



POMORSKI PROMET: PRAVILA I SIGURNOST PLOVIDBE

Posljednjih godina nekoliko direktiva i uredbi Unije znatno je poboljšalo standarde sigurnosti u pomorskom prometu. Poboljšanju su posebno doprinijela tri zakonodavna paketa donesena nakon havarija tankera Erika i Prestige.

PRAVNA OSNOVA I CILJEVI

Pravna su osnova glava VI., posebno članak 91. stavak 1. točka (c) te članak 100. stavak 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Sigurnost na moru temeljna je sastavnica politike pomorskog prometa radi zaštite putnika i članova posade, morskog okoliša i obalnih regija. S obzirom na globalni doseg pomorskog prometa Međunarodna pomorska organizacija razvija usklađene međunarodne standarde. Među najvažnijim su međunarodnim sporazumima Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja s brodova (MARPOL), Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) te Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW). Dok je glavni cilj politike EU-a u području pomorskog prometa brza izmjena zakonodavstva EU-a sukladno sporazumima koji se temelje na međunarodnom pravu, na razini EU-a usvajaju se i dodatne mjere.

POSTIGNUĆA

A. Osposobljavanje i kvalifikacije

Konvencija STCW iz 1978. postala je dijelom zakonodavstva Unije donošenjem [Direktive 94/58/EZ](#) od 22. studenog 1994. o minimalnim uvjetima izobrazbe pomoraca. Konvencija je značajno izmijenjena 1995. i 2010., a paralelno s njom i Direktiva EU-a: njezina posljednja verzija je [Direktiva 2012/35/EU](#) od 21. studenog 2012. Njome se određuju pravila izobrazbe i standardi osposobljenosti za izdavanje svjedodžbi pomorcima te uređuju posebni programi izobrazbe. Direktivom su obuhvaćeni i zahtjevi država članica u vezi s izobrazbom pomoraca, komunikacija među članovima posade te kontrola svjedodžbi posade plovila (nadzor države luke). Direktiva uključuje i jače mjere za borbu protiv krivotvorenja svjedodžbi, više standarde fizičke spremnosti i ažurirani program izobrazbe na području sigurnosti.

Prijedlogom Komisije [COM\(2016\)0082](#) izvan snage stavljaju se [Direktiva Vijeća 96/50/EZ](#) i [Direktiva Vijeća 91/672/EEZ](#) te omogućuje postupno uvođenje s pomoću prijelaznih mjera kako bi se zahtjevi za stručne kvalifikacije proširili s razine zapovjednika na svu posadu uključenu u unutarnju plovidbu u EU-u. Ažuriranom će se direktivom utvrditi zahtjevi za članove posade palube i osobe nadležne za izvanredne situacije prema kojima će oni morati posjedovati svjedodžbe o svojim kvalifikacijama. Zapovjednici koji plove u opasnim okolnostima trebali bi za to imati posebno ovlaštenje te bi trebali dokazati i dodatne kompetencije. O tom se prijedlogu se glasovalo na sjednici odbora TRAN od 10. studenog 2016., a o sporazumu koji je rezultat međuinstitucijskih pregovora glasovat će se na plenarnoj sjednici u studenom 2017.

B. Pomorska oprema

Cilj je [Direktive 96/98/EZ](#) od 20. prosinca 1996. o pomorskoj opremi omogućiti dosljednu primjenu Konvencije SOLAS na opremu za trgovačka plovila, čime bi rezolucije Međunarodne pomorske organizacije koje iz nje proizlaze postale pravno obvezujuće. [Direktivom 2012/32/EU](#) izmijenjena je [Direktiva 96/98/EZ](#) tako što je prilog A zamijenjen kako bi ga se prilagodilo najnovijim izmjenama međunarodnih konvencija i primjenjivih ispitnih normi. [Direktivom 2014/90/EU](#) od 23. srpnja 2014. o pomorskoj opremi poboljšani su primjena relevantnih pravila i nadzor njihova poštovanja.

C. Sigurnost na brodovima i u lučkim prostorima

Međunarodna pomorska organizacija 2002. usvojila je Kodeks ISPS (Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora) te različite izmjene drugih međunarodnih sporazuma. Cilj Kodeksa je ostvariti bolju zaštitu brodova i lučkih prostora. [Uredbom \(EZ\) br. 725/2004](#) od 31. ožujka 2004. namjeravalo se omogućiti jedinstveno tumačenje i provedba odluka Međunarodne pomorske organizacije. Strategija pomorske sigurnosti Unije pokrenuta je 24. lipnja 2014. kada je Vijeće usvojilo politički i strateški akt za učinkovito suočavanje s izazovima u pogledu sigurnosne zaštite u pomorstvu korištenjem svih odgovarajućih međunarodnih, europskih i nacionalnih instrumenata.

D. Sigurnost putničkih brodova i inspekcijski pregled brodova

Zajednički propisi i norme koje se odnose na organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova i na relevantne aktivnosti pomorskih uprava (klasifikacijska društva) navedeni su u [Direktivi 94/57/EZ](#) od 22. studenoga 1994. Sigurnost na plovilima na redovnim linijama između dviju luka Unije uređena je [Direktivom 2009/45/EZ](#) od 6. svibnja 2009. koja sadrži pročišćena i preinačena pravila i standarde sigurnosti za putničke brodove iz [Direktive 98/18/EZ](#). [Direktiva 98/41/EZ](#) od 18. lipnja 1998. o registriranju osoba koje putuju na putničkim brodovima omogućila je kontrolu broja putnika te učinkovitije spasilačke operacije u slučaju nesreće.

Godine 2016. Komisija je predstavila tri zakonodavna prijedloga o kojima se glasovalo u odboru TRAN 11. travnja 2017. i koji na plenarnoj sjednici 4. listopada 2017. Prvim prijedlogom, [COM\(2016\)0369](#), kojim se izmjenjuje [Direktiva 2009/45/EZ](#), nastoje se pojasniti i pojednostavniti sigurnosna pravila i norme za putničke brodove kako bi ih se moglo lakše ažurirati, pratiti i provesti. Izmjenama se uklanjaju nedosljedna i netočna upućivanja, daje nova definicija različitih vrsta brodova, pojašnjava definicija jednakovrijednog materijala, isključuju brodovi ispod 24 metara i pojednostavljuje definicija morskih područja. Kako bi se povećala transparentnost i olakšalo obavješćivanje o izuzećima, jednakovrijednim zamjenama i dodatnim sigurnosnim mjerama Komisija će uspostaviti bazu podataka. Drugim će se prijedlogom, [COM\(2016\)0370](#), izmijeniti [Direktiva 98/41/EZ](#) kako bi se ažurirali i pojasnili postojeći zahtjevi u pogledu prebrojavanja te upisa putnika i posade na putničkim brodovima. Izmjena uključuje ažuriranje definicije „lučkih područja” kako bi se uvele informacije o državljanstvu osoba na brodu i kako bi se zamijenio zahtjev prema kompaniji u pogledu pohrane popisa osoba i posade zahtjevom za prijenosom tih podataka u jedinstveni nacionalni prozor. Trećim se prijedlogom, [COM\(2016\)0371](#), nastoji pojednostaviti postojeće zakonodavstvo EU-a o sigurnosti putničkih brodova izmjenom [Direktive 2009/16/EZ](#) i stavljanjem izvan snage [Direktive 1999/35/EZ](#). Prijedlogom će se ažurirati i pojednostaviti postojeći zahtjevi u pogledu pregleda za ro-ro putničke brodove i brza plovila. Prijedlog obuhvaća usklađivanje odredbi u pogledu izvješća o inspekcijskim pregledima, zabranâ isplavljanja, žalbi i troškova, zatim bazu podataka inspekcijskih pregleda i sankcije. Prijedlogom se predviđa uvođenje sustava inspekcijskih pregleda brodova prije početka redovne plovidbe koji se mogu kombinirati s

godišnjim pregledom države zastave. Vijeće je 23. listopada 2017. odobrilo rezultate glasovanja Parlamenta o svim trima zakonodavnim prijedlozima.

E. Razvoj događaja nakon havarija tankera Erika i Prestige

Nakon havarija tankera Erika (1999.) i Prestige (2002.) standardi sigurnosti EU-a na području pomorskog prometa još su jednom znatno postroženi.

1. Paket Erika I

[Direktivom 2001/105/EZ](#) od 19. prosinca 2001. pojačane su i ujednačene pravne odredbe utvrđene [Direktivom 94/57/EZ](#) o organizacijama ovlaštenima za inspekcijski pregled i nadzor brodova (više informacija u prethodnom odjeljku). Njome je također uspostavljen sustav odgovornosti u slučaju dokazivanja nemara. [Direktivom 2001/106/EZ](#) od 19. prosinca 2001. nadzor države luke postao je pravno obvezujući za potencijalno opasna plovila, a njome je uvedena i „crna lista” brodova kojima može biti odbijen pristup lukama EU-a.

[Uredbom \(EZ\) br. 417/2002](#) od 18. veljače 2002. utvrđen je raspored prema kojem su tankeri za naftu s jednostrukom oplatom isključivani iz plovidbe i zamijenjeni sigurnim tankerima s dvostrukom oplatom. Nakon havarije tankera Prestige [Uredbom \(EZ\) br. 1726/2003](#) od 22. srpnja 2003. usvojen je stroži vremenski raspored. Zatim je [Uredbom \(EU\) br. 530/2012](#) od 13. lipnja 2012. o ubrzanom uvođenju zahtjeva za tankere s dvostrukom oplatom ili za jednakovrijedne konstrukcije za tankere za naftu s jednostrukom oplatom stavljena izvan snage [Uredba \(EZ\) br. 417/2002](#) te su onemogućena neka potencijalna izuzeća prema pravilima Međunarodne pomorske organizacije. U njoj se navodi da će samo tankerima s dvostrukom oplatom koji prevoze teške frakcije nafte biti dozvoljena plovidba pod zastavom države članice, a za tankere za naftu s jednostrukom oplatom, bez obzira na zastavu, zabranjene su luke ili odobalni terminali ili sidrenje na područjima pod nadležnošću država članica.

2. Paket Erika II

[Direktivom 2002/59/EZ](#) od 27. lipnja 2002. uspostavljen je Sustav nadzora plovidbe brodova i informacijski sustav Zajednice (SafeSeaNet). Prije dolaska u luku države članice brodar treba poslati određene podatke o plovilu nadležnoj lučkoj upravi, posebno u slučaju prijevoza opasnog tereta ili tereta koji uzrokuje onečišćenje. Direktivom za brodove postaje pravno obvezujuće uvođenje automatskih identifikacijskih sustava (AIS) i sustava za bilježenje podataka o plovidbi (sustavi VDR) ili „crnih kutija”. Nadležna tijela dotičnih država članica imaju pravo brodovima zabraniti napuštanje luke u slučaju nepovoljnih vremenskih uvjeta. [Uredbom \(EZ\) br. 1406/2002](#) od 27. lipnja 2002. osnovana je Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA). Zadaća joj je državama članicama i Komisiji pružiti znanstvenu i tehničku podršku te nadzirati provedbu sigurnosnih pravila u pomorskom prometu. S vremenom su ovlasti EMSA-e znatno proširene te sada uključuju i kontrolu razine onečišćenja (operativna pomoć na zahtjev država članica) te sustav satelitskog nadzora brodova. [Uredbom \(EU\) br. 100/2013](#) od 15. siječnja 2013. izmijenjena je Uredba o osnivanju EMSA-e te su pojašnjene osnovne i pomoćne zadaće EMSA-e i detaljno opisana uloga koju bi ona trebala imati u olakšavanju suradnje između država članica i Komisije na sljedeći način:

- uspostavljanjem i vođenjem podatkovnog središta Europske unije za praćenje i identifikaciju brodova na velikoj udaljenosti (LRIT) i Sustava Unije za razmjenu informacija iz područja pomorstva (SafeSeaNet);
- pružanjem odgovarajućih podataka o geografskom položaju brodova te podataka prikupljenih promatranjem Zemlje nadležnim nacionalnim tijelima i relevantnim tijelima Unije i

- pružanjem operativne podrške državama članicama u istragama povezanim s ozbiljnim nesrećama.

3. Treći paket o pomorskoj sigurnosti i nadzor države luke

Nakon napornih pregovora Parlament i Vijeće su se u prosincu 2008. usuglasili oko trećeg zakonodavnog paketa koji obuhvaća dvije uredbe i šest direktiva:

- preinaku Direktive o nadzoru države luke ([Direktiva 2009/16/EZ](#) od 23. travnja 2009.) za češće i djelotvornije inspekcijske preglede pomoću novih mehanizama nadzora u skladu s mogućom opasnošću kojom su postupci, instrumenti i rad izvršen u skladu s Pariškim memorandumom o razumijevanju obuhvaćeni primjenom prava EU-a;
- [Direktivu 2009/21/EZ](#) od 23. travnja 2009. o zahtjevima države zastave kojom se omogućuje djelotvorniji nadzor usklađenosti brodova koji plove pod zastavom države članice;
- [Direktivu 2009/17/EZ](#) od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice (SafeSeaNet) radi poboljšanja pravnog okvira u vezi s mjestom zakloništa za brodove koji trebaju pomoć i daljnjeg razvoja sustava SafeSeaNet;
- [Uredbu \(EZ\) br. 391/2009](#) i [Direktivu 2009/15/EZ](#) od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova kojima bi se uspostavio neovisni sustav kontrole kvalitete radi ispravljanja postojećih propusta u postupcima pregleda i certifikacije svjetske flote;
- [Direktivu 2009/18/EZ](#) od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa koja sadrži standardna načela za provođenje istraga na moru o pomorskim nesrećama i neizgodama u kojima sudjeluju brodovi koji plove pod zastavom jedne od država članica i koje se dogode unutar teritorijalnog mora ili unutarnjih morskih voda država članica. Njome je također uspostavljen sustav za zajedničko korištenje rezultata, odnosno stalni okvir suradnje između EMSA-e, Komisije i država članica;
- [Uredbu \(EZ\) br. 392/2009](#) od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (utemeljenu na Atenskoj konvenciji iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem kako je izmijenjena Protokolom iz 2002.);
- [Direktivu 2009/20/EZ](#) od 23. travnja 2009. kojom se određuju uvjeti nadzora države luke u pogledu potvrda o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine (uz ograničenje odgovornosti utvrđeno Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. izmijenjenu Protokolom iz 1996.).

ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA

Parlament podupire inicijative o pomorskoj sigurnosti i doprinosi napretku u tom području. Paketi o pomorskoj sigurnosti Erika I i Erika II dobili su potporu Parlamenta i bez poteškoća su usvojeni, omogućivši poboljšanja. Parlament je također pozvao na osnivanje europske obalne straže, pilotiranje u ekološki osjetljivim i navigacijski zahtjevnim područjima te na jasno odlučivanje i postupanje država članica u hitnim situacijama na moru, uzimajući također u obzir obvezno određivanje mjesta zakloništa ili luke za hitno pristajanje.

U okviru [revizije Direktive](#) o sustavu nadzora plovidbe i informacijskom sustavu Zajednice Parlament je postigao to da države članice moraju imenovati odgovarajuće tijelo koje će donositi

odluke o najboljem načinu izbjegavanja havarije te o tome koja luka mora prihvatiti plovilo kojem je potrebna pomoć.

Pravni okvir za zakloništa, čije je uspostavljanje Parlament u nekoliko navrata zahtijevao, ključan je uvjet za poboljšanje pomorske sigurnosti. Parlament je tako bio pokretač velikih poboljšanja na području pomorske sigurnosti donošenjem triju paketa o pomorskoj sigurnosti (posebno radom privremenog odbora za poboljšanje pomorske sigurnosti 2004. godine).

U svojoj [rezoluciji](#) o EMSA-i Parlament je pozvao na proširenje njezinih aktivnosti. Posebno je preporučio da bi se sustavima nadzora prometa moglo doprinijeti europskom pomorskom prostoru bez granica što bi omogućilo da prijevoz robe i putnika morem među državama članicama ne zahtijeva dodatne formalnosti u odnosu na cestovni prijevoz. Parlament je zajedno s Vijećem 23. srpnja 2014. usvojio [Uredbu \(EU\) br. 911/2014](#) o višegodišnjem financiranju djelovanja EMSA-e u području odziva na onečišćenje mora s brodova te naftnih i plinskih postrojenja, čime je doprinio financiranju Agencije kojoj je za razdoblje od 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2020. dodijeljena financijska omotnica od 160,5 milijuna eura.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017