

Branka Milošević-  
Pujo\*

# NEKI PRAVNI ASPEKTI PRIJEVOZA OPASNIH TVARI MOREM

## *Some legal aspects of noxious substances transportation by sea*

ISSN 0469-6255  
(212-216)

UDK 614 878:656 61] 3479

Stručni članak

Professional paper

### Sažetak

*U radu je obrađen prijevoz opasnih tereta morem s osvrtom na međunarodne i nacionalne propise koji tu građu reguliraju.*

*Posebno su obrađene odredbe Konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (Safety of life at Sea - SOLAS) a koje se odnose na prijevoz opasnih tereta, kao i odredbe o opasnim teretima Međunarodnog pomorskog kodeksa. Obradene su također i odredbe Zakona o prijevozu opasnih tvari Republike Hrvatske, te odredbe Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetim i načinu ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprečavanja širenja isteklih ulja u lukama, kao i odredbe Pomorskog zakonika o prijevozu opasnog tereta i odgovornosti brodara pri prijevozu ovog tereta.*

### Summary

*The paper deals with transportation of dangerous cargo by sea with the reference to the international as well as national regulations governing them. Safety of Life at Sea - SOLAS Convention provisions, concerning dangerous cargo transportation have been especially analysed as well as provisions of International Maritime Code regarding dangerous cargo.*

*The provisions of Noxious Substances Transportation Law of the Republic of Croatia have been dealt with as well as provisions of the Code of Noxious Substances Handling, conditions and ways of loading and discharging of noxious substances, bulk cargo and other cargo in the ports and the way of prevention of oil spills in the ports as well as provisions of the Maritime Code and the responsibilities for transportation of this cargo.*

### 1. Uvod Introduction

Činjenica da more obuhvaća više od 70% Zemljine površine govori dovoljno jasno o važnosti mora glede razvoja međunarodne razmjene dobara. Točnije, pomorska plovidba omogućila je razmjenu dobara a samim tim i zbližavanje svih kontinenata na gospodarskom, socijalnom i kulturnom planu.

Razvoj trgovine uvjetovao je i razvoj pomorskog prometa što je dovelo do izgradnje velikih brodova i do specijalizacije prijevoznih sredstava na moru, što je opet imalo za posljedicu usavršavanje pravnog reguliranja te građe.

Treba istaknuti da je razvojem svjetskog gospodarstva i međunarodne razmjene dobara rastao i svjetski prekomorski promet i to po vrlo visokoj stopi, tako da je prije Prvog svjetskog rata međunarodna pomorska trgovina iznosila godišnje 265 milijuna tona da bi godinu dana prije Drugog svjetskog rata dostigla promet od 490 milijuna tona godišnje. Nakon Drugog svjetskog rata međunarodna pomorska trgovina povećavala se sve brže kao posljedica sve veće potrebe za međunarodnom razmjenom dobara.<sup>1</sup>

Ovakav razvoj međunarodne trgovine doveo je i do naglog porasta pomorskog prometa opasnih tereta, pa imajući u vidu da opasan teret svojim prirodnim svojstvima može ugroziti sigurnost broda, osoba ili ostalog tereta na brodu, trebalo je donijeti odgovarajuće propise koji će taj promet regulirati kako bi se izbjeglo njegovo štetno i opasno djelovanje.

### 2. Pravno reguliranje prijevoza opasnih tereta na međunarodnom planu *Legal regulation of transportation of dangerous cargo on an international basis*

Na međunarodnom planu prijevoz opasnih tereta regulira SOLAS konvencija koja klasificira opasne ter-

\* Dr. sci. Branka Milošević, docent, Veleučilište u Dubrovniku, Ćira Carića 4, 20000 Dubrovnik

<sup>1</sup> Vidi o tome: M. Tartaglia, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1978., svezak 4, str. 371.

ete u devet kategorija i sadrži odredbe o prijevozu tih tereta s tim što ujedno određuje da je prijevoz opasnih tvari suprotan odredbama konvencije zabranjen.

Prema odredbi konvencije opasne tvari dijele se na slijedeće klase:

Klasa 1 - Eksplozivi;

Klasa 2 - Plinovi pod tlakom, ukapljeni ili otopljeni pod tlakom;

Klasa 3 - Zapaljive tekućine;

Klasa 4 - Zapaljive krute tvari;

Klasa 4.2 - Tvari podložne samozapaljenju;

Klasa 4.3 - Tvari koje u dodiru s vodom ispuštaju zapaljive plinove;

Klasa 5.1 - Oksidirajuće tvari;

Klasa 5.2 - Organski peroksidi;

Klasa 6.1 - Otrovnne (toksične) tvari;

Klasa 6.2 - Infektivne tvari;

Klasa 7 - Radioaktivne tvari;

Klasa 8 - Korozivne tvari;

Klasa 9 - Razne opasne tvari, tj. svaka druga tvar za koju je iskustvo pokazalo, ili može pokazati da je takvog karaktera da se na nju moraju primijeniti zahtjevi ovog dijela konvencije.

Konvencija također sadrži i odredbe o načinu pakiranja opasnih tvari, o načinu obilježavanja, označavanja i obilježavanja paketa koji sadrže opasne tvari. Sadrži i odredbe o dokumentima koji se odnose na prijevoz opasnih tvari morem, te o uvjetima slaganja opasnih tvari. U nastavku utvrđuje koji se eksplozivi smiju prevoziti na putničkim brodovima.

U posebnom dijelu sadrži odredbe o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze opasne tekuće kemikalije u razlivenom stanju i o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze ukapljene plinove u razlivenom stanju.<sup>2</sup>

Na osnovi preporuke utvrđene Konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru Međunarodna pomorska organizacija (IMO) usvojila je Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta (International Maritime Dangerous Goods Code). Tereti navedeni u spomenutom kodeksu predstavljaju opasne terete i kodeksom se obrađuju po kategorijama, odnosno uspostavlja se klasifikacija tih tereta. Isto tako uspostavlja se i obveza označavanja opasnih tereta, utvrđuju dokumenti koji su potrebni za prijevoz takvih tereta i ujedno određuju pravila za njihovo pakiranje, slaganje i odvajanje. Međunarodni pomorski kodeks sadrži i ostale odredbe koje služe za sigurno vršenje poslova tijekom prijevoza u pomorskom prometu.

Kodeks svojim odredbama utvrđuje osnovne okvire i opće odredbe s tim što nacionalni propisi mogu utvrditi i dodatne zahtjeve koji se moraju ispuniti da

bi se osigurao siguran prijevoz opasnog tereta. Obalne države također mogu propisati posebne zahtjeve koje brodovi moraju ispuniti prilikom ulaska u luke tih država.

U sljedećem razdoblju ovaj kodeks se stalno dopunjavao i mijenjao ovisno o potrebama industrije s obzirom na njezin razvoj. U svibnju 2000. godine IMO-ov Komitet za pomorsku sigurnost (Maritime Safety Committee) usvojio je amandman 30 na Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta. Usvajanjem pomenutog amandmana došlo je do revizije pojedinih dijelova kodeksa koje se odnose na uvjete prijevoza specifičnih tereta. Tako reformirani kodeks sadrži sedam dijelova i to:

1) Opće odredbe, definicije i obuku; 2) Klasifikaciju; 3) Popis opasnih tereta i izuzetke o ograničenju količina; 4) Pakiranje i odredbe za prijevoz u tankovima; 5) Postupke predaje tereta; 6) Konstrukciju i testiranje pakiranja, kontejnere za rasute terete srednjih veličina, velika pakiranja, prenosne tankove i cestovne cisterne; 7) Zahtjeve koji se tiču transportnih operacija.

Očekivati je da će i u budućnosti stalno dolaziti do dopune ovog kodeksa s obzirom da će napredak u razvoju gospodarstva iziskivati te dopune. Ovdje treba spomenuti da je Komitet za pomorsku sigurnost već krajem 2000. godine odlučio pojedine dijelove reformiranog kodeksa učiniti obveznim s tim da se primjenjuju od 1. siječnja 2004. godine. Isto tako, na svojoj sjednici u srpnju 2001. godine preporučio je Sekretarijatu Međunarodne pomorske organizacije da pripremi potrebnu dokumentaciju za nacrt amandmana na SOLAS konvenciju. Svakako, treba naglasiti da pojedine države svojim propisima mogu proširiti listu opasnih tereta pa se u tom slučaju i na te terete primjenjuju odgovarajući propisi utvrđeni za opasne terete.<sup>3</sup>

### 3. Odgovornost vlasnika broda za štete nastale prijevozom opasnog tereta

#### *The responsibility of the shipowner for damages occurred in transportaton of dangerous cargo*

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) u Londonu 1996. godine donijela je Konvenciju o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija).

Konvencija se primjenjuje na štetne tvari koje se prevoze brodom kao teret.

Donesena je po uzoru na Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti iz 1969. godine.

Prema HNS konvenciji odgovornost vlasnika broda je objektivna. Međutim vlasnik se može pod određenim

<sup>2</sup> Vidi bliže: Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (Safety of Life at Sea-SOLAS), 1974.g., glava VII.

<sup>3</sup> Vidi bliže o tome: B. Jakaša i I. Buljan, *Opasan teret*, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1981.g., svezak 5, str. 581. i 582.



okolnostima osloboditi odgovornosti. Vlasnik neće odgovarati ako dokaže:

1. da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog i neotklonjivog značenja.

2. da je šteta u cijelosti prouzročena činom ili propustom treće osobe u namjeri da nanese štetu.

3. da je šteta u cijelosti prouzročena nemarom organizacija koje se brinu o sigurnosti plovidbe.

4. da ga je pošiljatelj ili neka druga osoba propustila obavijestiti o opasnoj i štetnoj naravi ukrcanih tvari koje su u cijelosti ili djelomično prouzročile štetu, pod uvjetom da ni vlasnik ni njegovi službenici nisu znali niti su morali znati za opasnu narav ukrcanih tvari.

Vlasnik broda može prema Konvenciji ograničiti svoju odgovornost i to tako da

a) za brodove do 2.000 tona bruto tonaže odgovara sa 10.000.000 obračunskih jedinica Posebnog prava vučenja

b) za brodove preko naznačene tonaže obračuni su sljedeći: od 2.100 do 50.000 tona-1.500 jedinica Posebnog prava vučenja po toni, a za svaku bruto tonu koja prekoračuje 50.000 tona-360 Posebnih prava vučenja po toni broda.

Ukupna svota bez obzira na tonažu broda ne može prijeći 100 milijuna Posebnih prava vučenja.<sup>4</sup>

Konvencija će stupiti na snagu 18 mjeseci nakon što je ratificira 12 država od kojih 4 države s najmanje 2 milijuna bruto tona i pod uvjetom da su osobe koje pridonose u HNS fond primile u prethodnoj godini ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu na opći račun.<sup>5</sup>

#### 4. Prijevoz opasnih tereta u hrvatskom zakonodavstvu

*The transportation of dangerous cargo according to Croatian laws*

U Republici Hrvatskoj temeljem Zakona o prijevozu opasnih tvari, prigodom prijevoza spomenutih tvari pomorskim brodovima primjenjuju se i odredbe Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) kao i Kodeks opasnih tereta Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i Pravila europskih odredbi o međunarodnom prijevozu opasnog tereta na unutarnjim plovnim putevima (AND).

Pravne i fizičke osobe koje prevoze opasne tvari i obavljaju radnje u svezi s tim prijevozom dužne su organizirati i trajno obavljati kontrolu provedbe mjera i

udovoljenja uvjetima propisanim za prijevoz opasnih tvari sukladno odredbama zakona i međunarodnih sporazuma o prijevozu opasnih tvari u pojedinim grupama (članak 8 Zakona o prijevozu opasnih tvari). Isto tako, na osnovu zakonske odredbe opasne tvari moraju se osigurati kod osiguravajućeg društva od šteta koje bi mogle nastati trećim osobama prijevozom takvih tvari. Zakon svojim odredbama propisuje zajedničke mjere sigurnosti za prijevoz opasnih tvari, regulira posebnom odredbom utovar i istovar opasnih tvari te također utvrđuje obvezu Ministarstva pomorstva, prometa i veza da u lukama i pristaništima na kojima se utovaraju ili istovaraju opasne tvari odredi posebno mjesto na kojem će se utovarivati i istovarivati te tvari, a ovo radi izbjegavanja nastanka bilo kakve štete. Određivanje posebnog mjesta za utovar i istovar opasnih tvari obavlja se uz suglasnost Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva zdravstva i Ministarstva graditeljstva i zaštite okoliša. Pošiljatelj koji opasne tvari daje na prijevoz dužan je za svaku pošiljku opasne tvari ispostavi ispravu o prijevozu i navesti upute o posebnim mjerama sigurnosti koje se prilikom prijevoza opasnih tvari moraju poduzeti i predati ih prijevozniku. Isprava o prijevozu opasne tvari mora sadržavati:

- podatke o vrsti opasne tvari (kemijski, tehnički i trgovački naziv opasne tvari, klasu kojoj pripada i redni broj u toj klasi te identifikacijski broj iz odgovarajućeg međunarodnog sporazuma kad je on utvrđen);

- podatke o količini opasne tvari;

- naznaku pošiljatelja da je udovoljeno uvjetima propisanim za prijevoz dotične opasne tvari;

- naziv odnosno ime i prezime, adresa i telefonski broj pošiljatelja i primatelja;

- naznaku da je uz ispravu o prijevozu opasne tvari prijevozniku predana i pismena uputa o posebnim mjerama sigurnosti koje se prilikom prijevoza opasne tvari moraju poduzimati;

- potpis i pečat pošiljatelja.

Ukoliko tovarni list ili druga odgovarajuća isprava o prijevozu sadrži sve navedene podatke ne ispostavlja se posebna isprava o prijevozu opasnih tvari.

Zakon o prijevozu opasnih tvari svojim odredbama regulira i ostala pitanja u svezi s prijevozom spomenutih tvari.<sup>6</sup>

Rukovanje opasnim tvarima u lukama kao i uvjeti i način pod kojim će se obavljati ukrcavanje i iskrčavanje opasne tvari, rasutog i ostalih tereta u lukama, te način sprečavanja širenja isteklih ulja regulirano je Pravilnikom.<sup>7</sup>

Ovdje treba naglasiti da brod koji prevozi opasne

<sup>4</sup> Vidi bliže I. Grabovac: Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu god.33, broj 3-4 (43-44) str.331-336.

<sup>5</sup> Vidi [www.imo.org](http://www.imo.org), prema podacima od 31.12.2001. Konvenciju su ratificirale samo dvije države, Angola i Rusija. Razlog tomu su svakako vrlo visoke granice odgovornosti koje države brodarka nerado prihvaćaju.

<sup>6</sup> Vidi bliže o tome u: Zakonu o prijevozu opasnih tvari, Narodne novine broj 97/93.

<sup>7</sup> Vidi: Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu ukrcavanja i iskrčavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama te način sprečavanja širenja isteklih ulja u lukama, Narodne novine, broj 108/95.

tvari mora pravodobno prijaviti svoj dolazak odnosno uplovljenje u luku. Prijava se podnosi pismenom deklaracijom o opasnim tvarima. Spomenuta deklaracija mora sadržavati podatke o opasnim tvarima (tehnički naziv, klasu tereta, UN broj), o načinu pakovanja, o količini i načinu rukovanja svake opasne tvari. Deklaracija o opasnim tvarima mora sadržavati također i podatke o imenu, odnosno oznaci broda, državnoj pripadnosti broda, luci upisa, nosivosti, gasu, dužini broda, potvrdi o sposobnosti broda za prijevoz pojedine klase opasne tvari, vrsti manipulacije (ukrcaj, iskrcaj, provoz), planu smještaja opasnih tvari na brodu, predviđenom vremenu dolaska broda, te izjavu da su podaci navedeni u deklaraciji istiniti, da pakiranje odgovara propisima i da je ambalaža u ispravnom stanju.

Deklaracija o opasnim tvarima mora se podnijeti najkasnije 48 sati prije početka rukovanja opasnim tvarima u luci, ukoliko se tvari dovoze drugim sredstvima osim broda. Međutim, deklaracija o opasnim tvarima za brod mora se podnijeti najkasnije 48 sati prije uplovljenja broda u luku, odnosno odmah po uplovljenju broda u luku ukoliko se radi o prijevozu opasnih tvari između domaćih luka. Pravilnik iznimno ostavlja mogućnost da se deklaracija o prijevozu opasnih tvari određenim brodom može podnijeti za više uplovljenja broda u luku, odnosno za prijevoz koji će se obavljati u vremenu do 30 dana.

Pismenu deklaraciju o opasnim tvarima podnosi lučkoj kapetaniji krcatelj ako se opasne tvari ukrcavaju u brod iz vozila, korisnik luke ako se opasne tvari ukrcavaju u brod ili u vozilo iz lučkog skladišta, brodar odnosno osoba koja upravlja brodom ili pomorski agent ako se opasne tvari iskrcavaju iz broda ili ako se nalaze na brodu u provozu. Glede uplovljenja broda koji prevozi opasne tvari treba istaknuti da brod ne smije uploviti u luku dok ne dobije odobrenje za uplovljenje, koje kapetanija izdaje u pismenom obliku.

U Republici Hrvatskoj, osim mjera sigurnosti propisanih spomenutim Pravilnikom, primjenjuju se i odgovarajuće odredbe Tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova, Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru, SOLAS, 1974. godine, Kodeksa opasnih tvari, Međunarodnog kodeksa za gradnju i opremu brodova koji prevoze ukapljene plinove u razlivenom stanju (1975.), Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja mora s brodova s Protokolom (MARPOL - 73/78) te Međunarodnog kodeksa za gradnju i opremanje brodova za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju iz 1971. i 1983. godine.

## 5. Prijevoz opasnih tvari u pomorskom zakoniku RH

### *The transportation of dangerous substances in The Maritime Code of the Republic of Croatia*

Pomorski zakonik Republike Hrvatske propisuje da brodovi ne smiju primati na prijevoz teret čiji je uvoz

odnosno izvoz zabranjen, isto tako ne smiju primati na prijevoz ni teret koji se krijumčari.<sup>8</sup>

Prema odredbi Zakonika o svojstvima opasnih tereta naručitelj je dužan pravodobno obavijestiti brodar, jer od te okolnosti zavisí odgovornost brodar i naručitelja u prijevozu opasnog tereta. Naime, ukoliko brodar nije pravodobno odnosno prije ukrcavanja obaviješten o opasnim svojstvima ukrcanog tereta, zapovjednik broda može u svako doba spomenuti teret iskrcati, učiniti ga bezopasnim ili ga čak baciti, s tim što brodar zadržava pravo na punu vozarinu bez obzira je li teret stigao na odredište kao i na naknadu pretrpljene štete, s tim što u spomenutom slučaju brodar ne odgovara ni za štetu koja je eventualno nastala na teretu. Međutim, ukoliko se opasan teret prevozi sa znanjem brodar a opasnim osobinama ukrcanog tereta, brodar i naručitelj odnosno korisnik prevoza zajednički nose rizik za štetu koja u tijeku prijevoza takve robe nastane za brod, drugi teret, osobe na brodu i okoliš. Za nastale troškove u svezi s nastalom štetom korisnik prijevoza neće odgovarati brodaru. Isto tako, brodar neće odgovarati korisniku prijevoza za štetu na teretu koja je nastala kao posljedica poduzetih mjera od strane zapovjednika broda u svezi sa sigurnosti broda, osoba i drugih tereta na brodu te za zaštitu okoliša. Svakako, zapovjednik je prilikom poduzimanja određenih mjera za sanaciju štete od opasnog tereta dužan voditi računa o interesima korisnika prijevoza pa, imajući na umu te interese, zapovjednik je dužan sanirati štetu na način da se prouzrokuje što manja šteta za korisnika prijevoza.

Ukoliko brodar nije pravodobno odnosno prije ukrcavanja tereta upozoren da se radi o opasnom teretu, brodar zadržava pravo na punu vozarinu bez obzira je li teret stigao na odredište. Ako je brodar bio pravodobno upozoren da se radi o opasnom teretu u slučaju prijevremenog iskrcaja tj. iskrcaja, prije dolaska broda na odredište, brodar za razliku od prethodnog slučaja ima pravo na vozarinu obračunatu samo do mjesta stvarnog iskrcaja tereta. Ovdje treba naglasiti da, ukoliko se radi o teretu čija su svojstva inače poznata ili morala biti poznata ili o teretu koji je već brodar prevezio i upoznao se s njegovim osobinama, smatrat će se da je opasan teret ukrcan s pristankom brodar a, bez obzira što brodar nije pravodobno upozoren da se radi o opasnom teretu, pa će se u tom slučaju primijeniti odgovarajući propisi predviđeni u slučajevima kada je opasan teret ukrcan s pristankom brodar a.<sup>9</sup>

Na kraju treba naglasiti da se prijevoz opasnih tereta mora obavljati u suglasnosti s odgovarajućim propisima koji tu materiju reguliraju a koje je donijela Međunarodna zajednica ili pojedine države. Imajući u vidu navedene obveze treba istaknuti da o svojstvima spomenutih tereta prijevoznik mora biti unaprijed upozoren, odnosno upoznat, kako bi se na vrijeme osigurao siguran prijevoz spomenutih tereta.

<sup>8</sup> Vidi: Pomorski zakonik, Narodne novine 17/94, članak 501.

<sup>9</sup> Vidi bliže I. Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995.g. str.92.,121-122.



## 6. Zaključak

### Conclusion

Razvoj svjetskog gospodarstva i međunarodne razmjene dobara uvjetovao je i rast svjetskog prekomorskog prometa što je za posljedicu imalo i porast prometa opasnih tereta. Da bi se izbjeglo njegovo štetno i opasno djelovanje, međunarodna zajednica kao i pojedine države donijele su odgovarajuće propise o prometu spomenutih tereta. Međunarodna zajednica Konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru klasificira opasne terete i svojim odredbama utvrđuje propise o načinu pakiranja opasnih tvari, o načinu obilježavanja, označavanja i obilježavanja paketa koji sadrže opasne tvari, o uvjetima slaganja opasnih tvari, utvrđuje koji se eksplozivni smiju prevoziti putničkim brodovima, sadrži odredbe o dokumentima koji se odnose na prijevoz opasnih tvari morem, u posebnom dijelu sadrži i odredbe o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze opasne terete. Na osnovi preporuke utvrđene Konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru Međunarodna pomorska organizacija usvojila je Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta; međutim, treba naglasiti da je ovaj kodeks od dana donošenja pretrpio znatne izmjene i dopune ovisno o potrebama industrije koja u posljednje vrijeme pokazuje stalni razvoj.

Svakako, treba istaknuti da pojedine države svojim propisima mogu proširiti listu opasnih tereta pa se u tom slučaju i na te terete primjenjuju odgovarajući propisi utvrđeni za opasne terete.

U Republici Hrvatskoj prijevoz opasnih tvari pomorskim brodovima reguliran je Zakonom o prijevozu opasnih tvari te Pravilnikom o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprečavanja širenja isteklih ulja u lukama.

Glede prijevoza opasnih tvari, odnosno mjera sigurnosti, u prijevozu spomenutih tvari u Republici Hrvatskoj primjenjuju se i odgovarajuće odredbe Tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova kao i odgovarajuće odredbe Pomorskog zakonika.

Imajući u vidu nagli razvoj svjetskog gospodarstva za očekivati je da će u budućnosti stalno dolaziti do dopune odgovarajućih propisa glede prijevoza opasnih tvari morem, kako od strane Međunarodne zajednice tako i od strane pojedinih država, pa je za očekivati da će i Republika Hrvatska dopunjavati postojeće propise kako bi bili sukladni međunarodnim propisima koji spomenuti prijevoz reguliraju.

## Literatura

### References

- [1] *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru Safety of Life at Sea, SOLAS*, 1974.
- [2] *Međunarodni kodeks o pomorskim opasnim robama (International Maritime Dangerous Goods Code - MDG Code)*.
- [3] Jakaša B.i Buljan I., *Opasni teret*, Pomorska enciklopedija, Zagreb, svezak 5., 1981.
- [4] Grabovac I., *Hrvatsko pomorsko pravo i Međunarodne konvencije*, Split, 1995.
- [5] *Zakon o prijevozu opasnih tvari*, Narodne novine broj 97/93.
- [6] *Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te način sprečavanja isteklih ulja u lukama*, Narodne novine, broj 108/95.
- [7] *Pomorski zakonik Republike Hrvatske*, Narodne novine, broj 17/94.
- [8] *Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova*, Hrvatski registar brodova, 1994.
- [9] [www.imo.org](http://www.imo.org).

Rukopis primljen: 2.12.2002.