

OBVEZNO PELJARENJE NA TEMELJU NOVIH ODREDABA POMORSKOG ZAKONIKA

Prof. dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ*
NORA MATULIĆ SUMIĆ, dipl. iur.**

UDK 656.071.7
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 18.6.2014.
Prihvaćeno za tisak: 9.10.2014.

Rad se bavi novom odredbom sadržanom u izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine koja regulira obvezno peljarenje (članak 70., stavak 2., podstavak a). Odredba koja isključuje od obveznog peljarenja, ne samo hrvatske putničke brodove koji plove na redovitoj liniji, nego i putničke brodove koji viju zastavu države članice Europske unije, u puno većoj mjeri ugrožava sigurnost plovidbe unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske nego što je bio slučaj do sada. Europske države ne poznaju sustav oslobađanja brodova prema zastavi pa nije bilo potrebno mijenjati postojeću odredbu s ciljem usklađivanja Pomorskog zakonika s pravnom stečevinom Europske unije. Osim toga, ta odredba o obveznom peljarenju nije u skladu s Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka iz 1923. godine čija je stranka Republika Hrvatska na temelju notifikacije o sukcesiji. Odredba stavlja u diskriminirajući položaj brodove koji ne viju zastavu države Europske unije što je protivno odredbama Konvencije i Statuta. Zbog navedenoga, Ustavnom sudu Republike Hrvatske podnesen je prijedlog za pokretanje postupka za ocjenu suglasnosti Pomorskog zakonika s međunarodnim ugovorima predlažući privremenu obustavu primjene navedene odredbe Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine.

Ključne riječi: obvezno peljarenje; Konvencija i Statut o međunarodnom režimu pomorskih luka; načelo jednakog postupanja u lukama; Sojedodžba o oslobođenju od obveznog peljarenja – PEC; Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013.

1. UVOD

Plovidba na moru osigurava se tehničkim i ostalim stručnim poslovima, te upravnim odnosno inspekcijским poslovima. U tehničko-stručne poslove sigurnosti plovidbe ubrajaju se i poslovi peljarenja¹. Peljarenje je vođenje plovnog objekta od stručnih osoba (peljara) i davanje stručnih savjeta zapovjedniku plovnog objekta, radi sigurne plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.²

* Prof. dr. sc. Ranka Petrinović, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split, e-mail: ranka@pfst.hr

** Nora Matulić Sumić, dipl. iur., Odvjetnički ured, Lička 4A, 21000 Split, e-mail: nora.matulic-sumic@st.t-com.hr

¹ Davorin Rudolf, *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Matica Hrvatska, Zagreb MMXII. Riječ peljarenje dolazi od staronizozemski *pijloot* - peljar, pilot; *pijlen* – mjeriti dubinu i *loot* – olovnica.

² Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13 (dalje: Pomorski zakonik),

Kao važan institut sigurnosti plovidbe peljarenje ima dugu i bogatu povijest. Prilikom prolaza kroz područja opasna za plovidbu pomorci su se odavno običavali koristiti osobama koje dobro poznaju lokalne prilike kako bi ih sigurno proveli kroz područja opasna za plovidbu i na taj način izbjegli pomorske nesreće. Odredbe o peljarenju na ovim prostorima susrećemo već u srednjem vijeku. U dvadesetom stoljeću, kada su brodovi, tereti i luke postali objekti velike vrijednosti, obalne države radi zaštite svojih luka i plovnih putova uvode obvezno peljarenje.

Peljarenje je u Hrvatskoj regulirano *Pomorskim zakonikom Republike Hrvatske i Pravilnikom o pomorskom peljarenju*³. Iz same definicije pomorskog peljarenja proizlazi da je osnovni cilj peljarenja sigurnost plovidbe. Zbog toga se za brodove određene vrste i veličine određuje obvezno peljarenje na način da su Pomorskim zakonikom izričito izuzeta plovila (brodovi i jahte) koja nisu obvezna koristiti usluge peljarenja.⁴ Ta se plovila također mogu koristiti peljarenjem ali ih pozitivni propisi na to ne obvezuju (neobvezno ili fakultativno peljarenje).⁵

Pravilnikom o pomorskom peljarenju utvrđuje se obvezno peljarenje na određenim područjima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, propisuju se uvjeti koje mora ispunjavati trgovačko društvo koje obavlja poslove peljarenja, stručna sprema, ovlaštenja i drugi uvjeti i obveze koje mora ispunjavati pomorski peljar, uvjeti za oslobađanje od obveznog peljarenja, način stjecanja svjedodžbe o oslobađanju od peljarenja (engl. *pilot exemption certificate* – PEC)⁶, oznaka i iskaznica pomorskog peljara, način obilježavanja peljarskih brodova/brodica te pozivni znakovi za peljarenje.⁷

Pomorsko peljarenje razvrstava se prema dva kriterija: prema kriteriju područja i kriteriju obveznosti. Peljarenje prema prostoru na kojem se obavlja može biti *lučko* ili *obalno*, a prema obveznosti *obvezno* i *neobvezno* (fakultativno). Lučko peljarenje je

članak 68., stavak 1; Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04 (dalje PZ 2004); Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Narodne novine, br. 56/13 (dalje: Novela PZ 2013).

³ Pravilnik o pomorskom peljarenju, Narodne novine br. 116/10.

⁴ Pomorski zakonik, članak 70., stavak 2., podstavak a) Obveznom peljarenju ne podliježu hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi, brodovi koji služe za održavanje plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe na tim putovima, vodonosci, hrvatski putnički brodovi i putnički brodovi koji viju zastavu države članice Europske unije, koji plove na redovnoj liniji, b) brodovi čija je bruto tonaža manja od 500, c) jahte čija je bruto tonaža manja od 1000.

⁵ Neobvezno peljarenje traje dok ga ne otkaže peljareni plovni objekt ili dok on ne uđe u područje obveznog peljarenja (a peljar nije ovlašten obavljati takvo peljarenje).

⁶ Svjedodžbu o oslobađanju od peljarenja stječe osoba prema uvjetima iz članka 20. Pravilnika o pomorskom peljarenju. Osoba treba imati položen odgovarajući ispit, pod nadzorom peljara izvršiti najmanje 10 uplovljavanja i 10 isplovljavanja u luci, na brodu i lučkom bazenu za koju se traži svjedodžba te treba biti ukrcana u svojstvu zapovjednika na brodu za koje se traži rješenje o oslobađanju od lučkog peljarenja. Više o tome vidi poglavlje 5.

⁷ Pravilnik o pomorskom peljarenju, članak 1.

peljarenje plovnog objekta u području luke do određene granice⁸, a obalno u dijelu unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske do granice lučkog peljarenja.⁹ U pogledu pravnih posljedica ne postoji razlika između lučkog i obalnog peljarenja.

Obvezno peljarenje, njegove granice, vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja peljara određuje, za lučko peljarenje, lučka kapetanija, a za obalno peljarenje ministar pomorstva. Obveznom lučkom peljarenju podliježu svi brodovi i jahte osim onih koji su izričito isključeni Pomorskim zakonikom. Obveznom obalnom peljarenje podliježu samo brodovi koji prevoze opasne tekuće kemikalije, odnosno ukapljene plinove.¹⁰ Zapovjednik broda dužan je zatražiti usluge peljarenja kada je ono obvezno.

U luci u kojoj je obvezno lučko peljarenje, brod se mora peljariti i ako se premješta s jedne obale na drugu, ako se pomiče uzduž obale upotrebom porivnog stroja ili korištenjem tegljača, odnosno ako se obavlja okret broda na istom vezu sa ili bez tegljača.¹¹ Zapovjednik broda dužan je zatražiti uslugu lučkog peljarenja najkasnije dva sata prije isplovljenja, premještanja, pomicanja ili okreta broda.¹² Peljarenje počinje ili završava na granici područja peljarenja u trenutku kad po stručnim savjetima peljara započne odnosno završi vođenje broda. Ako se brod mora privezati ili usidriti, peljarenje završava u trenutku kada se brod priveže ili usidri.¹³

Za vrijeme obveznog peljarenja peljar ne smije prestati obavljati poslove peljarenja prije nego što završi peljarenje broda bez obzira na to što zapovjednik peljarenja broda ne prihvaća njegove stručne savjete o plovidbi, manevriranju, privezu i sidrenju broda. Ako peljarenje nije obvezno, peljar ga je dužan prekinuti na zahtjev zapovjednika broda koji se koristi uslugama pomorskog peljarenja.¹⁴ To znači da

⁸ Granice obveznog lučkog peljarenja, te vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja peljara određuje lučka kapetanija.

⁹ Pomorski zakonik, članak 68., stavak (3); Pravilnik o pomorskom peljarenju, članak 10. Obveznom obalnom peljarenju podliježu brodovi koji prevoze opasne tekuće kemikalije, odnosno ukapljene plinove i to prilikom uplovljavaja u teritorijalno more i unutarnje morske vode Republike Hrvatske radi uplovljavanja u luke otvorene za međunarodni promet: a) za luku Rijeka: - od pozicije 45° 11.8' N i 14° 29.4' E do granice lučkog peljarenja; b) za luku Zadar: - od pozicije 44° 23.3' N i 14° 34.6' E do granice lučkog peljarenja; c) za luku Šibenik: - od pozicije 43° 38.7' N i 15° 52.3' E do granice lučkog peljarenja; d) za luku Split: - od pozicije 43° 28.2' N i 16° 01.0' E do granice lučkog peljarenja i e) za luku Ploče: - od pozicije 43° 05.0' N i 17° 00.0' E do granice lučkog peljarenja. Takvi brodovi podliježu obveznom obalnom peljarenju i kada plove između luka otvorenih za međunarodni promet od pozicije iskrcavanja lučkog peljara u luci odlaska do pozicije ukrcavanja lučkog peljara u luci dolaska.

¹⁰ Pravilnik o pomorskom peljarenju, članak 10., stavak 1.

¹¹ Ibid., članak 7., stavak 1.

¹² Ibid., članak 7., stavak 2.

¹³ Ibid., članak 2.

¹⁴ Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug Split, 2003., str. 58.; Ivo Grabovac – Ranka Petrinović, *Pomorsko pravo, Pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Split, 2006., str. 55.

neobvezno peljarenje traje dok ga ne otkaže peljareni plovni objekt ili dok on ne uđe u područje obveznog peljarenja, a peljar nije ovlašten obavljati takvo peljarenje.¹⁵

Peljarenje plovnog objekta, bez obzira na to je li obvezno ili nije, ne oslobađa zapovjednika broda koji se koristi uslugama peljarenja od obveze i odgovornosti da upravlja plovidbom i manevrira plovnom objektom. Brodar koji se koristi uslugama peljarenja odgovara za radnje i propuste peljara, kao i za radnje i propuste članova posade svojega broda. Kao dobar poznavatelj maritimno-nautičkih mjesnih prilika, peljar je zapovjednikov savjetnik. Zapovjednik uvijek konačno odlučuje o manevru koji valja poduzeti i zadržava u cijelosti nautičku upravu brodom. Dakle, naše pravo prihvaća načelo po kojemu za štete trećim osobama što ih učini peljar uvijek odgovara brod, odnosno brodar, bez obzira na to je li peljarenje obvezno ili dobrovoljno.¹⁶

2. PELJARSKO DRUŠTVO I PELJARI

Peljarske organizacije u različitim državama različito su organizirane. U većini država peljari su zaposlenici u vlastitim trgovačkim društvima, u nekim su zaposlenici luke, dok su u određenom broju država u državnoj organizaciji (službi)¹⁷. Bez obzira na ustrojstvo peljarskih organizacija, zbog njihove iznimne važnosti za sigurnost plovidbe, one su uvijek pod nadzorom obalne države.¹⁸

Sadašnja organizacija pomorske peljarske službe u Republici Hrvatskoj vrši se od 1997. godine. Lučko i obalno peljarenje u Hrvatskoj može obavljati peljarsko druš-

¹⁵ Pomorski zakonik, članak 71.

¹⁶ Više o tome Axel Luttenberger, Peljarenje s posebnim osvrtom na odgovornost za štetu uzrokovanu peljarenjem, *Pomorski zbornik 42 (2004)1*, str. 149 – 158; Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, str. 58.; Ivo Grabovac – Ranka Petrinović, *Pomorsko pravo, Pomorsko javno, upravno i radno pravo*, str. 55.; Mladen Russo, *Pomorsko peljarenje i odgovornost za štetu tijekom peljarenja*, (magistarski rad), Split, 1995.

¹⁷ U europskim državama peljarske organizacije su privatne, javne ili mješovitog tipa. Slično kao i u Hrvatskoj peljari su zaposlenici ili članovi privatnih organizacija u Bugarskoj, Malti, Poljskoj, Rumunjskoj, Sloveniji i Španjolskoj. Javne peljarske organizacije postoje u Estoniji, Finskoj, Francuskoj, Njemačkoj, Grčkoj, Irskoj, Litvi Nizozemskoj, Norveškoj i Švedskoj, dok su u Belgiji, Danskoj, Latviji i Velikoj Britaniji mješovite (javno-privatne) peljarske organizacije.

¹⁸ Tako se u Francuskoj opća pravila o peljarenju donose na nacionalnoj razini. Peljari su organizirani u privatnopravna udruženja tzv. Pilotске stanice, formirana za područje pojedine luke, a zapošljavaju se temeljem natječaja Ministarstva nadležnog za luke. Za lučko peljarenje u pojedinim njemačkim pokrajinama nadležna su različita tijela. U Hamburgu i Bremenu to je udruženje peljara pod nadzorom nadležnog lučkog kapetana. U Italiji lučko peljarenje (članak 88. Plovidbenog zakonika) vrše udruženja peljara, pod nadzorom lučke kapetanije. U Poljskoj uvjete pod kojima se vrše usluge peljarenja određuju pomorski uredi, a te usluge redovito obavljaju privatne tvrtke u kojima lučke uprave mogu biti dioničari. Više o organizaciji peljarenja u državama EU vidi Božena Bulum, *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, Zagreb, 2010., str. 233 – 256. Detaljno o organizaciji peljarenja u državama Europske unije, obveznom peljarenju, propisima koji ga reguliraju i dr. vidi *Study on Pilotage Exemption Certificates* by PwC in partnership with Pantei, 18 September 2012 (Studija o svjedodžbama o oslobođenju od peljarenja – PEC) koja je podnesena Europskoj komisiji, Općoj upravi za mobilnost i promet (18. rujna 2012. godine).

tvo¹⁹ ako posjeduje valjano odobrenje Ministarstva pomorstva koje se može izdati samo jednom peljarskom društvu na području pojedine lučke kapetanije.²⁰ Odobrenje se izdaje na razdoblje od pet godina i to peljarskom društvu koje mora imati: potreban broj peljarskih brodova ili peljarskih brodica; potreban broj VHF radijskih postaja; potreban broj peljara s valjanom iskaznicom pomorskog peljara; onoliki broj prijenosnih VHF radijskih postaja koliko ima peljara te zaključen ugovor o osiguranju odgovornosti peljarskog društva za vrijeme peljarenja broda, minimalno do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljanu uslugu peljarenja pomnožene faktorom 300.²¹ Trenutno u Hrvatskoj radi sedam peljarskih trgovačkih društava (na području svake Lučke kapetanije jedno društvo, osim na području Lučke kapetanija Rijeka i Lučke kapetanije Senj gdje radi samo jedno). Svih sedam trgovačkih društava su u privatnom vlasništvu samih zaposlenih peljara.

Peljarsko društvo dužno je voditi peljarski dnevnik, koji tjedno mora dostaviti na uvid lučkoj kapetaniji, neposredno ili elektronskom poštom. U peljarski dnevnik se upisuje: redni broj, ime peljarenog broda, IMO broj, zastava države pripadnosti, luka upisa, bruto tonaža, vrsta, duljina i širina broda, gaz broda, dan, mjesec i godina peljarenja, mjesto priveza/odveza, vrsta manevra (dolazak, odlazak, premještaj broda), vrijeme početka i završetka peljarenja, ime i prezime peljara, broj tegljača i primjedbe (lučko, obalno, PEC²²).

Ukoliko se utvrdi da trgovačko društvo koje obavlja djelatnost peljarenja na temelju odobrenja Ministarstva pomorstva ne zadovoljava uvjete na temelju kojih mu je izdano odobrenje, ili se utvrdi koja druga nepravilnost u radu trgovačkog društva, Ministarstvo mu može oduzeti odobrenje.

Pomorski peljari kao članovi peljarskog društva su osobe koje pridonose sigurnosti plovidbe u područjima povećanog rizika plovidbe. Dobri su poznavatelji relevantnih podataka za peljarenje lokalnog područja, tehničkih karakteristika brodova, kao i meteoroloških prilika na lokalnom području. Moraju isto tako biti vješti u komunikaciji kako s posadom s kojom su u neposrednom kontaktu tako i s ostalim sudionicima u pomorskom prometu. Budući je posao peljara vrlo bitan za sigur-

¹⁹ Peljarsko društvo je trgovačko društvo koje je registrirano za obavljanje poslova peljarenja.

²⁰ Peljari Republike Hrvatske udruženi su u Udrugu pomorskih peljara koja je osnovana i registrirana 1990. godine radi unaprjeđenja peljarske djelatnosti na Jadranu. Udruga je ravnopravna članica EMPA-e, europske strukovne udruge pomorskih peljara. Članovi Udruge su aktivni i umirovljeni peljari koji djeluju na području Lučkih kapetanija Pula, Rijeka i Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

²¹ Pravilnikom o pomorskom peljarenju, članak 12. Ministarstvo određuje potreban broj brodova, brodica, broj VHF radijskih postaja i peljara a prema obimu prometa u određenoj luci, te utvrđuje da li peljarsko društvo ispunjava nabrojene uvjete.

²² Ibid., članak 15. PEC (*Pilotage exemption certificate*) je svjedodžba kojom se posjednika svjedodžbe oslobađa obveze korištenja usluge obveznog lučkog peljarenja u određenoj luci, određenom lučkom bazenu i za određeni brod koji su označeni u svjedodžbi.

nost plovidbe, peljarenje mogu obavljati samo profesionalne, kompetentne osobe s odgovarajućom vještinom upravljanja i s valjanom iskaznicom peljara. Kako bi se mogao sa sigurnošću obavljati posao peljarenja, peljarom se postaje nakon određene edukacije, stažiranja i usavršavanja što je propisano IMO Rezolucijom A 485(XII), a u Hrvatskoj Pravilnikom o pomorskom peljarenju.²³

Poslove peljarenja u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske ne mogu bez posebnog odobrenja Ministarstva pomorstva obavljati strane pravne osobe. Odobrenje će se izdati stranoj osobi samo ako peljarenje ne može ili ne želi obaviti domaća pravna osoba.²⁴ Peljarenje broda mogu obavljati samo osobe s valjanom iskaznicom pomorskog peljara.²⁵ Peljar je dužan za vrijeme peljarenja voditi brod i davati stručne savjete zapovjedniku peljarenog broda u svezi s plovidbom, privezom, odvezom ili sidrenjem, te upozoravati na uvjete plovidbe i propise koji vrijede za područje u kojem se brod peljari.

Peljar je dužan neposredno po ukrcaju odnosno neposredno prije iskrcaja s broda stupiti u kontakt VHF radijskom postajom s VTMISS službom, istu izvijestiti o vremenu ukrcaja i iskrcaja, te razmijeniti informacije o vremenu početka i završetka peljarenja, poziciji/mjestu početka i završetka peljarenja, načinu uplovljavanja, isplovljavanja i premještanja broda, utvrđenom broju tegljača i stanju plovnog puta. Mora bez odlaganja VHF radijskom postajom VTMISS službi odmah prijaviti uočene nedostatke koji mogu utjecati na sigurnost broda, sigurnost plovidbe ili predstavljaju prijetnju okolišu.

Peljar mora odbiti peljarenje ako gaz broda ne odgovara dubini mora na mjestu određenom za privezivanje ili sidrenje broda, odnosno ako na mjestu priveza broda nisu osigurani uvjeti da brod uvijek može biti sigurno privezan u plutajućem stanju. Dužan ga je odbiti ako brod nije sposoban za plovidbu ili ako od lučke kapetanije nije dobio dozvolu za uplovljavanje ili isplovljenje.²⁶ U slučaju odbijanja peljarenja, peljar je dužan o tome bez odlaganja izvijestiti VTMISS službu, te isto upisati u dnevnik.²⁷

²³ Pravilnikom o pomorskom peljarenju propisani su uvjeti koje mora zadovoljiti osoba koja polaže ispit za peljara (treba posjedovati svjedodžbu zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg, druge svjedodžbe o osnovnoj i dopunskoj osposobljenosti, odgovarajući plovidbeni staž, zdravstvene uvjete te određeni broj lučkih odnosno obalnih peljarenja pod nadzorom peljara).

²⁴ Pomorski zakonik, članak 69.

²⁵ Pravilnikom o pomorskom peljarenju propisani su uvjeti na temelju kojih se izdaje odobrenje za obavljanje peljarenja, uvjeti i način oduzimanja odobrenja, stručna sprema, ovlaštenja i drugi uvjeti i obveze koje mora ispunjavati peljar, obrazac, način i uvjeti izdavanja iskaznice peljara, uvjeti koje mora ispunjavati trgovačko društvo koje obavlja poslove peljarenja, način obilježavanja peljarskih brodova i brodicea i pozivnih znakova za peljarenje, kao i uvjeti i način obavljanja peljarenja, te prava i obveze peljara.

²⁶ Pravilnik o pomorskom peljarenju, članak 17., stavak 4.

²⁷ Ibid., stavak 5.

Peljar je dužan bez odlaganja izvijestiti VTMIS službu, a lučku kapetaniju u roku od 24 sata, u slučaju povrede propisa koje je počinio peljareni ili drugi brod, a koje se odnose na sigurnost broda, posade, putnika i tereta te zaštitu okoliša, zatim u slučaju pomorske nezgode koju je prouzročio ili pretrpio peljareni brod i svake radnje na peljarenom ili drugom brodu koja je dovela ili je mogla dovesti u opasnost koji od ovih brodova, plutajuće i druge objekte na plovnom putu ili im nanijeti štetu ili radnju koja je dovela do onečišćenja okoliša. Također je dužan obavijestiti navedene službe ako zapovjednik broda kojega treba peljariti ne prihvati savjete peljara u pogledu predstojećeg peljarenja ili ako sumnja da je zapovjednik broda pod utjecajem alkohola ili drugih opojnih sredstava.²⁸

Za vrijeme obveznog peljarenja peljar ne smije napustiti zapovjednički most peljarenog broda prije nego obavi peljarenje bez obzira na to što zapovjednik peljarenog broda ne prihvaća njegove savjete u svezi s plovidbom, manevriranjem, privozom i sidrenjem broda. Ako peljarenje nije obvezno, peljar ga je dužan prekinuti na zahtjev zapovjednika broda koji se koristi uslugama pomorskog peljarenja. Peljar je dužan bez odlaganja obavijestiti VTMIS službu o prekidu neobveznog peljarenja.²⁹ Peljar također ne smije napustiti peljareni brod koji je stigao iz inozemstva prije nego brod dobije od ovlaštenih tijela odobrenje za slobodan promet s obalom.

3. DUŽNOST JEDNAKOG POSTUPANJA S BRODOVIMA U LUKAMA

Dužnost jednakog postupanja obalne države prema domaćim i stranim brodovima davno je utemeljeno načelo i ne odnosi se samo na slobodu uplovljavanja stranih brodova u domaće luke otvorene za međunarodni promet već i na postupanje vlasti u samoj luci kao i na davanje različitih olakšica (korištenje luke, plaćanja lučkih naknada i sl.).³⁰ To se odnosi i na usluge peljarenja. Dakle, u pogledu korištenja usluga peljarenja i plaćanja za te usluge strani su plovni objekti izjednačeni s hrvatskim, uz uvjet uzajamnosti.³¹

Načelo jednakog postupanja za sve brodove u lukama otvorenim za međunarodni promet regulirano je na međunarodnom nivou *Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka* usvojenoj u Ženevi 9. prosinca 1923. godine³², čija

²⁸ Ibid., stavak 6.

²⁹ Ibid., članak 18.

³⁰ Branko Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1983, str. 41.

³¹ Pomorski zakonik, članak 72., stavak 2.

³² Konvencija i statut o međunarodnom režimu pomorskih luka, Ženeva, 9. prosinca 1923. Navedena Konvencija objavljena je u Službenim novinama Kraljevine Jugoslavije 280-LXXXIX od 30. studenoga (ili rujna, kako stoji u ZOPUP-u s komentarom, Zagreb 1981., str. 23) 1931. godine, a na temelju Odluke Vlade Republike Hrvatske o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji (Narodne novine – Međunarodni ugovori 1/1992.). Tekstovi tamo nabrojenih međunarodnih ugovora, među kojima je pod br. 22. i

je stranka Republika Hrvatska na temelju notifikacija o sukcesiji od 8. listopada, 1991. godine. Članak 2. Statuta obvezuje države ugovornice da osiguraju stranim brodovima pod uvjetom uzajamnosti jednako postupanje kao i prema vlastitim brodovima ili brodovima bilo koje druge države u morskim lukama pod njezinim suverenitetom. To jednako postupanje tiče se slobodnog pristajanja brodova u luku, iskorištavanja luke i pogodnosti koje se ukazuju brodarstvu i trgovačkim operacijama za brodove, njihov teret i putnike.³³ Jednako postupanje odnosi se na različite olakšice kao što su: davanje mjesta na obali, olakšice za ukrcaj i iskrcaj, te olakšice za razne pristojbe i naknade koje se plaćaju državi ili drugom tijelu u luci.³⁴

Načelo ravnopravnosti postupanja, kako je definirano Statutom, ne znači sužavanje slobode nadležnih vlasti da primijene najbolje mjere u cilju kvalitetnog upravljanja lukom, ako su takve mjere u skladu s načelom jednakog postupanja prema domaćim i stranim brodovima u luci.³⁵ Odredbe Statuta ne odnose se na pomorsku kabotažu.³⁶

Obvezno peljarenje regulirano je člankom 11. Statuta Konvencije o međunarodnom režimu pomorskih luka: *Svaka Država ugovornica rezervira sebi pravo organizirati i urediti peljarenje kako ona hoće, ali kod obveznog korištenja peljarenja te plaćanja usluga takvog peljarenja obalna država mora voditi računa o načelu jednakog postupanja prema domaćim i stranim brodovima. Izuzeti su iz obveza domaći subjekti koji ispunjavaju određene tehničke uvjete.*³⁷ Prema navedenoj odredbi u pogledu peljarenja zastupa se načelo jednakog postupanja prema brodovima svih zastava. Iznimka su domaći brodovi koji ispunjavaju određene tehničke uvjete. Danas se pod tehničkim uvjetom podrazumijeva posjedovanje svjedodžbe o oslobođenju od peljarenja – PEC.

4. PELJARENJE I SLOBODA PRUŽANJA LUČKIH USLUGA U EUROPSKOJ UNIJI

Liberalizacija tržišta lučkih usluga u Europskoj uniji započela je nakon što je devedesetih godina prošlog stoljeća donesen niz odluka Europskog suda i Komisije u vezi sa slobodom pružanja usluga i tržišnim natjecanjem u europskim morskim lukama. Europska Komisija objavila je Zelenu knjigu o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine. U Priopćenju Europskom parlamentu i Vijeću 2001.

ova Konvencija i Statut, objavljeni u službenim glasilima država prednica, važe i primjenjuju se kao službeni tekstovi do objave u Narodnim novinama.

³³ Statut Konvencije o međunarodnom režimu pomorskih luka, članak 2., stavak 1.

³⁴ Ibid., stavak 2.

³⁵ Ibid., članak 3.

³⁶ Pod pomorskom kabotažom podrazumijeva se prijevoz stvari i putnika morem između točaka koje se nalaze u istoj državi.

³⁷ Statut, članak 11.

godine Komisija je, između ostalog, iznijela svoja stajališta o liberalizaciji pristupa tržištu lučkih djelatnosti i priložila Prijedlog direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti – Prijedlog I. Međutim taj je Prijedlog doživio neuspjeh jer se nije dovoljno razlučilo različitu prirodu lučkih djelatnosti kao i različitosti europskih luka. U tom smislu potrebno je razlikovati lučke usluge koje luke pružaju brodovima u vezi s plovidbom, tzv. tehničko-nautičke lučke djelatnosti³⁸, kojima pripada i peljarenje, lučke usluge koje su usmjerene prema putnicima i teretu te ostale gospodarske djelatnosti koje su u funkciji razvoja pomorskog prometa i obavljanja osnovnih lučkih djelatnosti.³⁹

Zajednička funkcija svih tehničko-nautičkih djelatnosti (peljarenje, tegljenje te privez i odvez brodova) je ostvarivanje sigurnosti brodova, tereta, putnika i lučke zajednice u cjelini kao i zaštita okoliša. Te se djelatnosti razlikuju od ostalih lučkih djelatnosti jer se obavljaju u korist brodova koji pristaju u luci. Dok se ostale djelatnosti uglavnom odnose na teret i imaju gospodarski karakter, pa mogu biti organizirane prema kompetitivnim načelima, tehničko-nautičke usluge usmjerene su uglavnom na održavanje sigurne plovidbe u luci, pa se na njih primjenjuju specifična pravila, kad je riječ o njihovoj organizaciji i obavljanju, kao i o pristupu tržištu tih djelatnosti.⁴⁰

Nakon Prijedloga I. direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti uslijedio je i Prijedlog II. direktive kojim je uređen i pristup tržištu usluga peljarenja.⁴¹ Poslovi peljarenja smatraju se lučkom uslugom komercijalnog karaktera, ali i uslugom koja je zbog svoje specifičnosti od velikog značaja za sigurnost plovidbe u luci te je izdvojena od ostalih lučkih usluga, pa i od ostalih tehničko-nautičkih usluga. Prema Prijedlogu II., države članice mogu davanje odobrenja za peljarenje učiniti ovisnim o ispunjavanju osobito strogih kriterija koji se odnose na postizanje pomorske sigurnosti i obavljanje javne usluge. Nadležna tijela mogu propisati obvezatnost korištenja uslugama peljara kao i rezervirati obavljanje tih usluga za sebe ili ih izravno povjeriti određenom poduzetniku. Cilj takvih odredbi je omogućiti različite regulacije peljarenja ovisno o specifičnim potrebama pojedine luke, a prvenstveno vodeći

³⁸ Tehničko-nautičke djelatnosti su one lučke djelatnosti koje se obavljaju u luci radi sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša.

³⁹ Božena Bulum, *Zajednička Europska lučka politika – prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46, 2/2009., str. 337-358.

⁴⁰ Božena Bulum, *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, Zagreb, 2010., str. 211.

⁴¹ Oba prijedloga direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti doživjela su neuspjeh. Nakon povlačenja Prijedloga II. za donošenje direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti Komisija je, nakon konzultacija sa zainteresiranim strankama, odlučila obuhvatiti šire područje u kreiranju zajedničke europske lučke politike i to korištenjem tzv. pravnih akata mekog prava (soft law instruments). U tom smislu, u listopadu 2007. godine objavila je Priopćenje o europskoj lučkoj politici u kojem je najavila provođenje niza mjera i donošenje pravnih akata mekog prava.

računa o sigurnosti plovidbe.⁴² Monopolistička struktura tržišta usluga peljarenja čini se najučinkovitijim i najprikladnijim rješenjem, uz uvjet da nadležna tijela obalne države više kontrolu kako peljari ne bi zlouporabili svoj položaj i kako se korisnicima usluga peljarenja ne bi nametale dodatne, nepotrebne usluge i previsoke naknade.⁴³

Prijedlogom II. direktive nadležnim tijelima država članica omogućeno je odobravanje izuzimanja od obveznog peljarenja za sve ili određene vrste brodova izdavanjem svjedodžbe o oslobađanju od obveznog peljarenja (PEC). Ta svjedodžba, koju izdaje nadležno tijelo, posjednika oslobađa obveze korištenja usluge obveznog lučkog peljarenja u određenoj luci, određenom lučkom bazenu i za određeni brod koji su označeni u svjedodžbi. Takvo rješenje prihvaćano je u mnogim državama članicama EU, u kojima se pod određenim uvjetima brodovima dopušta izuzimanje od obveznog peljarenja, odnosno njihovim zapovjednicima samostalno obavljanje peljarenja za vlastite potrebe putem svjedodžbe o oslobađanju od obveznog peljarenja – PEC. U Italiji se npr. ne izdaje PEC, ali se pod određenim uvjetima, nekim brodovima (trajektima i brodovima do određene nosivosti) može dopustiti kretanje u luci bez prisutnosti peljara na brodu.⁴⁴

Zbog iznimne važnosti poslova peljarenja za sigurnost plovidbe Europska unija je zatražila detaljnu studiju o poslovima peljarenja u državama članicama (uključujući Norvešku), utjecaju peljarenja na sigurnost plovidbe, organizacijama peljarskih društava, svjedodžbama o oslobođenju od obveznog peljarenja i dr. Na taj način dobila je detaljan uvid u poslove peljaranja u državama članicama kao i cjelokupno stanje i efikasnost peljarskih usluga na razini Europske unije.

5. SVJEDODŽBA O OSLOBAĐANJU OD OBVEZNOG LUČKOG PELJARENJA – PEC

Pregledom Studije o svjedodžbama o oslobođenju od peljarenja (*Pilotage Exemption Certificates* – PEC) koja je podnesena Europskoj uniji, Općoj upravi za mobilnost i promet 18. rujna 2012.⁴⁵ razvidno je da se kriteriji za oslobađanje od obveze pelja-

⁴² Nikoleta Radionov, Tamara Čapeta, Jasenko Marin, Božena Bulum, Ana Kumpan, Nikola Popović, Iva Savić, *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011. (Više o tome Božena Bulum, VI. Pomorski promet, str. 258. – 269.)

⁴³ Božena Bulum, *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, str. 215; Sergio Carbone, Francesko Munari, Port services ancillary to navigation between market and safety requirements, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1996., p. 67-92.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Studija o svjedodžbama o oslobođenju od peljarenja (PEC), koja je podnesena Europskoj komisiji, Općoj upravi za mobilnost i promet 18. rujna, 2012. na str. 116 i dalje daje komparativni pregled uvjeta za obvezno peljarenje, oslobođenje od obveznog peljarenja i PEC po državama EU, uključujući Norvešku.

renja razlikuju od države do države te da je, općenito gledajući, peljarenje u državama Europske unije obvezno prilikom ulaska u luku, izlaska iz nje ili manevriranja broda unutar luke, uzimajući u obzir njegove dimenzije, vrstu tereta, u kontekstu razvedenosti kanala, plima i struja kao i gustoće prometa na određenom plovnom putu ili unutar nekog područja. U studiji je jasno istaknuto da zastava broda nije odlučni kriterij u pogledu oslobađanja od obveze peljarenja.⁴⁶ Za razliku od zastave, posjedovanje PEC-a jest valjan razlog za oslobođenje od obveznog peljarenja.

Hrvatske je već 2004. godine usvajanjem novog Pomorskog zakonika (PZ 2004)⁴⁷ propisala da se iznimno obveze peljarenja može osloboditi bilo koji brod, čija je bruto tonaža manja od 2000 pod uvjetom da zapovjednik ispuni uvjete koji su naknadno definirani u Pravilniku o pomorskom peljarenju, tj. da posjeduje valjanu svjedodžbu o oslobađanju od obveznog peljarenja. Tako se brod, čija je bruto tonaža manja od 2000, osim tankera i broda koji prevozi opasne ili štetne tvari, može osloboditi lučkog peljarenja za određeno razdoblje i na određenom lučkom području, pod uvjetima da je u svakom pogledu spreman obaviti uplovljavanje ili isplovljenje te da zapovjednik ima svjedodžbu o oslobađanju od obveznog peljarenja – PEC.⁴⁸

Ukoliko su ispunjena ta dva uvjeta na zahtjev vlasnika broda, brodarka ili kompanije, uz prethodno mišljenje nadležne lučke kapetanije, ministar pomorstva donosi rješenje o oslobađanju broda od obveznog lučkog peljarenja.⁴⁹ Zapovjednik takvog broda dužan je najkasnije dva sata prije dolaska na poziciju na kojoj se peljar ukrcava obavijestiti peljarsku postaju o namjeri uplovljavanja. Također je dužan dva sata prije odlaska iz luke obavijestiti peljarsku postaju o namjeri isplovljavanja. Peljarska postaja dužna je takvom brodu u svakom trenutku po potrebi pružiti uslugu peljarenja.⁵⁰

Prema Studiji o svjedodžbama o oslobođenju od peljarenja iz 2012. godine u državama EU samo četiri države ne poznaju sustav svjedodžbi o oslobađanju od obveznog peljarenja – PEC. To su Cipar, Grčka, Italija i Rumunjska. Iako u Hrvatskoj već od 2004. godine postoji zakonska odredba za izdavanje svjedodžbi o oslobođenju od

⁴⁶ Četiri države EU za oslobađanje od obveze peljarenja propisuju upis u nacionalni upisnik odnosno nacionalnu zastavu, te se osim Hrvatske navode još Bugarska, Grčka, Poljska i Portugal. Od toga samo Grčka ne ograničava ovo oslobođenje na kabotažu, dok ostale spomenuto oslobođenje primjenjuju samo u kabotažnoj plovidbi, što je u skladu s Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka. Naime, zastava tek posredno postaje kriterij jer poslove kabotaže nabrojene obalne države rezerviraju za brodove vlastite zastave.

⁴⁷ Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04 (PZ 2004).

⁴⁸ Pravilnik o pomorskom peljarenju, članak 8. i 38.

⁴⁹ Ministar može na prijedlog lučke kapetanije poništiti to rješenje ukoliko brod ne bude u potpunosti spreman obaviti uplovljavanje/isplovljenje ili se utvrde nepravilnosti kod uplovljavanja/isplovljavanja. Iznimno, lučka kapetanija može brodu narediti korištenje peljara dok se ne otklone nedostaci radi kojih je naloženo korištenje peljara, kao i iz razloga sigurnosti plovidbe.

⁵⁰ Pravilnik o pomorskom peljarenju, članak 9.

obveznog peljarenja, do sada nije izdana niti jedna svjedodžba, niti je bilo zahtjeva za izdavanjem. Ista je situacija i u Sloveniji. Mali je broj izdanih svjedodžbi u Portugalu, Malti i Bugarskoj dok Finska, Njemačka, Norveška i Švedska imaju najveći broj izdanih svjedodžbi u Europskoj uniji (prosječno više od tisuću).

Zakonskom odredbom o oslobađanju broda od obveze peljarenja, ako zapovjednik posjeduje valjanu svjedodžbu o oslobađanju od obveznog peljarenja, nije narušeno načelo jednakog postupanja i jednakog tretmana prema brodovima svih država, jer su kriteriji po kojima se vrši oslobodjenje od obveze peljarenja isključivo tehničke i sigurnosne naravi. Time je i zadovoljen dodatni kriterij članka 11. Konvencije i Statuta o međunarodnom režimu pomorskih luka iz 1923. godine koji propisuje da se od obveze peljarenja mogu osloboditi iznimno domaći subjekti ako zadovolje određene tehničke uvjete. Taj tehnički uvjet je bruto tonaža broda, posjedovanje zapovjednika broda svjedodžbe o oslobađanju od obveznog peljarenja i sposobnost obavljanja uplovljavanja/isplovljavanja broda u određenom lučkom području.

6. OCJENA SUKLADNOSTI NOVIH ODREDABA POMORSKOG ZAKONIKA O OBVEZONOM PELJARENJU S MEĐUNARODNIM UGOVORIMA

6.1. Povijesni prikaz odredbe Pomorskog zakonika o oslobađanju hrvatskih linijskih brodova od obveznog peljarenja

Odredba o oslobađanju domaćih linijskih brodova od obveznog peljarenja u našem zakonodavstvu postoji već četrdeset godina. Zakonom o pomorskom peljarenju⁵¹ iz 1974. godine bilo je propisano da obveznom peljarenju ne podliježu brodovi jugoslavenske trgovačke mornarice koji služe za upravne svrhe, brodovi službe sigurnosti plovidbe, brodovi koji služe za održavanje pomorskih plovnih puteva i objekata za sigurnost plovidbe na tim putevima, *putnički brodovi i trajekti u redovitoj liniji* i brodovi vodonosci. S obzirom da nije bilo izričito navedeno da se odredba o putničkim brodovima i trajektima u redovitoj liniji odnosi samo na kabotažnu plovidbu (što bi bilo u skladu s odredbom članka 9. Konvencije i Statuta o međunarodnom režimu pomorskih luka), prevladalo je tumačenje da ovu odredbu treba primijeniti i na međunarodnu plovidbu (prugu Rijeka – Dubrovnik - Bari, a kasnije i Zadar - Ancona i Split - Ancona) koju su održavali brodovi *Jadrolinije*.

Oslobađanje od obveze peljarenja linijskih brodova u kabotažnoj plovidbi opće je poznata praksa u čitavom svijetu (a i u skladu je s Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka), zato što se obično radi o manjim brodovima, koji često tiču iste luke, pa se može reći da njihovi zapovjednici ispunjavaju tehničke

⁵¹ Zakon o pomorskom peljarenju, Narodne novine Socijalističke Republike Hrvatske, br. 15/74., članak 5.

uvjete, kako bi takvi brodovi, u nacionalnoj kabotažnoj plovidbi, mogli biti slobodni od obveze peljarenja.

Pomorski zakonik iz 1994. godine⁵² preuzeo je odredbu Zakona o pomorskom peljarenju iz 1974. godine i samo je primijenio na hrvatske brodove. Članak 104. stavak (2), podstavak 2. PZ 1994. propisivao je da *obveznom peljarenju ne podliježu: a) hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi, brodovi koji služe za održavanje plovnih puteva i objekata sigurnosti plovidbe na tim putovima, hrvatski putnički brodovi i trajekti koji plove na redovnoj liniji...* Na taj način odredba koja je od početka bila u nesuglasju s Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka, jer su pogodnost oslobađanja od obveznog peljarenja uživali samo domaći putnički brodovi i trajekti bez ikakvog uvjetovanja, ostala je u hrvatskom pravnom sustavu. Poznato je da se članakom 2. i 3. Konvencije i Statuta izričito propisuje isti tretman za brodove svih država ugovornica, kakav uživaju i domaći brodovi (eng. *equality of treatment with its own vessel*).

6.2. Novela Pomorskog zakonika iz 2013. o oslobađanju od obveznog peljarenja

Novela PZ 2013⁵³ sadrži dvije dopune odredbi o obveznom peljarenju. Prva se tiče plovila koja su oslobođena od obveznog peljarenja (članak 70., stavak 2., podstavak a), dok druga propisuje poziciju ukrcavanja peljara, što se ucrtava i opisuje na službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikaciji *Peljar I*. (članak 70., stavak 10.). Ova druga odredba formalne je prirode i u njoj nema ništa sporno. Odredba članka 70., stavak 2., podstavak a) glasi: *Obveznom peljarenju ne podliježu: a) hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi, brodovi koji služe za održavanje plovnih puteva i objekata sigurnosti plovidbe na tim putovima, vodonosci, hrvatski putnički brodovi i putnički brodovi koji viju zastavu države članice Europske unije koji plove na redovnoj liniji, b) brodovi čija je bruto tonaža manja od 500, c) jahte čija je bruto tonaža manja od 1000.*

Svaka država izuzima neke kategorije plovnih objekata od obveznog peljarenja, prvenstveno vodeći računa da ta plovila bez korištenja usluga peljara ne ugrožavaju sigurnost plovidbe. Kriteriji za izuzimanje plovila od obveznog peljarenja su veličina broda ili jahte i poznavanje zapovjednika broda plovnih putova kojima brod plovi. Tako su od obveznog peljarenja izuzeti javni brodovi, brodovi za održavanje plovnih putova, vodonosci, brodovi u kabotažnoj plovidbi, te brodovi bruto tonaže manje od 500 i jahte bruto tonaža manje od 1000. Iznimno, ministar pomorstva može osloboditi obveznog lučkog peljarenja pojedini brod ili jahtu (osim brodova koji prevoze opasne ili štetne tvari), čija je bruto tonaža manja od 2000 za određeno razdoblje i na određenom lučkom području, pod uvjetom da je

⁵² Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 17/94, 74/94 i 43/96 (dalje: PZ 1994).

⁵³ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Narodne novine, br. 56/13 (Novela PZ 2013).

zapovjednik položio poseban ispit.⁵⁴ I obratno, lučka kapetanija može za pojedine vrste brodova čija je bruto tonaža manja od 500 odrediti da podliježu obveznom lučkom peljarenju.⁵⁵

Umjesto da se konačno ispravi propust iz 1974. i 1994. godine, važeći Pomorski zakonik preuzeo je odredbu članka 104. stavka (2), podstavka 2. PZ 1994 u gotovo identičnom sadržaju, a člankom 70., stavak 2., podstavak a) Novelom PZ 2013 povlašteni položaj proširen je, osim na domaće, i na putničke brodove i trajekte na redovnim linijama, koji viju zastavu članice Europske unije, iako propisi Europske unije ne sadrže takav zahtjev prema državama članicama. Iz Studije o svjedodžbama o oslobođenju od peljarenja (PEC) podnesene Europskoj uniji, Općoj upravi za mobilnost i promet 2012. jasno je da zastava broda nije odlučni kriterij u pogledu oslobađanja od obveze peljarenja.

Tom odredbom uspostavljena je nejednakost i diskriminacija prema brodovima koji viju zastavu drugih država ugovornica Konvencije i Statuta o međunarodnom režimu pomorskih luka, koje nisu članice Europske unije, a plove na redovnim linijama, u odnosu na brodove država članica Europske unije, koji plove na redovnim linijama, bez ikakvog zahtjeva zadovoljenja tehničkih uvjeta. Na taj način povrijeđena su načela i odredbe Konvencije i Statuta. Njome je povrijeđen i zahtjev uzajamnosti u postupanju prema brodovima druge države u lukama drugih država (bilo da su ugovornice Konvencije ili ne), te konačno i temeljni zahtjev sigurnosti plovidbe, koji i jest osnovni razlog zbog kojeg je nastala i postoji djelatnost peljarenja.

Tu promjenu i proširenje djelovanja diskriminatorne odredbe predlagatelj Novele PZ 2013 nije posebno obrazložio. U obrazloženju prijedloga Novele PZ 2013 uz članak 70. objašnjava se samo stavak 10. koji se odnosi na obvezu ucrtavanja u pomorske karte pozicije ukrcaja peljara, kao i obvezu broda u pogledu ažuriranja pomorskih karata i publikacija.

Zbog navedenoga, Ustavnom sudu podnesen je prijedlog za pokretanje postupka za ocjenu suglasnosti Pomorskog zakonika s međunarodnim ugovorima te je predložena privremena obustava primjene odredbe članka 70., stavak 2., podstavak a) Pomorskog zakonika.

7. ZAKLJUČAK

Peljarenje je tehničko-nautička ali i komercijalna lučka usluga koja se zbog svoje iznimne važnosti za sigurnost plovidbe smatra službom od općeg i javnog interesa

⁵⁴ Zapovjednik mora posjedovati Svjedodžbu o oslobađanju od obveznog lučkog peljarenja (PEC). Pravilnikom o pomorskom peljarenju propisani su uvjeti za stjecanje Svjedodžbe o oslobađanju od obveznog lučkog peljarenja. Pravilnik razlikuje uvjete za brodove dulje od 50 metara preko svega i one ispod 50 metara.

⁵⁵ Pomorski zakonik, članak 70., stavak 3. i 4.

pa država redovito rezervira obavljanje usluga peljarenja za sebe ili ih izravno povjerava određenom domaćem poduzetniku. Za brodove određene vrste i veličine određuje se obvezno peljarenje ako je to potrebno radi sigurnosti plovidbe.

Peljarenjem se može koristiti svaki plovni objekt uz jednake uvjete. U pogledu korištenja usluga peljarenja i plaćanja naknade za te usluge strani su plovni objekti izjednačeni s hrvatskim, uz uvjet uzajamnosti. Načelo jednakog postupanja prema svim brodovima u lukama otvorenim za međunarodni promet, uključujući i usluge peljarenja, propisano je člancima 2., 3. i 11. Konvencije i Statuta o međunarodnom režimu pomorskih luka iz 1923. godine.

U Republici Hrvatskoj peljarenje je regulirano Pomorskim zakonikom i Pravilnikom o pomorskom peljarenju. Zadnja novela usvojena Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine sadrži dvije dopune odredbi o obveznom peljarenju. Prva se tiče plovila koja su oslobođena od obveznog peljarenja (članak 70., stavak 2., podstavak a), dok druga propisuje poziciju ukrcavanja peljara što se ucrtava i opisuje na službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikaciji *Peljar I*. (članak 70., stavak 10.). Ova druga odredba formalne je prirode. Odredbom iz članka 70., stavak 2., podstavak a) isključuje se od obveznog peljarenja, ne samo hrvatske putničke brodove koji plove na redovitoj liniji (kako je bilo do tada), nego i putničke brodove koji viju zastavu države članice Europske unije.

Ne postoji propis Europske unije koji na bilo koji način zahtijeva od država članica da izuzmu brodove zastave države Europske unije od obveznog peljarenja. Države članice mogu davanje odobrenja za peljarenje učiniti ovisnim o ispunjavanju osobito strogih kriterija koji se odnose na postizanje pomorske sigurnosti i obavljanje javne usluge. Studija o svjedodžbama o oslobođenju od peljarenja (*Pilotage Exemption Certificates – PEC*), koja je podnesena Europskoj komisiji, Općoj upravi za mobilnost i promet 2012. godine daje komparativni pregled uvjeta za obvezno peljarenje, oslobođenje od obveznog peljarenja i PEC po državama EU. Iz Studije je vidljivo da zastava broda u državama EU nije odlučni kriterij za oslobađanje brodova od obveze peljarenja.

Dosadašnja odredba o oslobađanju od obveznog peljarenja *hrvatskih putničkih brodova i trajekata koji plove na redovnoj liniji*, iako u nesuglasju s Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka, nije ugrožavala sigurnost plovidbe jer zapovjednici hrvatskih brodova koji plove na istim relacijama poznaju uvjete plovidbe u našim lukama. Ni nova odredba članka 70. stavak (2) podstavak (a) nije u suglasnosti s Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu pomorskih luka. Njome je uspostavljena nejednakost i diskriminacija prema brodovima pod zastavom drugih država ugovornica Konvencije koje nisu članice Europske unije, a plove na redovnim linijama, u odnosu na brodove država članica Europske unije koji plove na redovnim linijama bez ikakvog zahtjeva zadovoljenja tehničkih uvjeta, te su na taj način povrijeđena načela i odredbe navedene Konvencije i Statuta. Njome je povrijeđen i zahtjev

uzajamnosti u postupanju prema brodovima druge države u lukama drugih država (bilo da su ugovornice Konvencije ili ne), te konačno i temeljni zahtjev sigurnosti plovidbe, koji i jest osnovni razlog zbog kojeg je nastala i postoji djelatnost peljarenja.

Članak 70., stavak 2., podstavak a) Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine nije odredba kojom se usklađuje domaće zakonodavstvo s pravnom stečevinom EU, niti kojom se omogućuje brodovima ostalih članica EU da uživaju u hrvatskim lukama isti tretman kao hrvatski brodovi u njihovim lukama. Kao primjer može se navesti hrvatski brod ili talijanski putnički brod na redovitoj liniji Split - Ancona koji će prema pozitivnim hrvatskim propisima u Splitu biti oslobođen obveze peljarenja, bez obzira na to ima li zapovjednik PEC ili nema, dok će u Anconi taj isti brod podlijeagati obvezi peljarenja, bez obzira na njihove zastave.

Oslobođenje od obveze peljarenja broda sa zapovjednikom, koji možda po prvi put uplovljava u neku hrvatsku luku, a samo zato što je to putnički brod na redovitoj liniji, i zato što vije određenu zastavu, ne samo što je protivno odredbama Konvencije i Statuta o međunarodnom režimu pomorskih luka, ne samo što ne udovoljava uvjetu uzajamnosti, već je i opasno s aspekta sigurnosti plovidbe (radi se o velikim putničkim brodovima), zaštite ljudskih života te prirode i morskog okoliša. Time se negira sam smisao i potreba peljarenja, kao elementa sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša, kao najviše vrednote zaštićene Ustavom Republike Hrvatske.

LITERATURA

1. BULUM, B., *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, Zagreb, 2010.
2. BULUM, B., *Zajednička Europska lučka politika - prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju*, *Zbornik radova Pravog fakulteta u Splitu*, god. 46, 2/2009., str. 337-358.
3. CARBONE, S., MUNARI, F., *Port services ancillary to navigation between market and safety requirements*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1996., p. 67-92.
4. GRABOVAC, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug Split, 2003.
5. GRABOVAC, I., PETRINOVIĆ, R., *Pomorsko pravo, Pomorsko javno upravno i radno pravo*, Split, 2006.
6. JAKAŠA, B., *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1983.
7. *Konvencija i statut o međunarodnom režimu pomorskih luka*, Ženeva, 9. prosinca 1923., *Službeni list Kraljevine Jugoslavije*, broj 280-LXXXIX od 30. studenoga 1931. (Odluka Vlade Republike Hrvatske o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, *Narodne novine* – MU 1/1992.)
8. LUTTENBERGER, A., *Peljarenje s posebnim osvrtom na odgovornost za štetu uzrokovanu peljarenjem*, *Pomorski zbornik 42 (2004)1*, str. 149-158.
9. PETRINOVIĆ, R., MATULIĆ-SUMIĆ, N., *EU Maritime Policy and the New Provisions of Croatian Maritime Code on Compulsory Pilotage*, *6th International Maritime Science Conference, 2014, Book of Proceedings*.

10. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 17/94, 74/94 i 43/96.
11. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13.
12. Pravilnik o pomorskom peljarenju, Narodne novine, br. 116/10.
13. RADIONOV, N., ČAPETA, T., MARIN, J., BULUM, B., KUMPAN, A., POPOVIĆ, N., SAVIĆ, I., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011.
14. RUDOLF, D., *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Matica Hrvatska, Zagreb MMXII.
15. RUSSO, M., *Pomorsko peljarenje i odgovornost za štetu tijekom peljarenja*, (magistarski rad), Split, 1995.
16. Zakon o pomorskom peljarenju, Narodne novine Socijalističke Republike Hrvatske, br. 15/74.

Summary:

COMPULSORY PILOTAGE BASED ON THE NEW PROVISIONS OF THE CROATIAN MARITIME CODE

*The paper deals with the new provision, included in the 2013 Amendments to the Maritime Code, which regulates compulsory pilotage (Article 70, Paragraph 2, Subparagraph a). The provision that excludes from compulsory pilotage not only Croatian passenger ships that sail on regular routes, but also passenger ships flying the flag of a Member State of the European Union, poses much more danger than before to the safety of navigation inside the internal waters and territorial sea of the Republic of Croatia. European states do not recognize the system of vessel exemption according to their flag, so there was no need to change the existing provision in order to harmonize the Maritime Code with the EU *acquis communautaire*. Moreover, the provision on compulsory pilotage is not in accordance with the 1923 Convention and Statute of the International Regime of Maritime Ports, whose party is the Republic of Croatia based on the Notification of Succession. The provision discriminates against the vessels that do not fly the European Union flag, which is contrary to the provisions of the Convention and the Statute. Because of this, a proposal was submitted to the Croatian Constitutional Court in order to initiate proceedings to review the Maritime Code harmonization with international treaties proposing a temporary suspension of the application of the mentioned provision of the Act on the 2013 Amendments to the Maritime Code.*

Keywords: *compulsory pilotage; Convention and Statute of the International Regime of Maritime Ports; the principle of equal treatment in ports; Pilotage Exemption Certificates – PEC; the Act on the 2013 Amendments to the Maritime Code*

