

Prof. dr. Dragan Bolanča

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

HARMONIZACIJA HRVATSKOG POMORSKOG PRAVA S PRAVNOM STEČEVINOM EUROPSKE UNIJE NA PODRUČJU SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE I ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA

Republika Hrvatska, kao pomorska država, ima osobiti interes pratiti unifikacijske težnje u uređenju pomorskopravnih odnosa. Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske stupio je na snagu dana 29. prosinca 2004. godine. U njemu, Republika Hrvatska prihvaća nove međunarodne konvencije pomorskog imovinskog i upravnog prava i dosljedno ih ozakonjuje u domaćem pravu. U međuvremenu, taj akt je promijenjen četiri puta: 2007, 2008, 2011. i 2013. Prvenstveni cilj svih promjena je bio isti: slijediti pravnu stečevinu Europske unije na području sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Stoga, možemo reći da novi zakonski akt predstavlja napredak u razvoju hrvatskog pomorskog prava.

Ključne riječi: Republika Hrvatska; Pomorski zakonik; Pravna stečevina Europske unije; Sigurnost pomorske plovidbe; Zaštita morskog okoliša.

1. UVOD

Nepoštovanje sigurnosnih standarda vezanih uz tehničke karakteristike pomorskih brodova i njihovu starost, te propisa o obučenosti članova posade brodova (pomoraca), odlučujući su čimbenici (faktori) u većini pomorskih nezgoda, a pomorske nezgode čest su uzrok onečišćenja (zagađenja) morskog okoliša. Stoga, u okviru zajedničke europske politike o sigurnim morima (engl. *Common Policy on Safe Seas*) prisutna je sinergija između zahtjeva za sigurnošću pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša (engl. *Maritime Safety and Environment Protection*).¹ Naime, sigurnost pomorske plovidbe,

Dragan Bolanča, Dragan.Bolanca@pravst.hr.

¹ Detaljnije N. Radionov *et al.*, *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb 2011, 321–322.

sigurnost ljudskih života i imovine, te sigurnosna zaštita pomorskih brodova i morskih luka čine osnovicu i preduvjet za postizanje ciljeva zaštite morskog okoliša.² Kada je riječ o unapređenju pomorske sigurnosti, Europska komisija je pravilno zaključila da temeljni problem nije u nedostatku odgovarajućih međunarodnih pravila nego u njihovoj primjeni. Građenjem europskog zakonodavstva na tom području, utvrđena su načela djelovanja Europske unije, čime se osigurala učinkovitija primjena međunarodnih pravila u državama članicama.³ Najvažniju ulogu u ostvarivanju tih ciljeva imaju Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organization* – IMO) i Europska agencija za sigurnost plovidbe (engl. *European Maritime Safety Agency* – EMSA). IMO je specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda za pitanje pomorstva, kreator pravne politike na međunarodnoj razini s ciljem poboljšanja sigurnosti međunarodne plovidbe i sprečavanja onečišćenja s brodova, a kao rezultat njenog dosadašnjeg rada usvojeno je 30 konvencija i 700 rezolucija i preporuka.⁴ EMSA je posebno kontrolno tijelo Europske unije čija je osnovna zadaća pratiti učinkovitost primjene pravila o sigurnosti pomorskog prometa na razini Europske unije.⁵

Potpisivanjem *Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između europskih zajednica i njihovih država članica* u listopadu 2001. godine, Republika Hrvatska je preuzela obvezu da svoje zakonodavstvo (uključujući pomorsko) uskladi s pravnom stečevinom (fran. *acquis communautaire*, engl. *community patrimony*, njem. *gemeinschaftlicher Besitzstand*)⁶ Europske unije.⁷

² Vid. toč. 3 *Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine*, usvojenu od strane Vlade Republike Hrvatske, dana 23. srpnja 2014. god. (Nar. novine RH, br. 93/14).

³ O autonomnosti i unificiranosti pomorskog prava, vid. D. Bolanča, „The Maritime Law in the Era of Globalisation – a Universal law or Mixed Legal System?“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 3–4/2002, 333–338; D. Bolanča, „Vladavina prava i pomorsko pravo u eri globalizacije“, *Vladavina prava i pravna država u regionu* (ur. G. Marković), Istočno Sarajevo 2014, 378–385; G. Walker, „The Interface of Admiralty Law and Oceans Law“, *Journal of Maritime Law and Commerce* 3/2014, 281–317.

⁴ Vid. *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod „Miroslav Krleža“, Zagreb 2007, 712; I. Grabovac, „Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske“, *Poredbeno pomorsko pravo* 158/2005, 2; A. Luttenberger, *Pomorsko upravno pravo*, Pomorski fakultet, Rijeka 2005, 15. IMO je započela s radom 1959. god. i trenutno ima 163 člana.

⁵ *Ibid.*, 28–30. EMSA je osnovana posebnom uredbom 2002. god. (*Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency* – Official Journal L 208 05. 08. 2002, 3–11).

⁶ M. Bratanić et. al., *Četverojezični rječnik prava Europske unije*, Hrvatska informacijsko-dokumentacijska referalna agencija, Zagreb 2003, 2.

⁷ „Stranke pridaju važnost usklađivanju postojećega hrvatskog zakonodavstva sa zakonodavstvom Zajednice. Hrvatska će nastojati osigurati postupno usklađivanje postojećih zakona i budućeg zakonodavstva s pravnom stečevinom Zajednice (*acquis*).“ (čl. 69, st. 1) – vid. *Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između Europskih zajednica i njihovih država članica*, Vlada Republike Hrvatske (Ministarstvo za europske integracije), Zagreb 2002, 32.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske – PZ⁸ stupio je na snagu dana 29. prosinca 2004. god. U međuvremenu, taj akt je promijenjen i dopunjen četiri puta: 2007,⁹ 2008,¹⁰ 2011. i 2013. godine, a prvenstveno u cilju usklađenja s europskom pravnom stečevinom. U tom je kontekstu navedeni zakonik implementirao mnogobrojne odredbe različitih direktiva¹¹ i uredaba kojima je osnažio zakonski okvir za sigurnu pomorsku plovību i za zaštitu morskog okoliša od onečišćenja prouzročnog pomorskom plovidbom. Harmonizacijom hrvatskog pomorskog prava s pravom Europske unije *inter alia* želi se postići još jedan cilj, a to je proglašenje Jadranskog mora osobito osjetljivim morskim područjem (engl. *Particularly Sensitive Sea Areas* – PSSA).¹² U ovom će se radu analizirati samo neke direktive koje se odnose na sigurnost¹³ pomorske plovidbe¹⁴ i zaštitu morskog okoliša.

⁸ Vid. *Nar. novine RH*, br. 181/05, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13; D. Bolanča, P. Amižić, „Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 1/2007, 41–51; I. Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split 2005, 237–244.

⁹ D. Bolanča, Ž. Primorac, „Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2007“, *Naše more* 3–4/2008, 147–152.

¹⁰ D. Bolanča, M. Barun, „Neke novosti na području usklađivanja hrvatskog pomorskog upravnog prava sa pravnom stečevinom Europske unije“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 4/2008, 745–760.

¹¹ Direktive su pravni akti Unije koji obvezuju države članice da u svojim nacionalnim pravnim porecima ostvare rezultate, ciljeve određene direktivom, pri čemu je odabir oblika i metode njihovog postizanja prepušten državama-članicama. Direktive su najčešći i najvažniji instrument za harmonizaciju nacionalnih građanskopravnih poredaka s pravom Europske unije i smatraju se najpogodnijim sredstvom harmonizacije građanskog prava. Implementacijom direktiva se u nacionalnim privatnopravnim porecima uspostavljaju zajednički građanskopravni elementi u državama članicama. – Opširnije: T. Josipović, „Izazovi harmonizacije građanskog prava putem direktiva“, *Zbornik radova Foruma za građansko pravo za jugoistočnu Evropu*, knjiga I/2010, Beograd 2010, 291–292; S. Prechal, *Directives in EC Law*, Oxford University Press, Oxford 2006, 3; T. Čapeta Tamara, S. Rodin, *Osnove prava Europske unije*, Narodne novine, Zagreb 2011, 67–78; N. Misita, *Osnovi prava Europske unije*, Pravni fakultet, Sarajevo 2008, 500–508. O tome koje direktive je prihvatio PZ, vid. D. Bolanča, „Protection and Preservation of the Marine Environment in the Republic of Croatia (national legislation, international legislation and EU law)“, *Megatrend revija* 3/2012, 30–32.

¹² D. Vidas, *Zaštita Jadrana*, Školska knjiga, Zagreb 2007, 121–133; D. Čorić, *Onečišćenje mora s brodova (međunarodna i nacionalna pravna regulativa)*, Pravni fakultet, Rijeka 2009, 122–124.

¹³ *Sigurnost plovidbe* uređena PZ-om odnosi se na osnovne uvjete kojima moraju odgovarati plovni putovi u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru RH, luke, pomorski objekti hrvatske državne pripadnosti kao i plovni objekti koji plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem RH, posada na pomorskim objektima, plovidba i peljarenje na moru (čl. 47, st. 1 PZ-a).

¹⁴ *Pomorska plovidba* jest plovidba koja se obavlja na moru i rijekama hrvatskoga Jadranskog slijeva do granice do koje su one plovne s morske strane (čl. 5, toč. 1 PZ-a).

2. DIREKTIVA 2009/21/EC EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA OD 23. TRAVNJA 2009. O USKLAĐENOSTI SA ZAHTJEVIMA DRŽAVE ZASTAVE¹⁵

Odredba čl. 48, st. 1 PZ-a propisuje dužnosti fizičkih ili pravnih osoba koje obavljaju prijevoz u javnom prometu na moru (djelatnost iznajmljivanja plovila ili druge gospodarske djelatnosti na moru), trgovačkog društva ili tijela (kod upravljanja lukom) i trgovačkog društva (kod održavanja i obilježavanja plovnih putova).¹⁶ U skladu sa čl. 6 Direktive, mijenja se čl. 48, st. 2 PZ-a. Naime, *vlasnik i/ili kompanija broda hrvatske državne pripadnosti dužni su*: 1. uspostaviti i održavati dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću i sustav sigurnosne zaštite ukoliko je to obvezan sukladno Tehničkim pravilima i drugim propisima; 2. održavati stanje broda i njegove opreme tako da je brod dok plovi u svakom smislu sposoban za plovidbu i siguran za obavljanje svih operacija u službi dok ih obavlja, bez opasnosti za brod, osobe na brodu, teret i okoliš; 3. osigurati da brod posjeduje valjane svjedodžbe i dokumente propisane Tehničkim pravilima i drugim propisima, osim za vrijeme kada se nalazi u raspremi ili na popravku u brodogradilištu; i 4. osigurati da se na brodu i u svezi s brodom poštuju zahtjevi Tehničkih pravila i drugih propisa. Nadalje, iza stavka 2 dodaju se dva nova stavka. Vlasnik i/ili kompanija broda hrvatske državne pripadnosti dužni su Ministarstvu (nadležnom za pomorstvo) dostavljati podatke o: 1) odgovornoj osobi u pravnoj osobi koja je vlasnik broda; 2) osobi zaduženoj za sigurnosnu zaštitu u kompaniji; 3) priznatoj organizaciji koja brodu izdaje svjedodžbe; 4) pregledima brodova od strane država luka; i 5) svim događajima od važnosti za sigurnost broda, osoba i okoliša (čl. 48, st. 3) *bez odgađanja, a najkasnije 15 dana od dana nastanka ili promjene činjenice, odnosno od događaja na koji se podaci odnose* (čl. 48, st. 4).

Spomenuta direktiva (čl. 6) važna je i za odredbu čl. 154 PZ-a. Ako se brodu dogodi nesreća ili se otkrije nedostatak koji utječe na sigurnost.... zapovjednik ili kompanija mora što je prije moguće izvijestiti *Ministarstvo* i priznatu organizaciju, koji će pokrenuti postupak utvrđivanja da li je potreban odgovarajući pregled broda (st. 1). Zapovjednik ili kompanija mora

¹⁵ Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag State requirements (Official Journal L 131 28. 05. 2009, 132–135). O novinama ove direktive, vid. D. Bolanča, „Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2011. godine“, *Zbornik radova In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid – Rab 2010. – 2012.*, Split 2012, 114–116.

¹⁶ Njihove dužnosti su: 1. organizirati nadzor obavljanja poslova koji se odnose na sigurnost plovidbe sukladno odredbama PZ-a i propisima donesenim na temelju PZ-a; 2. osigurati trajno obavljanje nadzora sigurnosti plovidbe; i 3. voditi propisane podatke koji su značajni za sigurnost plovidbe.

najbržom telekomunikacijskom vezom izvijestiti *Ministarstvo* i pomorsku upravu najbliže obalne države o događajima u vezi s ispuštanjem ili mogućim ispuštanjem ulja, štetnih tekućih tvari ili štetnih upakiranih tvari (st. 3).

Odredba čl. 200 (st. 1 i st. 2) PZ-a navodi što se sve mora upisati u list B uloška glavne knjige pomorskog objekta.¹⁷ Ubačen je novi stavak, također u skladu sa odredbom čl. 6 Direktive. Ukoliko dođe do promjene podataka iz čl. 200, st. 1 i st. 2, *vlasnik pomorskog objekta, brodar i kompanija dužni su u roku od 30 dana podnijeti nadležnoj lučkoj kapetaniji prijedlog za upis promjene podataka* (čl. 200, st. 4).

Odredba čl. 315, st. 1 odnosi se na isprave koje treba priložiti uz prijavu za prvi upis broda.¹⁸ Unosi tri izmjene u ovaj članak.¹⁹ Prvo se mijenja st. 1, toč. 4, pa se uz prijavu traži *potvrda o tehničkim podacima broda radi njegova upisa u upisnik brodova koju izdaje Ministarstvo, s potvrdom da je brod tehnički prihvatljiv za upis u hrvatski upisnik*. Drugo, iza točke 7 dodaje se točka 8, po kojoj je za taj upis potrebna i *pisana izjava vlasnika broda da prenosi odgovornost za upravljanje brodom na kompaniju ako vlasnik broda nije i kompanija*. U vezi izdavanja potvrde iz čl. 315, st. 1, toč. 4, iza stavka 2 dodaje se stavak 3, po kojemu će u *postupku izdavanja te potvrde Ministarstvo provjeriti udovoljava li brod odgovarajućim međunarodnim pravilima i propisima i u tu svrhu provjeriti zapise o pregledima i druge informacije vezano za sigurnost broda te po potrebi zatražiti od države u kojoj je brod*

¹⁷ Članak 200 PZ-a glasi: „U list B uloška glavne knjige pomorskog objekta upisuje se tvrtka, odnosno naziv i sjedište pravne osobe, odnosno ime i prebivalište fizičke osobe koja je vlasnik pomorskog objekta i osobna ograničenja vlasnika u vezi sa slobodnim raspolaganjem pomorskim objektom.“ (st. 1) „Ako brodar ili kompanija nije i vlasnik broda, u list B uloška glavne knjige iz stavka 1. ovoga članka mora se upisati i tvrtka, odnosno naziv i sjedište brodarka i kompanije pravne osobe, ili ime i prebivalište brodarka i kompanije fizičke osob.“ (st. 2) „U list B upisnika brodova u gradnji, odnosno jahte u gradnji mogu se, radi evidentiranja, upisati i tvrtka, odnosno naziv i sjedište, odnosno osobno ime i prebivalište brodarka i naručitelja.“ (st. 3)

¹⁸ Članak 315, st. 1 PZ-a '04. glasi: „Prvi upis broda u upisnik brodova dopustit će lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova, ako su uz prijavu za prvi upis broda priložene ove isprave: 1) isprava kojom se dokazuje pravo vlasništva na brodu, 2) izvadak iz sudskog upisnika, odnosno druga isprava kojom se dokazuje da je vlasnik hrvatski državljanin ili hrvatska pravna osoba, odnosno da je udovoljeno uvjetima za upis broda u upisnik brodova, 3) rješenje o određivanju imena, odnosno oznake broda i luke upisa za brod, 4) potvrda o tehničkim podacima broda radi njegova upisa u upisnik brodova koju izdaje priznata organizacija, s potvrdom da je brod tehnički prihvatljiv za upis u hrvatski upisnik, 5) isprava kojom se određuje pozivni znak broda prema Međunarodnome signalnom kodeksu, ako brod takav znak mora imati, 6) isprave kojima se dokazuju drugi podaci koji se nose u list A uloška glavne knjige upisnika brodova, 7) potvrda tijela koji vodi strani upisnik brodova da je brod brisan iz tog upisnika, ako se taj brod prenosi iz stranog upisnika u hrvatski upisnik brodova.“ (st. 1)

¹⁹ Vid. čl. 4 Direktive.

bio upisan informacije o neotklonjenim nedostacima ili druge informacije vezane za sigurnost broda.

U odredbi čl. 373, PZ propisuje da će lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova donijeti rješenje o brisanju broda iz upisnika brodova u slučajevima iz čl. 192, st. 1 (st. 1),²⁰ a zatim će o tom rješenju obavijestiti Ministarstvo (st. 2). I ovdje se dodaje novi stavak²¹ i obvezuje *Ministarstvo da na zahtjev administracije države u čiji se upisnik želi upisati brod koji je brisan iz upisnika brodova Republike Hrvatske, dostavi sve podatke o neotklonjenim nedostacima, kao i sve ostale informacije vezane za sigurnost broda* (čl. 373, st. 3).

3. DIREKTIVA 2009/18/EC EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA OD 23. TRAVNJA 2009. O UTVRĐIVANJU TEMELJNIH NAČELA ISTRAŽIVANJA NESREĆA U PODRUČJU POMORSKOG PROMETA I KOJOM SE IZMJENJUJE DIREKTIVA 1999/35/EC I DIREKTIVA 2002/59/EC EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA²²

U skladu sa navedenom Direktivom, mijenja se čl. 49 PZ-a²³ na način da se definiraju pojmovi upravne i sigurnosne istrage, propisuje se kada se one provode i daje se ovlast za osnivanje neovisnog tijela za provođenje sigurno-

²⁰ Članak 192, st. 1 PZ-a glasi: „Brod se briše iz upisnika brodova: 1) ako je propao ili se pretpostavlja da je propao, 2) ako više ne udovoljava uvjetima iz članaka 187. ili 188. ovoga Zakonika, 3) ako se povuče iz plovidbe, 4) ako se upiše u drugi hrvatski upisnik brodova, 5) ako to iznimno rješenjem dopusti Ministarstvo, 6) na zahtjev vlasnika broda, ako se ne radi o obveznom brisanju broda.“

²¹ Vid. čl. 4 Direktive.

²² *Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council (Official Journal L 131 28. 05. 2009, 114–127).* Poblize D. Bolanča, 116–117.

²³ Član 49 glasi: „Ministarstvo je dužno provesti istragu o svakoj nesreći koja se dogodi bilo kojem brodu hrvatske državne pripadnosti, kao i na brodu strane državne pripadnosti koji pretrpi nesreću u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Republike Hrvatske, ako je nesreća prouzročila smrt ili teže tjelesne ozljede državljana Republike Hrvatske, veći gubitak ili oštećenje imovine, ili onečišćenje morskog okoliša.“ (st. 1) „Nalaz istrage iz stavka 1. ovoga članka mora se javno objaviti.“ (st. 2) „Način, uvjete i ovlasti za obavljanje istrage iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar, uz suglasnost ministra nadležnog za poslove zaštite okoliša u dijelu koji se odnosi na onečišćenje okoliša.“ (st. 3) U skladu sa odredbom čl. 49, st. 3, ministar pomorstva je donio *Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća* (Nar. novine RH, br. 9/07), koji je stupio na snagu 1. veljače 2007. godine, osim odredaba čl. 14, st. 1, čl. 18, st. 3 i 4 i čl. 21, koje su stupile na snagu danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji (čl. 36). – Vid. D. Bolanča, R. Naprta, *More naše plavo (Sigurnost plovidbe)*, Zbirka propisa, Nading d.o.o., Zagreb 2013, 401–410; Ž. Primorac, „Konsolidacija europskih načela sigurnosnih istraga pomorskih nesreća“, *Zbornik radova In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid*, Rab 2014, 62–85.

sne istrage. *Upravna istraga* i *sigurnosna istraga* provest će se o nesreći koja se dogodi pomorskom objektu hrvatske državne pripadnosti ako je nesreća prouzročila smrt ili teže tjelesne ozljede, veći gubitak ili oštećenje imovine, ili onečišćenje morskog okoliša (čl. 49, st. 1).²⁴

Upravnu istragu provodi Ministarstvo radi prikupljanja dokaza i podataka u svrhu utvrđivanja prekršajne i kaznene odgovornosti (čl. 49, st. 3).²⁵ Sigurnosnu istragu u svrhu utvrđivanja uzroka nesreće i predlaganja mjera radi izbjegavanja pomorskih nesreća te unapređivanja sigurnosti plovidbe, kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku, na temelju javne ovlasti provodi *agencija* funkcionalno i organizacijski neovisna od svih tijela nadležnih za područje pomorstva i od svih pravnih i fizičkih osoba s kojima bi mogla doći u sukob interesa (čl. 49, st. 4). Agenciju nadležnu za provođenje sigurnosne istrage kao pravnu osobu s javnim ovlastima, osnovat će Vlada Republike Hrvatske uredbom (čl. 49, st. 7).

4. DIREKTIVA 2009/17/EC EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA OD 23. TRAVNJA 2009. KOJOM SE IZMJENJUJE DIREKTIVA 2002/59/EC O UTVRĐIVANJU PRAĆENJA PROMETA PLOVILA ZAJEDNICE I INFORMACIJSKOM SUSTAVU²⁶

Brod u međunarodnoj plovidbi koji namjerava uploviti u luku ili isploviti iz luke ili njezinog sidrišta mora nadležnoj lučkoj kapetaniji najaviti dolazak, odnosno odlazak, te pritom dostaviti propisane isprave, dokumente i podatke (čl. 60, st. 1). Brodovi u nacionalnoj plovidbi prijavljuju dolazak u luku, odnosno odlazak iz luke, te dostavljaju podatke, isprave i dokumente sukladno posebnom propisu koji donosi ministar (čl. 60, st. 3). Ministarstvo prikuplja, razmjenjuje i dostavlja isprave, dokumente i podatke o pomorskom prometu u elektroničkom obliku u skladu s važećim propisima Republike Hrvatske i odgovarajućim međunarodnim ugovorima (čl. 60, st. 4). Uvodi se nova glava (IV a) pod naslovom „Nadzor i upravljanje pomorskim prometom“,²⁷ s ciljem povećanja sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša.²⁸ Nadzor i upravljanje pomorskim pro-

²⁴ Upravna i sigurnosna istraga provest će se o nesreći koja se dogodi pomorskom objektu strane državne pripadnosti koji pretrpi nesreću u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Republike Hrvatske, ako je nesreća prouzročila smrt ili teže tjelesne ozljede, veći gubitak ili oštećenje imovine, ili onečišćenje morskog okoliša (čl. 49, st. 2).

²⁵ Način, uvjete i ovlasti za obavljanje upravne istrage propisuje ministar (čl. 49, st. 5).

²⁶ *Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal L 131 28. 05. 2009, 101–113).*

²⁷ Engl. *Vessel Traffic Monitoring and Information System – VTMISS*.

²⁸ Nadzor i upravljanje pomorskim prometom je: 1. prikupljanje podataka o pomorskim

metom obavlja se sukladno međunarodnim ugovorima, odredbama PZ-a i propisa donesenih na temelju PZ-a (st. 5), a način i uvjete obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom propisat će ministar posebnim propisom (st. 6). Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom obavlja svoje poslove tehničkim sustavom za nadzor i upravljanje pomorskim prometom odnosno uređajima i opremom za automatsku identifikaciju brodova (AIS)²⁹ i/ili radarskim uređajima i opremom i/ili pomorskim radiokomunikacijskim uređajima i opremom i/ili elektronskim pomorskim kartama.

5. DIREKTIVA VIJEĆA 2009/13/EC OD 16. VELJAČE 2009. KOJOM SE PRIMJENJUJE SPORAZUM ZAKLJUČEN IZMEĐU UDRUŽENJA BRODOVLASNIKA EUROPSKE ZAJEDNICE I EUROPSKE FEDERACIJE TRANSPORTNIH RADNIKA O KONVENCIJI O RADU POMORACA 2006. IZMJENJUJUĆI DIREKTIVU 1999/63/EC³⁰

Kao što je vidljivo iz naslova Direktive, njen prvenstveni cilj je primjena u praksi novih rješenja *Konvencije o radu pomoraca*, donesene 2006. god. u Ženevi.³¹ Sljedom toga je i PZ preuzeo neke konvencijske odredbe. U postojeći tekst PZ-a dodaje se novi članak (čl. 133.a).³² Članovi posade broda koji smatraju da su povrijeđena njihova prava vezana za životne i radne uvjete na brodu imaju pravo podnositi *usmene i pisane prigovore* nadređenom časniku, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, odnosno kompaniji i Ministarstvu (st. 1). Vlasnik broda, brodar i kompanija dužni su osigurati da je svakom članu posade broda pri ukrcanju na brod dana preslika postupaka

objektima i pomorskom prometu; 2. davanje podataka pomorskim objektima; 3. davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima; i 4. organizacija plovidbe i upravljanje pomorskim prometom (čl. 75a, st. 2). – Vid. D. Bolanča, „Sigurnost plovidbe u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i pravna stečevina Europske unije“, *Zbornik radova In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid – Rab 2010. – 2012.*, Split 2012, 23–36; D. Bolanča, „Pravna stečevina Europske unije i hrvatsko pomorsko pravo“, *Liber amicorum in honorem Jadranko Crnić (1928. – 2008.)*, Novi informator, Zagreb 2009, 745–756.

²⁹ Engl. *Automatic Identification Ship System*. Sustav automatske identifikacije brodova počeo se primjenjivati 2005. godine i njime se osigurava identifikacija brodova, praćenje i nadzor odvijanja pomorskog prometa u morskom prostoru pod hrvatskom nadležnošću. – Detaljnije o tome: D. Ćorić, 36.

³⁰ *Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC (Official Journal L 124 20. 05. 2009, 30–50)*. O novinama ove direktive, vid. D. Bolanča, (2012), 119–120.

³¹ Još nije stupila na snagu, ali ju je RH ratificirala *Zakonom o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine* (Nar. novine RH – Međunarodni ugovori, br. 11/09).

³² Vidi spomenutu Direktivu Propis 5.1.5 – postupci po prigovoru na brodu.

koji se primjenjuju na tom brodu po prigovoru, uključujući informacije o nadležnim tijelima države čiju državnu pripadnost ima brod, te imena članova posade broda koji će im u postupcima po prigovoru pružiti odgovarajuću pomoć (st. 3). Najviše izmjena unosi se u institut repatrijacije (povratnog putovanja) člana posade broda.³³ Dodaju se dva nova stavka u čl. 138 PZ-a.³⁴ Troškove povratnog putovanja *brodar ne smije naplatiti* od člana posade broda u obliku predujma na početku zaposlenja ili iz plaća koje je dužan isplatiti članu posade broda, *osim* u slučaju težih povreda obveza iz ugovora o radu od strane člana posade broda (st. 2). Ako brodar ne izvrši povrat iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade iz stavka 1 ovoga članka, uzimajući u obzir važeće međunarodne standarde, *može se odrediti mjera zadržavanja brodova tog brodara* (st. 3). Mijenja se i odredba čl. 139, st. 3 PZ-a, gdje se pojašnjava što obuhvaćaju troškovi putovanja (troškove za smještaj, hranu *kao i prijevoz, plaću i dodatke na plaću od trenutka kada je član posade iskrcan s broda do njegova povratka u mjesto prebivališta, te potrebno liječenje dok član posade broda nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje*). Konačno, dodaje se novi članak (čl. 139.a), kojim se uvodi nova vrsta pomorskog obveznog osiguranja.³⁵ Naime, brodar mora *održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo* radi pokrića troškova povratnog putovanja članova posade broda (st. 1), a također mora osigurati da članovima posade na svim brodovima budu dostupne odgovarajuće odredbe važećih propisa koje se odnose na prava člana posade vezano za povratno putovanje (st. 2).

³³ Vid. spomenutu Direktivu Propis 2.5 – Repatrijacija.

³⁴ Čl. 138 glasi: „Ako član posade broda za trajanja, odnosno nakon prestanka službe na brodu bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcavanja, brodar mu je dužan osigurati povratak u mjesto njegova prebivališta; ako to brodar ne učini, povratno putovanje u njegovo prebivalište dužno je osigurati diplomatsko, odnosno konzularno predstavništvo Republike Hrvatske na teret brodara broda s kojeg je takav član posade iskrcan.“

³⁵ Inače, PZ poznaje pet slučajeva pomorskih obveznih osiguranja. – Vid. detaljnije Ž. Primorac, *Pomorska obvezna osiguranja* (doktorska disertacija), Pravni fakultet, Split 2011, 123–321.

6. DIREKTIVA 2000/59/EC EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA OD 27. STUDENOG 2000. O LUČKIM UREĐAJIMA ZA PRIHVAT OTPADA S BRODOVA I OSTATAKA TERETA³⁶

Za određeni krug osoba³⁷ propisuje se *obveza poštivanja međunarodnih, europskih i hrvatskih propisa i standarda o zaštiti od onečišćenja mora i zraka* s pomorskih objekata i onečišćenja prouzročenog potapanjem s pomorskih objekata (čl. 49.a, st. 1).³⁸ Morski okoliš se posebno zaštićuje od krutog i tekućeg otpada, zauljenih voda, fekalija i ostataka tereta, jer se te tvari *ne smiju ispuštati i odbacivati u more i na morsku obalu* (čl. 49.b, st. 1).³⁹ Plovni i plutajući objekti *mogu prazniti* spremišta tih tvari samo na mjestima u luci ili izvan nje gdje postoje uređaji za prihvrat ovih tvari (čl. 49.c, st. 1).⁴⁰ Prije isplovljenja iz luke, zapovjednik broda je *dužan predati* sav brodski otpad u lučke prihvatne uređaje (čl. 49.d, st. 1),⁴¹ a ostaci tereta mogu se predati *samo* u lučke prihvatne uređaje u skladu s *Međunarodnom konvencijom o zaštiti mora od onečišćenja s brodova* (engl. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) iz 1973, kako je izmijenjena i dopunjena

³⁶ Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (*Official Journal* L 332, 28.12.2000, 81–90). O toj direktivi, vid. A. Luttenberger, „Odgovornost za onečišćenje obalnog područja krutim otpadom“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid – Rab 2010. – 2012.*, Split 2012, 125; D. Bolanča, P. Amižić Jelovčić, „Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2013. godine“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid*, Rab 2014, 14–15.

³⁷ Tu obvezu moraju ispunjavati zapovjednik broda, članovi posade broda, osoba koja upravlja brodicom ili jahtom i članovi posade brodice ili jahte, te članovi posade ili stručni radnici na nepomičnim odobalnim i plutajućim objektima.

³⁸ Navedena obveza se odnosi prilikom plovidbe ili boravka u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, epikontinentalnom ili gospodarskom pojasu Republike Hrvatske, ali se primjenjuje na zapovjednika i članove posade pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti neovisno o području plovidbe (čl. 49.a, st. 2).

³⁹ Ta se zabrana odnosi i na sve druge tvari koje onečišćuju more, zrak ili obalu.

⁴⁰ Zapovjednik broda, osim ribarskog i javnog broda, dužan je lučkoj upravi, lučkoj kapetaniji i koncesionaru luke posebne namjene dostaviti informacije o brodskom otpadu (čl. 49.c, st. 2), a ta se informacija mora nalaziti na brodu najmanje do sljedeće luke i mora biti dostupna za inspekciju (čl. 49.c, st. 3). Sadržaj informacije, način dostave i čuvanja, te rokove za dostavu propisuje ministar pomorstva uz suglasnost ministra nadležnog za zaštitu okoliša (čl. 49.c, st. 4), i to u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu PZ-a '13. (čl. 138, st. 1), tj. do 18. studenog 2013. god. To još uvijek nije učinjeno.

⁴¹ Iznimno, brod može isploviti bez predaje brodskog otpada ako iz informacije dostavljene u skladu sa čl. 49.c proizlazi da je kapacitet za prikupljanje otpada na brodu dostatan za sav brodski otpad koji je prikupljen ili će biti prikupljen na planiranom putovanju do luke u kojem će biti predan (čl. 49.d, st. 2).

*Protokolom iz 1978. (tzv. MARPOL 1973/78) sa svim kasnijim izmjenama i dopunama*⁴² (čl. 49.e, st. 1).⁴³

Ako lučka kapetanija utvrdi da bi zbog nepostojanja adekvatnih prihvatnih uređaja u luci u kojoj je brod namjeravao iskrcati otpad ili kada je ta luka nepoznata, moglo doći do pražnjenja spremišta u more tijekom plovidbe, naredit će zapovjedniku plovnog ili plutajućeg objekta da prije isplavljenja iz luke ta spremišta isprazni (čl. 49. d, st. 3).⁴⁴

Pomorski objekti su dužni poduzimati mjere radi sprečavanja štetnog prijenosa morskih vodenih organizama i patogena putem brodskih balastnih voda i taloga, te putem obrastanja⁴⁵ (čl. 49.b, st. 2),⁴⁶ a ministar pomorstva će u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša donijeti propis o upravljanju i nadzoru balastnih voda (čl. 49.b, st. 5). Republika Hrvatska je već donijela *Pravilnik o upravljanju i nadzoru balastnih voda*.⁴⁷ Njime se u cilju unapređenja zaštite okoliša utvrđuju načela i postupci upravljanja i nadzora brodskih balastnih voda i taloga na brodovima, dok plove u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom

⁴² Republika Hrvatska je stranka konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji i za nju je konvencija na snazi od 8. listopada 1991. god. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republike Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, *Nar. novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 1/92). Protokol iz 1997. god. kojim se mijenja MARPOL 1973/78 za Republiku Hrvatsku na snazi je od 4. kolovoza 2005. god. (Uredba o objavljivanju Protokola iz 1997, *Nar. novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 4/05, za stupanje na snagu nema objave u *Nar. novinama*). – Vid. D. Bolanča, R. Naprta, 10. O navedenoj konvenciji, vid. P. Stanković, *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb 1995, 119–121; D. Pavić, *Pomorske havarije i osiguranje*, Pomorski fakultet, Split 2003, 105–107; M. Seršić, *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet, Zagreb 2003, 83 – 87.

⁴³ *Naknada za korištenje lučkih prihvatnih uređaja za ostatke tereta plaća se prema predanim ostacima tereta* (čl. 49.e, st. 2).

⁴⁴ U slučaju neispražnjenja, lučka kapetanija može navedenom objektu zabraniti isplavljenje iz luke (čl. 49.d, st. 4).

⁴⁵ Vid. *Međunarodnu konvenciju o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova* (engl. *International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ships*) 2001. god. (tzv. AFS '01). Republika Hrvatska je donijela Zakon o potvrđivanju te konvencije (*Nar. novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 10/06), a ona je stupila na snagu dana 17. rujna 2008. god.

⁴⁶ Strategiju upravljanja balastnim vodama i talozima donosi Vlada Republike Hrvatske (čl. 49.b, st. 4).

⁴⁷ Vid. *Nar. novine RH*, br. 128/12. Naime, još je odredbom čl. 64, st. 3 PZ-a propisano da će ministar mora, turizma, prometa i razvitka, uz suglasnost s ministrom nadležnim za poslove zaštite okoliša, donijeti propis o upravljanju i nadzoru vodenog balasta, i to u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu zakonika (čl. 1023, st. 1). Novi Pravilnik o upravljanju i nadzoru vodenog balasta stupio je na snagu dana 29. studenog 2012. god. (čl. 26, st. 1).- Poblizje: D. Bolanča, P. Amižić Jelovčić, „Zaštita morskog okoliša s posebnim osvrtom na Pravilnik o upravljanju i nadzoru balastnim vodama iz 2007. godine“, *Teorija i praksa brodogradnje in memoriam prof. Leopold Sorta*, Pula 2008, 649–659.

pojasu Republike Hrvatske, kao i na brodovima hrvatske državne pripadnosti neovisno o tome gdje plove (čl. 1). S ovim pravilnikom, Republika Hrvatska je prihvatila i suvremena rješenja *Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima* (engl. *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*) iz 2004. god. (tzv. BWM '04).⁴⁸

7. JADRANSKO MORE KAO PSSA⁴⁹

Ciljevi sigurnosti pomorskog prometa i infrastrukture, sigurnosti plov-nih objekata i opće sigurnosti u morskom prostoru Republike Hrvatske čine osnovicu i preduvjet za postizanje ciljeva zaštite morskog okoliša. U tom pravcu, naporu Republike Hrvatske usmjereni su ka još jednom cilju, a to je proglašenje Jadrana (Jadranskog mora) osobito osjetljivim morskim područ-jem.⁵⁰ Inače, prijedlog za proglašenje određenog područja osobito osjetljivim područjem podnosi se IMO-u prema posebnim *Smjernicama o proglašenju posebno osjetljivih područja*.⁵¹ Zasad, svega deset mora odnosno morskih područja proglašeni su osobito osjetljivim u IMO-u, a četiri od njih su europska mora.⁵² Temeljna obilježja Jadranskog mora u velikoj mjeri ispunjavaju tražene kriterije, jer ga obilježava jedinstven i osjetljiv morski eko-sustav s jedinstvenom i bogatom biološkom raznolikošću pojedinih vrsta, gospodar-ska ovisnost stanovništva o moru i priobalju (turizam i ribarstvo) i kulturna baština.

Što se postiže u slučaju prihvatanja prijedloga i proglašenja Jadrana

⁴⁸ Ta konvencija još nije stupila na snagu, ali ju je Republika Hrvatska ratificirala (*Nar. novine RH – Međunarodni ugovori*, br. 3/10). – Detaljnije: M. Marković Kostelac, P. Komadina, „Prikaz Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima, 2004.“, *Pomorski zbornik* 41/2003, 290–299.

⁴⁹ Vid. *supra* fusnotu 12.

⁵⁰ Normalno, u suradnji sa susjednim jadranskim državama.

⁵¹ PSSA IMO Resolution A.982(24) – *Revised guidelines for the identification and designation of Particular Sensitive Sea Areas*. Prema navedenim Smjernicama, identifikacija i određivanje određenog područja kao osobito osjetljivog područja zahtijeva razmatranje tri integralne komponente: 1. posebna obilježja područja (uzimajući u obzir ekološki, društveno-ekonomski, znanstveni kriterij); 2. osjetljivost na štete od međunarodne plovidbe (obilježja pomorske plovidbe, prirodni faktori, pomorske nazgode i drugi izvori onečišćenja, utjecaj na istaknuta obilježja); 3. raspoloživost dodatnih zaštitnih mjera (IMO mjere koje se već primjenjuju u vezi sa zaštitom i sprečavanjem onečišćenja, kao i prijedlog za usvajanje dodatnih mjera zaštite).

⁵² To su Waddensko more (Danska, Njemačka, Nizozemska, 2002), morsko područje uz zapadnoeuropsku obalu Atlantika (Belgija, Francuska, Irska, Portugal, Španjolska i Velika Britanija, 2004), Baltičko more, osim ruskih voda (Danska, Estonija, Finska, Njemačka, Latvija, Litva, Poljska i Švedska, 2005) i morske vode arhipelaga Kanarskog otočja (Španjolska, 2005). – Tako, D. Čorić, 123.

osobito osjetljivim područjem? Pored već usvojenih zaštitnih mjera koje se primjenjuju na području Jadrana (MARPOL posebno područje, sustav odvojene plovidbe za područje sjevernog Jadrana, sustav javljanja brodova, mjere u vezi nadzora nadzora i upravljanja balastnim vodama), uvele bi se i dodatne zaštitne mjere (sustav odvojene plovidbe za područje srednjeg i južnog Jadrana).⁵³

8. ZAKLJUČAK

Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. god. donesen je svega deset godina nakon prijašnjeg Pomorskog zakonika iz 1994. god., ali novi zakonski akt nije samo tekst koji ispravlja i nadopunjuje nejasnoće i propuste koji su se uočili u svakodnevnoj primjeni bivših zakonskih rješenja. To je akt koji prihvaća najsuvremenija rješenja različitih međunarodnih unifikacijskih instrumenata, bez obzira na činjenicu jesu li stupili na snagu, te je li ih Republika Hrvatska ratificirala. Postupak hrvatskog zakonodavca je logičan i neophodan, jer pitanje unifikacije (ujednačavanja) pomorskog prava (upravnog i imovinskog) predstavlja *condicio sine qua non* suvremenog pomorskog poduzetništva. S druge strane, tekst navedenog zakonika usklađen je s mnogobrojnim propisima Europske unije iz područja pomorstva, posebno onih koji se odnose na sigurnost pomorske plovidbe i zaštitu morskog okoliša od onečišćenja, jer su to nezaobilazni elementi pomorske politike Europske unije. Međutim, Republika Hrvatska mora i dalje nastavljati proces harmonizacije svog pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije, naročito donošenjem posebnih podzakonskih propisa. Naime, samo dosljedna primjena usvojenih rigoroznih međunarodnih i europskih standarda o sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od onečišćenja, nesumnjivo će omogućiti razvoj vlastite flote i osigurati primjerenu zaštitu Jadrana.

LISTA REFERENCI

Bibliografske reference

1. Bolanča, Dragan, „Maritime Law in the Era of Globalisation – Universal Law or a Mixed Legal System“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 3–4/2002;
2. Bolanča, Dragan, Amižić, Petra, „Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 1/2007;

⁵³ Vid. P. Komadina, M. Marković Kostelac, Ž. Kiperaš, „Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj“, *Pomorski zbornik* 40/2002, 24–29.

3. Bolanča, Dragan, Primorac, Željka, „Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2007“, *Naše more* 3-4/2008;
4. Bolanča, Dragan, Barun, Mara, „Neke novosti na području usklađivanja hrvatskog pomorskog upravnog prava sa pravnom stečevinom Europske unije“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 4/2008;
5. Bolanča, D., Amižić Jelovčić, Petra, „Zaštita morskog okoliša s posebnim osvrtom na Pravilnik o upravljanju i nadzoru balastnim vodama iz 2007. godine“, *Teorija i praksa brodogradnje – in memoriam prof. Leopold Sorta*, Fakultet strojarstva i brodogradnje, Pula 2008;
6. Bolanča, Dragan, „Pravna stečevina Europske unije i hrvatsko pomorsko pravo“, *Liber amicorum in honorem Jadranko Crnić (1928. – 2008.)*, Novi informator, Zagreb 2009;
7. Bolanča, Dragan, „Sigurnost plovidbe u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i pravna stečevina Europske unije“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid, Rab 2010. – 2012.*, Pravni fakultet, Split 2012;
8. Bolanča, Dragan, „Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2011. godine“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid – Rab 2010. – 2012.*, Pravni fakultet, Split 2012;
9. Bolanča, Dragan, „Protection and Preservation of the Marine Environment in the Republic of Croatia (national legislation, international legislation and EU law)“, *Megatrend revija* 3/2012;
10. Bolanča, Dragan, Naprta Rajko, *More naše plavo (Sigurnost plovidbe)*, Zbirka propisa, Nading d.o.o., Zagreb 2013;
11. Bolanča, Dragan, „Vladavina prava i pomorsko pravo u eri globalizacije“, *Vladavina prava i pravna država u regionu* (ur. G. Marković), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2014;
12. Bolanča, Dragan, Amižić Jelovčić, Petra, „Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2013. godine“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid, Rab* 2014;
13. Bratanić, Maja *et al.*, *Četverojezični rječnik prava Europske unije*, Hrvatska informacijsko-dokumentacijska referalna agencija, Zagreb 2003;
14. Čapeta Tamara, Rodin Siniša, *Osnove prava Europske unije*, Narodne novine, Zagreb 2011;
15. Ćorić, Dorotea, *Onečišćenje mora s brodova (međunarodna i nacionalna pravna regulativa)*, Pravni fakultet, Rijeka 2009;
16. Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split 2005;
17. Grabovac, Ivo, „Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske“, *Poredbeno pomorsko pravo* 158/2005;

18. Grabovac, Ivo, Petrinović, Ranka, *Pomorsko pravo (pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Pomorski fakultet, Split 2006;
19. Josipović, Tatjana, „Izazovi harmonizacije građanskog prava putem direktiva“, *Zbornik radova Foruma za građansko pravo za jugoistočnu Evropu*, knjiga I/2010, Nemačka organizacija za tehničku saradnju, Beograd 2010;
20. Komadina, Pavao, Markovčić Kostelac, Maja, Kiperaš, Željko, „Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj“, *Pomorski zbornik* 40/2002;
21. Luttenberger, Axel, *Pomorsko upravno pravo*, Pomorski fakultet, Rijeka 2005;
22. Luttenberger, Axel, „Odgovornost za onečišćenje obalnog područja krutim otpadom“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid – Rab 2010. – 2012.*, Pravni fakultet, Split 2012;
23. Markovčić Kostelac, Maja, Komadina, Pavao, „Prikaz Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima, 2004“, *Pomorski zbornik* 41/2003;
24. Misita, Nevenko, *Osnovi prava Evropske unije*, Pravni fakultet, Sarajevo 2008;
25. Pavić, Drago, *Pomorske havarije i osiguranje*, Pomorski fakultet, Split 2003;
26. Prechal, Sacha, *Directives in EC Law*, Oxford University Press, Oxford 2006;
27. Primorac, Željka, „Konsolidacija europskih načela sigurnosnih istraga pomorskih nesreća“, *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid*, Rab 2014;
28. Primorac, Željka, *Pomorska obvezna osiguranja* (doktorska disertacija), Pravni fakultet, Split 2011;
29. Radionov, Nikoleta *et al.*, *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb 2011;
30. Seršić, Maja, *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet, Zagreb 2003;
31. Stanković, Predrag, *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb 1995;
32. Vidas, Davor, *Zaštita Jadrana*, Školska knjiga, Zagreb 2007;
33. Walker, George, “The Interface of Admiralty Law and Oceans Law“, *Journal of Maritime Law and Commerce* 3/2014.

Full Professor Dragan Bolanča, LL.D.

Faculty of Law, University of Split

THE HARMONIZATION OF THE CROATIAN MARITIME LAW WITH EUROPEAN UNION LAW IN THE FIELDS OF MARITIME SAFETY OF NAVIGATION AND MARINE ENVIROMENT PROTE- CTION

Summary

The Republic of Croatia, as a maritime state, has a particular interest in following unification in the ordering of maritime law relation. The new maritime Code of the Republic of Croatia came into force on December 29, 2004. In mentioned act Republic of Croatia accepts new international conventions of maritime commercial and administrative law and legislates them as consistently as possible in domestic law. In the meantime, mentioned act was changed four times: in 2007, 2008, 2011 and 2013. The aim of changing was the same: folowing *acquis communitaire* in the fields of maritime safety of navigation and enviroment protection. In conclusion, we can say that new act represents an improvement in the development of the Croatian maritime law.

Key words: *Republic of Croatia; Maritime Code; Acquis communitaire of the European union; Maritime safety navigation; Marine enviroment protection.*