredbom. Novčana kazna može se primijeniti i u slučaju da klasifikacijsko društvo namjerno preda netočne ili nepotpune informacije Europskoj komisiji. Visina novčane kazne mijenja se proporcionalno veličini klasifikacijskog društva i ne smije nadmašiti 5% ukupnog prosječnog prihoda organizacije u prethodne tri godine.

Komisija može odlučiti, na temelju vlastite inicijative ili zahtjeva od strane države članice, o ukidanju priznanja kao posljedici ozbiljnog i opetovanog zanemarivanja primjene minimalnih kriterija ove Uredbe ili loše poslovne prakse koja predstavlja prijetnju sigurnosti plovidbe.

Ovom Uredbom se nadalje propisuje obavezna revizija priznatih klasifikacijskih društava, najmanje jednom u dvije godine. Reviziju provodi Komisija te obraća pažnju na pridržavanje kriterija propisanih ovom Uredbom, s posebnim naglaskom na sigurnost, sprečavanje onečišćenja okoliša te na evidenciju nesreća brodova klasificiranih od strane revidiranog društva.

Priznata klasifikacijska društva obavezna su međusobno se konzultirati s ciljem harmoniziranja pravila i procedura, definiranja uvjeta potrebnih za međusobno priznavanje svjedodžbi o klasi izdanih za materijale, opremu i sastavne dijelove.

⁵² Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, p. 11–23.

Priznata klasifikacijska društva obavezna su do 2014. godine Komisiji i državama članicama predati izvješća o napretku na području harmonizacije.

Uredba propisuje i obavezno osnivanje nezavisnog tijela za certifikaciju i ocjenu kvalitete. Svako priznato klasifikacijsko društvo obvezno je osnovati takvo tijelo do 17. lipnja 2011. godine. To tijelo bit će odgovorno za procjenu i certifikaciju sustava upravljanja kvalitetom u priznatom klasifikacijskom društvu. Rad tijela periodično će provjeravati Komisija.

Ova Uredba zajedno s Direktivom 2009/15/EZ čini preinačenu verziju Direktive 94/57/EZ.⁵³

5.3. Direktiva 2009/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (preinačena)

Cilj ove Direktive jest osiguranje pridržavanja međunarodnih propisa te propisa Zajednice na području pomorskog prijevoza pomoću uspostave zajedničkih propisa o nadzoru države luke.⁵⁴

Ova Direktiva obuhvaća i primjenjuje se na sve brodove i posade brodova koji tiču luku ili sidrište neke od država članica; uz iznimku ribarskih brodova, ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova, drvenih brodova primitivne građe, državnih brodova koji se ne koriste u komercijalne svrhe te jahti koje nisu uključene u trgovinu.

Države članice obvezne su poduzeti sve potrebne mjere za izvođenje inspeksijskog pregleda brodova, a to se prvenstveno odnosi na osiguravanje kvalificiranih osoba (inspektora) nadležnim vlastima.

⁵³ Direktiva 2009/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, p. 11–23, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009R0391&qid=1410178464302>, (8.9.2014.)

⁵⁴ Ibidem.

Države članice imaju godišnje obveze inspekcije brodova. Inspekcijski pregledi klasificiraju se prema dvije kategorije prioriteta (Prioritet I za brodove koji obavezno moraju proći inspekcijske preglede i Prioritet II za brodove čiji je inspekcijski pregled prepušten slobodnom izboru). Sve države članice obvezne su:

- pregledati sve brodove koji spadaju u prvu kategoriju prioriteta;
- pregledati određeni postotak brodova koji uplovljavaju u luku (prema principu «poštenog udjela»)⁵⁵
-

Brodovi koji vrlo rijetko uplovljavaju u luke Zajednice smatrat će se također prioritetnim brodovima za inspekcijske preglede. Inspekcijski pregled broda iz prve kategorije prioriteta može biti odgođen do 15 dana ako se može izvesti u idućoj luci pristajanja unutar iste države članice ili u nekoj drugoj luci pristajanja unutar Zajednice. Iznimne okolnosti poput rizika za sigurnost inspektora, broda i posade mogu opravdati odgađanje inspekcijskog pregleda.

Svakom brodu koji plovi unutar voda Zajednice dodjeljuje se profil rizika koji ovisi o parametrima poput vrste i starosti broda, zastave pod kojom plovi, kompanije za koju plovi (i njezine reputacije), broja nedostataka i nedavnih detencija. S obzirom na dodijeljeni profil nadležne vlasti odlučuju o tome hoće li brod biti pregledan.

Ova Direktiva, poput njezine prijašnje inačice, pretpostavlja tri vrste inspekcijskih pregleda – osnovni, detaljni i prošireni inspekcijski pregled.

Države članice imaju pravo zabraniti ulaz u svoje luke brodovima koji plove pod zastavom s crne ili sive liste Pariškog memoranduma, pod uvjetom da su se ti brodovi našli u detenciji u nekoj od država članica ili potpisnica Pariškog memoranduma više od dvaput tijekom posljednjih 36 mjeseci za brodove s crne liste odnosno više od dvaput tijekom posljednjih 24 mjeseca za brodove sa sive liste.

⁵⁵ Maritime safety: port State control, 2009, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009L0016&qid=1410178574192> (8.9.2014.)

U slučaju da se tijekom inspekcijskog pregleda uoče nedostaci na brodu, nadležne vlasti dužne su osigurati uklanjanje otkrivenih nedostataka u skladu s konvencijama na tom području. Ako su nedostaci opasni za sigurnost, zdravlje ili okoliš, nadležne vlasti dužne su zadržati brod u detenciji i obustaviti sve operacije na brodu. Protiv ovakve odluke nadležnih vlasti mogu se žaliti vlasnici ili operatori broda ili njihovi predstavnici u državi članici u kojoj je nastupila detencija. Zabrana uplovljavanja ili detencija bit će završena ako brodovlasnik ili operator uspiju dokazati nadležnim vlastima da brod funkcionira u skladu s konvencijama.

Ova Direktiva propisuje kriterije kvalifikacija koje moraju imati inspektori ovlašteni za inspekcijske preglede nadzora države luke. Komisija i države članice zajednički rade na harmonizaciji treninga i evaluacije kompetencija inspektora.

Komisija je također obvezna objavljivati i osvježavati bazu zapisa o inspekcijskim pregledima te listu brodarskih kompanija čiji su standardi rada vrlo niski.⁵⁶

Direktiva 2009/16/EZ dopunjena je i preinačena verzija Direktive 95/21/EZ, a 12. kolovoza 2013. godine dopunjena je Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća 2013/38/EU s ciljem uklapanja odrednica Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine u tekst Direktive.

5.4. Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice

Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća nadopunjava postojeću Direktivu 2002/59/EZ s nekoliko novih članaka. Direktiva 2009/17/EZ propisuje da sve obalne države članice Zajednice moraju sudjelovati u razmjeni informacija

⁵⁶ Maritime safety: port State control, 2009, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009L0016&qid=1410178574192> (8.9.2014.)

prikupljenih tijekom nadgledanja pomorskog prometa. Razmjena informacija na razini Zajednice odvija se kroz sustav SafeSeaNet, kojeg je razvila Komisija u suglasnosti s državama članicama. Sustav se sastoji od mreže za razmjenu informacija i standarda prema kojima se oblikuju informacije o brodovima i teretu kojeg oni prevoze. Taj sustav stoga omogućuje lociranje i komuniciranje lokacije broda, daje detalje o teretu kojeg brod prevozi, o smjeru u kojem plovi te o mogućim pomorskim nesrećama. U skladu s propisanim načinom razmjene podataka i ciljem osiguranja operativne upotrebe informacija prikupljenih kroz SafeSeaNet, od presudne je važnosti da potrebna infrastruktura bude instalirana i povezana sa sustavom u svim državama članicama. U skladu s Direktivom 2002/59/EZ, države članice i Komisija ostvarile su značajan napredak prema harmoniziranom sustavu razmjene elektroničkih podataka, pogotovo u smislu praćenja prijevoza opasnih i onečišćujućih tereta. SafeSeaNet u razvoju je od 2002. godine i trebao bi postati referentna mreža na razini Zajednice. SafeSeaNet nastoji smanjiti administrativni teret i trošak industrije i država članica. Također, nastoji olakšati uniformnu implementaciju pravila međunarodnog javljanja i izvještavanja.

Sustav za automatsku identifikaciju brodova (AIS - Automatic Identification System) uveden je u upotrebu unutar voda Zajednice Direktivom 2002/59/EZ, koja nije predviđala instalaciju AIS-a na ribarske brodove. No zbog velikog broja sudara u kojima su zatečeni ribarski brodovi, donesena je odluka o proširenju Direktive i na ribarske brodove dulje od 15 metara. Stoga svaki ribarski brod dulji od 15 metara mora biti opremljen AIS-om i držati ga u funkciji u svakom trenutku (osim u slučaju kada međunarodne konvencije nalažu drugačiju praksu). Također, uvedena je praksa uklanjanja podataka prikupljenih kroz AIS s interneta, budući da dostupnost takvih podataka na internetu može predstavljati prijetnju sigurnosti brodovima i lukama.⁵⁷

Nadalje propisano je osnivanje centra razmjene podataka dobivenih iz sustava izvješćivanja visokog dosega (European Union Long Range Identification and Tracking Data Centre – EU LRIT DC), kojim će upravljati agencija EMSA.

⁵⁷ Čl. 6a, Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, OJ L 131, 28.05.2009, p. 101–113

Brodovi na koje se primjenjuje Pravilo 19-1 poglavlja V. SOLAS konvencije bit će obavezni opremiti se LRIT opremom kako bi im bilo dozvoljeno uplovljavanje u luke Zajednice.⁵⁸

Direktiva 2002/59/EZ nalaže državama članicama da osmisle planove za prihvat brodova u nevolji, odnosno da planiraju moguća mjesta zakloništa, s ciljem umanjena štetnih posljedica na okoliš u slučaju havarije. Nedugo nakon što je donesena ta Direktiva, Međunarodna pomorska organizacija proširila je Rezoluciju A.949(23) Smjernicama o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć. Stoga su navedene smjernice ugrađene u novo izdanje Direktive 2002/59/EZ, odnosno u Direktivu 2009/17/EZ, te ona sada uključuje i brodove kojima je potrebna pomoć.

Nadalje, Direktiva 2009/17/EZ nastoji osigurati pravedan odnos prema pomorcima u slučaju pomorske nesreće. Pomorci su priznati kao posebna kategorija radnika te, s obzirom na globalni značaj brodarskoga gospodarstva i različitih područja nadležnosti s kojima mogu biti povezani, trebaju posebnu zaštitu, posebno u kontaktima s javnim tijelima. U interesu povećane pomorske sigurnosti, pomorcima bi trebalo omogućiti da se pouzdaju u pravedno postupanje kod pomorske nesreće. U svakom trenutku treba štititi njihova ljudska prava i dostojanstvo, a sve sigurnosne istrage treba provoditi pravedno i brzo. Radi toga države članice trebaju, u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom, uzeti u obzir i odgovarajuće odredbe smjernica IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima kod pomorske nesreće.

Ovom Direktivom dodatno se pooštavaju pravila i razrađuju planovi za prihvaćanje brodova kojima je potrebna pomoć i to u smislu preciznog opisivanja odlučivačkog lanca s posebnim naglaskom na uzbunjivanje i rješavanje situacije u pitanju. Nadležne vlasti moraju biti jasno opisane i imati jasnu ulogu. Način komunikacije između uključenih strana mora biti precizno opisan i propisan.

⁵⁸ Ibidem, čl. 6b.

Primijenjeni propisi moraju osigurati brze odluke na temelju specifične pomorske ekspertize i adekvatnih informacija dostupnih nadležnim vlastima.

Luke koje pružaju zaklonište brodu kojem je potrebna pomoć moraju biti u mogućnosti osloniti se na brzu kompenzaciju u smislu troškova i naknade štete nastale tijekom pružanja zakloništa. Države članice obvezne su stvoriti zakonodavni okvir kroz koji će u izuzetnim situacijama i u skladu s pravom Zajednice nadoknaditi štetu luci ili drugom tijelu koje je pretrpjelo ekonomski gubitak tijekom operacija vezanih uz pružanje zakloništa. Države članice obvezne su obaviti transpoziciju ove Direktive u nacionalno zakonodavstvo najkasnije do 30. studenog 2010. godine.

Tri su glavna cilja nove preinačene Direktive 2009/17/EZ:

- Poboljšanje poznavanja pomorskog prometa kroz poboljšanje metoda prikupljanja podataka i uspostave mreže za razmjenu podataka između država članica;
- Smanjivanje opasnosti od sudara trgovačkih i ribarskih brodova kroz instalaciju opreme za identifikaciju i pozicioniranje na sve brodove koji uplovljavaju u vode Zajednice;
- Poboljšanje odlučivačkoga procesa prilikom izbora lokacije za prihvaćanje brodova u nevolji, tj. brodova koji traže mjesto zakloništa s ciljem ograničavanja mogućnosti zagađenja obale.

5.5. Direktiva 2009/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća

Svrha je ove Direktive poboljšati pomorsku sigurnost i spriječiti onečišćenje s brodova te tako smanjiti opasnost od pomorskih nesreća u budućnosti poticanjem brze provedbe sigurnosnih istraga i pravilne analize pomorskih nesreća i nezgoda radi utvrđivanja njihovih uzroka; te osiguravanjem pravovremenog i točnog izvješćivanja o sigurnosnim istragama te predlaganjem korektivnih mjera. Istraživanja u skladu s ovom Direktivom nisu namijenjena za utvrđivanje

odgovornosti ili pripisivanje krivnje. Međutim, države članice osiguravaju da se istražno tijelo ili subjekt ne uzdrži od potpunog izvješćivanja o uzrocima pomorske nesreće ili nezgode jer se iz rezultata može zaključiti o krivnji ili odgovornosti. Ova se Direktiva primjenjuje na pomorske nesreće i nezgode u kojima sudjeluju brodovi koji plove pod zastavom jedne od država članica; koje se dogode unutar teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda država članica, kao što je određeno u UNCLOS-u; ili koje uključuju druge bitne interese država članica.⁵⁹

U skladu s definicijama iz Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, vrlo ozbiljne nesreće zahtijevaju obaveznu sigurnosnu istragu. Svaka država članica osigurava da istražno tijelo obavi sigurnosnu istragu nakon vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća:

- u kojima sudjeluje brod koji plovi pod njenom zastavom, bez obzira na mjesto nesreće;
- koje su se dogodile unutar njezinog teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda, kao što je određeno u UNCLOS-u, bez obzira na zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću; ili
- koje uključuju bitan interes države članice, bez obzira na mjesto nesreće i zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću.

Kod svih drugih pomorskih nesreća ili nezgoda, istražno tijelo odlučuje o tome hoće li se poduzeti sigurnosna istraga.⁶⁰

Države članice dužne su osigurati da se sigurnosne istrage provode u nadležnosti stalnog i nepristranog istražnog tijela koje će dobiti potrebne ovlasti i odgovarajuće osposobljene istražitelje, mjerodavne za pitanja u vezi s pomorskim nesrećama i nezgodama. Za nepristrano obavljanje sigurnosne istrage, istražno tijelo mora biti nezavisno organizacijski, pravno i u donošenju odluka od svih strana čiji bi interesi mogli biti u sukobu s dužnosti koja mu je povjerena.⁶¹

⁵⁹ Čl. 1.,2., Direktiva 2009/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća; OJ L 131, 28.05.2009, p. 114–127

⁶⁰ Ibidem, čl. 5.

⁶¹ Ibidem, čl. 8.

Sigurnosne istrage koje se obavljaju u skladu s ovom Direktivom završavaju objavljenim izvješćem koje se predaje u obliku koji odredi mjerodavno istražno tijelo i u skladu s odgovarajućim odjeljcima Priloga I.⁶²

Podaci o pomorskim nesrećama i nezgodama pohranjuju se i obrađuju pomoću Europske elektroničke baze podataka koju uspostavlja Komisija pod nazivom Europska informacijska platforma za pomorske nesreće (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).⁶³

Države članice dužne su donijeti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 17. lipnja 2011.

5.6. Direktiva 2009/20/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine

Nova Direktiva o osiguranju brodara popunjava zakonski vakuum u međunarodnom pomorskom pravu koje generalno ne obavezuje brodovlasnike da budu osigurani. Ova Direktiva nalaže razinu osiguranja propisanu IMO-ovom Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1996. godine (LLMC 1996) koja je dovoljno visoka da u većini slučajeva obešteti žrtve nesreće.

Uvođenje ove Direktive smatralo se s jedne strane nepotrebnim poslom, obzirom da je broj neosiguranih brodova gotovo zanemariv. Ipak, uvođenje obaveze osiguranja dodatno doprinosi povećanju sigurnosti plovidbe u vodama Zajednice.

Ova Direktiva utvrđuje pravila koja se primjenjuju na određene aspekte obveza brodovlasnika u pogledu osiguranja za pomorske tražbine. Primjenjuje se na brodove čija je bruto tonaža jednaka ili veća od 300 BT, a ne odnosi se na ratne

⁶² Ibidem, čl. 14.

⁶³ Ibidem, čl. 17.

brodove, pomoćne ratne brodove ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili kojima upravlja država, a koriste se za negospodarske javne svrhe.⁶⁴

Svaka država članica mora zahtijevati da brodovlasnici ugovore osiguranje koje pokriva brodove koji plove pod njenom zastavom te mora zahtijevati da brodovlasnici imaju osiguranje za brodove koji viju zastavu neke druge države kada takvi brodovi uplove u luku u nadležnosti države članice.⁶⁵

Osiguranje se dokazuje na temelju jedne ili nekoliko potvrda koje izdaje osiguravatelj, a koje se nalaze na brodu. Svaka država članica osigurava, u skladu s Direktivom 2009/16/EZ, da svaki inspekcijski pregled broda u luci u njezinoj nadležnosti uključuje provjeru nalazi li se na brodu spomenuta potvrda. Ako potvrde nema, nadležno tijelo može brodu izdati nalog o protjerivanju, o čemu se obavješćuje Komisija, ostale države članice i dotična država zastave. Zbog izdavanja takvog naloga o protjerivanju, svaka država članica mora tom brodu odbiti uplovljavanje u bilo koju od njenih luka dok brodovlasnik ne prijavi potvrdu.⁶⁶

Države članice dužne su donijeti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom prije 1. siječnja 2012.

5.7. Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave

Države članice donijele su 9. listopada 2008. izjavu u kojoj su jednoglasno priznale važnost primjene međunarodnih konvencija povezanih s obvezama države zastave kako bi poboljšale sigurnost plovidbe i doprinijele sprečavanju onečišćenja s brodova. Stoga je svrha ove Direktive osigurati da države članice uspješno i

⁶⁴ Čl. 1.,2., Direktiva 2009/20/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine OJ L 131, 28.05.2009, p. 128–131

⁶⁵ Ibidem čl. 4.

⁶⁶ Ibidem čl. 5.

dosljedno izvršavaju svoje dužnosti kao države zastave; i poboljšati sigurnost te spriječiti onečišćenje s brodova koji plovo pod zastavom države članice. Direktiva se primjenjuje na uprave država pod čijom zastavom brod plovi.

Direktivom 2009/21/EZ propisani su uvjeti pod kojima brod može obavljati plovidbu nakon dodjeljivanja prava da plovi pod zastavom države članice. Prije nego što se brodu kojem je dodijeljeno pravo da plovi pod zastavom države članice dopusti obavljanje plovidbe, dotična država članica dužna je poduzeti mjere koje smatra primjerenima, kako bi osigurala da taj brod ispunjava primjenjive provedbene propise. Posebno, ona svim prihvatljivim sredstvima mora provjeriti evidenciju o sigurnosti broda te se prema potrebi savjetovati s prethodnom državom zastave kako bi utvrdila jesu li ostali neriješeni neki zaostali nedostaci ili sigurnosna pitanja koje je utvrdila ta država.⁶⁷

Ako nastupi zabrana plovidbe broda koji plovi pod zastavom države članice, uprava države zastave dužna je nadzirati usklađivanje broda s odgovarajućim konvencijama IMO-a, sve dok ne budu uklonjeni nedostaci zbog kojeg je zabrana stupila na snagu.

Države članice poduzimaju potrebne mjere da se u njihovim upravama provede revizija IMO-a najmanje jednom u sedam godina pod uvjetom pozitivnog odgovora IMO-a na pravovremeni zahtjev dotične države članice te objavljuju rezultate revizije u skladu s odgovarajućim nacionalnim zakonodavstvom o tajnosti.⁶⁸

Ovo Direktivom uvodi se sustav upravljanja kvalitetom i unutarnjeg ocjenjivanja. Do 17. lipnja 2012. godine svaka država članica, za operativni dio aktivnosti svoje uprave u vezi s poslovima države zastave, razvija, provodi i održava

⁶⁷ Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave, OJ L 131 7.5.2014, online: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=DD:07:014:FULL:HR&from=HR#L_2009131HR.01013201.doc (20.8.2014.)

⁶⁸ Ibidem.

sustav upravljanja kvalitetom. Taj sustav upravljanja kvalitetom potvrđuje se u skladu s primjenjivim međunarodnim normama kvalitete. Države članice koje su na crnoj listi ili su dvije godine uzastopno na sivoj listi, objavljenoj u najnovijem godišnjem izvješću Pariškog memoranduma dostavljaju Komisiji izvješće o obavljanju svojih dužnosti kao države zastave najkasnije četiri mjeseca od objave izvješća Pariškog memoranduma. U izvješću se utvrđuju i analiziraju glavni razlozi neusklađenosti koja je dovela do zabrane plovidbe i nedostataka čija je posljedica status na crnoj ili sivoj listi.

Države članice dužne su donijeti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 17. lipnja 2011.⁶⁹

5.8. Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća

Europska unija je 23. travnja 2009. donijela Uredbu (EC) 392/2009, u koju je unijela odredbe Protokola iz 2002. Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine i IMO Rezervu i Smjernice iz 2006. godine, kao njezin sastavni dio i obvezujuće za sve države članice EU. Uredba (EZ) br. 392/2009 i Protokol iz 2002. zahtijevaju obvezno osiguranje od odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uzrokovane pomorskom nezgodom, a P&I klubovi su dosad izdavali potvrdu o osiguranju samo za obvezna osiguranja propisana međunarodnim, a ne i regionalnim ili nacionalnim propisima.⁷⁰ Donošenjem Uredbe željela se primjena odredaba Protokola iz 2002. i Smjernica iz 2006. za provedbu Protokola iz 2002. godine ubrzati i učiniti ih obvezujućim barem na području EU, ali i proširiti njihovu primjenu i na domaća putovanja.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Pospišil Miler, M.: EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – Primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., Naše more, br. 59, Rijeka, 2012., str. 125.

Ova se Uredba primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz u smislu članka 1. točke 9. Atenske konvencije i na prijevoz morem unutar jedne države članice brodovima klase A i B u skladu s člankom 4. Direktive 98/18/EZ:

- ako brod vije zastavu države članice ili je upisan u državi članici;
- ako je ugovor sklopljen u državi članici; ili
- ako je mjesto isplovljavanja ili odredište, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici.⁷¹

Uredba 392/2009 sadrži i neka druga prava putnika koja nisu predviđena ni Atenskom konvencijom iz 2002. ni IMO Smjernicama (pravo oštećenika na predujam koji ne može biti niži od EUR 21.000, pravo na naknadu za izgublenu odnosno oštećenu opremu putnika s invaliditetom, odnosno putnika smanjene pokretljivosti do punog iznosa vrijednosti uništene opreme, odnosno do punog iznosa cijene popravka oštećene opreme).

Još jedna novost uvedena ovom Uredbom jest informiranje putnika o njihovim pravima. Prijevoznik je dužan sve putnike jasno i točno informirati o njihovim pravima osiguranim ovom Uredbom. Informacije moraju biti pružene u najprihvatljivijem formatu – na svim prodajnim mjestima, na web stranicama prijevoznika, direktno prije polaska broda (ako je luka polaska unutar Europske unije) ili najkasnije po polasku broda.

Primjena Uredbe na razini Zajednice započela je 1. siječnja 2013. godine iako u tom trenutku Protokol Atenske konvencije još nije stupio na snagu.⁷²

⁷¹ Čl. 2, Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, OJ L 131, 28.05.2009, p. 24–46

⁷² Grabovac, I.: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2003., Europska unija i hrvatski Pomorski zakonik, *Kapetanov glasnik*, br. 27, 2013., p. 8-11, online: http://www.upks.hr/glasnik_br27.pdf (25.8.2014.)

5.9. Tijek oživotvorenja paketa Erika III u zemljama članicama EU

Treći paket sigurnosnih mjera u pomorstvu «Erika III» usvojen je na europskoj razini kao posljedica havarija brodova Erika 1999. godine i Prestige 2002. godine. Paket je usvojen 23. travnja 2009. godine kao nasljednik paketa «Erika I» i «Erika II». Budući da se paket sastoji od šest direktiva i dvije uredbe, od samog početka implementacije moglo se pretpostaviti da transpozicija u nacionalna zakonodavstva neće biti obavljena u roku. Sve komponente paketa trebale su biti implementirane u nacionalna zakonodavstva svih država članica do siječnja 2012. godine no po isteku tog roka samo je 40% država članica usvojilo sve transpozicijske mjere, a Europska komisija pokrenula je više od 80 postupaka protiv država članica koje nisu ispunile svoje obaveze iz spomenutog paketa.

Oko šest mjeseci nakon usvajanja trećeg paketa Komisija je organizirala dvodnevni seminar o transpoziciji šest spomenutih direktiva. Glavni cilj seminara bio je pomoći državama članicama da se pripreme za prenošenje svih direktiva u vlastita nacionalna zakonodavstva. Važno je naglasiti da je taj seminar bio prvi takav događaj na području transporta, koji je pružio mogućnost uske suradnje u pripremi transpozicije direktiva između država članica.⁷³

Zbog manjeg udjela država koje su na vrijeme ispunile svoje obaveze iz paketa, postavlja se pitanje o kompatibilnosti paketa s nacionalnim zakonodavstvima država članica. Mogu se postaviti pitanja u svezi uzroka problema implementacije, a to mogu biti nedostatak financija, organizacije nadležnih vlasti, nejasno osmišljenih direktiva, itd. Ipak, svaki od dokumenata iz trećeg sigurnosnog paketa susretao se s problemima individualne prirode.

Direktiva 2009/15/EZ i Uredba (EZ) br. 391/2009 o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova donijele su stroža pravila za priznavanje klasifikacijskih društava, stroži nadzor tih društava te nove sankcije za društva koja ne obavljaju svoje djelatnosti propisno. Budući da se novim

⁷³ Seminar on the transposition of the third maritime safety package, 2009, online: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/2009_09_28_seminar_en.htm, (25.8.2014.)

mjerama samo postrožuju već postojeća pravila, implementacija Direktive i Uredbe je uredno obavljena u svim državama članicama.⁷⁴

Direktiva o nadzoru države luke (2009/16/EZ) uvela je dodatne tehnički vrlo zahtjevne ciljeve zbog kojih je obavezno jačanje tehničkih kapaciteta pomorskih vlasti te proširenje kompetencija inspektora koji moraju provoditi opsežnije kontrole. Osim toga, operativne kontrole u lukama zahtijevaju nove kapacitete za vez brodova, često i na dulje vrijeme, što stvara značajan problem ekonomske prirode. Krajnji rok za implementaciju ove Direktive bio je travanj 2011. godine. U tom trenutku Komisija je već pokrenula postupke protiv sedam država članica koje nisu ispunile svoje obveze implementacije. Važno je naglasiti da je u to doba EMSA već obnašala snažnu ulogu nadzornog tijela za pomorsku sigurnost, a počela se razmatrati i mogućnost proširenja njezine uloge na analizu rezultata inspekcija te nadzor implementacije novih direktiva u nacionalna zakonodavstva.

Direktiva 2009/17/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice proširuje već postojeću Direktivu 2002/59/EZ. Novosti uključuju facilitiranje implementacije sustava SafeSeaNet u svim državama članicama, osnivanje europskog LRIT podatkovnog centra te proširenje Direktive na ribarske brodove dulje od 15 metara.⁷⁵ Obzirom da se radi o tehnički zahtjevnoj direktivi, neke od država članica značajno su kasnile s implementacijom. Primjerice, Belgija nije uspjela dovršiti transpoziciju ove Direktive ni u prvoj polovici 2013. godine.⁷⁶

⁷⁴ Technical Paper from the CPMR General Secretariat: Implementation of the Erika III Package - State of Play, 2012, online:

http://www.crpm.org/pub/agenda/1809_eng_implementation_of_the_erika3_package.pdf, (25.8.2014.)

⁷⁵ EMSA Implementation tasks – Directive 2009/17/EC, 2009, online:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/liability-a-compensation/items/id/269.html?cid=97>, (1.9.2014.)

⁷⁶ Performance by governance tool, 2013., online:

http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/_archives/2013/07/performance_by_governance_tool/transposition/index_en.htm, (1.9.2014.)

Direktiva o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća (2009/18/EZ) već je djelomično bila implementirana u nacionalna zakonodavstva, kao dio prijašnje Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća. Ipak, novo izdanje Direktive donijelo je i nove tehničke izazove u smislu donošenja zajedničkih tehničkih smjernica za istrage pomorskih nesreća i osnivanja nacionalnih tijela zaduženih isključivo za provođenje takvih istraga. Iako je Direktiva trebala biti implementirana u nacionalna zakonodavstva svih država članica do 17. lipnja 2011. godine, čak šest mjeseci kasnije to je učinila samo jedna četvrtina država članica. Jedan od poznatijih slučajeva nepridržavanja mjera ove Direktive bila je nesreća putničkog broda *Costa Concordia*.⁷⁷ Nesreća se dogodila u vodama pod jurisdikcijom Italije, što je tu zemlju učinilo obaveznom da provede istragu u smislu navedene Direktive. Ipak, u vrijeme nesreće, Italija još nije osnovala tijelo propisano Direktivom, ali je i dalje bila obvezna provesti istragu, jer je *Costa Concordia* također plovila pod talijanskom zastavom. Nepridržavanje mjera Direktive rezultiralo je kašnjenjem cijele istrage i pokretanjem prekršajnog postupka protiv Italije od strane Europske komisije.⁷⁸

Direktivom 2009/20/EZ o osiguranju brodara za pomorske tražbine u europsko zakonodavstvo se prenose odrednice konvencije LLMC. Primjena same Direktive ne stvara veće probleme državama članicama, jer se uvodi samo dodatna provjera potvrda o osiguranju tijekom inspekcijskih pregleda brodova u europskim lukama. Ipak, Direktiva je trebala biti transponirana u nacionalna zakonodavstva svih država članica do 1. siječnja 2012. godine, dok su po isteku tog roka transpoziciju obavile samo četiri članice.⁷⁹

⁷⁷ McMahon, L.: Italy's *Costa Concordia* investigation report still not released : Lessons cannot be learned until vital information is published, 2013, online: <http://www.groupe-eyssautier.com/fr/actualites/revue-de-presse/italy-s-costa-concordia-investigation-report-st.html?PHPSESSID=19iqrqo88avtsoo2e22kvcrbn3>, (1.9.2014.)

⁷⁸ Written questions by Members of the European Parliament and their answers given by a European Union institution, OJ C 284, 26.8.2014, p. 1–288, online: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1410438259073&uri=OJ:JOC_2014_284_R_0001, (1.9.2014.)

⁷⁹ Technical Paper from the CPMR General Secretariat: Implementation of the Erika III Package - State of Play, 2012, online:

Direktiva 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave donesena je s dvojakim ciljem:

- osigurati da države članice uspješno i dosljedno izvršavaju svoje obveze kao države zastave, prije svega uvođenjem obveze provođenja programa revizije Međunarodne pomorske organizacije u pogledu države zastave u skladu s pravom EU-a i uvođenjem certificiranja operativnih sustava nacionalnih tijela nadležnih za pomorstvo i
- poboljšati sigurnost i spriječiti onečišćenje s brodova koji plove pod zastavom države članice, prije svega osiguravanjem da niti jedna nije uvrštena na crnu listu, kao ni na sivu listu Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke.⁸⁰

Deset država članica (Belgija, Njemačka, Danska, Estonija, Finska, Hrvatska, Malta, Nizozemska, Rumunjska i Švedska) prenijelo je Direktivu na vrijeme, tj. do 17. lipnja 2011. (1. srpnja 2013. za Hrvatsku), jedanaest ih je to učinilo do kraja 2011., dok su ostale države članice prekoračile rok za prenošenje za više od 6 mjeseci. Stoga je prenošenje izvršeno u većini država članica u roku ili blizu roka.

Postepeno uklanjanje država članica EU-a s crne i sive liste Pariškog memoranduma od 2007. nadalje znak je da pomorske uprave ozbiljno shvaćaju svoje odgovornosti, pa tako od dvije preostale države članice na tim listama, jedna više nema pomorskih brodova u registru.

U vezi s međunarodnim pomorskim konvencijama, obalne države pokazale su se aktivnima u pogledu ratifikacije, iako rokovi koje su si postavile za pristupanje određenim konvencijama nisu bili poštovani u svim slučajevima. Većina država članica trenutačno poštuje zahtjeve određene Direktivom 2009/21/EZ, a Komisija

http://www.crpm.org/pub/agenda/1809_eng_implementation_of_the_erika3_package.pdf,
(25.8.2014.)

⁸⁰ Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni Direktive 2009/21/EEZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave, 2013., COM/2013/0916 final, str.2.

potiče države članice da osiguraju održavanje takve razine predanosti i ostvarivanja napretka.⁸¹

Donošenjem Uredbe (EZ) 392/2009 o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća željela se primjena odredaba Protokola Atenskoj konvenciji iz 2002. i Smjernica IMO-a iz 2006. za provedbu Protokola iz 2002. godine ubrzati i učiniti ih obvezujućim barem na području EU, ali i proširiti njihovu primjenu i na domaća putovanja.⁸² Rok za transpoziciju i implementaciju ove Uredbe bio je 31. prosinca 2012. godine, bez obzira na to je li Protokol iz 2002. godine u međuvremenu stupio na snagu. Ipak, sam početak primjene Uredbe je bio vremenski fleksibilan, jer su se rokovi razlikovali ovisno o klasi broda u pitanju. Protokol iz 2002. godine stupio je na snagu 23. travnja 2014. godine⁸³ za 17 država, od kojih su 10 države članice Europske unije (Belgija, Bugarska, Hrvatska, Danska, Grčka, Latvija, Malta, Nizozemska, Norveška i Velika Britanija). Iako je Uredba preuzela veliki dio mjera iz Protokola 2002., oba akta bit će zajedno na snazi, Uredba na razini Zajednice, a Protokol 2002. na međunarodnoj razini. U tijeku su pregovori za međunarodno priznavanje jedne potvrde o osiguranju, kako brodovlasnici ne bi morali imati po dva dokumenta (jedan prema Uredbi, a drugi prema Protokolu) za svaki brod u floti.

⁸¹ Ibidem, str.10.

⁸² Pospišil Miler, M.: op.cit., str. 127.

⁸³ Entry into Force of the Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974; 2014, online:<http://www.skuld.com/topics/circulars/circulars/entry-into-force-of-the-protocol-of-2002-to-the-athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-1974> (3.9.2014.)

6. OŽIVOTVORENJE MJERA POVEĆANJA SIGURNOSNIH STANDARDA NA MORU “ERIKA” U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska potpisala je Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) s Europskom unijom 29. listopada 2001. Do prosinca 2004. godine sve države članice EU-a ratificirale su Sporazum koji je stupio na snagu 1. veljače 2005. godine. SSP-om su propisane opsežne mjere suradnje i smjernice Hrvatskoj prema integraciji u EU. U Sporazumu su navedene konkretne pravne i političke prilagodbe koje su nužne kako bi Hrvatska postala članicom EU-a. Među navedenima nalazi se i usklađivanje hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Zajednice. Da bi se integrirala u Zajednicu, Hrvatska je morala uskladiti svoje zakonodavstvo sa zakonodavstvom Zajednice, postupno od datuma potpisivanja Sporazuma do kraja razdoblja posebno utvrđenog za svako područje.⁸⁴

Oživotvorenje mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika» u Republici Hrvatskoj obavljeno je implementiranjem direktiva i uredbi u nacionalno zakonodavstvo. Budući da se radi o dva različita pravna akta, važno je naglasiti bitne odrednice svakog od njih.

Sa zakonodavstvom EU kolokvijalno najčešće povezujemo direktive. «Direktiva obvezuje, s obzirom na rezultat koji se ima ostvariti, svaku državu članicu kojoj je upućena, ali ostavlja nacionalnim vlastima izbor forme i metoda.» (Čl. 288. st. 3. UFEU). Sloboda države članice u izboru forme i metode prilikom implementacije direktive u nacionalno zakonodavstvo čini direktivu «najeuropskijim» pravnim instrumentom. Direktiva je pravno obvezujući instrument EU kojem je cilj usklađivanje nacionalnog zakonodavstva. Za razliku od uredbi, direktiva se ne primjenjuje izravno, već ju države članice implementiraju u svoja nacionalna zakonodavstva (donošenjem novog propisa ili izmjenom postojećeg propisa u skladu s direktivom) i u tome imaju određenu slobodu. Dakle, učinak

⁸⁴ Priručnik za usklađivanje hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske zajednice, 2006., online: http://www.mvep.hr/files/file/publikacije/Prirucnik_za_pravnike.pdf, (4.9.2014.)

direktive je posredan, nastupa onda kada države članice promijene postojeći propis ili donesu novi propis u skladu s direktivom.

Direktivom se propisuje rok unutar kojeg države članice trebaju uskladiti nacionalno zakonodavstvo s direktivom. U tom razdoblju, iako direktiva još nije implementirana u nacionalno zakonodavstvo, ciljevi direktive ne smiju biti ugroženi postupanjem države članice.

Iako de facto direktiva prije implementacijskog postupka nije dio nacionalnog zakonodavstva države članice, građani države članice mogu se pred nacionalnim sudovima na direktivu izravno pozivati u slučaju da država članica direktivu nije provela u nacionalno zakonodavstvo ili je provedena pogrešno ili nepotpuno.⁸⁵

«Uredba ima opću primjenu. Obvezujuća je u cijelosti i izravno primjenjiva u svim državama članicama.» (Čl. 288. st. 2. UFEU). Uredba je naj snažniji zakonodavni instrument EU. Kako proizlazi iz čl. 288. st. 1. UFEU, uredba je: općenormativna, u cijelosti obvezujuća, odnosi se na sve države članice i ima izravan učinak. Uredba kao europska norma de facto mijenja nacionalnu normu. Ona je «nacionalna» u punom značenju te riječi. Za njezinu punu primjenu u nacionalnom zakonodavstvu nije potreban postupak implementacije kroz nacionalni zakonodavni postupak. Uredba se primjenjuje izravno, na temelju objavljivanja u službenom listu EU, od njezina stupanja na snagu.⁸⁶

U nastavku je opisano oživotvorenje svih direktiva i uredbi trećeg paketa mjera povećanja sigurnosnih standarda na moru «Erika». Za pregled oživotvorenja u RH odabran je paket «Erika III» jer sadrži tri direktive koje nadopunjuju sve direktive donesene u prijašnjim paketima, a to su:

- Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje

⁸⁵ Vujičić, T.: Škola osnovnih pojmova Europske unije, Hrvatska pravna revija, br. 3, 2010., p. 116-117, online:, (4.9.2014.)

⁸⁶ Ibidem

obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava nadopunjuje i čini završni oblik Direktive 94/57/EZ te Direktive 2001/105/EZ.

- Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke nadopunjuje i čini završni oblik Direktive 95/21/EZ te Direktive 2001/106/EZ.
- Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice nadopunjuje i čini završni oblik Direktive 2002/59/EZ.

U radu je prikazano i oživotvorenje ostatka direktiva paketa «Erika III».

Uredbe odabrane za prikaz oživotvorenja također većinom spadaju u paket «Erika III» jer i ih je RH djelomično prenijela u neke od svojih zakonskih akata, iako to po propisima Europske unije nije obavezno, već uredbe vrijede «same po sebi». Također, naveden je i slučaj Uredbe Vijeća br. 417/2002 o ubrzanju postepenog uvođenja zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom iz paketa «Erika I» budući da je u tom slučaju primijenjeno obrnuto rješenje – ukidanja postojećeg zakona s ciljem prihvaćanja nove Uredbe.

6.1. Oživotvorenje Direktive 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju nadzor i pregled brodova i za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava i Uredbe (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije za inspekcijski pregled i nadzor brodova u Republici Hrvatskoj

Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju nadzor i pregled brodova i za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava te Uredba (EZ-a) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije za inspekcijski pregled i nadzor brodova oživotvorene su u hrvatskom nacionalnom

zakonodavstvu putem Pravilnika o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova. Tim Pravilnikom propisuje se način, postupak ovlašćivanja i uvjeti kojima moraju udovoljavati organizacije koje obavljaju tehnički nadzor, pregled i certifikaciju brodova sukladno međunarodnim konvencijama za sigurnost na moru i sprječavanje onečišćenja mora, a na načelima slobode pružanja usluga, te postupak i način suspenzije i povlačenja ovlaštenja, kao i nadzor nad radom priznatih organizacija.⁸⁷ Prije pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, Uredba (EZ-a) br. 391/2009 bila je oblikovana kao dodatak spomenutom Pravilniku, uz napomenu da po ulasku Republike Hrvatske u Europsku uniju taj Dodatak prestaje važiti, a na snagu stupa sama Uredba.

Nadalje, okvir za provedbu Uredbe (EZ) br. 391/2009 u Republici Hrvatskoj stvoren je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o Hrvatskom registru brodova (NN 076/2013), koji je na snagu stupio 29. lipnja 2013. godine. Novim zakonom detaljnije se uređuju ovlasti i status HRB nakon pristupanja EU. Također, odredbe o Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju od 1. srpnja 2014. godine donosi ministar nadležan za pomorstvo i unutarnju plovidbu, a ne kao do sada HRB.⁸⁸ HRB je od 14. svibnja 2014. godine priznato klasifikacijsko društvo (RO) sukladno Uredbi (EC) 391/2009 Europskog Parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova.⁸⁹

Republika Hrvatska podnijela je 23. srpnja 2010. informacije i dokaze o tome da HRB udovoljava zahtjevima Uredbe (EZ) br. 391/2009. Imajući u vidu da postupak priznavanja može trajati duže razdoblje nakon podnošenja zahtjeva i da od

⁸⁷ Pravilnik o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 118/11, 99/1

⁸⁸ Vlada: Detaljnije uređene ovlasti i status Hrvatskog registra brodova, 2013, online:<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10041>, (10.9.2014.)

⁸⁹ Commission Implementing Decision of 14 May 2014 granting EU recognition to the Croatian Register of Shipping pursuant to Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council on common rules and standards for ship inspection and survey organisations (notified under document C(2014) 3014), OJ SL L 145, 16.05.2014, p. 43–44, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1410474097837&uri=CELEX:32014D0281>, (10.9.2014.)

pristupanja do završetka postupka Vlada Republike Hrvatske neće HRB-u moći dodjeljivati zakonom propisane zadaće, Komisija je pokrenula pripreme faze ocjenjivanja HRB-a prije nego što je Hrvatska postala država članica Unije. Komisija je, uz pomoć Europske agencije za pomorsku sigurnost, provjerila da HRB udovoljava svim minimalnim mjerilima navedenima u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 391/2009. Ocjena se temeljila na proučavanju dokumentacije koju su podnijele hrvatske vlasti, kao i na ishodima dviju inspekcija HRB-ovih ureda koje su proveli stručnjaci iz Europske agencije za pomorsku sigurnost u listopadu 2011. i jedne inspekcije provedene u listopadu 2013. kako bi se provjerilo provođenje korektivnih mjera koje je HRB poduzeo za rješavanje nedostataka koje je Komisija ustanovila prilikom ocjene. Provedba određenog broja korektivnih mjera još uvijek traje te će se i dalje pratiti, a posebno otvaranje područnog ureda u Šangaju u Kini.⁹⁰

6.2. Oživotvorenje Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke u Republici Hrvatskoj

Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke (PARIS MOU on PSC), je na svojoj 43. sjednici održanoj u svibnju 2010. u Dublinu usvojio Novi inspeksijski režim (NIR) koji se počeo primjenjivati 1. siječnja 2011. godine te je zamijenio postojeći režim nadzora luka država. Novi inspeksijski režim je kreiran u sukladnosti s Direktivom 2009/16/EC o nadzoru države luke.⁹¹ Republika Hrvatska je punopravna članica Paris MOU-a od 1. siječnja 1997. godine⁹², pa je stoga i prije ulaska u Europsku uniju primjenjivala mjere Direktive 2009/16/EC.

Ulaskom u Europsku uniju, Republika Hrvatska implementirala je Direktivu 2009/16/EZ prvenstveno kroz Pomorski zakonik (NN 56/13) kao temeljni zakonski akt u hrvatskom pomorstvu.

⁹⁰ Ibidem.

⁹¹ Paris MOU - Novi inspeksijski režim (NIR) i Direktiva 2009/16/EC, 2003, online: http://www.crs.hr/Portals/0/docs/hrv/tehnice_okruznice/QC-T-244.pdf, (10.9.2014.)

⁹² Hrvatska zastava na 'Bijeloj listi' Pariškog memoranduma, 2010, online: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6859>, (10.9.2014.)

Zatim, mjere Direktive usvojene su putem Pravilnika o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 39/11) kojim se utvrđuje način i postupci provođenja inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša, životnih i radnih uvjeta članova posade na brodovima, sigurnosne zaštite brodova i luka; visina i obveze podmirivanja troškova ponovnog inspeksijskog pregleda, uvjeti koje mora ispunjavati inspektor sigurnosti plovidbe, obrasci i način izdavanja iskaznica i znački inspektora sigurnosti plovidbe, te ovlaštenja za obavljanje određenih inspeksijskih poslova.⁹³ Tijekom 2014. godine bit će donesen Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, u skladu s Direktivom 2013/38/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 12. kolovoza 2013. o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke.⁹⁴

Mjere Direktive 2009/16/EZ u pravni poredak Republike Hrvatske prenesene su i Pravilnikom o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom. Ovim pravilnikom propisuju se isprave, dokumenti i podaci o pomorskom prometu u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi koje brodovi dostavljaju u najavi dolaska odnosno odlaska, tijekom boravka, kao i pri dolasku odnosno odlasku iz luke, te se propisuju uvjeti i način dostave, prikupljanja i razmjene isprava, dokumenata i podataka o pomorskom prometu u konvencionalnom i elektroničkom obliku, kao i način i uvjeti izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, odnosno odobrenja za isplovljenje broda.⁹⁵ Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša obavljaju inspektori

⁹³ Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 39/11.

⁹⁴ Prijedlog programa Vlade RH za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2014. godinu, 2013, online: http://www.mvep.hr/files/file/2014/140207-Program_2014.pdf, (10.9.2014.)

⁹⁵ Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 70/13.

sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i lučkih kapetanija, te drugi ovlašteni djelatnici Ministarstva i lučkih kapetanija.⁹⁶

6.3. Oživotvorenje Direktive 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice u Republici Hrvatskoj

Direktiva 2009/17/EZ nadopunjuje Direktivu 2002/59/EZ, a obuhvaća pitanja sustava javljanja brodova i nadzora, izvješćivanje o prijevozu opasnih tereta, nadzor brodova koji prevoze opasne i štetne tvari te intervenciju u slučaju pomorskih nezgoda. Za postizanje navedenih ciljeva, Direktiva ističe važnost uspostavljanja VTS-a, određivanja plovidbenih ruta i sustava javljanja brodova.⁹⁷

Mjere ovih Direktiva vezane uz nadzor i upravljanje pomorskim prometom u nacionalno su zakonodavstvo prenesene prvenstveno Pomorskim zakonikom (NN 56/13), kao temeljnim aktom. Glava IV.a Pomorskog zakonika detaljno razrađuje pitanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom. Nadzor i upravljanje pomorskim prometom provodi se kroz suradnju nadležnih službi Ministarstva i lučkih kapetanija s pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja. Područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske. Poslove nadzora i upravljanja pomorskim prometom obavlja služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom Ministarstva i lučkih kapetanija u suradnji s lučkim upravama, trgovačkim društvom Plovput i Hrvatskim hidrografskim institutom.⁹⁸

⁹⁶ Ljubičić, I.: Inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 4/2009., Split, str. 829.

⁹⁷ Ćorić D., Šantić I.: Nadzor sigurnosti plovidbe i utvrđivanje prekršajne odgovornosti, Pravni vjesnik, god. 28, br. 2, Zagreb, 2012., str. 81.

⁹⁸ Čl 75., Pomorski zakonik, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13

Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (NN 080/2012) u nacionalno zakonodavstvo RH uvodi obavezu opremanja ribarskih brodova duljih od 15 metara sustavom za automatsku identifikaciju, koja se pojavljuje kao novost u Direktivi 2009/17/EZ.

Mjere spomenute Direktive vezane uz prikupljanje detaljnih informacija o opasnim i onečišćujućim tvarima koje se prevoze brodovima u vodama Zajednice implementirane su u hrvatsko nacionalno zakonodavstvo putem Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (NN 34/12). Posebno se time bavi drugi dio Pravilnika «II. Prijavljivanje opasnih ili onečišćujućih tvari» koji propisuje da opasne ili onečišćujuće tvari ne smiju biti ponuđene za prijevoz ili ukrcane na brod bez obzira na veličinu broda, dok se zapovjedniku ili brodaru ne dostavi Izjava s potrebnim podacima o teretu.⁹⁹

Direktiva 2009/17/EZ propisuje obaveznu razmjenu informacija među državama članicama kroz harmonizirani sustav SafeSeaNet i njegov dio Thetis. Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 39/11) prenosi tu obavezu u hrvatsko zakonodavstvo u Članku 23. koji propisuje obavezno unošenje podataka o obavljenom inspeksijskom pregledu u odgovarajuću bazu podataka koju vodi Ministarstvo, a u slučaju inspeksijskog pregleda stranog broda i u informacijski sustav Thetis. Nadalje, isti Pravilnik propisuje korištenje VTMISS-a kao tehničkog sustava za nadzor i upravljanje pomorskim prometom.

Mjesto zakloništa jedna je od najbitnijih tema trećeg pomorskog sigurnosnog paketa. Direktivom 2009/17/EZ proširene su odredbe vezane uz mjesto zakloništa i na brodove koji trebaju pomoć (ne samo brodove koji su u nevolji) te su detaljnije

⁹⁹ Čl 8., Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 51/05, 127/10, 34/13.

navedeni postupci pružanja mjesta zakloništa. Republika Hrvatska trenutno raspolaže jedino Pravilnikom o mjestima zakloništa iz 2008. godine, koji je u odnosu na razvoj materije zastario i ne uzima u obzir odrednice nove Direktive. Pomorskim zakonikom (NN 56/13) propisuje se da će nadležni ministar donijeti propise o mjestima zakloništa, uvjetima koja moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, i uvjetima i načinu korištenja mjesta zakloništa u roku od tri godine od dana stupanja na snagu tog Zakonika.

Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom u pravni poredak Republike Hrvatske prenosi Direktivu 2009/17/EZ, tj. mjere koje se odnose na obavezno korištenje AIS-a i LRIT-a. Ovim Pravilnikom propisuju se pravila o izbjegavanju sudara na moru, signali i oznake, sustav javljanja pomorskih objekata i uvjeti sigurnosti pomorske plovidbe koje su dužni primjenjivati zapovjednik broda, članovi posade broda, osoba koja upravlja brodicom ili jahtom i članovi posade brodice ili jahte te zapovjednik hidroaviona na vodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, te način i uvjeti obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom.¹⁰⁰

6.4. Oživotvorenje Direktive 2009/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća

Donošenjem Direktive 2009/18/EZ Europska unija dobila je jedinstven i funkcionalan dokument u koji su pretočene određene mjere prijašnjih direktiva 1999/35/EZ i 2002/59/EZ. Republika Hrvatska je i prije pristupanja Europskoj uniji regulirala način istraživanja pomorskih nesreća Pravilnikom o istraživanju pomorskih nesreća (NN 9/07), koji je kasnije dopunjen (NN 118/11) mjerama

¹⁰⁰ Čl 1., Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 79/13.

Direktiva 2009/18/EZ i 2002/59/EZ. Ovim se Pravilnikom utvrđuju uvjeti, postupci, način i ovlasti za provedbu istrage pomorskih nesreća i nezgoda, kako bi se

- omogućila brza provedba sigurnosne istrage i primjerena analiza pomorskih nesreća i nezgoda radi utvrđivanja njihovih uzroka,
- osiguralo pravodobno i točno izvješćivanje o rezultatima istrage i prijedlozima za poboljšanje stanja,
- definirao postupak prilikom provođenja upravne istrage,

sa svrhom unaprijednja sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša i smanjenja rizika budućih pomorskih nesreća.¹⁰¹

Budući da Direktiva 2009/18/EZ propisuje osnivanje nezavisnog tijela koje će provoditi istrage pomorskih nesreća, Republika Hrvatska je temeljem te mjere osnovala agenciju za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.¹⁰² Pravna podloga za osnivanje ove agencije jest Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13).

Agencija je pravna osoba koja na temelju javnih ovlasti samostalno obavlja poslove određene Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku.

Agencija je funkcionalno i organizacijski nezavisna od svih tijela nadležnih za zračni, pomorski i željeznički promet te od svih pravnih i fizičkih osoba. Agencija je osnovana kao nezavisno tijelo za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, koje potpuno autonomno provodi sigurnosne istrage s ciljem i zadatkom utvrđivanja uzroka nesreća te s tim u vezi izdavanja sigurnosnih preporuka na osnovu nalaza provedenih sigurnosnih istraga. Djelatnost Agencije obuhvaća

¹⁰¹ Čl 1., Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb 9/07,118/11

¹⁰² Osnivanje agencije za nesreće, 2013, online:
<http://www.pomorac.net/index.php/rss/rssdomace/3474-osnivanje-agencije-za-nesrece.html>,
(12.9.2014.).

poslove istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, poslove sigurnosnih istraga u svrhu utvrđivanja uzroka nesreće i predlaganja mjera radi izbjegavanja pomorskih nesreća te unapređivanja sigurnosti plovidbe, kao i poslove istraživanja ozbiljnih nesreća u željezničkom prometu te izvanrednih događaja koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća.

Misija agencije je nezavisno, stručno, efikasno i racionalno obavljanje poslova i javnih ovlasti koje su temeljem Zakona stavljene u nadležnost Agencije, sa svrhom aktivnog utjecaja na sigurnost zračnog, pomorskog i željezničkog prometa te sprječavanja budućih nesreća, putem sigurnosnih preporuka koje se temelje na neovisnom i stručnom nalazu provedene sigurnosne istrage.¹⁰³

6.5. Oživotvorenje Direktive 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine u Republici Hrvatskoj

Direktiva 2009/20/EZ o osiguranju brodara za pomorske tražbine u Republici Hrvatskoj transponirana je u hrvatsko nacionalno zakonodavstvo putem Pomorskog zakonika (NN 56/13). Stavak 3. članka 167. spomenutog Zakonika navodi da se inspekcijskim nadzorom nad stranim brodovima u RH provjerava ima li brod važeće isprave sukladno Uredbi (EZ) br. 392/2009 i Direktivi 2009/20/EZ. Člankom 615.a spomenutog Zakonika propisuje se da svaki prijevoznik koji stvarno obavlja međunarodni prijevoz u cijelosti ili djelomično brodom upisanim u hrvatski upisnik brodova koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

¹⁰³ Godišnji plan i program rada Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu za 2014. godinu, 2013, online:
<https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//Sjednice/Arhiva//142.%20-%2017.pdf>, (12.9.2014.)

6.6. Oživotvorenje Direktive 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave u Republici Hrvatskoj

U Izvješću Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni Direktive 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave navodi se da je Republika Hrvatska na vrijeme transponirala Direktivu u svoje nacionalno zakonodavstvo. Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika predlaže se donošenje novog zakona po hitnom postupku zbog ispunjavanja obaveze usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije, a naglašava se i prenošenje Direktive 2009/21/EZ.

Jedna od obaveza propisanih Direktivom 2009/21/EZ jest revizija države zastave od strane IMO-a, no podaci o reviziji Republike Hrvatske nisu dostupni.

Nadalje, Direktiva 2009/21/EZ nalaže da sve države članice koje se nalaze na crnoj ili sivoj listi Pariškog memoranduma moraju otkriti uzroke problema te popraviti sve nedostatke koji ih sprječavaju u pomicanju na bijelu listu. Republika Hrvatska je provela sve potrebne mjere za priznavanje na bijeloj listi te se od 2011. godine nalazi na 10. mjestu bijele liste Pariškog memoranduma.¹⁰⁴

6.7. Oživotvorenje Uredbe (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća u Republici Hrvatskoj

Prije pristupanja Europskoj uniji Sabor Republike Hrvatske donio je Odluku o proglašenju Zakona o potvrđivanju protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine. Budući da se većina sadržaja Uredbe (EZ) br. 392/2009 temelji na tome Protokolu, može se reći da je Republika Hrvatska na vrijeme počela primjenjivati samu Uredbu.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Pariški memorandum – crna, siva i bijela lista, 2014, online:

<https://www.parismou.org/sites/default/files/WGB%202011-2013.pdf>, (12.9.2014.)

¹⁰⁵ Izvješće Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu o Prijedlogu zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, s Konačnim prijedlogom zakona, hitni postupak, prvo i drugo čitanje, P.Z.E. br. 264, 2013; online: <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=52590>, (12.9.2014.)

Između ostaloga, promijenjen je članak 612. Pomorskog zakonika koji je doslovno propisao da se na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, primjenjuje Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća.¹⁰⁶

6.8. Oživotvorenje Uredbe EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom i opozivanju Uredbe Vijeća (EZ) br. 2978/94 u Republici Hrvatskoj

Prije pristupanja Europskoj uniji u Republici Hrvatskoj na snazi je bio Zakon o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate, koji je u potpunosti sadržavao mjere Uredbe Vijeća br. 417/2002 o ubrzanju postepenoga uvođenja zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom. No, Odbor za pomorstvo, promet i infrastrukturu Hrvatskoga sabora, na 15. sjednici održanoj 17. travnja 2013. godine, raspravio je Prijedlog zakona o prestanku važenja Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate, koji je i usvojen, budući da se danom pristupanja RH Europskoj uniji počinje izravno primjenjivati Uredba Vijeća br. 417/2002.¹⁰⁷ Iako je RH kada su u pitanju druge uredbe postupala tako da je neke njihove dijelove, usprkos nepostojanju obveze za to, implementirala u svoje zakonodavstvo, u ovom slučaju učinak je bio upravo suprotan – postojeći zakon je ukinut, kako bi se izravno primjenjivala uredba.

¹⁰⁶ Grabovac, I. op.cit., (12.9.2014.)

¹⁰⁷ Izvješće Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu o Prijedlogu zakona o prestanku važenja Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate, s Konačnim prijedlogom zakona, hitni postupak, prvo i drugo čitanje, P.Z.E. br. 344, 2013.; online: <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=54596>, (12.9.2014.)

7. ZAKLJUČAK

Zakonodavni paketi «Erika» doneseni su na razini Europske unije s ciljem poboljšanja sigurnosti u brodarstvu i smanjenja štetnog utjecaja na okoliša. Tri zakonodavna paketa imenovana su u spomen havarije tankera Erika koji se raspolovio i potonuo u oluji u Biskajskom zaljevu 1999. godine. Uslijed havarije iz broda je iscurilo više od 10.000 tona teškog dizelskog ulja što je za posljedicu imalo zagađenje 400 kilometara francuske obale, te tešku štetu učinjenu francuskom gospodarstvu. Ova nesreća motivirala je Europsku komisiju i parlament na donošenje novih sigurnosnih mjera po hitnom postupku. Tijekom postupka donošenja prvih dvaju paketa, dogodila se gotovo identična havarija broda Prestige, koji se također raspolovio, 2002. godine i uzrokovao zagađenje obala Španjolske i Francuske. Posebnu ulogu u tom slučaju igrala je Španjolska, koja je odlučila ne pružiti mjesto zakloništa Prestigeu, zbog čega je brod doživio havariju i zagadio puno veće područje no što bi to učinio imajući luku zakloništa. Također, šanse za ovakvu nesreću bile bi puno manje da su prva dva sigurnosna paketa na vrijeme i u potpunosti implementirana. Većina država članica kasnila je s provedbom novih sigurnosnih mjera, pa je stoga počela kampanja uvođenja trećeg sigurnosnog paketa «Erika» kojim su prethodne mjere dodatno postrožene i detaljnije objašnjene, a regulirana su i neka pitanja koja se nisu pojavila u prva dva paketa. Može se reći da se paketi Erika sastoje od modificirane postojeće legislative (Erika I), inovacija na području pomorske sigurnosti (Erika II) te postroženja postojeće legislative i ujednačavanja s međunarodnim standardima (Erika III).

Republika Hrvatska je tijekom prepristupnih pregovora za pristupanje Europskoj uniji morala provesti različite pravne i političke prilagodbe, a među njima i usklađivanje hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Zajednice. Kada su u pitanju konkretni paketi «Erika», Republika Hrvatska našla se u boljoj poziciji od ostalih država članica, budući da je Zajednici pristupila tek 13. srpnja 2013. godine, a samim time je imala i značajno dulji rok za implementaciju mjera koje su već postojeće države članice morale implementirati ubrzo nakon donošenja tih mjera. Većina država članica Europske unije kasnila je s implementacijom sva tri paketa,

dok Hrvatska bilježi gotovo zanemariv udio kašnjenja u odnosu na ostale države članice.

Oživotvorenje mjera tih triju paketa u Republici Hrvatskoj provedeno je prvenstveno transpozicijom direktiva i uredbi u nacionalno zakonodavstvo. Poznato je da se direktive javljaju kao zakonodavni oblici koje je svaka država članica obvezna implementirati pod uvjetom da se zadovoljava cilj same direktive, dok forma za transpoziciju nije bitna. Republika Hrvatska sve je direktive transponirala u obliku novih pravilnika ili je integrirala pojedine ciljeve u već postojeće zakonike i pravilnike. Uredbe kao zakonodavni oblik vrijedi «sama po sebi» i ne mora se transponirati u određenom obliku u nacionalno zakonodavstvo, već samim činom pristupanja Zajednici, ona postaje sastavni dio nacionalnog zakonodavstva. U slučaju transponiranja uredbi Republika Hrvatska pokazuje dvojaku praksu. U pojedinim slučajevima preneseni su dijelovi uredbi u postojeće zakonske akte, dok je primjer Uredbe Vijeća br. 417/2002 o ubrzanju postepenog uvođenja zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom vrlo specifičan. Naime, zakon je u Republici Hrvatskoj bio na snazi od 2004. godine, a zatim je uoči pristupanja Europskoj uniji ukinut, kako bi na snagu stupila spomenuta Uredba. Bez obzira na različite prakse transpozicije, Republika Hrvatska je većinu direktiva i uredbi uredno implementirala u nacionalno zakonodavstvo. Jedina iznimka je pitanje mjesta zakloništa, koje novim Pomorskim zakonikom nije uređeno, niti je osmišljen kakav drugi dokument kojim se mjesto zakloništa propisuje u kontekstu mjera paketa «Erika». U tom slučaju, novim Pomorskim zakonikom naglašeno je da će ministar donijeti potrebne propise u roku od tri godine.

Osim uspješnog implementiranja dosad donesenih sigurnosnih mjera, Republika Hrvatska zajedno s drugim državama Europske unije mora raditi na razvoju novih sigurnosnih instrumenata, budući da su sve dosadašnje mjere donesene u odjeku velikih pomorskih havarija. Cilj zakonskog uređivanja pitanja pomorske sigurnosti leži u proaktivnosti, odnosno aktivnom praćenju i predviđanju mogućih nezgoda te pravovremenom uklanjanju opasnosti.

LITERATURA

1. Ćorić, D.: Odgovornost i naknade štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 58, Zagreb, 2008.
2. Ćorić, D. Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene; Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, br. 2., Rijeka, 2006.
3. Ćorić D., Šantić I.; Nadzor sigurnosti plovidbe i utvrđivanje prekršajne odgovornosti, Pravni vjesnik, god. 28, br. 2, Zagreb, 2012.
4. Hui, W.; Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage - A Comparative and Economic Study of the International, US and Chinese Compensation Regime; Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, Nizozemska, 2011.
5. Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni Direktive 2009/21/EEZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave, 2013., COM/2013/0916 final
6. Kaeding, M.; Better regulation in the European Union: Lost in Translation or Full Steam Ahead? The transposition of EU transport directives across member states, AlphaZet prepress, Waddinxveen, 2007.
7. Luttenberger, A., Zec, D.; Interesi obalne države u pomorskom nadzoru, Poredbeno pomorsko pravo, br. 164. Rijeka, 2010. godine
8. Ljubičić, Ivana; Inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split, 2009.
9. Mandaraka-Sheppard, Aleka; Modern Maritime Law and Risk Management, Informa Law, London, 2009.
10. Pospišil Miler, M.: «EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – Primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012.», Naše more, br. 59, Rijeka, 2012.

PRAVNI AKTI

1. Direktiva Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, sprječavanju onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plove u vodama pod jurisdikcijom država članica (nadzor države luke); OJ L 157, 07.07.1995, p. 1–19
2. Direktiva 2001/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 94/57/EZ o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava, OJ L 19, 22.1.2002, p. 9-16
3. Direktiva 2001/106/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/21/EZ o provedbi međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, zaštiti morskog okoliša od onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima koji se koriste lukama Zajednice te plove u vodama pod jurisdikcijom država članica (nadzor države luke), OJ L 19, 22.01.2002, p. 17–31.
4. Uredba EZ br. 417/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. veljače 2002. o ubrzanom postepenom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili jednakovrijednim projektnim rješenjem za tankere za ulje s jednostrukom oplatom i opozivanju Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 2978/94, OJ L 64, 07.03.2002, p. 1–5
5. Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EZ, OJ L 208, 05.08.2002, p. 10–27
6. Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost, OJ L 208, 05.08.2002, p. 1–9
7. Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje

- obavljaju pregled i nadzor brodova (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, p. 11–23
8. Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, OJ L 131, 28.05.2009, p. 101–113
 9. Direktiva 2009/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela koja se odnose na istraživanje nesreća u području pomorskog prometa i o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća; OJ L 131, 28.05.2009, p. 114–127
 10. Direktiva 2009/20/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine, OJ L 131, 28.05.2009, p. 128–131
 11. Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća OJ L 131, 28.05.2009, p. 24–46
 12. Pravilnik o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 118/11, 99/12
 13. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 39/11
 14. Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 70/13
 15. Pomorski zakonik, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13
 16. Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 51/05, 127/10, 34/13.
 17. Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima

obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 79/13.

18. Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb 9/07, 118/11

WEB IZVORI

1. Maritime safety: accelerated phasing-in of double-hull oil tankers, 2011, online:
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_en.htm (23. 7. 2014.)
2. Mizzi, A. 2009 The third maritime safety package: a synopsis, <http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/the-third-maritime-safety-package-a-synopsis--1.htm> (14.9.2014.)
3. Popis prijevoda pravne stečevine EU-a za područje 07.30.30 - Sigurnost na moru, online:
<http://www.mvep.hr/pre/default.aspx?p=07.30.30> (3.9.2014.)
4. Report of the enquiry into the sinking of the Erika off the coasts of Brittany on 12 December 1999, online: http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf (20.7.2014.)
5. Total Erika - cronologia di un disastro ambientale, online:
<https://sites.google.com/site/erikarivista/home> (20. 7. 2014.)
6. Fischler M. 2000 Answer given by Mr Fischler on behalf of the Commission,
online:<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2000-0210&language=RO> (17.7.2014)
7. Direktiva 2001/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2001. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 94/57/EZ o zajedničkim propisima i normama za organizacije ovlaštene za inspeksijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava, OJ L 19, 22.1.2002, p. 9-16; online:
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0105&rid=1> (1.8.2014.)
8. ERIKA I maritime safety legislation enters into force: Commission takes action against 10 Member States , 2003, online:

- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-03-1116_en.htm?locale=en,
(25.7.2014.)
9. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a second set of community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika, 2000, online:
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0802&from=EN> (25.7.2014).
 10. Garcia, R. 2003, The Prestige: one year on, a continuing disaster, online: <http://www.panda.org/downloads/marine/finalprestige.pdf>, 26.7.2014.
 11. Hansen, R.: Multinational Enterprise Pursuit of Minimized Liability: Law, International Business Theory and the Prestige Oil Spill, *Berkeley Journal of International Law*, vol. 26., no. 2, 2008., p. 410-449, online:
<http://scholarship.law.berkeley.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1359&context=bjil> (26.7.2014.)
 12. Markku Mylly appointed Executive Director of the EMSA, 2012, online: <http://www.lvm.fi/topical/4113892/markku-mylly-appointed-executive-director-of-the-ems>, (30.7.2014.)
 13. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the establishment of a fund for the compensation of oil pollution damage in European waters and related measures, OJ C 120/E, 24.4.2001, p. 79-82, online: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000PC0802\(02\)&rid=2](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000PC0802(02)&rid=2), (30.7.2014.)
 14. 3rd maritime safety package general framework, 2009, online:
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-09-105_en.htm?locale=en (5.8.2014.)
 15. Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, online:
<http://eur-lex.europa.eu/legal->

- content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009L0015&qid=1410177275110
(8.9.2014.)
16. Direktiva 2009/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (preinačena), OJ L 131, 28.05.2009, p. 11–23, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009R0391&qid=1410178464302>
(8.9.2014.)
17. Maritime safety: port State control, 2009, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32009L0016&qid=1410178574192>
(8.9.2014.) .
18. Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave, OJ L 131 7.5.2014, online: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=DD:07:014:FULL:HR&from=HR#L_2009131HR.01013201.doc (20.8.2014.)
19. Grabovac, I.: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2003., Europska unija i hrvatski Pomorski zakonik, *Kapetanov glasnik*, br. 27, 2013., p. 8-11, online: http://www.upks.hr/glasnik_br27.pdf (25.8.2014.)
20. Seminar on the transposition of the third maritime safety package, 2009, online: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/2009_09_28_seminar_en.htm, (25.8.2014.)
21. Technical Paper from the CPMR General Secretariat: Implementation of the Erika III Package - State of Play, 2012, online: http://www.crpm.org/pub/agenda/1809_eng_implementation_of_the_erika3_package.pdf, (25.8.2014.)
22. EMSA Implementation tasks – Directive 2009/17/EC, 2009, online: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/liability-a-compensation/items/id/269.html?cid=97>, (1.9.2014.)
23. Performance by governance tool, 2013., online: http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/_archives/2013/07/per

- formance_by_governance_tool/transposition/index_en.htm,
(1.9.2014.)
24. McMahon, L.: Italy's Costa Concordia investigation report still not released : Lessons cannot be learned until vital information is published, 2013, online: <http://www.groupe-eyssautier.com/fr/actualites/revue-de-presse/italy-s-costa-concordia-investigation-report-st.html?PHPSESSID=19iqrqo88avtsoo2e22kvcrbn3>, (1.9.2014.)
25. Written questions by Members of the European Parliament and their answers given by a European Union institution, OJ C 284, 26.8.2014, p. 1–288, online:http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1410438259073&uri=OJ:JOC_2014_284_R_0001, (1.9.2014.)
26. Entry into Force of the Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974; 2014,
online:<http://www.skuld.com/topics/circulars/circulars/entry-into-force-of-the-protocol-of-2002-to-the-athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-1974>
(3.9.2014.).
27. Priručnik za usklađivanje hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske zajednice, 2006., online:
http://www.mvep.hr/files/file/publikacije/Prirucnik_za_pravnike.pdf,
(4.9.2014.)
28. Vujičić, T.: Škola osnovnih pojmova Europske unije, Hrvatska pravna revija, br. 3, 2010., p. 116-117, online:, (4.9.2014.)
29. Vlada: Detaljnije uređene ovlasti i status Hrvatskog registra brodova, 2013, online:<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10041>,
(10.9.2014.)
30. Commission Implementing Decision of 14 May 2014 granting EU recognition to the Croatian Register of Shipping pursuant to Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council on common rules and standards for ship inspection and survey organisations (notified under document C(2014) 3014), OJ SL

- L 145, 16.05.2014, p. 43–44, online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1410474097837&uri=CELEX:32014D0281>, (10.9.2014.)
31. Paris MOU - Novi inspekcijski režim i Direktiva 2009/16/EC, 2003, online: http://www.crs.hr/Portals/0/docs/hrv/tehnice_okruznice/QC-T-244.pdf, (10.9.2014.)
32. Hrvatska zastava na 'Bijeloj listi' Pariškog memoranduma, 2010, online: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6859>, (10.9.2014.)
33. Prijedlog programa Vlade RH za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2014. godinu, 2013, online: http://www.mvcp.hr/files/file/2014/140207-Program_2014.pdf, (10.9.2014.)
34. Osnivanje agencije za nesreće, 2013, online: <http://www.pomorac.net/index.php/rss/rssdomace/3474-osnivanje-agencije-za-nesrece.html>, (12.9.2014.)
35. Godišnji plan i program rada Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu za 2014. godinu, 2013, online: <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//Sjednice/Arhiva//142.%20-%2017.pdf>, (12.9.2014.)
36. Pariški memorandum – crna, siva i bijela lista, 2014, online: <https://www.parismou.org/sites/default/files/WGB%202011-2013.pdf>, (12.9.2014.)
37. Izvješće Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu o Prijedlogu zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, s Konačnim prijedlogom zakona, hitni postupak, prvo i drugo čitanje, P.Z.E. br. 264, 2013; online: <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=52590>, (12.9.2014.)
38. Izvješće Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu o Prijedlogu zakona o prestanku važenja Zakona o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplata, s Konačnim prijedlogom zakona, hitni postupak, prvo i drugo čitanje, P.Z.E. br. 344, 2013.; online: <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=54596>, (12.9.2014.)