

EMSA - Pravni okvir djelovanja

Momčinović, Magdalena

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:942418>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-13**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet u Zagrebu
Katedra za pomorsko pravo

Magdalena Momčinović

EMSA – PRAVNI OKVIR DJELOVANJA

Diplomski rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Mišo Mudrić

Zagreb, srpanj 2022.

SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
2. Općenito o EMSA-i	1
2.1. Uloga	1
2.2. Struktura.....	2
2.3. Djelokrug	3
2.3.1. Održivost i okoliš.....	3
2.3.2. Nadzor – promatranje Zemlje.....	3
2.3.3. Istrage pomorskih nesreća	4
2.3.4. Izobrazba pomoraca.....	5
2.3.5. Sigurnosna zaštita brodova i luka.....	5
2.4. EMSA kao tijelo EU-a	5
3. Povijest i nastanak EMSA-a	6
3.1. Povijest EMSA-e	6
3.2. Nesreća tankera <i>Erika</i>	7
3.3. Nesreća tankera <i>Prestige</i>	8
4. Pravni okvir EMSA-e	8
4.1. Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost.....	8
4.2. Uredba (EZ) br. 1644/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost.....	12
4.3. Uredba (EZ) br. 724/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost.....	12
4.4. Uredba (EU) br. 100/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost.....	15
4.5. Uredba (EU) 2016/1625 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. rujna 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost.....	18

4.6. Direktiva 2005/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o onečišćenju mora s brodova i uvođenju sankcija za kršenja	20
5. Pravo RH i EMSA	21
5.1. Zakon o lučkim kapetanijama	21
5.2. Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe.....	22
6. Položaj EMSA-e i IMO	23
6.1. Općenito o IMO-u	23
6.2. Odnos EMSA-e i IMO	24
7. Zaključak.....	26
8. Literatura.....	27

Izjava o izvornosti

Ja, Magdalena Momčinović (JMBAG: 0066262643, modul pravo Europske unije), pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima od onih navedenih u radu.

Magdalena Momčinović, v.r.

(potpis studenta)

Sažetak

Cilj ovog rada je analizirati pravni okvir djelovanja Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) te prikazati njezinu važnost za pomorsku sigurnost, zaštitu morskog okoliša i pomorski promet općenito. EMSA je ovlašteno tijelo Europske unije čija je temeljna zadaća osiguravanje visoke razine sigurnosti plovidbe i sprječavanja onečišćenja mora. Uz ostale zadaće, EMSA je dužna pružati znanstvenu i tehničku pomoć Europskoj komisiji i državama članicama radi osiguranja ispravne primjene zakonodavstva Europske unije iz područja pomorske sigurnosti. Rad nastoji analizirati različite uredbe i direktive (pravna stečevina Europske unije) koje uređuju djelovanje, zadaće i ulogu EMSA-e. Također, rad prikazuje ulogu i važnost EMSA-e u okviru zakonodavstva Republike Hrvatske i analizira odnos i suradnju EMSA-e i Međunarodne pomorske organizacije.

Ključne riječi: EMSA, pomorska sigurnost, sigurnost plovidbe, zaštita morskog okoliša

Abstract

The goal of this thesis is to analyse the legal framework of the European Maritime Safety Agency (EMSA) and to demonstrate its importance in the area of maritime safety, protection of the marine environment and maritime transport in general. EMSA is the European Union's body whose main task is to ensure the highest level of safety of maritime navigation and ensuring the prevention of sea pollution. Alongside its other tasks, EMSA should provide the European Commission and the Member states with scientific and technical assistance, to ensure the proper application of the EU legislation in the field of maritime safety. This thesis aims to analyse different regulations and directives (part of the EU legislation) which regulate actions, tasks and EMSA's role. Furthermore, this thesis aims to demonstrate the role and importance of EMSA within the legislation of the Republic of Croatia and to analyse the cooperation between EMSA and International Maritime Organisation.

Key words: EMSA, maritime safety, safety of navigation, protection of the marine environment

1. Uvod

Pomorska sigurnost iznimno je važna stavka u području pomorskog prava i općenito pomorskog sektora, stoga ne iznenađuje činjenica da je osnovana organizacija pod nazivom Europska agencija za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: EMSA; eng. *European Maritime Safety Agency*). Potreba za osnivanjem EMSA-e posebice se ističe nakon kobnih ekoloških katastrofa (nesreće tankera *Erika* i *Prestige* – o njima više kasnije u radu) uslijed kojih je postalo jasno kako Europska unija (dalje u tekstu: EU) nema odgovarajući mehanizam u slučaju velikih onečišćenja mora. Također, pravna regulativa EU-a u području pomorskog prava stalno se mijenja i razvija te je uvelike potrebno djelovanje EMSA-e pri nadzoru nad ujednačenom i jedinstvenom primjenom novodonesenih uredbi, direktiva i ostalih pravnih izvora.

Cilj ovog rada je analizirati EMSA-in pravni okvir djelovanja te predstaviti različite mjere koje EU poduzima (kroz rad EMSA-e) radi unaprjeđenja propisa o sigurnosti plovidbe, zaštiti morskog okoliša i međusobne suradnje država članica u navedenim područjima. U prvom dijelu rada govori se o ulozi, strukturi, djelovanju i povijesti EMSA-e. U središnjem dijelu rada naglasak je na pravnom okviru EMSA-e pri čemu se nastoji ukazati na njezinu važnost u području pomorske sigurnosti i zakonodavstva EU. Također, u ovom radu analizira se utjecaj EMSA-e u pravu Republike Hrvatske, navodeći odredbe zakona i drugih propisa u kojima je vidljiv njezin položaj. Konačno, u radu se ukazuje na odnos EMSA-e i Međunarodne pomorske organizacije, navodeći njihove uloge i međusobnu suradnju.

2. Općenito o EMSA-i

2.1. Uloga

EMSA je osnovana 2002. godine Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća kao posebno kontrolno tijelo EU. Od 2006. godine sjedište joj je u Lisabonu (Portugal).

Osnovna zadaća EMSA-e jest praćenje učinkovitosti primjene pravnih pravila i mjera iz područja sigurnosti pomorskog prometa (na razini EU-a), a glavni ciljevi koje EMSA pokušava ostvariti su smanjenje rizika za nastanak pomorskih nesreća, sprječavanje onečišćenja mora s brodova i zaštita ljudskih života na moru. Također, jedna od funkcija EMSA-e je osiguranje tehničke i znanstvene pomoći Europskoj komisiji (dalje u tekstu: Komisija) prigodom rješavanja problema koji se tiču pomorske sigurnosti ili zaštite mora od onečišćenja. Navedeno

se ostvaruje pružanjem pomoći pri donošenju nove pravne regulative ili nadziranjem učinkovitosti primjene postojećih mjera.¹

2.2. Struktura

Na čelu EMSA-e nalazi se izvršni direktor kojega nadzire i imenuje Upravni odbor. Izvršni direktor odgovoran je za vođenje, djelovanje i unaprjeđenje EMSA-e. Njegove zadaće sastoje se u poduzimanju potrebnih mjera radi osiguranja zadovoljavajućeg ostvarivanja programa rada EMSA-e. Primjerice, neke od zadaća su: pripremanje prijedloga općeg radnog izvješća koje se (nakon konzultacija s Komisijom) dostavlja Upravnom odboru, izrada procjene prihoda i izdataka te provođenje proračuna.²

Upravni odbor sastoji se od po jednog predstavnika svake od zemalja članica EU i od četiri predstavnika Komisije (koji djeluju kao članovi s visokom razinom stručnosti).³ Uz prethodno navedene članove, Komisija nominira još četiri člana (neovisni profesionalci iz sektora pomorske sigurnosti), koji nemaju prava glasa te nisu predstavnici određene stručne organizacije ili institucije.⁴

Upravnom odboru dodijeljene su različite ovlasti nužne za uspješno izvršavanje zadaća, a sastoje se u određivanju i izvršavanju proračuna, donošenju financijskih propisa, odobravanju programa rada (predloženog od strane izvršnog direktora), pregledavanju različitih zahtjeva država članica te mnoge druge. U svrhu što uspješnijeg ostvarenja ciljeva, redovno se sastaje dva puta godišnje, a odluke se donose dvotrećinskom većinom članova koji imaju pravo glasa.⁵

EMSA se sastoji od nekoliko odjela. Jedan od odjela bavi se održivošću i tehničkom pomoći, drugi sigurnošću, zaštitom i nadzorom, treći pružanjem digitalnih usluga te četvrti pružanjem korporativnih usluga.⁶

¹ Luttenberger, Axel; Rukavina, Biserka, Pravni aspekti usklađivanja pomorskih propisa Republike Hrvatske s propisima Europske agencije za pomorsku sigurnost, Pomorstvo, god. 18 (2004.), str. 235.

² Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. godine o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 208/1, 27.6.2002.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 8., str. 3-11), čl. 15.

³ *Ibid.*, čl. 11.

⁴ George-Dorel, Popa, European Maritime Safety Agency, Constanta Maritime University Annals, 2014., 20, str. 272.

⁵ Uredba (EZ) br. 1406/2002, *op. cit.* (bilj. 2), čl. 10.

⁶ EMSA, Agency structure, <http://emsa.europa.eu/about/agency-structure.html> (20.4.2022.).

2.3. Djelokrug

2.3.1. Održivost i okoliš

Pomorski prijevoz bitan je za globalnu trgovinu i gospodarstvo te se u EU 77% vanjske trgovine vrši pomorskim prijevozom. Međutim, unatoč tome što pomorski sektor donosi ekonomske pogodnosti, on na razne načine utječe na okoliš. Stoga EMSA djeluje kako bi smanjila negativan utjecaj pomorskog sektora na okoliš EU (primjerice, nudi širok raspon usluga za pomoć obalnim državama u Europi da brzo i učinkovito reagiraju na nezgode naftnog ili kemijskog onečišćenja mora koje uzrokuju brodovi te naftne ili plinske platforme).⁷

Također, EMSA pridonosi zaštiti okoliša svojim djelovanjem sumjerenim ka smanjenju emisija plinova s brodova. Naime, 2015. godine donesena je Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanja o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (dalje u tekstu: Uredba (EU) 2015/757), kojom se uređuju različita pravila za praćenje emisija ugljikovog dioksida (CO₂) s brodova koji dolaze u ili polaze iz luka neke od država članica, a sve u svrhu smanjenja emisija plinova koji proizlaze iz pomorskog prometa.⁸ U svrhu podupiranja i lakše provedbe Uredbe (EU) 2015/757, EMSA je razvila i vodi THETIS-MRV sustav, čija je zadaća praćenje i prijava verificiranih podataka o emisiji ugljikova dioksida s brodova. Na taj način, EMSA podupire Komisiju pri prikupljanju relevantnih podataka koji se odnose na brodove koji teže više od 5000 bruto tona u pogledu emisija plinova koje ispuštaju tijekom putovanja (navedeni brodovi ulaze u područje primjene Uredbe (EU) 2015/757). Uz navedeno, EMSA analizira dobivene podatke te objavljuje izvješća u kojima analizira stanje u EU po pitanju emisije plinova i efikasnost energije koja se koristi u pomorskom prometu.⁹

2.3.2. Nadzor – promatranje Zemlje

U okviru promatranja i nadzora Zemlje EMSA pruža različite satelitske usluge čiji je cilj prikaz jedinstvene slike morskog okoliša, a neke od njih su: sustav *CleanSeaNet* i usluga pomorskog nadzora *Copernicus*.

⁷ EMSA, Održivost, <http://emsa.europa.eu/20years/hr/odrzivost> (20.4.2022.).

⁸ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikovog dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123/55, 19.5.2015.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 58., str. 55-77), čl. 1.

⁹ EMSA, EMSA Facts & Figures 2021, <https://www.emsa.europa.eu/publications/item/4681-emsa-facts-figures-2021.html> (10.6.2022.), str. 8.

Europska satelitska služba za nadzor i otkrivanje naftnih mrlja na moru (*CleanSeaNet*) jest program koji pruža uslugu lakšeg uočavanja onečišćenja u moru putem satelita i to u svrhu pružanja pomoći pri otkrivanju i sprječavanju daljnjeg naftnog onečišćenja na površini mora, nadzoru slučajnog onečišćenja i istrazi uzročnika onečišćenja. Nakon uočavanja mogućeg istjecanja nafte u vodama države članice, upozorenje se dostavlja EMSA-i koja nakon toga obavještava pogođenu državu članicu u čijim vodama je uočeno zagađenje te na taj način pridonosi sprječavanju daljnjeg onečišćenja i štete. Također, EMSA je ovlaštena koristiti *CleanSeaNet* za otkrivanje onečišćenja mora uzrokovano izlivanjem nafte koje je povezano s aktivnostima znanstvenog istraživanja i iskorištavanja nafte ili plina na moru. Diljem EU-a, godišnje se analizira oko 2000 satelitskih slika.¹⁰

Nadalje, usluga pomorskog nadzora *Copernicus* također nudi skup usluga nadzora Zemlje (putem satelitskih slika i drugih sredstava) s ciljem poboljšanja razumijevanja i nadzora aktivnosti na moru. U svrhu ostvarivanja navedenog cilja, usluga *Copernicus* djeluje u okviru širokog raspona operativnih funkcija, kao što su: kontrola ribarstva i carina, nadziranje onečišćenja morskog okoliša te mnoge druge.¹¹

2.3.3. Istrage pomorskih nesreća

Jedna od važnijih zadaća EMSA-e je provođenje tehničkih istraga pomorskih nesreća s ciljem podizanja razine pomorske sigurnosti u Europi. Naime, navedene tehničke istrage pridonose sprječavanju daljnjih nesreća čije bi moguće posljedice bile gubitak ljudskih života, oštećenje brodova ili oštećenje morskog okoliša. U navedenom procesu EMSA okuplja različita nacionalna tijela država članica radi ostvarenja ujednačenijeg pristupa istraživanju nesreća te pružanja tehničke potpore i osposobljavanja.¹² U svrhu istraživanja pomorskih nesreća, EMSA je razvila poseban sustav pod nazivom Europska informacijska platforma za pomorske nesreće – EMCIP (eng. *European Marine Casualty Information Platform*) pomoću kojeg prikuplja podatke o nesrećama, prouzročenoj šteti i žrtvama.¹³ Prikupljanje podataka

¹⁰ Carpenter, Angela, European Maritime Safety Agency *CleanSeaNet* Activities in the North Sea, u: Oil Pollution in the North Sea, Switzerland, 2016., str. 33-47.

¹¹ EMSA, Nadzor, <http://emsa.europa.eu/20years/hr/nadzor> (20.4.2022.).

¹² EMSA, Sigurnost, <http://emsa.europa.eu/20years/hr/sigurnost> (20.4.2022.).

¹³ Kerbrat, Agnieszka, Analysis of Navigational Casualties within European Waters and Case Study, The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 15 (2021), 4, str. 729.

provodi se pomoću nacionalnih tijela država članica nadležnih za istraživanje nesreća¹⁴ (koji prijavljuju nesreće EMSA-i).¹⁵

2.3.4. Izobrazba pomoraca

Poslovi EMSA-e u pogledu izobrazbe pomoraca očituju se u kontroli kvalitete njihove izobrazbe u trećim državama (sve države koje nisu članice EU). Svrha navedene ovlasti EMSA-e je ostvarenje učinkovitog praćenja standarda izobrazbe pomoraca izvan EU radi jačanja već postojećeg povjerenja u sposobnost posade obrazovane u trećim zemljama te u brodove koji uplovljavaju u europske vode.¹⁶

2.3.5. Sigurnosna zaštita brodova i luka

EMSA, kao tijelo EU-a, prati pitanja vezana uz sigurnosnu zaštitu na brodovima te zaštitu unutar luka Zajednice, pri čemu je obvezna zastupati interese EU te obavještavati ostala nadležna tijela.¹⁷

2.4. EMSA kao tijelo EU

Kada se govori o EMSA-i općenito (posebice njezinom osnutku), temeljni pravni propis je Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost. U smislu prava EU općenito, uredba je zakonodavni akt koji ima opću primjenu i u cijelosti obvezuje institucije EU, države članice i pojedince (ukoliko se na njih odnosi). Uredba se neposredno primjenjuje od trenutka stupanja na snagu, pri čemu se njezin sadržaj ne mora posebno prenijeti u nacionalno zakonodavstvo država članica. Dakle, može se zaključiti da je EMSA javno regulatorno tijelo koje je osnovano uredbom EU (sekundarno pravo EU) sa ciljem izvršavanja određenih tehničkih, administrativnih ili znanstvenih zadataka.¹⁸

¹⁴ Sukladno Godišnjem izvješću o radu Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu za 2020. godinu, istrage pomorskih nesreća u RH provodi ustrojstvena jedinica Agencije pod nazivom Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu.

¹⁵ Tsaorucha, Lemonia; Terling, Jacob, EU Maritime Safety Rules: Raising the bar within Europe and beyond, u: Nawrot, Justina; Peplowska-Dabrowska, Zuzanna, Maritime Safety in Europe, New York, 2021., str. 22- 51.

¹⁶ Luttenberger, *op. cit.* (bilj. 1), str. 237.

¹⁷ *Ibid.*, str. 238.

¹⁸ *Ibid.*, str. 236.

EMSA, kao posrednik, koordinira odnose između država članica i Komisije. Navedeno ostvaruje pružanjem tehničke i znanstvene pomoći te primjenom visoke razine stručnosti pri izvršavanju svojih zadaća, a sve u cilju pružanja pomoći zainteresiranim stranama pri ispravnoj primjeni prava EU u području nadležnosti EMSA-e.¹⁹

Od EMSA-e (kao tijela EU) očekuje se uska suradnja s nadležnim tijelima pojedine države članice u odnosu na koje ima nadnacionalni status. Također, EMSA podržava nastojanja država članica kako bi implementacija prava EU u nacionalna zakonodavstva bila što uspješnija, pri čemu je dužna odgovarati na specifične upite koji se tiču praktične primjene pravne regulative EU unutar nacionalnog zakonodavstva.

Opravdano je zaključiti kako se od EMSA-e očekuje da osigura institucijama EU i državama članicama objektivne i točne informacije koje se tiču pomorske sigurnosti i zaštite mora od onečišćenja s brodova.²⁰

3. Povijest i nastanak EMSA-e

3.1. Povijest EMSA-e

EMSA je osnovana 2002. godine kao odgovor na nesreće tankera *Erika* i *Prestige*. Navedene katastrofe potaknule su EU na donošenje novih mjera koje su u praksi trebale unaprijediti pomorsku sigurnost i zaštitu morskog okoliša.

Slučajevi *Erika* i *Prestige* ukazali su na tadašnju nespremnost EU da u kritičnim situacijama uspješno djeluje te su zbog toga donesene nove smjernice i uredbe sa kojima mora biti usklađeno nacionalno zakonodavstvo. Također, EU je smatrala kako je potrebno oformiti posebno nadnacionalno tijelo koje bi vršilo kontrolu (načina) implementacije novodonesenih mjera i uredbi u nacionalna zakonodavstva država članica.

Kao rezultat navedenih događaja, 2002. godine donesena je ranije spomenuta Uredba br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost koja će biti analizirana kasnije u radu.

¹⁹ *Ibid.*, str. 237.

²⁰ *Ibid.*, str. 238.

3.2. Nesreća tankera *Erika*

Potonoće tankera *Erika* u prosincu 1999. godine predstavlja prekretnicu u politici pomorske sigurnosti EU. Naime, dvadeset i četiri godine star tanker plovio je pod malteškom zastavom i nosio oko 31.000 tona nafte. Brod je zbog jakih valova i oluje prepolovljen, pri čemu je u more iscurilo oko 20.000 tona nafte te se tako onečistilo skoro 400 km francuske obale na Atlantiku.²¹

Katastrofa tankera *Erika* ukazuje na niz propusta u tadašnjoj kontroli i regulatornim aktivnostima nad tankerima, posebice na rizik povezan sa starim i loše održanim brodovima te na nužnost regulatornog usklađivanja i jačanja pomorske sigurnosti. Tanker je bio pregledan i odobren od gotovo svih vrsta kontrole, počevši od kontrole države zastave pa sve do različitih privatnih industrijskih mehanizama uspostavljenih radi osiguranja primjerenosti brodova za trgovinu.²²

Pri utvrđivanju odgovornosti za nastalu štetu, francuski sud je utvrdio kako je nesreća izravna posljedica korozije na brodu te je direktno povezana s nedostatkom servisiranja. Zaključno, sud je donio presudu u kojoj je naloženo da vlasnik tereta isplati odštetu za ekološku katastrofu. Istovremeno, posada i zapovjednik broda nisu nađeni krivim.²³

Kao odgovor na navedeni događaj, EU je potaknuta na usvajanje preventivnih mjera, poznate pod nazivom paket *Erika I* i *II*, kojima su pojačane i ujednačene odredbe o organizacijama ovlaštenim za inspekcijski pregled i nadzor brodova te je uspostavljen sustav odgovornosti za slučaj dokazanog nemara. *Erika Package I*. nastoji suziti postojeće zakonodavstvo Zajednice kako bi se ojačao nadzor države luke i klasifikacijska društva. Također, jedan od ciljeva je i donošenje novih mjera kojima se predlaže da se tankeri s jednostrukom oplatom brže povuku s tržišta te da se na taj način poboljša kontrola pomorstva u morima EU. U okviru *Erika package II*. mjera, predloženo je osnivanje EMSA-e, stvaranje informacijskog sustava čiji je cilj poboljšanje praćenja pomorskog prometa u vodama EU te jačanje kompenzacijskog fonda u slučaju štete nastale onečišćenjem od ulja.²⁴

²¹ Popović, Marija; Kurtela, Željko, Analiza većih tankerskih nesreća, Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo, 59 (2012), 1-2, str. 18.

²² Ringbom, Henrik, The EU Maritime Safety Policy and International Law, Boston, 2008., str. 43.

²³ Safety4Sea, Learn from the past: Erika oil spill, Europe's environmental disaster, <https://safety4sea.com/learn-from-the-past-erika-oil-spill-europes-environmental-disaster/> (10.4.2022.).

²⁴ Petrinović, Ranka; Plančić, Bisera, Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, Poredbeno pomorsko pravo, 46 (2007), 161, str. 133.

3.3. Nesreća tankera *Prestige*

Dvadeset i šest godina star tanker *Prestige* (izgrađen 1976. godine u Japanu) nasukao se tijekom nevremena u studenom 2002. godine kraj galicijske obale. Plovio je pod zastavom Bahama te je prevezio je 77.000 tona nafte.²⁵

Neposredno prije nesreće, zapovjednik broda je ostatku posade izdao zapovijed za napuštanje broda te je on (sa još dva člana posade) ostao na brodu u pokušaju sprječavanja katastrofe. Također, zapovjednik je zatražio „*place of refuge*“ što, prema Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, predstavlja mjesto utočišta u koje se brod može sigurno dovesti u svrhu sprječavanja daljnje štete ili oštećenja broda.²⁶

Najbliže mjesto utočišta da bi se spasio brod i spriječilo nekontrolirano izlivanje nafte u more, bila je luka udaljena šest sati od mjesta nesreće. Međutim, tada su španjolske vlasti donijele pogrešnu odluku te zapovjedile zapovjedniku broda da udalji brod od španjolske obale. Posljedica navedene odluke bila je da se tanker 19. studenoga 2002. prepolovio i potonuo te na taj način uzrokovao onečišćenje velikih razmjera (onečišćenje stotine kilometara francuske i španjolske obale) što ujedno predstavlja jedno od najvećih onečišćenja obale naftom ikad zabilježeno u Europi.

4. Pravni okvir EMSA-e

4.1. Uredba (EZ) br. 1406/2002

Uredba br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: Uredba br. 1406/2002) temeljni je pravni propis kojim se osniva EMSA te se donosi kao posljedica ranije opisanih ekoloških katastrofa. U samoj Uredbi br. 1406/2002 osnivanje EMSA-e opravdava se činjenicom kako je donesen velik broj mjera s ciljem povećanja sigurnosti plovidbe i sprječavanja onečišćenja morskog okoliša te da bi navedene mjere bile učinkovite, potrebno je osigurati njihovu ispravnu i jednoznačnu primjenu (što se ostvaruje kroz EMSA-in rad). Rezultat jednoznačne primjene

²⁵ Bralić, Tihana; Slišković, Merica, Najveće tankerske nezgode, Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo, 53 (2006), 3-4, str. 109.

²⁶ Marine Insight, What are „Places of Refuge“ for Ships?, <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-places-of-refuge-for-ships/#:~:text=According%20to%20IMO%2C%20ship%20place,or%20deterioration%20of%20the%20ship> (10.4.2022.).

mjera jest osiguranje ravnopravnih uvjeta i ograničenje ometanja tržišnog natjecanja uslijed gospodarske prednosti brodova koji su protivni propisima.²⁷

Članak 1. Uredbe br. 1406/2002 navodi kako se EMSA osniva radi osiguranja visoke razine sigurnosti plovidbe uz što učinkovitije sprječavanje (i prevenciju budućeg) onečišćenja s brodova u vodama EU-a.²⁸ Iz navedenog može se uočiti temeljna svrha i najvažnija zadaća EMSA-e kao tijela odgovornog za ujednačenje i unaprjeđenje zakonodavstva EU-a iz područja pomorske sigurnosti.

Članak 2. Uredbe br. 1406/2002, detaljno opisuje zadaće EMSA-e o kojima je već bilo govora ranije u radu. Dakle, kao što je ranije navedeno, EMSA pomaže Komisiji pri ažuriranju, razvijanju i učinkovitoj implementaciji zakonodavstva EU-a iz područja pomorske sigurnosti i sprječavanja onečišćenja s brodova.²⁹ Također, zadužena je za nadgledanje režima nadzora države luke EU, pri čemu je ovlaštena posjećivati države članice.³⁰ Ukoliko je Komisiji dodijeljena zadaća koja se tiče sigurnosti plovidbe i sprječavanje onečišćenja s brodova, EMSA joj je dužna pružiti pomoć u svrhu uspješnog izvršenja zadaće na temelju zakonodavstva EU-a.³¹ Uz navedenu obvezu suradnje s Komisijom, EMSA je također ovlaštena i na pružanje pomoći Komisiji potrebnoj za sudjelovanje u radu tijela Pariškog memoranduma o razumijevanju u vezi s nadzorom državne luke.³²

U svrhu potpunog razumijevanja zadaća EMSA-e, potrebno je objasniti navedeni Pariški memorandum. Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru državne luke usvojen je 1982. godine s ciljem razvitka sustava kojim se nadziru strani brodovi te se provjerava ispunjavaju li uvjete određene međunarodnim standardima sigurnosti i zaštite morskog okoliša.³³ Navedena suradnja EMSA-e s tijelima Pariškog memoranduma ostvaruje se u provođenju izvida državama članica (ovlast delegirana od strane Komisije) kako bi se provjerili uvjeti rada inspeksijskih organa države luke te pružila pomoć inspektorima nacionalnih inspeksijskih službi pri provođenju kontrole.³⁴

²⁷ Uredba (EZ) br. 1406/2002, *op. cit.* (bilj. 2), str. 3.

²⁸ *Ibid.*, čl. 1.

²⁹ *Ibid.*, čl. 2., b).

³⁰ *Ibid.*, čl. 2., b), i.

³¹ *Ibid.*, čl. 2., b), iii.

³² *Ibid.*, čl. 2., b), ii.

³³ Ljubičić, Ivana, Inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske u: Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46 (2009), 4, str. 831.

³⁴ Luttenberger, *op. cit.* (bilj. 1), str. 239.

Kada se govori o ulozi EMSA-e pri istraživanja pomorskih nesreća, Uredba br. 1406/2002 potvrđuje kako EMSA treba olakšavati suradnju između Komisije i država članica u svrhu razvoja zajedničke metode istraga ozbiljnih pomorskih nesreća, poštujući priznata načela međunarodnog prava.³⁵ Djelovanje EMSA-e pri izvršavanju navedene obveze (uz obvezu pružanja tehničke pomoći) moguće je podijeliti u tri faze: djelovanje prije, tijekom i nakon pomorskih nesreća.³⁶

Kako bi se državama članicama i Komisiji omogućilo stvaranje povoljnih uvjeta za unaprjeđenje sigurnosti plovidbe i sprječavanja onečišćenja s brodova, EMSA im je dužna pružiti potrebne informacije kojima raspolaže. U tu svrhu EMSA prikuplja, bilježi i vrši procjenu različitih tehničkih podataka iz područja pomorske sigurnosti, sigurnosti plovidbe i (slučajnog ili namjernog) onečišćenja mora te sustavno iskorištava i dopunjava postojeće baze podataka (i po potrebi razvija nove). Jedan od primjera u kojima EMSA na taj način pomaže Komisiji jest objavljivanje podataka o brodovima kojima je odbijen pristup lukama EU-a (navedene podatke objavljuje svakih šest mjeseci).³⁷

Članak 3. Uredbe br. 1406/2002 ukazuje na prava EMSA-e u odnosu na države članice, iz čega se može uočiti i njezin nadnacionalni status. Naime, EMSA ima pravo posjetiti države članice u svrhu izvršenja povjerenih joj zadaća, pri čemu nakon svakog posjeta izrađuje izvještaj koji naknadno šalje Komisiji i posjećenim državama članicama (te organizacijama EU-a ukoliko se izvještaj dotiče njihovog djelovanja).³⁸ Na temelju EMSA-inih izvješća, ukoliko je to potrebno, Komisija upućuje nadziranim državama članicama ili organizacijama zahtjeve za korektivnim djelovanjem u svrhu ispravljanja uočenih nedostataka. Izvješća mogu poslužiti kao osnova Komisiji za pokretanje sudskog postupka (dakle, može uputiti predmet Sudu Europske unije) protiv države članice koja je neuspješno provela implementaciju propisa EU kojima se uređuje područje pomorske sigurnosti.³⁹ Međutim, države članice mogu usvojiti plan na temelju preporuka EMSA-e (navedenih u izvješću) kojim će ispraviti eventualne nedostatke pri implementaciji zakonodavstva EU-a te na taj način izbjeći pokretanje sudskog postupka.⁴⁰ Slijedom navedenoga, opravdano je zaključiti kako EMSA provodi posjete i

³⁵ Uredba (EZ) br. 1406/2002, *op. cit.* (bilj. 2), čl. 2., e).

³⁶ Tsaorucha, *op. cit.* (bilj. 15), str. 36.

³⁷ Uredba (EZ) br. 1406/2002, *op. cit.* (bilj. 2), čl. 2., f).

³⁸ *Ibid.*, čl. 3.

³⁹ Tsaorucha, *loc. cit.*

⁴⁰ *Ibid.*, str. 44.

inspekcije u ime Komisije te (u pogledu odgovarajuće provedbe EU zakonodavstva) predstavlja „oči i uši“ Komisije.⁴¹

Nadalje, pravni položaj EMSA-e (uređen člankom 5. Uredbe br. 1406/2002) ukazuje na činjenicu da je EMSA tijelo EU koje posjeduje potpunu pravnu osobnost, pri čemu ima najširu pravnu i poslovnu sposobnost (u svakoj državi članici) te je ovlaštena stjecati ili ustupati imovinu i biti sudionik pravnog postupka u svojstvu stranke.⁴² EMSA je zastupana od strane njezinog izvršnog direktora.⁴³

Uredbom br. 1406/2002 detaljno se razrađuju osnivanje, ovlasti, odgovornost, sastav i sastanci Upravnog odbora te dužnosti, ovlasti i imenovanje izvršnog direktora (članci 10. – 17.), o čemu je bilo govora na početku rada.

Članak 18. Uredbe br. 1406/2002 uređuje financijske zahtjeve EMSA-e pri čemu se navodi kako se proračun i prihodi sastoje od doprinosa EU, eventualnih doprinosa trećih zemalja koje sudjeluju u njezinu radu te od naplaćivanja različitih publikacija i ostalih usluga (primjerice obrazovnih) ponuđenih od strane EMSA-e. Nadalje, izdaci uključuju troškove osoblja, upravne troškove, troškove poslovanja i drugo.⁴⁴ Posljedično, cilj je ostvariti ravnotežu prihoda i izdataka.⁴⁵ Zatim, kao što je već ranije rečeno, izvršni direktor zadužen je za izradu procjene izglednih prihoda i izdataka EMSA-e za iduću financijsku godinu te ju prosljeđuje Upravnom odboru koji donosi nacrt navedenog proračuna. Nacrt se prosljeđuje Komisiji te se, nakon usvajanja općeg proračuna EU, usvaja proračun EMSA-e i donosi završni program rada (navedeno je u nadležnosti Upravnog odbora).⁴⁶

Nakon analize osnivačke Uredbe br. 1406/2002, može se zaključiti kako je stvaranje tehničkog tijela kao EMSA bilo neophodno jer je Komisiji i državama članicama potrebna znanstvena i tehnička potpora radi osiguranja ispravne primjene zakonodavstva EU u području nadležnosti EMSA-e (pomorska sigurnost, sigurnost plovidbe, sprječavanje onečišćenja s brodova, zaštita morskog okoliša i mnoge druge). Također, važno je napomenuti da je donošenje pravnih akata za EU obveza Komisije, Vijeća i Parlamenta, što znači da EMSA nema zakonodavnu funkciju, već je izvršitelj i kontrolor pomorske politike.⁴⁷

⁴¹ *Ibid.*, str. 36.

⁴² Uredba (EZ) br. 1406/2002, *op. cit.* (bilj. 2), čl. 5., t. 2.

⁴³ *Ibid.*, čl. 5., t. 4.

⁴⁴ *Ibid.*, čl. 18., t. 1.

⁴⁵ *Ibid.*, čl. 18., t. 4.

⁴⁶ *Ibid.*, čl. 18., t. 6.

⁴⁷ Luttenberger, *op. cit.* (bilj. 1), str. 241.

4.2. Uredba (EZ) br. 1644/2003

Uredba (EZ) br. 1644/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: Uredba br. 1644/2003) donijeta je kako bi se osnivačka Uredba br. 1406/2002 uskladila s propisima koji uređuju opći proračun EU i s propisima o javnom pristupu dokumentima institucija EU (Europski parlament, Vijeće i Komisija) te da bi se na taj način posljedično omogućio pristup dokumentima u posjedu EMSA-e.⁴⁸

Uredbom br. 1644/2003 izmjenjuju se dužnosti čelnih tijela EMSA-e (izvršni direktor i Upravni odbor). Primjerice, jedna od promjena jest da nacrt izvješća o procjenama EMSA-inih prihoda i rashoda te nacrt plana radnih mjesta sastavlja izvršni direktor te ih prosljeđuje Upravnom odboru, koji na temelju dobivenog nacrta sastavlja konačno izvješće o procjenama prihoda i rashoda za nadolazeću financijsku godinu.⁴⁹

Do izmjena također dolazi i u pogledu izvršenja i nadzora proračuna EMSA-e.

4.3. Uredba (EZ) br. 724/2004

Nakon opsežne rasprave od strane Odbora Europskog parlamenta za regionalnu politiku, promet i turizam, usvojena je Uredba (EZ) br. 724/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o izmjeni Uredbe br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: Uredba br. 724/2004) kojom se EMSA-i dodjeljuju novi zadaci. Prvenstveno se radi o djelovanju u slučaju odgovornosti za onečišćenje naftom i naftnim derivatima (uključujući izlivanje uslijed pomorskih havarija i slučajevi nedopuštenog ispuštanja). EMSA treba biti sposobna pravovremeno i efikasno reagirati u slučaju onečišćenja mora i to surađujući sa vlastima država članica kojih se taj događaj tiče. Svrha navedenih mjera je jačanje sustava zaštite obalnog područja pogođenih država članica EU-a koji omogućuje brzo reagiranje na opasnosti koje proizlaze iz događaja onečišćenja mora s brodova.⁵⁰

⁴⁸ Uredba (EZ) br. 1644/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 245/10, 29.9.2003.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 14., str. 59-61), str. 59.

⁴⁹ *Ibid.*, str. 60.

⁵⁰ Luttenberger, *op. cit.* (bilj. 1), str. 237.

U Uredbi br. 724/2004 navodi se kako je uslijed promjena nastalih na Diplomatskoj konferenciji Međunarodne pomorske organizacije (održane 12. prosinca 2002. godine) potrebno dodatno objasniti i definirati EMSA-inu ulogu u području njezine nadležnosti. Uzrok navedenoga je izmjena međunarodno priznatih dokumenata koji pružaju niz mjera u području pomorske sigurnosti, a to su Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskih života na moru i Međunarodni pravilnik o sigurnosti brodova i lučkih prostora. Poduzimanje navedenih mjera opravdava se potrebom za osiguranjem zaštite brodarstva općenito i luka EU te zaštite putnika, posade i lučkog osoblja u slučaju namjernih nezakonitih radnji.⁵¹

Radi lakšeg shvaćanja ranije navedenih izmjena, potrebno je ukratko predstaviti Međunarodnu konvenciju za zaštitu ljudskih života na moru (eng. *International Convention on the Safety of Life at Sea – SOLAS*). Donesena je na zasjedanju održanom 1914. godine u Londonu i to na poticaj britanske vlade koja je bila potaknuta potonućem broda *Titanic*. Konvencijom (odnosno njezinim Prilogom) ponajprije su utvrđeni uvjeti izgradnje i opreme koje brodovi moraju ispuniti te načini obavljanja određenih radnji koje su važne za sigurnost brodova, plovidbe te ljudi na moru.⁵²

Nadalje, nakon osnutka EMSA-e donesena je Uredba (EZ) br. 725/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka kojom su Komisiji dodijeljene nove zadaće koje se očituju u obvezi pregleda kojim se provjerava jesi li mjere koje se tiču sigurnosne zaštite provedene u svakoj od država članica EU-a. Kao posljedica navedenog, potvrđuje se da je pri izvođenju takvih pregleda EMSA dužna pružiti tehničku i stručnu pomoć. Primjerice, neke od zadaća su pregledi brodova, kompanija te priznatih organizacija ovlaštenih na poduzimanje različitih aktivnosti u području pomorske sigurnosti.⁵³

Također, u Uredbi br. 742/2004 se navodi da bi EMSA trebala imati određena sredstva za podršku različitih mehanizama odaziva država članica za slučaj onečišćenja, pri čemu EMSA pruža pomoć pogođenoj državi članici pri provođenju operacija čišćenja (međutim, obalne države su i dalje odgovorne uspostaviti odgovarajući mehanizam odaziva na onečišćenje).⁵⁴ Primjerice, brod *Kijac* prvi je hrvatski brod čistač mora koji je uvršten u mrežu

⁵¹ Uredba (EZ) br. 724/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 129/1, 29.4.2004., SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 14., str. 62-66), str. 62.

⁵² Zec, Damir, Sigurnost na moru, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 7.

⁵³ Uredba (EZ) br. 724/2004, *loc. cit.*

⁵⁴ *Ibid.*, str. 63.

brodova čistača EMSA-e, što uvelike pridonosi zaštiti Jadranskog mora i to posebice u pogledu brzine i učinkovitosti reagiranja u slučaju iznenadnog onečišćenja mora i očuvanju eko-sustava Jadranskog mora.⁵⁵

Uredbom br. 724/2004 uvode se izmjene u pogledu djelovanja EMSA-e u području izobrazbe pomoraca. Naime, nakon osnivačke Uredbe br. 1406/2002 donesena je Direktiva 2003/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. studenoga 2003. o izmjeni Direktive 2001/25/EZ o minimalnoj razini osposobljenosti pomoraca te se njome uvode novi postupci na temelju koji se priznaju svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca koje su izdane od strane trećih zemalja. Kao posljedica navedene izmjene, EMSA-i je dodijeljena nova zadaća koja se očituje u pružanju pomoći Komisiji pri procjeni usklađenosti izobrazbe pomoraca u trećim zemljama sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanju svjedodžaba i držanju straže pomoraca iz 1987. godine (Konvencija STCW, o kojoj će biti više govora kasnije u radu).⁵⁶

U pogledu djelovanja EMSA-e u slučaju onečišćenja, proširuju se dužnosti Upravnog odbora. Naime, Upravni odbor (nakon dogovora s Komisijom) definira plan pripravnosti i odaziva EMSA-e za slučaj onečišćenja mora. Prigodom sastavljanja navedenog plana, potrebno je uzeti u obzir vrijednost EMSA-inog djelovanja koje pridonosi već postojećim aktivnostima pogođenih država članica, pri čemu je potrebno voditi računa o odnosu troškova i učinkovitosti.⁵⁷

Konačno, Uredbom br. 724/2002 potvrđuje se kako je EMSA dužna Komisiji i pogođenim državama članicama pružati tehničku i znanstvenu pomoć u slučaju onečišćenja mora s brodova (zbog namjernog ili slučajnog čina). Također, dužna je dodatnim sredstvima podupirati postojeće mehanizme odaziva država članica u slučaju onečišćenja, vodeći računa o odgovornosti obalnih država za uspostavljanje navedenih mehanizama odaziva te poštujući već postojeću suradnju između država članica u navedenom području. Iznova se potvrđuje važnost donošenja plana aktivnosti i odaziva EMSA-e u slučaju onečišćenja (ranije spomenuta zadaća u nadležnosti Upravnog odbora) kako bi se spriječilo buduće onečišćenje i smanjila šteta.⁵⁸

⁵⁵ Jadranski web portal, Prvi hrvatski brod čistač mora u mreži Europske agencije za pomorsku sigurnost, <https://morski.hr/2020/07/29/prvi-hrvatski-brod-cistac-mora-u-mrezi-europske-agencije-za-pomorsku-sigurnost/> (17.5.2022.).

⁵⁶ Luttenberger, *loc. cit.*

⁵⁷ Uredba (EZ) br. 724/2004, *loc. cit.*

⁵⁸ *Ibid.*, str. 64.

Može se zaključiti kako se navedenim izmjenama koje donosi Uredba br. 724/2004 EMSA-i nameću nove obveze koje se tiču odgovornosti za onečišćenje naftom i naftnim derivatima, kontrole izobrazbe pomoraca u trećim zemljama i poslova vezanih uz praćenje pitanja sigurnosne zaštite brodova unutar luke EU.

4.4. Uredba (EU) br. 100/2013

Uredba (EU) br. 100/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: Uredba br. 100/2013) donesena je zbog postojanja potrebe za pojašnjenjem vrsta onečišćenja mora na koje se odnosi osnivačka Uredba br. 1406/2002. Naime, odlučeno je da svako onečišćenje mora koje je uzrokovano naftnim ili plinskim postrojenjima treba tumačiti kao onečišćenje naftom ili drugom tvari koje, u doticaju s okolišem mora, predstavlja opasnost za ljudsko zdravlje i šteti morskim resursima te ometa druge upotrebe mora. Navedeno je detaljno uređeno Protokolom o pripravnosti, akciji i suradnji u slučajevima onečišćenja opasnim i štetnim tvarima iz 2000. godine.⁵⁹

Prethodno spomenuti Protokol prati načela određena Međunarodnom konvencijom o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem (donesene 1990. godine i poznate pod nazivom OPCR Konvencija). Jednako kao i kod OPCR Konvencije, stranke Protokola dužne su uspostaviti odgovarajuće mjere u svrhu djelovanja protiv onečišćenja (u suradnji s ostalim državama i samostalno). Primjerice, svaki brod je obavezan imati poseban plan kojim se određuje djelovanje u slučaju nezgode čiji je rezultat onečišćenje opasnim i štetnim tvarima. Opasnim i štetnim tvarima smatraju se određene vrste plinova (primjerice ukapljeni plinovi), opasne upakirane tvari, tekuće tvari (ukoliko se transportiraju u rasutom stanju te im je točka upaljivosti niža od 60°C) te krute rasute tvari (ukoliko sadrže kemijske i štetne tekuće tvari koje predstavljaju opasnost kad se prevoze u rasutom stanju).⁶⁰

Uredba br. 100/2013 navodi kako Komisija (uz poštivanje njezine posebne odgovornosti za provedbu politika EU u sklopu Ugovora o funkcioniranju Europske unije) treba pružiti EMSA-i smjernice za uspješnu provedbu dodijeljenih joj zadaća, uz poštivanje njezinog

⁵⁹ Uredba (EU) br. 100/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 39/30, 9.2.2013., SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 102-112), str. 102.

⁶⁰ Pinjo, Dino, Dokumentacija: Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve nezgode onečišćenja opasnim i štetnim tvarima, Poredbeno Pomorsko Pravo, 40 (2001.), 155, str. 153-154.

pravnog statusa i neovisnosti izvršnog direktora. Također, ponavlja se obveza djelovanja EMSA-e u interesu EU (uz promicanje i jačanje sigurnosne politike EU), uključujući situacije u kojima djeluje u okviru svojih nadležnosti, ali izvan područja država članica (primjerice pružanje tehničke pomoći trećim zemljama).⁶¹

Govoreći o odnosu EMSA-e i država članica, Uredba br. 100/2013 iznova potvrđuje EMSA-inu obvezu pružanja tehničke pomoći u svrhu lakše provedbe pravne stečevine EU u području pomorske sigurnosti. Također, naglašava se obveza pružanja operativne pomoći Komisiji i državama članicama, što je vidljivo putem usluga kao što su: Sustav za razmjenu informacija iz područja pomorstva (*SafeSeaNet*), Europska satelitska služba za nadzor i otkrivanje naftnih mrlja na moru (*CleanSeaNet*, o kojemu je bilo govora ranije u radu), nadzor države luke (*Thetis*) i mnoge druge.⁶²

Sustav za razmjenu informacija iz područja pomorstva (*SafeSeaNet*) EU-ov je informacijski sustav za nadzor plovidbe, putem kojeg se brodovi koji prolaze kroz vode EU svakodnevno prate u stvarnom vremenu. EMSA upravlja navedenim sustavom koji pomaže različitim nacionalnim tijelima (primjerice: tijelima za traganje i spašavanje, centrima nadležnim za odgovor u slučaju onečišćenja i različitim službama za pomorski promet) pružanjem informacija o incidentima koji utječu na brodove koji plove vodama EU, kao i o teretu (posebno u pogledu prijevoza opasnih ili onečišćujućih tvari). Sustav promiče veću učinkovitost i sigurnost jer olakšava lučku logistiku i pruža opće informacije o pomorskom prometu javnim tijelima.⁶³

Informacijski sustav *Thetis* omogućuje tijelima države luke u EU i zemljama Pariškog memoranduma (Kanadi, Islandu, Norveškoj i Rusiji) upravljanje podacima o inspekcijskim pregledima na jedinstvenom sučelju. Njime se nadležnim tijelima omogućuje ciljano usmjeravanje odgovarajućih plovila na pregled te se pomaže Komisiji pružanjem podataka o rezultatima inspekcijskih nadzora.⁶⁴

Uredba br. 100/2013 iznova potvrđuje važnost pravilnog i kvalitetnog osposobljavanja pomoraca te upućuje na važnost privlačenja dobro osposobljenih pomoraca, kako europskih, tako i pomoraca iz trećih zemalja. U tu svrhu EMSA treba podržavati Komisiju i države članice

⁶¹ Uredba (EU) br. 100/2013, *op. cit.* (bilj. 59), str. 103.

⁶² *Ibid.*

⁶³ Data.europa.eu, Nadzor plovidbe – SafeSeaNet, <https://data.europa.eu/data/datasets/safe-sea-net?locale=hr> (20.4.2022.).

⁶⁴ Data.europa.eu, THETIS informacijski sustav nadzora države luke – THETIS, <https://data.europa.eu/data/datasets/thetis-port-state-control-information-system-thetis?locale=hr> (20.4.2022.).

pri promicanju kvalitetnog obrazovanja za pomorce, a to se ostvaruje dobrovoljnom razmjenom najboljih praksa (u području kvalitete izobrazbe) te pružanjem informacija o programima razmjene EU-a u području osposobljavanja.⁶⁵

Uredba br. 100/2013 također ukazuje na problem piratstva te navodi kako EMSA treba nastaviti dostavljati nadležnim nacionalnim tijelima odgovarajuće informacije o položaju plovila zastave država članica koja prolaze kroz područja kategorizirana kao vrlo opasna (navedene podatke EMSA prikuplja ranije navedenim uslugama promatranja Zemlje). Također, uzевši u obzir činjenicu da EMSA raspolaže takvim podacima i korisnim sredstvima, poželjna je suradnja s nacionalnim tijelima država članica i tijelima EU (primjerice Frontex i Europol, o kojima više kasnije u radu) kako bi se što uspješnije promicale mjere protiv namjernog protuzakonitog djelovanja koje se prema pravu EU i međunarodnom pravu mogu tumačiti kao piratstvo⁶⁶ (navedenom suradnjom prava i obveze država članica ostaju neizmijenjene).⁶⁷ Primjerice, problem za pomorce u EU predstavlja piratstvo u Adenskom zaljevu (na obali Somalije i zapadnom dijelu Indijskog oceana) gdje su podvrgnuti čestim napadima somalskih pirata.⁶⁸ Stoga je 2008. godine donesena odluka EU o provedbi mirovne operacije pod nazivom EU NAVFOR Somalia – ATALANTA, pomoću koje bi se pružala pomoć pri provođenju brojnih Rezolucija UN-a. Neki od ciljeva operacije su zaštita brodova koji ploве pod zastavom svjetskog programa za hranu i zaštita trgovačkih brodova, a sve u svrhu okončanja piratstva i oružanih pljački u navedenom području.⁶⁹

Uredba br. 100/2013 ukazuje na ulogu EMSA-e u pogledu pristupanja EU instrumentima na kojima su utemeljene različite regionalne i međunarodne organizacije. Primjerice, neki od takvih instrumenta kojima je EU pristupila su: Konvencija o zaštiti Baltičkog mora (Helsinška konvencija), Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćavanja (Barcelonska konvencija) te mnoge druge. Kada se govori o ulozi EMSA-e u radu regionalnih organizacija utemeljenih na navedenim instrumentima, ona je dužna pružati

⁶⁵ Uredba (EU) br. 100/2013, *op. cit.* (bilj. 59), str. 104.

⁶⁶ Definicija piratstva sadržana je u članku 101. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine te je piratstvo definirano kao svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili pljačke u osobne svrhe, počinjenog od strane posade ili putnika privatnog broda ili zrakoplova na otvorenom moru ili drugom mjestu koje nije pod jurisdikcijom niti jedne od država, a sve usmjereno protiv drugog broda ili zrakoplova, osoba i dobara na njemu.

⁶⁷ Uredba (EU) br. 100/2013, *loc. cit.*

⁶⁸ Šošić, Ivan, Somalski pirati – rastući međunarodni problem koji treba hitno riješiti, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 58 (2011), 1-2, str. 83.

⁶⁹ *Ibid.*, str. 86.

tehničku pomoć u njihovom radu te na taj način jačati regionalnu i međunarodnu suradnju u vezi s odazivom na onečišćenje.⁷⁰

Također, u nadležnost EMSA-e potpada i provođenje inspekcijskih pregleda organizacija priznatih u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. godine o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova. Navedena Uredba propisuje mjere koje obvezuju organizacije čija je glavna zadaća nadzor, pregled i certificiranje brodova radi postizanja odgovarajuće razine pomorske sigurnosti određene međunarodnim konvencijama o sigurnosti plovidbe i sprječavanju onečišćenja mora.⁷¹

Nakon provedene analize, može se zaključiti kako su Uredbom br. 100/2013 nadalje razjašnjene i dopunjene zadaće EMSA-e te je dodatno opisana njezina uloga u jačanju suradnje Komisije i država članica. Navedeno se posebice očituje uspostavljanjem i vođenjem sustava *SafeSeaNet* i *CleanSeaNet* na temelju kojih je moguće pružiti relevantne podatke o geografskom položaju brodova te ostale podatke prikupljene promatranjem Zemlje koji se dostavljaju nadležnim tijelima država članica i tijelima EU kao operativna podrška pri provođenju istraga nesreća koje dovode do onečišćenja mora. Također, Uredbom br. 100/2013 proširene su usluge EMSA-e u odnosu na države koje podnose zahtjev za pristupanje EU.

4.5. Uredba (EU) 2016/1625

Donošenje Uredbe (EU) 2016/1625 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. rujna 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: Uredba br. 2016/1625) opravdava se činjenicom da nacionalna tijela država članica (u čijoj je nadležnosti funkcija obalne straže) obavljaju mnoge zadatke povezane s ciljevima i zadaćama EMSA-e i ostalih agencija (zadaci kao što su: zadaće iz područja pomorske sigurnosti, nadzor morskih granica, spašavanje na moru, kontrola ribarstva te mnoge druge). Stoga bi EMSA, Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu te Europska agencija za kontrolu ribarstva trebale zajednički jačati suradnju između sebe i suradnju s prethodno navedenim nacionalnim tijelima nadležnim za funkciju obalne straže. Cilj međusobne suradnje jest poboljšanje informiranosti o trenutnom stanju u oblasti pomorstva te jačanje troškovno

⁷⁰ Uredba (EU) br. 100/2013, *op. cit.* (bilj. 59), str. 105.

⁷¹ Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131/11, 28.5.2009.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 3., str. 267-274), čl. 1.

učinkovitog djelovanja. Također, potrebno je naglasiti kako se provedbom Uredbe br. 2016/1625 ne utječe na podjelu nadležnosti između EU i država članica, niti na njihove obveze prihvaćene u okviru međunarodnih konvencija.⁷²

U svrhu lakšeg shvaćanja prethodno navedenih izmjena, potrebno je objasniti agencije koje surađuju s EMSA-om. Naime, Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu (Frontex) osnovana je 2004. godine s ciljem pružanja pomoći zemljama EU i schengenskog prostora radi osnaženja zaštite vanjskih granica područja slobodnog kretanja unutar EU.⁷³ Uredba (EU) 2019/1896 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. studenoga 2019. o europskoj graničnoj i obalnoj straži i stavljanju izvan snage uredaba (EU) br. 1052/2013 i (EU) 2016/1624 uređuje Frontex te razjašnjava kako se uspostavljanjem europske granične i obalne straže pridonosi rješavanju različitih izazova (koji nastaju uslijed migracija i na vanjskim granicama), s ciljem osiguranja najviše razine unutarnje sigurnosti EU (čime se ujedno doprinosi i sprječavanju prekograničnog kriminala).⁷⁴

Europska agencija za kontrolu ribarstva (EFCA) agencija je EU čija je misija promicanje najviše zajedničke norme kontrole, inspekcije i nadzora u sklopu zajedničke politike koja se tiče kontrole ribarstva.⁷⁵

Dakle, moguće je zaključiti da EMSA (surađujući s ostalim agencijama) potiče djelovanje nacionalnih tijela nadležnih za obavljanje funkcija obalne straže i to ne samo na nacionalnoj razini, već i na razini EU-a i međunarodno. Navedeno se ostvaruje: dijeljenjem informacija prikupljenih upotrebom informacijskih sustava kojima upravljaju agencije (u okviru razmjena informacija, uključene su i informacije povezane s obavljanjem funkcija obalne straže), pružanjem različitih usluga promatranja Zemlje (uz upotrebu suvremenih tehnologija, infrastrukture na svemiru i na Zemlji), izradom smjernica te jačanjem suradnje i komunikacije.⁷⁶

⁷² Uredba (EU) 2016/1625 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. rujna 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 251/77, 16.9.2016.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, svezak 59., str. 77-79), str. 77.

⁷³ Frontex, Što je Frontex?, <https://frontex.europa.eu/hr/o-nama/sto-je-frontex/> (10.5.2022.).

⁷⁴ Uredba (EU) 2019/1896 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. studenoga 2019. o europskoj graničnoj i obalnoj straži i stavljanju izvan snage uredaba (EU) br. 1052/2013 i (EU) 2016/1624 (SL L 295/1, 14.11.2019.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, svezak 62.), čl. 1.

⁷⁵ EFCA, Ciljevi i strategija, <https://www.efca.europa.eu/en/content/objectives-and-strategy-hr> (10.5.2022.).

⁷⁶ Uredba (EU) 2016/1625, *op. cit.* (bilj. 72), str. 78.

4.6. Direktiva 2005/35/EZ

Direktiva, kao izvor prava EU, jest zakonodavni akt kojim je određen cilj koji su sve države članice EU dužne ostvariti. Međutim, razlika u odnosu na uredbe, očituje se u činjenici da svaka država članica samostalno odabire način ostvarenja cilja određenog direktivom.⁷⁷

U Direktivi 2005/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o onečišćenju mora s brodova i uvođenju sankcija za kršenje (dalje u tekstu: Direktiva) potvrđuje se uloga EMSA-e kao tijela koje ima izuzetno važnu ulogu pri jačanju suradnje s državama članicama u pogledu razvoja tehničkih rješenja i pružanja tehničke pomoći (posebice pri provođenju novodonesenih propisa EU). Prvenstveno, svrha Direktive je formirati nova i ojačati postojeća pravna pravila za onečišćenje s brodova te ih integrirati u postojeće pravo EU, pri čemu se nastoji osigurati da odgovorne osobe dobiju odgovarajuće sankcije. Navedeno se propisuje s ciljem unaprjeđenja pomorske sigurnosti i jačanja zaštite morskog okoliša od onečišćenja s brodova (ujedno i glavni cilj EMSA-e).⁷⁸

Kada se govori o ulozi EMSA-e u okviru Direktive, ponavlja se obveza suradnje između država članica EU, Komisije i EMSA-e te se očituje u obvezi razvijanja tehničkih rješenja (zajedno s državama članicama) i pružanja pomoći koja je potrebna za provedbu Direktive (posebice usluge satelitskog praćenja i nadzora ispuštanja onečišćujućih tvari s brodova). Posljedično, EMSA je ovlaštena obilaziti države članice u svrhu ispunjenja zadaća navedenih u osnivačkoj Uredbi (EZ) br. 1406/2002. Iz navedenog je vidljiva uloga EMSA-e kao pomoćnog tijela pri provedbi zakonodavstva EU (iz područja njezine nadležnosti) u nacionalno zakonodavstvo država članica.⁷⁹

⁷⁷ Portal o Europskoj uniji, Uredbe, direktive i ostali pravni akti, https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_hr (16.5.2022.).

⁷⁸ Direktiva 2005/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o onečišćenju mora s brodova i uvođenju sankcija za kršenja (SL L 255/11, 30.9.2005.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 28., str. 18-22), čl. 1., st.1.

⁷⁹ *Ibid.*, čl. 10.

5. Pravo RH i EMSA

5.1. Zakon o lučkim kapetanijama

Nacionalni zakoni Republike Hrvatske (iz oblasti pomorstva), usklađeni su s pomorskim propisima EU. RH, kao članica EU, također poštuje ulogu EMSA-e kao nadnacionalnog tijela EU u području pomorske sigurnosti.

Navedeno se očituje u Zakonu o lučkim kapetanijama (NN 118/ 18), čiji članak 1. navodi kako se on bavi svim pitanjima važnim za rad lučkih kapetanija (primjerice njihovo teritorijalno ustrojstvo i organizacija rada). Zakon o lučkim kapetanijama ujedno utvrđuje i definira poslove sigurnosti plovidbe i nadzora pomorskog dobra, a posebno regulira prava, obveze i radnopravni položaj službenika i namještenika odgovornih za obavljanje tih poslova.⁸⁰

Uloga EMSA-e, kao naddržavnog tijela, očituje se u Glavi II. Zakona o lučkim kapetanijama koja se bavi osnovama ustrojstva i poslovima ustrojstvenih jedinica. Prije daljnjeg govora o ulozi EMSA-e, potrebno je objasniti da su Uprava i lučke kapetanije ustrojstvene jedinice koje se bave poslovima sigurnosti plovidbe i nadzorom pomorskog dobra.⁸¹ Primjerice, neki od poslova sigurnosti plovidbe su: traganje za osobama na moru, spašavanje plovila te osoba koje se nalaze na plovilu u trenutku nesreće koja se dogodila u unutarnjim vodama, nadzor nad pomorskim prometom, obavljanje inspekcijskih nadzora te mnogi drugi.⁸² Nadalje, zadatak Uprave sastoji se u osiguranju povoljnih uvjeta kako bi lučke kapetanije nesmetano mogle nadzirati pomorska dobra i obavljati prethodno navedene poslove sigurnosti plovidbe.

Djelovanje EMSA-e očituje se u radu Ministarstva nadležnog za pomorstvo i unutarnju plovidbu koje je ovlašteno sudjelovati i pratiti rad Uprava, uz suradnju s EMSA-om te to čini u ime Vlade Republike Hrvatske.⁸³ Dakle, i iz zakonodavstvu RH proizlazi jedna od zadaća EMSA-e, a to je njezina suradnja s nacionalnim tijelima država članica nadležnim za poslove sigurnosne zaštite brodova i luka. Također, u Zakonu o lučkim kapetanijama navodi se kako ministar, u ime Vlade RH, imenuje člana Upravnog odbora EMSA-e i zamjenika člana.⁸⁴

⁸⁰ Zakon o lučkim kapetanijama (NN 118/18).

⁸¹ *Ibid.*, čl. 7.

⁸² *Ibid.*, čl. 4.

⁸³ *Ibid.*, čl. 8. st. 2.

⁸⁴ *Ibid.*, čl. 8. st. 3.

5.2. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe

Prije svega, potrebno je objasniti da je pravilnik podzakonski normativni akt tijela državne uprave čiji je cilj detaljnije razraditi određene odredbe zakona radi njegove bolje primjene. Sadržaj pravilnika mora biti u potpunosti usklađen sa zakonskim odredbama. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016, 32/2020; dalje u tekstu: Pravilnik) donesen je na temelju članka 166. stavka 3. Pomorskog zakonika (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19) te u vezi s člankom 31. stavka 6. Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka (NN 108/17, 30/21).

Kroz Pravilnik očituje se uloga EMSA-e kao tijela nadležnog za izobrazbu pomoraca (tj. inspektora). Iz članka 8. stavka 5. vidljiv je način osposobljavanja inspektora u svrhu vršenja nadzora zaštite luka (koje su otvorene za međunarodni promet), pri čemu se navedeno ostvaruje sudjelovanjem na različitim seminarima i treninzima koje organizira EMSA, Međunarodna pomorska organizacija i druge.⁸⁵ Dakle, nakon stupanja na dužnost, novi inspektor počinje sa osposobljavanjem koje se sastoji od osnovnog i dodatnog dijela. Osnovni dio obuhvaća sudjelovanje na ranije navedenom seminaru u organizaciji EMSA-e i obavljanje najmanje deset inspekcijskih pregleda te dodatnih petnaest nakon uspješno obavljenog seminaru. U okviru dodatnog dijela osposobljavanja obuhvaćeno je svladavanje stručnih modula EMSA-e.⁸⁶ Mentori, čija je zadaća nadziranje izobrazbe novih inspektora, također moraju (uz desetogodišnje iskustvo u vršenju pregleda stranih brodova ili vršenjem najmanje stotinu inspekcijskih pregleda u zadnjih pet godina) sudjelovati na stručnim seminarima koje organizira EMSA.⁸⁷ Nakon navedene analize, može se potvrditi kako EMSA ima važnu ulogu pri osposobljavanju inspektora za nadzor sigurnosti plovidbe.

Uloga EMSA-e vidljiva je i pri samom obavljanju inspekcijskog nadzora, pri čemu su inspektori obvezni uzeti u obzir primjenjive smjernice EMSA-e. Nadalje, ukoliko se inspekcijski nadzor vrši nad stranim brodom, tada za inspektora nastaje obveza uvida u *Thetis* bazu podataka koju vodi EMSA (o kojemu je bilo govora ranije u radu).⁸⁸ *Thetis* baza podataka

⁸⁵ Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016, 32/2020), čl. 8., st. 5.

⁸⁶ *Ibid.*, čl. 8a.

⁸⁷ *Ibid.*, čl. 8d.

⁸⁸ *Ibid.*, čl. 17. st. 3.

(kada se govori o inspekcijskim pregledima) sadrži sve relevantne podatke za uspješnu provedbu cjelokupnog sustava inspekcijskih pregleda.⁸⁹

6. Položaj EMSA-e i IMO

6.1. Općenito o IMO-u

Međunarodna pomorska organizacija (eng. *International Maritime Organisation* - IMO) osnovana je u okviru Konvencije o međuvladinoj pomorskoj savjetodavnoj organizaciji. Današnje ime posjeduje od 1982. godine kada su na snagu stupile izmjene Konvencije, a organizacija postala specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda.⁹⁰ Organizacija danas broji 175 država članica.⁹¹

Zadatak IMO-a je raspravljanje o različitim tehničkim pitanjima koja su od utjecaja na međunarodni razvoj trgovine u oblasti pomorstva i na pitanje sigurnosti ljudskog života na moru. Uz navedeno, IMO nastoji svojim djelovanjem postići najviši standard zaštite morskog okoliša i spriječiti diskriminaciju u međunarodnoj plovidbi.⁹² Primarna uloga IMO-a je regulatorne prirode. Također, IMO pruža vladama država međunarodni forum u svrhu razmjene informacija i razvijanja uniformnih standarda iz područja pomorske sigurnosti, koji su potom implementirani od strane država u njihova nacionalna zakonodavstva.⁹³ IMO se sastoji od Skupštine, Vijeća, Tajništva i pet odbora: Odbor za pomorsku sigurnost, Odbor za tehničku suradnju, Pravni Odbor, Odbor za zaštitu morskog okoliša i Odbor za olakšice.⁹⁴

Na temelju dosadašnjeg rada IMO-a, doneseno je tridesetak konvencija te više od 700 različitih rezolucija i preporuka s ciljem uređenja pravne regulative iz područja pomorske sigurnosti. Neke od važnijih konvencija IMO-a u području sigurnosti plovidbe su: Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru (SOLAS Konvencija), Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova te mnoge druge.

⁸⁹ *Ibid.*, čl. 72. st. 1.

⁹⁰ *Zec, op. cit.* (bilj. 52), str. 2.

⁹¹ IMO, Member States, IGOs and NGOs, <https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx> (12.6.2022).

⁹² Luttenberger, *op. cit.* (bilj. 1), str. 241.

⁹³ Lost-Sieminska, Dorota, Implementation of IMO treaties into domestic legislation: implementation and enforcement as the key to effectiveness of international treaties, u: Nawrot, Justina; Peplowska-Dabrowska, Zuzanna, *Maritime Safety in Europe*, New York, 2021., str. 3-21.

⁹⁴ *Zec, loc. cit.*

6.2. Odnos EMSA-e i IMO-a

Kada se govori o međuodnosu EMSA-e i IMO-a, važno je istaknuti kako između navedenih organizacija ne postoji rivalstvo. EMSA je tijelo regionalnog karaktera (EU), a IMO je međunarodno tijelo, koje prvenstveno ovisi o politici UN-a. IMO je kreator pravne politike na međunarodnoj razini, a pravna regulativa EU (uredbe, direktive i ostalo) su njena dopuna.⁹⁵

Suradnja između navedenih organizacija očituje se u različitim djelatnostima. Primjerice, kod izobrazbe pomoraca (jedna od zadaća EMSA-e) važno je napomenuti Međunarodnu konvenciju o standardima uvježbavanja, stjecanja ovlaštenja i držanja straže (eng. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping – STCW*) donesenu od strane IMO-a. Konvencija je usvojena 1978. godine te je sadržavala minimalne zahtjeve u pogledu znanja i vještina pomoraca (stupila je na snagu 1984. godine). Nedugo nakon, odredbe konvencije više nisu zadovoljavale potrebe međunarodne pomorske zajednice (neki od razloga su: napredovanje tehnologije pomorskog prometa, nastanak multinacionalnih pomorskih kompanija, višenacionalnost posada brodova te mnogi drugi) te je 1997. godine stupio na snagu izmijenjeni prilog konvencije.⁹⁶

Prilog konvencije sastoji se od osam poglavlja. Prvo poglavlje utvrđuje prava i obveze država članica prema vlastitim pomorcima i prema IMO-u u pogledu izvještavanja o poduzetim mjerama. U drugom poglavlju utvrđeni su uvjeti i način osposobljavanja zapovjednika, časnika palube i članova posade. Treće poglavlje bavi se uvjetima stjecanja ovlaštenja za službu stroja, a četvrto poglavlje govori o časnicima ili članovima posade odgovornim za radiokomunikaciju u slučaju opasnosti. U petom poglavlju navode se uvjeti koji obvezuju zapovjednike, časnike i članove posade ukoliko se radi o posebnim vrstama brodova, a šesto poglavlje uređuje uvjete koje moraju ispuniti časnici i članovi posade koji imaju posebne dužnosti na brodu. U sedmo poglavlje uvrštene su odredbe kojima je omogućeno uvođenje ovlaštenja, odnosno dužnosti koje odskaču od strukture posade broda koja je inače uobičajena. Konačno, osmo poglavlje propisuje načine obavljanja straže i uređuje mjere usmjerene ka sprječavanju neželjenih posljedica umora.⁹⁷

⁹⁵ Luttenbeger, *loc. cit.*

⁹⁶ Zec, *op. cit.* (bilj. 52), str. 19.

⁹⁷ *Ibid.*

Uloga EMSA-e u vezi sa STCW konvencijom očituje se u nadzoru izobrazbe pomoraca iz zemalja koje nisu države članice EU. Pitanje pravilne i kvalitetne izobrazbe pomoraca izuzetno je važno jer je procijenjeno da su otprilike 80% nesreća na moru rezultat ljudske pogreške. Kao posljedica navedenog, važno je da je izobrazba pomoraca u skladu s najvišim standardima. Otprilike 75% pomoraca koji rade na brodovima registriranim u EU, svoju je izobrazbu steklo u zemljama koje nisu države članice EU te navedena činjenica posebno otežava procjenu kvalitete njihovog obrazovanja, treninga i kvalifikacija. Kako bi se omogućilo provođenje nadzora u ovakvim situacijama, ranije opisana STCW konvencija pruža mogućnost zemljama u kojima su registrirani brodovi da provjere kako države, u kojima su pomorci stekli svoju izobrazbu, implementiraju međunarodne standarde u pogledu izobrazbe.⁹⁸ Stoga, kako bi se izbjeglo da svaka država članica sama provodi procjenu izobrazbe i treninga pomoraca u trećim zemljama (zemlje koje nisu države članice EU-a), taj zadatak je dodijeljen Komisiji koja ga je delegirala EMSA-i. Posljedično, EMSA-ini inspektori procjenjuju kvalitetu izobrazbe pomoraca u trećim zemljama svakih pet godina (u praksi to označava provjeru 35 ili više obrazovnih institucija u šest do osam zemalja godišnje).⁹⁹

Slijedom navedenoga može se vidjeti međusobna suradnja i koordinirano djelovanje EMSA-e i IMO-a, pri čemu EMSA igra središnju ulogu u osiguranju da treće zemlje obrazuju pomorce čija je izobrazba bila u skladu sa STCW konvencijom.

⁹⁸ EMSA, EMSA – quality shipping, safer seas, cleaner oceans, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/740c97f8-5d0c-4887-8b3b-37e3cdbf3935/language-en?_publicationDetails_PublicationDetailsPortlet_source=257314985 (29.4.2022.), str. 8.

⁹⁹ *Ibid.*, str. 9.

7. Zaključak

EMSA, kao posebno kontrolno tijelo EU-a, nedvojbeno predstavlja izuzetno važnu stavku u praćenju učinkovitosti primjene pravila u području pomorske sigurnosti te općenito pri oživotvorenju europskih pomorskih propisa.¹⁰⁰ Obavljajući svoje brojne zadaće, kao što su: suradnja s Komisijom pri razvijanju zakonodavstva EU, istraga prometnih nesreća, izobrazba pomoraca, briga o morskom okolišu te mnoge druge, EMSA svakodnevno pridonosi poboljšanju pomorske sigurnosti i jača zaštitu od onečišćenja mora.

Od samog osnivanja Uredbom br. 1406/2002, EMSA je predstavljena kao tehničko tijelo čija je prvenstvena zadaća pružanje tehničke i znanstvene potpore Komisiji i državama članicama u svrhu ispravne primjene propisa EU (u području pomorske sigurnosti i sprječavanja onečišćenja s brodova), nadzora njihove pravilne provedbe te procjene sveukupne učinkovitosti mjera na snazi. Uredbom br. 724/2004, EMSA-i se nameću nove obveze koje se tiču djelovanje u slučaju odgovornosti za onečišćenje naftom i naftnim derivatima, izobrazbe pomoraca te poslova koji su povezani uz sigurnosnu zaštitu brodova i luka. Uredbom br. 100/2013 nadalje su pojašnjene i dopunjene zadaće EMSA-e te je dodatno opisana njezina uloga u međusobnoj suradnji Komisije i država članica EU i to: uspostavljanjem i vođenjem sustava *SafeSeaNet* i *CleanSeaNet* na temelju koji pruža podatke o geografskom položaju brodova te ostale podatke prikupljene promatranjem Zemlje koji se dostavljaju nadležnim tijelima država članica u svrhu istrage ozbiljnih nesreća koje su rezultirale onečišćenjem mora. Uredbom br. 2016/1625 jača se suradnja EMSA-e i agencija kao što su Frontex i Europska agencija za kontrolu ribarstva, pri čemu se njihovom međusobnom suradnjom nastoji ostvariti pružanje potpore nacionalnim tijelima nadležnim za obavljanje funkcije obalne straže i to na nacionalnoj razini, na razini EU-a te na međunarodnoj razini.

Nakon analize navedenih propisa, može se zaključiti kako je osnivanje i djelovanje EMSA-e uvelike pridonijelo stvaranju resursa potrebnih za što bolju implementaciju mjera iz područja pomorske sigurnosti EU-a te pridonijelo stvaranju jedinstvenog i sigurnog pomorskog prometa u vodama EU.

¹⁰⁰ Luttenberger, *op. cit.* (bilj. 1), str. 235.

8. Literatura

Knjige i članci:

1. Bralić, Tihana; Slišković, Merica, Najveće tankerske nezgode, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 53 (2006), 3-4.
2. Carpenter, Angela, European Maritime Safety Agency *CleanSeaNet* Activities in the North Sea, u: *Oil Pollution in the North Sea*, Springer International Publishing Switzerland, 2016.
3. George-Dorel, Popa, European Maritime Safety Agency, *Constanta Maritime University Annals*, 2014., 20.
4. Kerbrat, Agnieszka, Analysis of Navigational Casualties within European Waters and Case Study, *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 15 (2021), 4.
5. Lost-Sieminska, Dorota, Implementation of IMO treaties into domestic legislation: implementation and enforcement as the key to effectiveness of international treaties, u: Nawrot, Justina; Peplowska-Dabrowska, Zuzanna, *Maritime Safety in Europe*, New York, 2021.
6. Luttenberger, Axel; Rukavina, Biserka, Pravni aspekti usklađivanja pomorskih propisa Republike Hrvatske s propisima Europske agencije za pomorsku sigurnost, *Pomorstvo*, god. 18 (2004.).
7. Ljubičić, Ivana, Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske u: *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (4/2009).
8. Petrinović, Ranka; Plančić, Bisera, Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, *Poredbeno pomorsko pravo*, 46 (2007), 161.
9. Pinjo, Dino, Dokumentacija: Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve nezgode onečišćenja opasnim i štetnim tvarima, *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 40 (2001.), 155.
10. Popović, Marija; Kurtela, Željko, Analiza većih tankerskih nesreća, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 59 (2012), 1-2.
11. Ringbom, Henrik, *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, Boston, 2008.
12. Šošić, Ivan, Somalski pirati – rastući međunarodni problem koji treba hitno riješiti, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 58 (2011), 1-2.
13. Tsaorucha, LEMONIA; Terling, Jacob, EU Maritime Safety Rules: Raising the bar within Europe and beyond, u: Nawrot, Justina; Peplowska-Dabrowska, Zuzanna, *Maritime Safety in Europe*, New York, 2021.
14. Zec, Damir, *Sigurnost na moru*, Pomorski fakultet u Rijeci, 2001.

Pravni izvori:

1. Direktiva 2005/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o onečišćenju mora s brodova i uvođenju sankcija za kršenja (SL L 255/11, 30.9.2005.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 28., str. 18-22).
2. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016, 32/2020).
3. Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. godine o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 208/1, 5.8.2002., str. 7-8; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 8., str. 3-11).
4. Uredba (EZ) br. 1644/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 245/10, 29.9.2003.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 14., str. 59-61).
5. Uredba (EZ) br. 724/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 129/1, 29.4.2004., SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 14., str. 62-66).
6. Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131/11, 28.5.2009.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 3., str. 267-274).
7. Uredba (EU) br. 100/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 39/30, 9.2.2013., SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 102-112).
8. Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanja o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123/55, 19.5.2015.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, str. 55-77).
9. Uredba (EU) 2016/1625 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. rujna 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 251/77, 16.9.2016.).
10. Uredba (EU) 2019/1896 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. studenoga 2019. o europskoj graničnoj i obalnoj straži i stavljanju izvan snage uredba (EU) br. 1052/2013 i (EU) 2016/1624 (SL L 295/1, 14.11.2019.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, svezak 62.).
11. Zakon o lučkim kapetanijama (NN 118/18).

Ostali izvori:

1. Data.europa.eu, Nadzor plovidbe – SafeSeaNet, <https://data.europa.eu/data/datasets/safe-sea-net?locale=hr> (20.4.2022.).
2. Data.europa.eu, THETIS informacijski sustav nadzora države luke – THETIS, <https://data.europa.eu/data/datasets/thetis-port-state-control-information-system-thetis?locale=hr> (20.4.2022.).
3. EFCA, Ciljevi i strategija, <https://www.efca.europa.eu/en/content/objectives-and-strategy-hr> (10.5.2022.).
4. EMSA, Agency structure, <http://emsa.europa.eu/about/agency-structure.html> (20.4.2022.).
5. EMSA, EMSA – quality shipping, safer seas, cleaner oceans, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/740c97f8-5d0c-4887-8b3b-37e3cdbf3935/language-en?_publicationDetails_PublicationDetailsPortlet_source=257314985 (29.4.2022.).
6. EMSA, EMSA Facts & Figures 2021, <https://www.emsa.europa.eu/publications/item/4681-emsa-facts-figures-2021.html> (10.6.2022.).
7. EMSA, Nadzor, <http://emsa.europa.eu/20years/hr/nadzor> (20.4.2022.).
8. EMSA, Održivost, <http://emsa.europa.eu/20years/hr/odrzivost> (20.4.2022.).
9. EMSA, Sigurnost, <http://emsa.europa.eu/20years/hr/sigurnost> (20.4.2022.).
10. Frontex, Što je Frontex?, <https://frontex.europa.eu/hr/o-nama/sto-je-frontex/> (10.5.2022.).
11. IMO, Member States, IGOs and NGOs, <https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx> (12.6.2022.).
12. Jadranski web portal, Prvi hrvatski brod čistač mora u mreži Europske agencije za pomorsku sigurnost, <https://morski.hr/2020/07/29/prvi-hrvatski-brod-cistac-mora-u-mrezi-europske-agencije-za-pomorsku-sigurnost/> (17.5.2022.).
13. Marine Insight, What are „Places of Refuge“ for Ships?, <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-places-of-refuge-for-ships/#:~:text=According%20to%20IMO%2C%20ship%20place,or%20deterioration%20of%20the%20ship.> (10.4.2022.).
14. Portal o Europskoj uniji, Uredbe, direktive i ostali pravni akti, https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_hr (16.5.2022.).
15. Safety4sea, Learn from the past: Erika oil spill, Europe’s environmental disaster, <https://safety4sea.com/cm-learn-from-the-past-erika-oil-spill-europes-environmental-disaster/> (10.4.2022.).