

Dr. sc. **Pavao Komadina**, red. profesor

Pomorski fakultet

Studentska 2, 51000 Rijeka

**Maja Markovčić Kostelac**, dipl. iur.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza

Prisavlje 14, 10000 Zagreb

**Željko Kiperaš**, dipl. ing.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza

Prisavlje 14, 10000 Zagreb

---

## PRIMJENA MEĐUNARODNIH STANDARDA SIGURNOSTI NA MORU I ZAŠTITE OKOLIŠA U REPUBLICI HRVATSKOJ

### Sažetak

Mjere i standardi uvođenja sustava kojima se regulira pomorska plovidba propisani su, prije svega, odgovarajućom regulativom Međunarodne pomorske organizacije,<sup>1</sup> agencije UN-a za pomorstvo. Ovaj rad ima za cilj prikazati mjere i aktivnosti koje Vlada Republike Hrvatske - putem Ministarstva pomorstva, prometa i veza, odnosno Uprave pomorstva, poduzima kako bi odgovorila izazovima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u sve dinamičnijem okruženju gospodarske razmjene koja uvjetuje i povećanje pomorskog prometa.

Ključne riječi: mjere, standardi, sustav, sigurnost plovidbe, zaštita morskog okoliša

### Uvod

Jadransko more, sa svojim prirodnim i kulturnim bogatstvima, te 1.185 otoka i 5.835 km pomorskog dobra najveći je resurs Republike Hrvatske. Bogatstvo i raznolikost priobalja od izuzetnog je značenja za ukupan gospodarski razvitak, ne samo Republike Hrvatske, već svih država na njegovim obalama, uz toplo, zatvoreno more mediteranskog bazena koje, poput zaljeva, najdublje prodire u europsko kopno, pa je stoga i najbliži prometni put prema srednjoj Europi.

---

<sup>1</sup> IMO – International Maritime Organization

S obzirom da je to zajednički resurs svih zemalja koje su smještene uz njegove obale, i poduzete mjere na njegovu očuvanju moraju biti plod suradnje, mjera i aktivnosti svih jadranskih država što je i preduvjet usvajanja nekih instrumenata za povećanje razine sigurnosti plovidbe od Međunarodne pomorske organizacije.

Bitan segment povećanja sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša od onečišćenja je svakako čovjek, odnosno ljudski faktor za što opravdanje pronalazimo u činjenici da je ljudski faktor uzrok većine nezgoda i nesreća na moru. Neke analize upućuju na to da je zapravo korijen svih nezgoda i nesreća na moru ljudski čimbenik. Većina ukazuje na činjenicu da više od 80% svih nezgoda i nesreća upućuju na čovjeka kao glavnog uzročnika u lancu čimbenika koji su doveli do gubitka ljudskih života, materijalnih dobara ili onečišćenja okoliša.

Zbog toga je i Vlada Republike Hrvatske - putem Ministarstva, pomorstva, prometa i veza, odnosno Uprave pomorstva poduzela sve potrebne mjere kako bi se i taj bitan faktor povećanja razine sigurnosti i smanjenja rizika onečišćenja morskog okoliša primijenio sukladno najvišim međunarodnim standardima.

## 1. Sustav javljanja brodova i sustavi plovidbenih pravaca<sup>2</sup>

Mjere i standardi uvođenja sustava kojima se regulira pomorska plovidba propisani su odgovarajućom regulativom međunarodne pomorske organizacije koja, između ostalog, uključuje: sustave javljanja brodova, sustave odijeljene i usmjerene plovidbe i sustave kontrole i nadzora pomorske plovidbe.

Rezolucije broj A.851(20) i A.857(20) predviđaju mogućnost da zainteresirana država ili grupa država predloži, a IMO putem svojih tijela usvoji sustave javljanja brodova, poglavito brodova koji prevoze opasne i štetne tvari.

Ne europskoj razini taj sustav je definiran Smjernicom Europskog Vijeća 93/75 EEC od 13. rujna 1993. godine, s izmjenama i dopunama.

U područjima gustog prometa ili područjima posebne ekološke osjetljivosti moguće je uspostaviti sustave usmjerene i odijeljene plovidbe. Postupak i uvjete za njihovu uspostavu IMO je propisao kroz Rezoluciju A.572 (14).

Predmetne rezolucije propisuju standardizirane zahtjeve koji se nameću pred podnositelje prijedloga kojima se opravdava uvođenje takvih sustava. Pri tome se posebna pozornost posvećuje obrazloženju ekoloških parametara, važnosti područja za plovidbu, karakteristikama, broju i rasporedu objekata sigurnosti plovidbe, te ostale infrastrukture nužne za uspostavljanje tehničkih uvjeta rada (sustavi veza, pokrivenost područja radio signalom, alternativne komunikacije i sl.), te količinama opasnih tereta.

---

<sup>2</sup> Ships' Reporting and Ships' Routing Systems

## 2. Europske mjere unapređenja sigurnosti na moru – "paketi" Erica I, Erica II i Prestige

Nakon katastrofalne nesreće 26-godišnjeg tankera Erica koji je u prosincu 1999. godine, prevozeći tešku naftu, potonuo pred obalama Bretagne i onečistio stotine kilometara obalnog pojasa te izazvao veliku ekološku štetu, senzibilizirana je europska javnost i nadležne institucije. Godine 2000. Europska komisija predložila je a Europski Parlament usvojio paket mjera usmjerenih na prevenciju rizika povezanih s prijevozom nafte morem – **Erica I**.

Erica I obuhvaća tri grupe mjera:

- 1.) Izmjene i dopune ranije donesene Smjernice o nadzoru države luke<sup>3</sup> u pravcu daljnjeg postroženja inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe. U tom kontekstu publiciraju se tzv. "crne liste" brodova za koje se višekratno utvrdi neudovoljavanje međunarodnim standardima sigurnosti. Takvi brodovi su predmet detaljnih inspekcijskih pregleda, te obveznog pregleda strukture najmanje jednom godišnje, a takvim brodovima može biti izrečena i mjera zabrane uplovljenja u luke EU.
- 2.) Jednako tako izmijenjena je i Smjernica koja regulira nadzor nad klasifikacijskim društvima koja u ime država zastave broda izdaju statutarne svjedodžbe.
- 3.) Treći u paketu mjera Erica I, bio je poticaj Međunarodnoj pomorskoj organizaciji da donese propise koji će osigurati postupno isključenje iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate. Rezultat tog poticaja, prvenstveno kod europskih zemalja, je rezolucija IMO-a kojom se osigurava da svi tankeri građeni nakon 1996. godine moraju imati dvostuku oplatu. Međutim, kako su propisi koji se usvajaju u okrilju IMO-a nužno rezultat kompromisa, rok za postupno isključenje iz plovidbe postojećih tankera s jednostukom oplatom bio je jako dug (sve do 2026. godine). Europska komisija je inzistirala na skraćanju rokova, te je na europskoj razini propisano konačno isključenje iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate u 2015. godini.

Nakon toga uslijedio je i paket mjera zvan **Erica II**.

Ovaj paket obuhvaća prijedlog za osnivanje Europske agencije za sigurnost plovidbe, razvoj sustava nadzora plovidbe, sustava javljanja brodova, poglavito onih koji prevoze opasne i štetne tvari morem, te razmjena informacija kroz europsku mrežu za razmjenu podataka.<sup>4</sup> Nadalje, mjerama su obuhvaćeni i prijedlozi za revidiranjem sustava naknada šteta nastalih onečišćenjem uljima. Naime, upravo su

<sup>3</sup> Directive on Port State Control

<sup>4</sup> Trans European Dana Exchange Network

posljednje velike nesreće pokazale da postojeći režim naknade šteta,<sup>5</sup> u uvjetima sve većih nesreća, nije dostatan da pruži punu kompenzaciju njihovim žrtvama. Stoga je na razini IMO-a, za svibanj ove godine, sazvana diplomatska konferencija radi izmjena IOPC Konvencije u smjeru osnivanja dodatnog fonda koji bi omogućio punu kompenzaciju žrtvama velikih nesreća.

No, i prije nego su mjere iz paketa Erica u cjelosti primijenjene dogodila se još jedna katastrofalna nesreća. Dana 19. studenog 2002. godine, 26-godišnji tanker bahamske zastave, prevozeći 77.000 tona teške nafte, doživio je nesreću oko 130 milja od obala Galicije. Ponovno teška ekološka katastrofa rezultirala je velikom gospodarskom štetom i podsjetila na ranjivost Europe čijih se 90 posto uvoza nafte prevozi morem. Paket Prestige kojeg je, u prosincu 2002. godine, Europska komisija predložila Vijeću i Parlamentu<sup>6</sup> prije svega sadrži prijedloge za ubrzanje primjene mjera predviđenih paketom Erica, te neke nove mjere. Jedna od mjera koje predviđa paket Erica je postupno isključenje iz plovidbe tankera bez dvostruke oplata. Prema prijedlogu Komisije to bi se isključenje sada trebalo i dodatno ubrzati i to tako da se prijevoz teške nafte tankerima s jednostrukom oplatom zabrani odmah, a tankeri bez dvostruke oplata postupno isključe iz plovidbe europskim vodama do 2015. godine, pri čemu bi tankeri kategorije I. bili isključeni već do 2005. godine,<sup>7</sup> odnosno i ranije ako su stariji od 23 godine. Tankeri II. kategorije bez dvostruke oplata ne bi mogli ploviti ako su stariji od 28 godina, odnosno iza 2010. godine, a tankeri III. Kategorije, također stariji od 28 godina, iza 2015. godine.

Druga mjera koja proizlazi iz paketa Erica, te je pojačana paketom Prestige, je pojačan inspekcijski nadzor nad brodovima sukladno EU Direktivi o nadzoru države luke,<sup>8</sup> javno publiciranje tzv. "crnih lista" brodova i zastava, kao i pojačan nadzor nad klasifikacijskim društvima. Kao jedna od mjera koja se predlažu su i kaznene sankcije protiv fizičke i pravne osobe koja namjerno ili krajnjom nepažnjom prouzroči ekološku štetu.

<sup>5</sup> Režim je definiran Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljima iz 1969. s protokolom iz 1992. (CLC Konvencija) i Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za nakande šteta nastalih onečišćenjem uljima, iz 1971. s protokolom iz 1992. g. (IOPC Konvencija).

<sup>6</sup> Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council on improving safety at sea in response to the Prestige accident, Brussels, 3 Dec 2002 (COM 2002/681 final).

<sup>7</sup> Kategorije tankera vidi: EC Regulation 417/2002 od 18. veljače 2002.

<sup>8</sup> Smjernica Vijeća 95/21/EC od 19. lipnja 1995. o izvršenju međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, prevenciji onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodu u odnosu na brodove koji koriste luke Zajednice i plove u vodama pod nadležnošću država članica (Nadzor Države luke) s izmjenama i dopunama i Smjernica Komisije br. 96/40/EC od 25. lipnja 1996. o zajedničkom modelu identifikacijske isprave inspektora nadzora države luke.

### 3. Međunarodni standardi vezani za ljudski faktor

Početak unifikacije instrumenata iz područja ljudskog faktora seže u pedesete godine prošlog stoljeća, kada su zapravo sve pomorske zemlje imale svoje vlastite pravne instrumente. Bilo je relativno malo međunarodnih unifikacijskih instrumenata, a njihova primjena bila je različita – od zemlje do zemlje, što je stvaralo posve različite standarde. Već spomenuta činjenica da je većina zemalja imala svoja vlastite, ponekad čak i međusobno proturječne, pravne propise iz oblasti pomorstva samo je pogoršavala globalnu sigurnosnu situaciju u pomorstvu.

Daljnja opasnost ležala je u činjenici da su pojedini brodari pokušavali u takvoj situaciji steći ekonomsku prednost nad konkurencijom koja je ulagala u nove sigurnosne standarde, uvelike koristeći nedefiniranu i proturječnu pravnu regulativu u oblasti pomorstva.

Međunarodna pomorska zajednica, predstavljena uglavnom putem Međunarodne pomorske organizacije (u daljnjem tekstu IMO - *International Maritime Organization*) poduzela je u tom razdoblju niz koraka k rješavanju tako složene globalne sigurnosne situacije, koja je sve više ugrožavala ljudske živote, materijalna dobra i okoliš.

Niz međunarodnih pravnih instrumenata odnosio se uglavnom na poboljšanje i unifikaciju tehničkih sigurnosnih standarda. No, među mnogim rezolucijama donesenim 1960. godine na Međunarodnoj konferenciji o zaštiti ljudskog života na moru valja zamijetiti rezoluciju koja je pozivala nadležne državne administracije da poduzmu sve raspoložive mjere kako bi izobrazba i naobrazba<sup>9</sup> pomoraca na zadovoljavajući način pratila potrebe i razvoj pomorskog brodarstva. To je zapravo bio jedan od prvih međunarodnih akata kojim se pokušala skrenuti pozornost na taj nezaobilazan aspekt sigurnosti na moru.

Sve je to ukazivalo na nužnost donošenja međunarodnog pravnog akta koji bi, na globalnoj razini, uveo i izjednačio standarde obrazovanja pomoraca. Tako je, 7. srpnja 1978. godine, usvojena STCW Konvencija koja je stupila na snagu 28. travnja 1984. godine. Šest poglavlja Konvencije, uz 23 rezolucije<sup>10</sup> koje su usvojene na istoj Konferenciji, trebale su predstavljati osnovu za smanjenje rizika (vezanog za ljudski čimbenik) koji se nametnuo kao osnova za reduciranje ukupnog broja nesreća na moru.

Daljnji bitni korak u donošenju instrumenata u svezi ljudskog faktora dogodio se, od 26. lipnja do 21. srpnja 1995. godine, kada se održala (u Londonu) Diplomatska

<sup>9</sup> Naobrazba označuje stečeno znanje i vještinu u sklopu redovnog školovanja, dok je izobrazba stjecanje znanja i vještina putem posebnih stručnih programa sukladno definicijama članka 2. Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske ("Narodne novine" br. 08/2002 i 05/2003).

<sup>10</sup> STCW, 1978 and Resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1993 edition, IMO, London, 1993.

konferencija na kojoj su usvojene izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978. O pozornosti koju je međunarodna pomorska javnost posvetila navedenom događaju svjedoči i nazočnost 480 predstavnika iz 71 države članice STCW Konvencije, 1978., te 8 nečlanica.

Izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978., koje su zapravo predstavljale temeljitu reviziju postojećeg instrumenta, stupile su na snagu 1. veljače 1997. godine, temeljem postupka prešutnog prihvata<sup>11</sup> (*tacit acceptance*).

Izmjene i dopune predstavljale su potpunu reviziju postojeće Konvencije, pa se u literaturi i u svakodnevnoj korespondenciji vrlo često susreće izraz STCW 1995., iako nova Konvencija zapravo nije donešena, kako bi se izbjegli nesporazumi u početnom periodu primjene novih odredaba, s obzirom da većina odredaba današnje Konvencije nije postojala u tekstu prije 1995. godine, ili barem ne u postojećem obliku.

Glavna područja izmjene vidljiva su već u samom obliku instrumenta. Umjesto jedinstvenog teksta Konvencije sve tehničke pojedinosti pojedinih poglavlja, odnosno pravila, nalaze se u posebnom STCW Pravilniku<sup>12</sup> koji se sastoji od dijela A i B. Takva podjela instrumenta omogućuje IMO-u da mnogo brže reagira na promjene u pomorstvu koje bi mogle imati značajniji utjecaj na obrazovanje pomoraca putem odgovarajućih izmjena STCW Pravilnika. Izmjene i dopune predmetnog Pravilnika usvaja Odbor za sigurnost plovidbe. Tako se izbjegla dugačka pravna procedura nužna za izmjene konvencija, koja bi uključivala i sazivanje konferencije, čime se povećava učinkovitost mogućih izmjena, koje su u prošlosti vrlo često zastarjevale u periodu od izmjene do njihova stupanja na snagu. IMO na taj način zasigurno pridonosi povjerenju i u samu STCW Konvenciju, 1978. koja sve više postaje odraz dinamičnih promjena u brodarstvu na prijelazu stoljeća, ali i u vlastitu ulogu u svjetskom pomorstvu.

#### 4. Primjena sustava javljanja brodova i sustava plovidbenih pravaca

Nakon što je Vlada Republike Hrvatske, 4. veljače 1999. godine, donijela Odluku o pokretanju postupka radi zaključivanja Memoranduma o suglasnosti, na konferenciji Jadransko-Jonske inicijative, održanoj u Anconi, 20. svibnja 2000. godine, potpisani su memorandumi o suradnji među jadranskim zemljama.

<sup>11</sup> Postupak pri IMO-u koji omogućuje da izmjene i dopune konvencije stupaju na snagu određenog datuma (obično 2 godine nakon njihovog usvajanja) ukoliko 1/3 država članica konvencije ili države članice konvencije koje imaju 50% svjetske tonaže ne izraze svoje neslaganje s usvojenim izmjenama i dopunama, prvi put primijenjen kod usvajanja izmjena i dopuna SOLAS Konvencije u studenom 1974. godine (*Izvor: IMO News, prigodno izdanje povodom 50 godina IMO-a*)

<sup>12</sup> STCW Convention and STCW Code including the Final Act of the 1995 Conference of Parties to the STCW Convention, IMO, London, 1996.

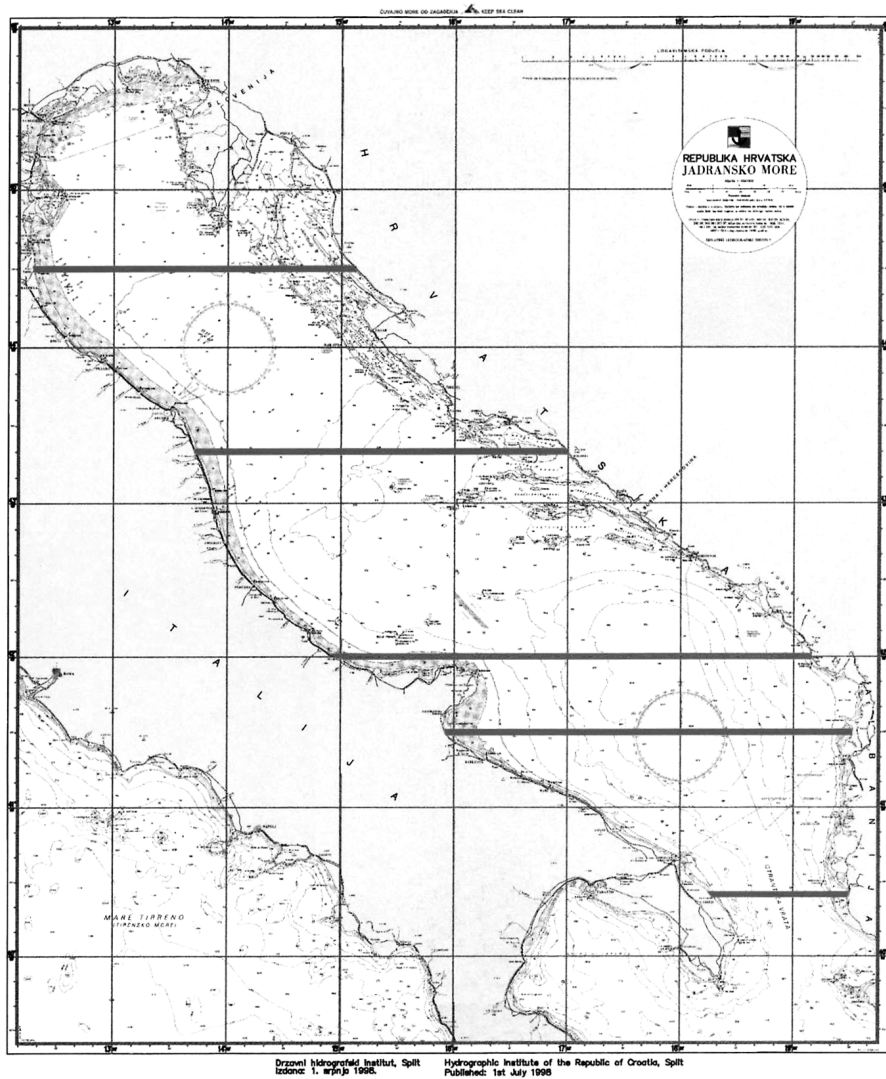
Temeljem **Memoranduma o obveznom sustavu javljanja brodova**, kao i uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe, Republika Hrvatska, Italija, Slovenija, Albanija, Srbija i Crna Gora poduzele su usuglašene i zajedničke aktivnosti u sklopu IMO organizacije - u cilju praktičnog oživotvorenja navedenih sustava.

Dana 5. prosinca 2002. godine, na 76. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost IMO organizacije usvojen je i međunarodno prihvaćen obvezni sustav javljanja brodova u Jadranskom moru. Sustav, koji će biti primijenjen od 1. srpnja 2003. godine, bit će obavezan za sve tankere od 150 BT i iznad, kao i za sve brodove od 300 BT i iznad koji prevoze opasne ili štetne tvari u rasutom ili upakiranom stanju. Područje sustava pokriva cijelo Jadransko more, sjeverno od geografske širine 40° 25,00', podijeljeno je u 5 sektora. Za svaki sektor nadležna je određena primarna postaja koja se nalazi u lukama Brindizi, Bar, Rijeka, Ancona, Venecija, Trst i Koper. Navedene kategorije brodova koje plove u/ili iz Jadranskog mora bit će obvezne odašiljati formatizirana izvješća tijekom plovidbe kada prelaze sektore, odnosno kada uplovljavaju ili isplovljavaju iz jadranskih luka. Pored izvješća koje će odašiljati brodovi, primarne postaje na kopnu, prema potrebi, dostavljat će brodovima informacije u svezi stanja i uvjeta na plovnim putovima, vremenskim uvjetima i drugim podacima bitnim za njihovu sigurnu plovidbu (slika 1).

Nema sumnje da je uspostavljanje obveznog sustava javljanja brodova u Jadranskom moru veliki korak k još većem unapređenju razine sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša.

U cilju međunarodne potvrde i primjene **Memoranduma o suglasnosti o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu Sjevernog Jadrana i Srednjem Jadranu** jadranske zemlje su uputile zajednički prijedlog na usvajanje IMO-u (slika 2). Sam prijedlog definira plovidbene pravce u Srednjem i Sjevernom Jadranu čime se onemogućuje proizvoljno odabiranje plovidbenih pravaca koji bi mogli biti potencijalna opasnost ekološki osjetljivim područjima naših vanjskih otoka. Osim navedenog, sustavom se uređuje prilaz sjevernim jadranskim lukama Veneciji, Kopru i Trstu čime se, s obzirom na karakteristike plovidbenog područja, značajno smanjuju rizici mogućeg incidenta. Također, uređuje se plovidba uz zapadnu obalu Istre na način da se promet usmjerava izvan granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske (12 do 15 nm od obalne crte), što do sada nije bio slučaj. Sustav je preporučene naravi, a nakon uvođenja tzv. VTS<sup>13</sup> sustava koji će, između ostaloga, omogućiti radarski i video nadzor plovidbe u akvatoriju, predmetni sustav će zadovoljavati uvjete za proglašavanje obveznim.

<sup>13</sup> Vessel Traffic Services



Slika 1.: Sustav javljanja brodova

U pogledu ranije opisanih mjera EU, Hrvatska, kao potpisnica Pariškog memoranduma o nadzoru države luke, putem lučkih kapetanije, također, provodi inspekcijски nadzor nad stranim brodovima u hrvatskim lukama - sukladno europskim standardima, umrežena informacijskim sustavom s drugim državama Memoranduma.





U pripremi je propis kojim će se, na isti način kao i u Europi, definirati postupno isključenje iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate.

Sustav usmjerene i odijeljene plovidbe koji se, po istim međunarodno prihvaćenim principima i kriterijima, primjenjuje u većem broju pomorskih zemalja svijeta, još više će unaprijediti sigurnost plovidbe, zaštitu morskog okoliša, olakšati plovidbu brodova i dati značajan doprinos u operacijama traganja i spašavanja i akcijama čišćenja mora u slučaju onečišćenja.

## 5. Primjena međunarodnih standarda vezanih za ljudski faktor

Primjenom Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca 1978. (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW*) Republika Hrvatska našla se na “**bijeloj listi**” među 72 zemlje koje su u potpunosti primijenile navedenu Konvenciju, od ukupno 135 potpisnica Konvencije.

Taj dokument, koji je - početkom 2001. godine - dostavljen svim državama članicama u obliku cirkularnog pisma glavnog tajnika Međunarodne pomorske organizacije (IMO – International Maritime Organization), od velike je važnosti za Hrvatsku jer potvrđuje da su hrvatske svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca međunarodno valjane. Republika Hrvatska je, međutim, primjenjivala i primjenjuje znatno više standarde obrazovanja i izdavanja svjedodžaba pomorcima od onih što ih propisuju međunarodni standardi. Potvrda za to su međunarodna istraživanja koja govore da su hrvatski visokokvalificirani pomorci među najbolje plaćenima u svijetu.

Republika Hrvatska je - u zakonodavnom smislu - ispunila sve preduvjete za punu primjenu odredbi STCW Konvencije još 1998. godine stupanjem na snagu Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske. Do 1. kolovoza 2000. godine RH dostavila je na vrijeme informaciju o aktivnostima na primjeni novih odredbi Konvencije kojima su postroženi uvjeti izobrazbe, izdavanja svjedodžbi i držanja straže pomoraca. Hrvatska je tom prilikom dostavila dokumentaciju prevedenu na engleski jezik u pet svezaka koju je pripremila Ministarstvo pomorstva, prometa i veza. Više od 500 stranica teksta predstavljalo je osnovu za međunarodnu ocjenu primjene Konvencije, a prema riječima stručnjaka Međunarodne pomorske organizacije hrvatska je dokumentacija bila među najopsežnijima i najdetaljnijima koje je dostavila bilo koja zemlja članica.

Primjenom najsuvremenijih tehničkih dostignuća Republika Hrvatska predstavlja primjer dosljedne primjene svih međunarodnih odredbi. Ministarstvo pomorstva, prometa i veza je, primjerice, u potpunosti informatiziralo izdavanje i upisnik svih svjedodžbi o osposobljenosti koje se izdaju pomorcima što je znatno iznad zahtjeva Konvencije.

Potvrda navedenom leži i u činjenici da su ugovori o priznanju hrvatskih svjedodžaba potpisani s najvažnijim državama zastavama i europskim zemljama, uključujući i formalnu potvrdu Europske komisije.

## Zaključak

Pomorstvo je globalno po svojoj definiciji, po svojoj naravi. Stoga i mjere, koje se poduzimaju kako bi se ova složena gospodarska djelatnost učinila što sigurnijom i ekološki prihvatljivijom, moraju biti globalne, jer partikularne mjere ne mogu postići puni cilj. U tom procesu ključna je uloga Međunarodne pomorske organizacije. Tijela Europske unije u posljednje vrijeme sve aktivnije sudjeluju u procesima usuglašavanja propisa u okrilju IMO-a, bilo neposrednim sudjelovanjem, bilo putem izaslanstava država članica, nastojeći svoje, u pravilu, strože standarde inkorporirati u globalne standarde. Hrvatska može i mora i dalje osiguravati dosljednu primjenu usvojenih standarda kako bi omogućila, s jedne strane - razvoj vlastite flote a, s druge strane - osigurala primjerenu zaštitu Jadrana. Istovremeno, aktivnijim sudjelovanjem u radu tijela IMO-a može prepoznatljivo artikulirati svoje interese. Do sada poduzeto pokazuje jasno opredjeljenje Vlade i nadležnog Ministarstva pomorstva, prometa i veza prema najvišim primjenjivim standardima sigurnosti na moru, a time i zaštite pomorskog okoliša.

## Literatura:

1. Komadina Pavao, Tankeri, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 1994.
2. SOLAS 1974 konvencija: Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1988; articles, annexes and certificates Incorporating all amendments in effect from 1. January 2001. Consolidated Edition, London, 2001.
3. MARPOL 73/78 konvencija: Articles, Protocols, Annexes, Unified interpretations of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Consolidated Edition, London, 2002.
4. Rezolucija Međunarodne pomorske organizacije A.851(20): General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants,
5. Rezolucija Međunarodne pomorske organizacije A.857(20): Guidelines for vessel traffic services
6. Rezolucija Međunarodne pomorske organizacije A.572(14): General provisions on ships' routeing adopted by the Organization
7. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1969. godine i Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem uljem iz 1971. godine

## Web linkovi:

1. <http://www.imo.org>
2. <http://www.europa.eu.int>
3. <http://www.nn.hr>

Pavao Komadina  
Maja Markovčić Kostelac  
Željko Kiperaš

## IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL STANDARDS OF SAFETY OF LIFE AT SEA AND ENVIRONMENTAL PROTECTION IN CROATIA

### Summary

Safety measures and standards implemented within the safety of life at sea system have been primarily provided for by appropriate rules and regulations of the International Maritime Organisation within the UN. This paper is aimed at presenting the measures and activities exercised on the national basis through the Ministry of Maritime Affairs, Transportation and Communications and the Bureau for Maritime Affairs as a response to pending threats in respect of the safety at sea and protection of the maritime environment originating from the growing dynamics in the world trade and consequently from the increasing maritime traffic.

Key words: measures, standards, system, safety at sea, maritime environment protection

## APPLICAZIONE DELLE NORME INTERNAZIONALI PER LA SICUREZZA IN MARE E LA TUTELA DELL'AMBIENTE

### Sommario

Le norme e i provvedimenti che regolano la navigazione marittima sono già contemplati da un complesso di disposizioni emanato dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO – International Maritime Organization), ente delle Nazioni Unite istituito per questioni inerenti la marina mercantile. Scopo del saggio è illustrare la condotta ed i provvedimenti intrapresi dal governo della Repubblica di Croazia, tramite il Ministero della Marina Mercantile, del Trasporto e delle Comunicazioni o l'Amministrazione Marittima, per affrontare la sfida sulla sicurezza di navigazione e di tutela dell'ambiente marino nell'ambito viepiù dinamico di scambi economici tendenti a condizionare ed incrementare il trasporto marittimo.

Parole chiave: norme, provvedimenti, complesso, sicurezza di navigazione, tutela dell'ambiente marino