

NADZOR SIGURNOSTI PLOVIDBE I UTVRĐIVANJE PREKRŠAJNE ODGOVORNOSTI

Ćorić, Dorotea; Šantić, Ivo

Source / Izvornik: **Pravni vjesnik : časopis za pravne i društvene znanosti Pravnog fakulteta Sveučilišta J.J. Strossmayera u Osijeku, 2012, 28, 79 - 94**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:864198>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-13**

PRAVNI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA


DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić, izvanredna profesorica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci
kap. Ivo Šantić, Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom,
Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Rijeka

Pregledni znanstveni rad
UDK 347.799.1
351.813

NADZOR SIGURNOSTI PLOVIDBE I UTVRĐIVANJE PREKRŠAJNE ODGOVORNOSTI

Sažetak: Izmjenama Pomorskog zakonika iz 2008. godine stvorena je pravna osnova za uspostavu nacionalnog sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom, a u skladu s Direktivom EU o nadzoru pomorskog prometa i informacijskoj mreži. Sustav ima za cilj pridonijeti sigurnosti plovidbe, zaštititi mora od onečišćenja i učinkovitosti pomorskog prometa. U radu se posebna pažnja posvećuje jednom od poslova koji spadaju u djelo-krug navedenog sustava – nadzoru sigurnosti plovidbe. Autori analiziraju kakva je njegova uloga za utvrđivanje prekršajne odgovornosti zbog povrede propisa o sigurnosti plovidbe u obalnom području Republike Hrvatske.

Ključne riječi: pomorski promet, sigurnost plovidbe, nadzor, upravljanje, prekršaj

1. UVODNE NAPOMENE

U posljednje vrijeme svjedoci smo sve češćih pomorskih nezgoda u obalnim područjima Republike Hrvatske. Posebice to vrijedi za vrijeme ljetnih mjeseci kada su luke i otoci u Jadranu postali turistička odredišta za velike putničke brodove, kao i za velik broj jahti i brodica za razonodu. Uz to, ne treba zanemariti činjenicu da Jadran, zbog svog geoprometnog položaja, ima frekventan promet svih vrsta brodova.

Sigurna plovidba ne ovisi samo o sposobnosti broda za plovidbu i stručnom znanju posade, nego i ostalim tehničkim i stručnim poslovima, stanju objekata za sigurnost plovidbe i učinkovitom nadzoru. Propisi kojima se regulira sigurnost plovidbe u Republici Hrvatskoj uređeni su Pomorskim zakonikom,¹ podzakonskim aktima te odgovarajućim međunarodnim ugovorima koje je Republika Hrvatska potvrdila i u obvezi ih je primjenjivati.²

Pomorski zakonik u čl.47. navodi da se sigurnost plovidbe odnosi na osnovne uvjete koje moraju ispunjavati plovni putovi u obalnom području Republike Hrvatske, luke, pomorski objekti hrvatske državne pripadnosti, plovni objekti koji plove obalnim područjem RH, plovidba, posada, peljarenje, kao i inspekcijski nadzor nad provođenjem odredaba koji se odnose na sigurnost

¹ Pomorski zakonik, *Narodne novine* - br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011. Za jedinstveni tekst Pomorskog zakonika i kazalo pojmova v. Pomorski glasnik u izdanju Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, 2011. godina.

² Popis međunarodnih ugovora iz sigurnosti plovidbe koje je Republika Hrvatska potvrdila i koji su za nju stupili na snagu v. Pomorski glasnik – *Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava*, izdanje Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, 2007. godina.

nost plovitve. Uz inspeksijski nadzor, poslovi nadzora sigurnosti plovitve u Republici Hrvatskoj obavljaju se i u sklopu posebnog tehničkog sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom.

(v. *infra* toč.3.)

Predmet našeg interesa upravo je navedeni nadzor i njegova uloga u odvijanju sigurne plovitve u morskim područjima Republike Hrvatske. Pokušat ćemo odgovoriti na pitanje mogu li snimke i podaci koji se dobiju nadzorom, poslužiti kao dokaz za utvrđivanje prekršajne odgovornosti zbog povrede odgovarajućih propisa? Naime, svrha je nadzora povećati stupanj sigurnosti plovitve i zaštite morskog okoliša. Ostvarivanje navedenog cilja ovisit će i o sankcioniranju ne-savjesnih sudionika pomorskog prometa koje navedeni sustav otkriva.

2. OPĆENITO O SUSTAVU NADZORA POMORSKOG PROMETA

2.1. SUSTAV NADZORA PREMA MEĐUNARODNIM PROPISIMA

Mogućnost obalnih vlasti da prate pomorski promet pomoću radara, uz davanje brodovima obavijesti putem radija, predstavljao je prvi oblik komunikacije brod-obala tzv. sustav pomorskog prometa (*Vessel Traffic System – VTS*).³ Sustav provodi, u tu svrhu, osnovana služba nadzora pomorskog prometa (*VTS služba*) kao posebno nadležno tijelo obalnih država. Ovisno o uslugama koje pruža, VTS služba mora biti odgovarajuće tehnički i informacijski opremljena. Pored toga, mora imati obučene djelatnike koji mogu obavljati potreban nadzor, ali i učinkovito utjecati na pomorski promet i odgovoriti na različite situacije koje nastanu na određenom području nadzora.

Prvi su VTS sustavi, prvenstveno, uz nadzor pomorskog prometa uključivali i davanje osnovnih informacija brodu, od plovitbenih do meteoroloških i drugih upozorenja te obavijesti.

S vremenom su se razvili u sustave koji, uz navedeno, mogu uključivati i sustave upravljanja pomorskim prometom te pomoć u navigaciji. Značenje VTS-a prepoznala je i Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization – IMO*) koja je usvojila posebne Smjernice u svezi s VTS sustavom (VTS Smjernice).⁴ Navedene Smjernice daju državama osnovne kriterije za uspostavu VTS službe i obuku VTS djelatnika. I SOLAS konvencija sadrži posebno pravilo glede VTS sustava.⁵

Navedeni akti preporučuju uspostavu VTS službe u područjima pojačanog pomorskog prijevoza, posebice opasnih i štetnih tvari, prilazima lukama, tjesnacima i kanalima, ekološki osjetljivim područjima.⁶ Države uspostavljaju VTS službu kada po njihovom mišljenju postoji visoki stupanj rizika od nezgoda zbog gustoće prometa, a u svrhu sigurnosti i učinkovitosti plovitve, zaštite morskog okoliša i ljudskih života na moru.⁷

3 Prvi radarski nadzor u Europi uspostavljen je u Liverpoolu u lipnju 1948. godine, a 1950. u SAD-u, Long Beach, California. V. <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>.

V. o nastanku VTS službe Hughes T., *When is a VTS not a VTS?*, dostupno na <http://www.maritime-vts.co.uk>.

4 IMO Guidelines for Vessel Traffic Services A. 857(20) 1997., Annex I Guidelines and Criteria for VTS, Annex II Guidelines on Recruitment, Qualifications and Training of VTS Operators.

5 SOLAS konvencija, (Chapter V) Regulation 12. SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974/78*), Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974/78., *Narodne novine – Međunarodni ugovori, br.1/1992*. SOLAS Protokol, 1988., *Narodne novine – Međunarodni ugovori, br.13/1999*. SOLAS (Consolidated Edition 2009.) IMO.

6 V.toč. 3.2.2. VTS Smjernica.

7 V. točku 3. VTS Smjernica. Isto tako, Pravilo 12. toč.2. SOLAS-a.

Uz podjelu prema uslugama koje pružaju, VTS sustavi dijele se i prema području primjene. Mogu biti obalni ili lučki. Obalni je prvenstveno usmjeren na promet u obalnom području i u pravilu pruža samo informacijsku podršku. Za razliku od navedenoga, lučki pruža uslugu upravljanja i navigacijsku pomoć pomorskom prometu u lučkom području. VTS može biti kombinacija obalnog i lučkog.⁸ Treba napomenuti, da svi VTS sustavi pružaju informacijsku podršku. Ovisno o odluci nadležne vlasti i području nadzora, VTS sustavi mogu pružati i uslugu upravljanja ili organizacije pomorskog prometa, te davanje plovitbenih savjeta i podrške brodovima u plovitbi.

Informacijska podrška VTS-a pruža brodovima informacije potrebne za sigurno odvijanje plovitve – poziciju, stanje plovitnih putova i prometa, vremenske uvjete, opasnosti.

U tom pravcu, informacije trebaju biti relevantne, precizne i pravodobne.

Usluga upravljanja ili organizacije pomorskog prometa provodi se u svrhu njegove učinkovitosti, na način da se organizira promet u lukama - vrijeme dolaska ili odlaska brodova, mjesta sidrišta, poduzima mjere bitne za usmjeravanje kretanja brodova, posebice na plovitnim putovima gdje nisu propisani plovitbeni pravci ili sustavi odvojene plovitve,

Pomoć u navigaciji daje podršku brodovima, na njihov ili zahtjev VTS službe, najčešće u slučajevima loših vremenskih uvjeta ili kvara na brodskim navigacijskim uređajima.⁹

Za obalnu državu, koristi uspostavljanja VTS-a su mnogobrojne. Omogućuje identifikaciju i aktivni nadzor brodova, planiranje kretanja brodova, pružanje navigacijskih informacija i pomoć. Uz to, može pomoći u sprječavanju onečišćenja i koordinirati reakciju na onečišćenje te pružiti podršku nekim drugim djelatnostima na moru (na primjer peljarenju).

Međutim, učinkovitost i uspješnost VTS sustava ovisit će o pouzdanosti i kvaliteti veze između broda i obale, davanju točnih i jasnih informacija, kao i o mogućnosti uočavanja opasnih situacija i pravovremenom slanju odgovarajućih upozorenja. VTS Smjernice naglašavaju da, neovisno o podršci koju pruža VTS sustav, odluka u odnosu na plovitbu i manevriranje broda ostaje na zapovjedniku broda.

Ipak, države trebaju voditi računa da se može postaviti pitanje odgovornosti VTS službe ili njezinih djelatnika za nezgode koje su posljedica nemarnog obavljanja dužnosti te pružanja ne stručnog savjeta ili netočnih informacija.¹⁰ Upotreba VTS-a obvezna je u morskim područjima u kojima obalna država uživa suverenitet, što obuhvaća njezine unutarnje morske vode i teritorijalno more.

2.2. DIREKTIVA 2002/59/EZ, 2009/17/EZ

Europska je unija u okviru paketa mjera posvećenih unaprjeđenju sigurnosti pomorskog prijevoza i zaštite morskog okoliša nakon nezgode tankera *Prestige* usvojila Direktivu 2002/59/EZ¹¹ kojom se uspostavlja nadzor pomorske plovitve i informacijski sustav. Njezin je cilj povećati sigurnost i učinkovitost pomorskog prometa, zaštitu morskog okoliša, poboljšati reakciju nadležnih tijela na nezgode ili posebno opasne situacije.

8 V. toč.2.1.2. VTS Smjernica.

9 V. toč.2.3. VTS Smjernica. Više o obilježjima VTS sustava v. u World VTS Guide, <http://www.worldvtsguide.org>.

10 Više v. MacWilliam, R., Coole, D., *VTS: Lifting the Fog of Legal Liability*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (2006), Part 3, str.362.

11 Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EC (2002) OJ L 208, str.11.

Direktiva obuhvaća pitanja sustava javljanja brodova i nadzor, izvješćivanje o prijevozu opasnih tereta, nadzor brodova koji prevoze opasne i štetne tvari te intervenciju u slučaju pomorskih nezgoda. Za postizanje navedenih ciljeva, Direktiva ističe važnost uspostavljanja VTS –a, određivanja plovidbenih ruta i sustava javljanja brodova. U tom pravcu, naglašava da će države članice i Komisija raditi zajedno na uspostavljanju navedenih sustava u onim obalnim područjima država članica gdje oni još nisu uspostavljeni, a to se, zbog ostvarivanja ciljeva Direktive, smatra opravdanim.¹² Prema čl.9. države članice trebaju osigurati da uspostavljeni VTS sustavi koji prate pomorski promet imaju odgovarajuću tehničku i informacijsku opremu, dovoljan broj stručnih djelatnika koji u svom postupanju trebaju poštivati VTS Smjernice Međunarodne pomorske organizacije.

Direktiva je izmijenjena 2009. godine.¹³ Izmjenama se, između ostalog, nastoji povećati informiranost o odvijanju pomorskog prometa, posebice o kretanju opasnih tereta, poboljšati sustav prikupljanja i razmjene podataka između nacionalnih pomorskih administracija uvođenjem *SafeSeaNet* mreže za razmjenu podataka, poboljšati postupak donošenju odluke o pružanju mjesta zakloništa.

3. NADZOR POMORSKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Odredbe Glave IV.a Pomorskog zakonika čine pravni temelj za uspostavu nacionalnog sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom koji se provodi radi povećanja sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša.¹⁴ Rezultat je to implementacije Direktive 2002/59/ EZ. (*v.supra toč.2.2.*) U tekstu se Zakonika za navedeni sustav nadzora i upravljanja koristi engleska kratica – VTMS. Nameće se pitanje je li to skraćenica naziva spomenute Direktive - *Vessel Traffic Monitoring and Information System* ili kratica nekog drugog naziva ili izraza? Jasnoće radi, značenje navedene kratice trebalo je navesti u čl.5. Zakonika koji daje tumačenje izraza i pojmova koji se koriste u zakonskom tekstu.

Za potrebe ostvarivanja gore navedenih ciljeva, sustav nadzora i upravljanja pruža sljedeće usluge:

- prikupljanja podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu,
- davanje podataka pomorskim objektima,
- davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima,
- organizaciju plovidbe i upravljanje pomorskim prometom,
- nadzor nad sigurnosti plovidbe.¹⁵

Navedene poslove prema čl. 75.b Zakonika obavlja posebno osnovana Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom Ministarstva i lučkih kapetanija (*Služba nadzora ili VTS služba*) putem sustava automatske identifikacije brodova, pomorskog radarskog sustava, pomorsko-radiokomunikacijskog sustava, te drugim sustavima koji omogućuju aktivno praćenje pomorskog prometa i pružanje drugih spomenutih usluga. (*v.infra toč.3.*)

Ovlašteni djelatnici VTS službe obavljaju nadzor nad:

¹² Čl.23. Direktive 2002/59/EC.

¹³ Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system, (2009) OJ L 131, str.101.

¹⁴ Odredbe Glave IV.a, čl.75.a-75.c dodani su na temelju čl.12. Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008., *Narodne novine*, br.146/2008.

¹⁵ Čl.75.a.st.2. Pomorskog zakonika.

- plovidbom i peljarenjem,
- posebnim propisima kojima se uređuju sustavi odijeljenog prometa i sustavi javljanja brodova,
- posebnim propisima kojima se uređuje zabrana plovidbe pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste ili veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta i područje zabranjene plovidbe.¹⁶

U obavljanju gore navedenih poslova iz svoje nadležnosti služba nadzora surađuje s lučkim upravama, trgovačkim društvom Plovput i Hrvatskim hidrografskim institutom, a može zatražiti suradnju i potporu drugih operativnih tijela - Obalne straže, policije i drugih. U skladu s čl.75.a st.4. Zakonika područje nadzora obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i područje zaštićeno-ekološko ribolovnog pojasa.

Način i uvjete obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, kao i nadležnost, ustrojstvo, poslove, način rada službe nadzora i upravljanja te način rada i suradnju s drugim tijelima propisat će posebnim propisom.¹⁷ Do donošenja odgovarajućih propisa, gore navedene poslove nadzora i upravljanja, obavlja Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje na moru i lučke kapetanije.¹⁸

4. TEHNIČKA I INFORMACIJSKA OBILJEŽJA SUSTAVA NADZORA POMORSKOG PROMETA

Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom temelji se na VTS sustavu. Većina pomorskih administracija u odnosu na tehničku opremljenost sustava nadzora slijedi preporuke IALA-e organizacije.¹⁹ Pri izboru VTS opreme valja voditi računa o gustoći prometa, postojanju opasnosti za plovidbu, lokalnim klimatskim uvjetima i topografiji područja koje se želi nadzirati. Može se reći da je VTS tehnološki složen sustav koji pomoću senzorskih sustava, komunikacijske opreme i informacijskog sustava u nadziranom području:

- odražava sliku pomorskog prometa u realnom vremenu,
- prikazuje stanje hidrometeoroloških prilika,
- omogućuje komunikaciju s brodovima putem sustava pomorskih i javnih komunikacija,
- putem interaktivnog informacijskog sustava korisnicima omogućuje pristup informacijama vezanim za kretanje broda, teret i drugim podacima koji su dostupni korisniku, zavisno o dozvoljenoj razini korištenja,
- pohranjuje podatke i omogućuje njihov naknadni prikaz u svrhu istraživanja pomorskih nezgoda, identifikacije počinitelja kod ekoloških incidenata. Snimke služe kao dokazni materijal, a mogu biti ispisi, slikovni i zvučni zapisi senzorskih sustava i komunikacije.

¹⁶ V.čl. 95. Pravilnika o obavljanju inspekcijiskog nadzora sigurnosti plovidbe, *Narodne novine*, br.39/2011.

¹⁷ Čl.75.a st.6. i čl.75.b st.4. Pomorskog zakonika.

¹⁸ Čl.49. Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008, *Narodne novine* – br.146/2008. Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom započela je probni rad u veljači 2011. Zasad parcijalno obavlja poslove nadzora i davanja podataka pomorskim objektima. Očekuje se da će Služba obavljati sve navedene usluge i poslove iz čl. 75.a Zakonika do 2014.godine. Podaci prema Čičovački, L., *Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom u Republici Hrvatskoj – temeljne odrednice, uloga sustava I pridružene službe, područje nadzora*, prezentacija na skupu "Pravni aspekti Sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom u Republici Hrvatskoj", Bakar, 23.XI.2011.

¹⁹ International Association of Lighthouse Authorities (IALA) - Međunarodna udruga svjetioničarskih službi. VTS Manual, IALA, Edition 4, Saint Germain en Laye, France. Za detaljnije zahtjeve u svezi opreme v. IALA Recommendation V-128 On Operational and Technical Performance Requirements for VTS Equipment Edition 3.0, June 2007, Saint Germain en Laye, France.

Sustav mora imati visoku pouzdanost, osobito radari kao glavni senzorski dio. Naime, svrha je senzorske opreme dobivanje integrirane slike pomorskog prometa u realnom vremenu. Slika se dobiva pomoću radarskog sustava, uređaja i opreme za automatsku identifikaciju brodova, hidro i meteo senzora te uređaja i opreme za video nadzor. Svaki od navedenih sustava mogu funkcionirati i kao nezavisni sustavi.

Radarski VTS sustav sastoji se od mreže radarskih postaja, postavljenih na mjestima koja daju najbolju radarsku sliku područja koje se nadzire. Podaci s radarskih postaja se šalju podatkovnim vezama na servere u VTS centrima odakle se dobiva slika na radnim konzolama VTS operatera. Sustav omogućuje lokaciju objekta u prostoru, određivanje parametara kretanja objekata (smjer i brzinu) te određivanje udaljenosti među objektima. Prikaz radarske slike obrađuje posebno računalo, koje ovisno o kvaliteti programa koji je instaliran, operateru daje razne mogućnosti korištenja. Osobito je važno rano uočavanje brodova koji se nalaze u sudarnim kursevima i mogućnost simulacije stanja u prometu u budućem vremenu.

Nadalje, sustav automatske identifikacije brodova (*AIS sustav*) omogućuje identifikaciju brodova koji su opremljeni ovim uređajem. Osim identifikacije, uređaj daje podatke o dimenzijama i vrsti broda, gasu, navigacijskom statusu, teretu, određitu i vremenu dolaska na određite. Kako je predajnik spojen na brodski GPS i povezan s brodskim žiro-kompasom, dobivamo podatke o položaju broda i kojim kursom plovi. Podatke s brodova AIS sustav dobija putem mreže baznih stanica postavljenih na obali. Ona mora biti dovoljno razgranata kako bi se osigurala pokrivenost prostora koji se nadzire. Podaci s baznih postaja se podatkovnim vezama šalju u server u VTS centru ili drugoj ustanovi, odakle sustavu pristupaju korisnici.²⁰

Temperatura zraka i mora, brzina i smjer vjeta, smjer i visina valova, razdoblje, smjer i brzina morskih struja, tlak zraka i ostali podaci bitni za sigurnost prometa na moru prikupljaju se pomoću *hidro i meteo senzora*. Podaci se dobivaju putem mjernih uređaja koji se nalaze na oceanografskim plutačama i meteorološkim mjernim stanicama.

Uz navedeno, u lukama i prilazima luka te na područjima koja su bitna za sigurnost plovidbe, a smatra da je potreban vizualni nadzor stanja, postavljaju se *uređaji i oprema za video nadzor*. Kamere mogu biti samo za dnevni nadzor ili cjelodnevni. Spojene su u CCTV sustav²¹ koji čini zatvoreni krug. Više takvih sustava može se povezati u jedan cjelovit sustav.

Za komunikaciju s brodovima i ostalim korisnicima koristi se sustav javnih i pomorskih komunikacija. Sustav javnih komunikacija koristi se telefonskim i internet vezama, a pomorske komunikacije se odvijaju radio primopredajnicima koji rade na VHF frekvencijama s opremom i na način kako je to predviđeno GMDSS sustavom (*Global Maritime Distress and Safety System*).²²

Informacije o kretanju brodova i stanju u pomorskom prometu koje dobiva VTS služba, bilježe se u informacijski sustav koji je dostupan korisnicima koji imaju dozvoljen pristup. Korisnici koji imaju pristup sustavu su tijela državne uprave i pomorska privreda. Razina dostupno-

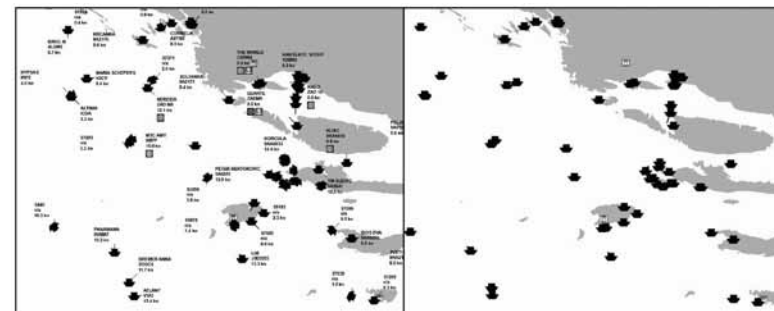
20 AIS (*Automatic Identification System*) – automatski identifikacijski sustav moraju imati svi brodovi na međunarodnim putovanjima veći od 300 GT (*gross tons* = bruto tonaža mjerena u registarskim tonama. Registar tona je mjerna jedinica koja označava zapreminu) i teretni brodovi veći od 500 GT koji ne plove na međunarodnim putovanjima te putnički brodovi bez obzira na veličinu. Obveza opremanja AIS-om određena je Pravilom 19. Glava V. SOLAS Konvencije.

21 CCTV (*Closed-circuit television*) korištenje video kamera u zatvorenom sustavu za ograničeni broj promatračkih mjesta. Razlikuje se od prijenosne televizije u tome što signal nije javno, otvoreno emitiran, čak ni kada se koristi bežično spajanje pojedinih točaka.

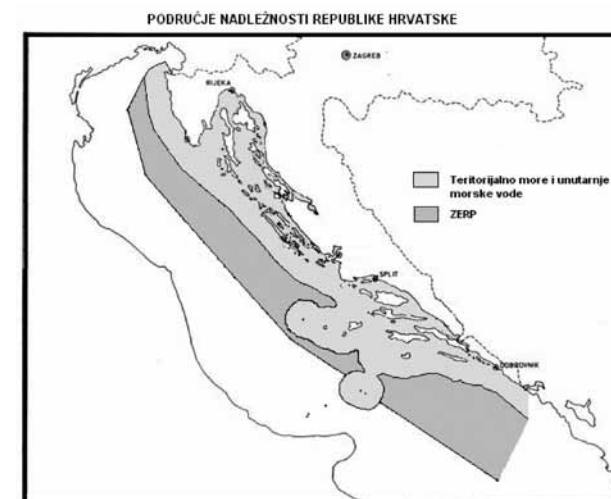
22 GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) – Globalni sustav za sigurnost i pogibelj na moru, uspostavljen IMO Rezolucijom A. 801(19). Čine ga međunarodno dogovoreni skup sigurnosnih postupaka, komunikacijskih protokola i ujednačenih tipova komunikacijske i druge opreme koja se koristi u pomorskim komunikacijama brod-brod, brod-kopno, kopno-brod. Prvenstvena namjena mu je uzbunjivanje i lociranje objekata i ljudi u pogibelji. Na taj se način znatno olakšavaju akcije traganja i spašavanja na moru.

sti nije ista zbog sigurnosnih razloga, pa je pristup ograničen. Bilježe se podaci o brodu, teretu, posadi i kretanju broda. Arhitektura sustava sastoji se od korisničke mreže, sustava prijenosa podataka i servera koji sve opslužuju.

Za Republiku Hrvatsku, kao buduću članicu Europske unije, bitno je da svoj informacijski sustav²³ uskladi s europskim STIRES-om (*The Safe Sea Net Information Relay and Exchange System*). STIRES je skup više regionalnih sustava koji su međusobno kompatibilni.²⁴ Sustav omogućuje članicama EU-a, Norveškoj i Islandu razmjenu informacija o geografskom položaju brodova pod njihovom zastavom, teretu, posadama, određitim, izvješćima o nadzoru provedenom na brodu od strane ovlaštenih inspektora. Težište je na uvidu o prijevozu opasnih i štetnih tvari i mogućim sigurnosnim prijetnjama. Tako se ostvaruje potpuna informiranost o svakom brodu koji plovi ili prilazi morima Europske unije.



Slika 1. Prikaz opcije slike VTS sustava sa i bez AIS-a. AIS prvenstveno omogućuje identifikaciju objekata (ime, pozivni znak, pripadnost, vrstu broda, MMSI i IMO broj) te prikazuje ostale podatke: poziciju (sa GPS-a broda), parametre kretanja objekta (kurs i brzina), dimenzije broda, gas broda, i podatke o teretu, određitu i vremenu dolaska na određite. Izvor: VTS Centar Rijeka



Slika 1. Područje nadležnosti VTS službe Republike Hrvatske. Sliku izradio – kap. Ivo Šantić, VTS Centar Rijeka

23 Prema čl.9.st. 2. Direktive 2002/59/EZ.

24 EMSA (European Maritime Safety Agency), Press release 10.03.2010.

5. PROPISI O SIGURNOSTI PLOVIDBE U MORSKIM PODRUČJIMA REPUBLIKE HRVATSKE

Regulirajući plovidbu članak 64.a Pomorskog zakonika navodi da su zapovjednik i članovi posade broda dužni prilikom plovidbe unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske postupati prema pravilima nacionalnih i međunarodnih propisa o sigurnosti plovidbe.²⁵ Isto tako, čl.75.c Zakonika navodi da su pomorski objekti koji plove ili se nalaze u području nadzora pomorskog prometa dužni postupati prema pravilima plovidbe propisane međunarodnim ugovorima, Zakonikom i propisima donesenim na temelju Zakonika.

Propisi o sigurnosti plovidbe koji se primjenjuju u Republici Hrvatskoj usvojeni su uzimajući u obzir zakonodavne nadležnosti obalne države u pojedinim morskim područjima prema Konvenciji UN- a o pravu mora iz 1982.²⁶ Regulacija međunarodne plovidbe u Konvenciji odraz je uvažavanja interesa obalne države, prvenstveno njezine sigurnosti i nastojanja da se ona nesmetano odvija. Ona izričito priznaje obalnoj državi da donosi zakone i druge propise, u skladu s Konvencijom i drugim pravilima međunarodnog prava, koji se odnose na neškodljiv prolazak, te dužnost stranih brodova da se po njima ravnaju. Ti se propisi mogu, između ostalog, odnositi na pitanja sigurnosti plovidbe i uređenje pomorskog prometa. Nadalje, ona ima pravo propisati plovne putove i sustave odijeljenog prometa, vodeći računa o preporukama Međunarodne pomorske organizacije. Ti su putovi i sustavi obvezatni za strane brodove koji obavljaju neškodljiv prolazak, a posebice se može zahtijevati da navedene putove koriste brodovi koji prevoze opasne i štetne tvari, tankeri, nuklearni brodovi. Plovne putove i sustave odvojene plovidbe obalna država dužna je na propisan način objaviti.²⁷

Tako čl. 24. st. 1. Pomorskog zakonika navodi da ministar nadležan za pitanja pomorstva može u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske odrediti i propisati obvezne plovne putove, sustave odijeljenog prometa, sustave javljanja brodova, te način upravljanja pomorskim prometom radi sigurnosti plovidbe za sve ili za neke vrste plovnih objekata. Sustav usmjerene i odijeljene plovidbe u suradnji s drugim jadranskim državama propisan je za područje sjevernog Jadrana (*IMO- New Traffic Separation Schemes in the Adriatic Sea.*)²⁸ Na sjednici Odbora za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije u prosincu 2002. prihvaćen je Sustav obveznog javljanja brodova za Jadran (*Mandatory Ship Reporting System-ADRIREP*),²⁹ koji se primjenjuje od 1.siječnja 2003. godine. Treba istaknuti da se od 2005. godi-

25 Čl.64.a st. 4. Zakonika predviđa usvajanje posebnog propisa o sigurnosti plovidbe unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske. V. čl. 64. Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika – *Narodne novine* – 61/2011.

26 Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br.11/1995, 9/2000. V. Vukas, B., *Uređenje međunarodne plovidbe po Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora*, Pomorski zbornik, knjiga 21, Rijeka 1983, str. 43.-71.

27 Više v. Rudolf, D., *Plovnici i plovidbeni putovi na moru prema Konvenciji UN-a o pravu mora iz 1982.*, Pomorski zbornik, Rijeka 1985, str.355-364. Isto tako, Degan, V.D., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Rijeka, 2002, str. 131.-134.

28 New Traffic Separation Schemes in the Adriatic Sea – IMO.COLREG2/Circ.54, Annex 3. COLREG.2/Circ.58 od 11. prosinca 2006. objavljeni u oglasima za pomorce Hrvatskog hidrografskog instituta, svezak 11. iz studenog 2004. i svezak 3. iz ožujka 2007. Uredba o objavi Memoranduma o suglasnosti između Vlade RH, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 5/200.1.-, 10/2001.

29 U ADRIAREP-u sudjeluju: Hrvatska, Italija, Slovenija, Albanija i Crna Gora.

Podatke su dužni dostavljati:

- tankeri za prijevoz ulja od 150 BT ili veći,
- drugi brodovi od 300 BT ili veći kada prevoze opasne i štetne tvari.

Podaci se dostavljaju sukladno Rezoluciji Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO-a, MEPC.139(76) od 5. prosinca 2002. kako je objavljena u oglasu za pomorce Hrvatskog hidrografskog instituta, svezak 5. od svibnja 2003.

ne počeo primjenjivati Sustav automatske identifikacije brodova (*Automatic Identification Ship System - AIS*).

Nadalje, Zakonik temeljem st.2.čl.24. ovlašćuje ministra da u svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjena opasnosti od većih pomorskih nezgoda propiše zabranu plovidbe pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste brodova i veličine, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta.³⁰

Prema članku 27. Pomorskog zakonika ratni brodovi, nuklearni brodovi i drugi brodovi kada prevoze opasne i štetne tvari, prilikom plovidbe unutarnjim morskim vodama i za vrijeme neškodljiva prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske, dužni su ploviti propisanim plovnim putovima za te brodove, poštovati sustave odijeljenog prometa u područjima gdje su ti putovi ili sustavi odijeljenog prometa propisani i udovoljavati drugim propisanim uvjetima glede sigurnosti plovidbe i suzbijanja onečišćenja morskog okoliša.

Uz nacionalne propise, treba voditi računa o primjeni međunarodnih ugovora iz područja sigurnosti plovidbe koje je Republika Hrvatska potvrdila i koje je u obvezi primjenjivati (COLREG konvenciju i druge).³¹ Izvan granica teritorijalnog mora, u svom zaštićeno ekološko-ribolovnom pojasu (ZERP) Republika Hrvatska može izravno primjenjivati općeprihvaćena međunarodna pravila i standarde ili svoje nacionalne propise u skladu s njima, u okviru jurisdikcija koje uživa u navedenom prostoru.³² Hrvatski propis- Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u ZERP-u usvojen je i stupio je na snagu 3. svibnja 2008.³³ Pravilnik, između ostalog, sadrži i odredbe koje se odnose na plovidbu ZERP-om (poštivanje sustava odvojene plovidbe, sustava javljanja brodova te AIS sustava).³⁴

30 Temeljem navedene odredbe Zakonika donesene su sljedeći propisi;

- Naredba kojom se zabranjuje plovidba unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem brodovima starijim od 25 godina kada prevoze ulje, opasne i štetne kemikalije i ukupljene plinove u različenom stanju između luka Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br.105/199.

- Naredba o uspostavljanju zabranjenih zona u hrvatskim unutarnjim morskim vodama kojom se ustanovljuju zabranjene zone u dijelovima akvatorija otočja Brijuni, *Narodne novine*, br.66/1994.

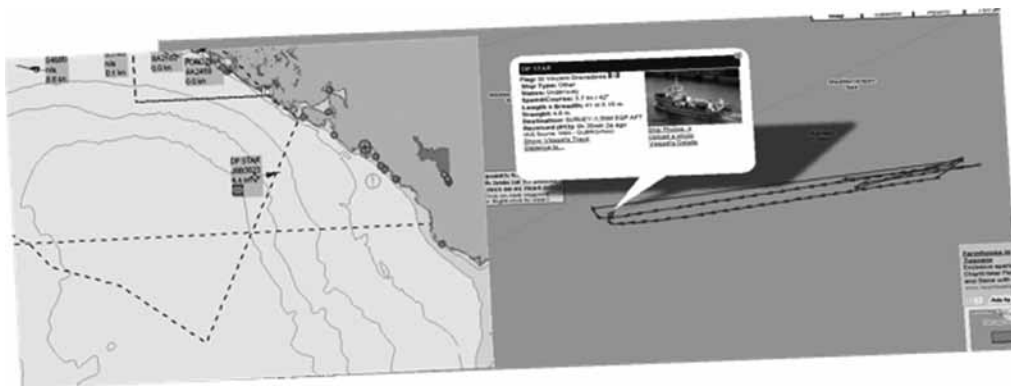
- Naredba o plovidbi u Šibensku luku, Pašmanskom tjesnacu, u prolazu Mali ždrelec i Vela vrata, rijekama Neretvom i Zrmanjom te o zabrani plovidbe Pelješkim i Koločepskim kanalom, Unijskim kanalom Krušija, dijelovima Srednjeg kanala, Murterskog mora i Žirjanskog kanala, *Narodne novine*, br.92/2007.

31 COLREG (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea,1972*) Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, 1972, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br.1/1992. COLREG (Consolited Edition2003) IMO. Za primjenu COLREG konvencije v. Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, *Narodne novine - 17/1996*. Pravilnik ne sadrži izmjene COLREG konvencije iz 2002. godine (IMO Resolution A. 910 (22) 2002) koje su stupile na snagu 29.XI.2003. godine.

32 Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine – br.157/2003, 77/2004, 138/2006, 31/2008*.

33 Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u ZERP-u, *Narodne novine – br. 47/2008*. Više v. Čorić, D., Debeljak-Rukavina, S., *Zaštita morskog okoliša u Zaštićeno ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, br.2., 2008., str.959.-974.

34 V.čl.13. Pravilnika o zaštiti morskog okoliša u ZERP-u Republike Hrvatske.



Slika 3. Primjer povrede - istraživački brod "DP STAR" nedopušteno vrši istraživanja u ZERP-u. Iz slike kretanja broda, dobivene analizom snimke u proteklom vremenu, vidljivo je da se brod kretao na način kojim se kreću brodovi kad vrše istraživanja. Izvor: VTS Centar Rijeka

6. PREKRŠAJNA ODGOVORNOST ZBOG POVREDE PROPISA O SIGURNOSTI PLOVIDBE

Praćenje pomorskog prometa, zajedno s drugim poslovima Službe nadzora, ima za cilj povećati učinkovitost i sigurnost plovidbe. Na taj se način utječe i na zaštitu ljudskih života na moru i sprječavanje onečišćenja morskog okoliša. Zahvaljujući svojoj tehničkoj i informacijskoj opremljenosti sustav nadzora evidentira povrede propisa o sigurnosti plovidbe u obalnom području Republike Hrvatske - nepridržavanje sustava usmjerene i odvojene plovidbe, plovidbe zabranjenim zonama, propuštanje javljanja i niz drugih.³⁵

S tim u svezi, kaznenopravna, odnosno prekršajna reakcija je nužna. Ona obuhvaća dva smjera djelovanja – preventivni i represivni, no preventivna tendencija je temeljno obilježje suvremene kaznenopravne politike. Svrha je kažnjavanja, da se uvažavajući svrhu kaznenih sankcija, utječe na počinitelje, kao i sve ostale da uvažavaju određena pravila, odnosno propise.

Sudionike pomorskog prometa koji ne poštuju odgovarajuće međunarodne i hrvatske propise o sigurnosti plovidbe, sukladno Pomorskom zakoniku tereti prekršajna odgovornost.

Zakonik sadrži niz prekršajnih inkriminacija u svezi sa sigurnošću plovidbe. One su usklađene s obvezama različitih subjekata, fizičkih ili pravnih osoba, koji su sudionici pomorskog prometa, a koje su predviđene Zakonikom.³⁶ Postupak o pomorskim prekršajima vodi se po Prekršajnom zakonu.³⁷ Lučke kapetanije odlučuju u prvom stupnju o pomorskim prekršajima, a postupak vodi Voditelj prekršajnog postupka. Protiv odluka Voditelja prekršajnog postupka odlučuje Visoki prekršajni sud.³⁸

³⁵ U razdoblju od 1.VII.2011. pa do sredine studenog Služba nadzora evidentirala je 84 prekršaja. Podatci prema prezentaciji Čičovački, L., op.cit.bilj.br.18.

³⁶ V. Dio jedanaesti Pomorskog zakonika – Pomorski prekršaji.

³⁷ Prekršajni zakon, *Narodne novine*, br.107/2007.

³⁸ Čl.990. - 992. Pomorskog zakonika.

6.1. SNIMKA KAO DOKAZ

Tijelo državne uprave koje je ovlašteno neposredno provoditi ili nadzirati provođenje propisa, kojim je predviđen prekršaj ovlašteno je za prekršaj iz tog propisa podnijeti optužni prijedlog.³⁹ Isto tako, kao ovlaštene tužitelji mogu izdati prekršajni nalog ukoliko su prekršaj utvrdili uporabom propisanih tehničkih uređaja.⁴⁰

S tim u svezi postavlja se pitanje mogu li radarske, AIS ili druge snimke nastale kao rezultat nadzora pomorskog prometa, poslužiti kao dokaz za utvrđivanje prekršajne odgovornosti i pokretanje prekršajnog postupka. U praksi se dokaz snimkom često pribavlja i može biti posebno dokazno sredstvo, ako odgovarajući propis, u ovom slučaju Prekršajni zakon, to posebno predviđa.

Prema odredbi čl. 158.st.5. Prekršajnog zakona, ako je ovlaštena osoba tijela državne uprave u okviru svoje nadležnosti za provođenje nadzora neposredno opažala radnju počinjenja prekršaja ili je to neposredno utvrdila odgovarajućim tehničkim uređajem i o tome sačinila službenu bilješku ili tehničku snimku, službena bilješka ili tehnička snimka dokazi su u prekršajnom postupku. U skladu s čl.175. Prekršajnog zakona dokazi, između ostalog, i tehničke snimke pregledat će se na glavnoj raspravi. Znači, tehničke snimke su formalni dokaz u prekršajnom postupku ako ih je ovlaštena službena osoba, u slučaju nadzora pomorskog prometa ovlaštene VTS djelatnik, neposredno utvrdila odgovarajućim tehničkim uređajem.

Iako snimke temeljem izričite odredbe Prekršajnog zakona mogu biti dokaz u postupku, mišljenja smo da sud može provjeravati njihovu vjerodostojnost, te im ocjenjivati dokaznu vrijednost. U tom pravcu, a radi uspostave povjerenja u rezultate mjerenja, uređaje i mjerila koja se rabe u prometu, u smislu odredbi Zakona u mjeriteljstvu (*tzv.zakonita mjerila*) treba ispitati u posebnom postupku.⁴¹

Isto tako, treba voditi računa da ukoliko Prekršajni zakon ne sadrži odredbe o pojedinim pitanjima postupka, kad to bude primjereno svrsi prekršajnog postupka, mogu se primijeniti odredbe Zakona o kaznenom postupku (*u daljnjem tekstu - ZKP*).⁴² Pojam snimke je određen u članku 202.st.28. ZKP-a. To je sveobuhvatna definicija koja snimku određuje kao zapis tehničkim uređajem. Razlikuje se od užih pojmova koji označuju pojedine vrste i načine snimanja.

Za pravovaljanost snimke kao dokaza u kaznenom postupku bitno je da nije ostvarena ili pribavljena radnjom kaznenog djela. Izvan kaznenog postupka može je izraditi službena osoba u obavljanju službe ili javne ovlasti, na temelju posebnog propisa.⁴³ Uz navedeno, ZKP-e u čl.202. st.27 definira elektronični digitalni dokaz kao podatak u elektroničnom (digitalnom) obliku pri-

³⁹ Čl.158.st.5. Prekršajnog zakona.

⁴⁰ Čl.233.st.1. Prekršajnog zakona.

⁴¹ Zakon o mjeriteljstvu, *Narodne novine* -163/2003, 194/2004, 111/2007.

Prema čl.17. navedenog Zakona, zakonito mjeriteljstvo obuhvaća dio mjeriteljstva uređenog Zakonom i drugim propisima radi uspostave povjerenja u rezultate mjerenja u područjima uporabe zakonitih mjerila. Zakonita mjerila, među koja spadaju i mjerila koja se rabe u prometu, mogu se staviti u promet ako su ispitana u propisanom postupku, ispunjavaju mjeriteljske propise i ako su označena propisanim ovjerenim oznakama.

⁴² Čl.82.st.3. Prekršajnog zakona.

Zakon o kaznenom postupku, *Narodne novine* - 152/2008., 76/2009., 80/2011.

⁴³ Na primjer čl.283. (st.1.-3.) Zakona o sigurnosti prometa na cestama (*Narodne novine*, br.67/2008., 48/2010., 71/2011.):

- 1) brzina kretanja vozila utvrđuje se pomoću uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila, tahografskog zapisa ili neposrednim praćenjem s vozilom
- 2) fotografija i videozapis s podacima o utvrđenoj brzini, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na radaru koji nema zapis ili brzinomjer, služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila,
- 3) kao dokaz u prekršajnom postupku mogu se koristiti tehničke snimke, službene bilješke i zapisnici.

bavljen prema ZKP-u. U Zakonu je to širok pojam tako da obuhvaća sve oblike u kojima se taj dokaz može upotrijebiti. Elektronički dokazi su prije svega oni iz baze podataka, koja se definira kao sustavno organizirana zbirka podataka predviđena za određenu namjenu. On ima sličnosti, ali i bitne razlike od drugih analognih dokaza (isprave ili snimke). To je u prvome redu nepohodnost uporabe posebnih uređaja za spoznavanje sadržaja elektroničkog dokaza.⁴⁴ U odnosu na snimku postupka se kao i s drugim predmetima dokaza, vodeći računa da se snimka sačuva u neizmijenjenom obliku ili da se izradi njezina kopija.⁴⁵

6.2. PREKRŠAJNA ODGOVORNOST ZA POVREDE U ZERP-U

Sljedeće bitno pitanje za utvrđivanje prekršajne odgovornosti jest pitanje mjesta povrede.

Za sve povrede propisa počinjene na području njezinih unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, s obzirom na to da se radi o njezinom državnom području, Republika Hrvatska ima prekršajnu jurisdikciju. To proizlazi iz čl. 12. Prekršajnog zakona i čl.996. Pomorskog zakonika. (*v.infra*)

Valja napomenuti da se javila dvojba oko utvrđivanja prekršajne odgovornosti za povrede učinjene na području ZERP-a Republike Hrvatske. Područje ZERP-a kojeg je Republika Hrvatska proglasila 2003. godine ne obuhvaća državno područje Republike Hrvatske pa se odredbe Pomorskog zakonika primjenjuju na taj prostor samo kada Zakonik to izričito predviđa.

A Zakonik u čl.75.c navodi da su pomorski objekti koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja (to područje obuhvaća i ZERP, *v.čl.75.a st.4. Zakonika*) dužni postupati prema pravilima plovidbe propisane međunarodnim ugovorima, Zakonikom i propisima donesenim na temelju Zakonika. Povreda navedene dužnosti povlači prekršajnu odgovornost iz čl.1002. Zakonika.

Već smo istaknuli da sloboda plovidbe u području ZERP-a može biti ograničena jurisdikcijom države koju ona uživa u tom pojasu, posebice glede zaštite morskog okoliša.

S tim u svezi, treba voditi računa o odgovarajućim odredbama Pravilnika o zaštiti morskog okoliša u ZERP-u. (*v.supra toč.4.*) Međutim, kako se postupak o pomorskim prekršajima vodi prema Prekršajnom zakonu, dvojba oko utvrđivanja prekršajne odgovornosti za povrede u ZERP-u javila se zbog nesklada između Prekršajnog zakona i Pomorskog zakonika.

Temeljem čl. 989. PZ-a pomorskim se prekršajem smatra povreda propisa kojim se uređuju odnosi u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske ili nad kojima Republika Hrvatska ima suverena prava, njihovim obalama i lukama, pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske u svezi sa sigurnošću plovidbe i zaštite ljudskih života i okoliša, te s prometom na moru. Ali, Prekršajni zakon, *kao lex generalis*, u čl.12. uređuje važenje Zakona isključivo prema načelu teritorijalnosti, odnosno na području Republike Hrvatske, hrvatskom brodu ili zrakoplovu bez obzira gdje se oni nalaze.

Prekršajni zakon ne sadrži posebno značenje pojma *područje*, već se isti tumači u skladu s odredbom čl.2.st 2. Ustava koja navodi da se suverenitet Republike Hrvatske prostire nad njezinim kopnenim područjem, rijekama, jezerima, prokopima, unutarnjim morskim vodama, teritorijalnim morem te zračnim prostorom iznad tih područja. Međutim, prilikom značenja navedenog pojma treba uzeti u obzir i odredbu čl.2.st.3. Ustava, temeljem koje Republika Hrvatska

44 Detaljnije o snimci kao dokazu u kaznenom postupku v. Pavišić, B., i suradnici, *Komentar Zakona o kaznenom postupku*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, str.639-641.

45 V. čl. 267. i 269. ZKP-a.

ostvaruje u skladu s međunarodnim pravom suverena prava i jurisdikciju u morskim područjima i u podmorju Jadranskog mora izvan granica državnog područja do granica sa susjedima.⁴⁶ Iako područje ZERP-a, kao što smo već naveli, nije dio državnog područja Republike Hrvatske, ona u njemu uživa određena suverena prava i jurisdikciju.

S obzirom na to da nam je primjena ZERP-a važno pitanje svakako treba uskladiti odgovarajuće zakonske tekstove i popuniti praznine u nacionalnom zakonodavstvu. Pri tome, upućujemo na odgovarajuću izmjenu čl.12. Prekršajnog zakona u smislu da se područje primjene zakona izričito definira vodeći računa i o morskim područjima u kojima RH ostvaruje suverena prava.

Dok se ne provedu odgovarajuća zakonska usklađivanja, Republika Hrvatska uzimajući u obzir navedenu odredbu čl.2. st.3. Ustava, kao i odgovarajuće odredbe Pomorskog zakonika ima nedvojbeno prekršajnu jurisdikciju za povrede počinjene na području ZERP-a.

6.3. OVLASTI OBALNE DRŽAVE U ODNOSU NA BROD KOJI JE POČINIO POVREDU

I na kraju ostaje pitanje kakve su ovlasti obalne države u odnosu na brod koji je počinio povredu. To ovisi o tome gdje se brod nalazi u trenutku povrede i o kojoj se vrsti broda radi. Domaći brodovi i drugi plovni objekti, bez obzira na to jesu li trgovački, ratni ili neki drugi, u morskim područjima pod vlašću obalne države podvrgnuti su u potpunosti njezinoj vlasti. Pravila međunarodnog prava ne odnose se na njihov položaj, pa je predmet našeg razmatranja prvenstveno položaj stranih brodova. Pri tomu, moramo voditi računa da ni sve vrste stranih brodova nemaju jednak položaj na moru. Strani ratni brodovi i javni brodovi koji se koriste u nekomercijane svrhe uživaju tzv. "suvereni imunitet".⁴⁷

Strani trgovački brod koji se nalazi u luci u potpunosti je podvrgnut vlasti obalne države. Nadležna tijela mogu obaviti pregled broda, i kada dokazi to opravdavaju, provesti postupak uključivši i zadržavanje broda. Nadležna hrvatska tijela u luci mogu kažnjaviti i povrede koje je brod počinio prije uplovljenja u luku, u njezinom teritorijalnom moru ili ZERP-u, ali samo u granicama jurisdikcije koju ona uživa u navedenim područjima.

Brod koji koristi neškodljiv prolazak teritorijalnim morem obalne države, bez namjere uplovljavanja u njezinu luku, dužan je poštivati njezine propise o neškodljivom prolasku. Obalna država može poduzimati mjere radi sprječavanja prolaska koji nije neškodljiv. Recimo, ukoliko povreda remeti red u teritorijalnom moru. To uključuje niz djela koja su usmjerena protiv sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša, plovidbenih putova i niz drugih odnosa koji su povezani s teritorijalnim morem.⁴⁸ Zbog interesa plovidbe, u praksi obalne države vrše svoju kaznenu sudbenost u pravilu ako se radi o težim povredama njezinih propisa kojima se ozbiljno remeti red i mir u njezinom teritorijalnom moru.

U slučaju povreda koje povlače prekršajnu odgovornost brod, koji samo presijeca teritorijalno more Republike Hrvatske bez namjere uplovljenja u njezinu luku, ne bi trebalo zaustavljati, već obavijestiti državu zastave o počinjenoj povredi.

46 Ustav RH (pročišćeni tekst), *Narodne novine*, br. 41/2000.

47 Boravak stranih ratnih brodova u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske v. čl. 10. 11, 14, 15. i 22. Pomorskog zakonika. Isto tako, odjeljak D. (Ratni brod) I E (ostali brodovi koji uživaju imunitet) u knjizi Degan, V.D., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, op.cit. bilj.br. 27. str. 165.-182.

48 Više v. Pavišić, B., *Kaznena sudbenost obalne države na stranome brodu u neškodljivom prolasku teritorijalnim morem*, Upporedno pomorsko pravo, broj (1-4), Zagreb 1993, str.1.-19.

Brod koji plovi ZERP-om dužan se pridržavati propisa o sigurnosti plovidbe iz čl.13. Pravilnika o zaštiti morskog okoliša. (*u. suprotno. 4.*) U slučaju povrede navedenih propisa o plovidbi ZERP-om prema čl.15. Pravilnika Ministarstvo će uobičajenim putem izvijestiti o povredi državu zastave broda. Kada brod iz stavka 1. ovog članka dobrovoljno boravi u luci u Republici Hrvatskoj nad brodom će se provesti inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe radi utvrđivanja da li brod i njegova posada udovoljavaju uvjetima sigurnosti plovidbe utvrđenim primjenjivim međunarodnim ugovorima.

7. ZAKLJUČAK

Na temelju navedenog možemo zaključiti da uspostavljanje nacionalnog sustava nadzora pomorskog prometa ima značajnu ulogu u odvijanju sigurne plovidbe obalnim područjem Republike Hrvatske. Tehnička obilježja navedenog sustava omogućuju efikasan nadzor pomorske plovidbe. U okviru postojeće zakonske regulative, a na temelju snimki dobivenih nadzorom, Služba nadzora ili VTS služba kao ovlašteno tijelo državne uprave za provođenje nadzora treba poduzimati odgovarajuće sankcioniranje svih sudionika pomorskog prometa koji ne poštuju odgovarajuće domaće i međunarodne propise o sigurnosti plovidbe. Uz represivno djelovanje na počinitelje, svrha je kažnjavanja da se preventivno utječe i na druge subjekte pomorskog prometa.

Pri donošenju odluke o pokretanju prekršajnog postupka treba voditi računa o ovlastima Republike Hrvatske kao obalne države u odnosu na strane brodove koji se nalaze ili plove njezinim obalnim područjem. U svakom slučaju, o svakoj počinjenoj povredi te poduzetoj mjeri ili pokretnom postupku treba obavijestiti državu zastave.

LITERATURA

KNJIGE I ČLANCI

- MacWilliam, R., Coole, D., *VTS: Lifting the Fog of Legal Liability*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (2006), Part 3, str.362.
- Hughes T., *When is a VTS not a VTS?*, dostupno na <http://www.maritime-vts.co.uk>.
- Vukas, B., *Uređenje međunarodne plovidbe po Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora*, Pomorski zbornik, knjiga 21, Rijeka 1983.
- Rudolf, D., *Plovni i plovidbeni putovi na moru prema Konvenciji UN-a o pravu mora iz 1982.*, Pomorski zbornik, Rijeka 1985.
- Degan, V.Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Rijeka, 2002.
- Čorić, D., Debeljak-Rukavina, S., *Zaštita morskog okoliša u Zaštićeno ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, br.2., 2008.
- Pavišić, B., i suradnici, *Komentar Zakona o kaznenom postupku*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci.
- Pavišić, B., *Kaznena sudbenost obalne države na stranome brodu u neškodljivom prolasku teritorijalnim morem*, Usporedno pomorsko pravo, broj (1-4), Zagreb 1993.
- VTS Manual, IALA, Edition 4, Saint Germain en Laye, France.
- IALA Recommendation V-128 On Operational and Tehnical Performance Requirements for VTS Equipment Edition 3.0, June 2007, Saint Germain en Laye, France.

Pomorski glasnik – *Pomorski zakonik i kazalo pojmova*, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, 2011. godina.

Pomorski glasnik – *Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava*, izdanje Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, 2007. godina.

PRAVNI IZVORI

- Pomorski zakonik, *Narodne novine* - br. 181/2004., 76/2007., 146/2008., 61/2011.
- Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, *Narodne novine*, br.39/2011.
- Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u ZERP-u, *Narodne novine* – br. 47/2008.
- Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine* – br.157/2003., 77/2004., 138/2006., 31/2008.
- Prekršajni zakon, *Narodne novine*, br.107/2007.
- Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, *Narodne novine* - 17/1996.
- Zakon o mjeriteljstvu, *Narodne novine* -163/2003., 194/2004., 111/2007.
- Zakon o kaznenom postupku, *Narodne novine* – 152/2008., 76/2009., 80/2011.
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (*Narodne novine*, br.67/2008., 48/2010.
- Ustav RH (pročišćeni tekst), *Narodne novine*, br. 41/2000.
- COLREG (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.*) Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, 1972., *Narodne novine* – *Međunarodni ugovori*, br.1/1992.
- COLREG (Consolited Edition 2003) IMO.
- SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974/78.*), Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974/78., *Narodne novine* – *Međunarodni ugovori*, br.1/1992. SOLAS Protokol, 1988., *Narodne novine- Međunarodni ugovori*, br.13/1999.
- SOLAS (Consolited Edition 2009.) IMO.
- Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982, *Narodne novine* – *Međunarodni ugovori*, br.11/1995., 9/2000.
- IMO Guidelines for Vessel Traffic Services A. 857(20) 1997., Annex I Guidelines and Criteria for VTS, Annex II Guidelines on Recruitement, Qualifications and Training of VTS Operators.
- Directive 2002/597/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EC (2002) OJ L 208.
- Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system, (2009) OJ L 131, str.101.

INTERNETSKE STRANICE

- <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>.
- <http://www.maritime-vts.co.uk>.
- <http://www.worldvtsguide.org>.

Dorotea Ćorić, Ph.D., Associate Professor, Faculty of Law in Rijeka, University of Rijeka
Ivo Šantić, VTC Vessel Traffic Center, Rijeka

MONITORING THE SAFETY OF NAVIGATION AND DETERMINING THE CRIMINAL LIABILITY

Summary

Maritime Act Amendments of 2008 created a legal basis for establishing a vessel traffic monitoring and management system (VTMIS). The VTMIS is established according to the EU Directive 2002/59/ establishing a Community vessel traffic monitoring and information system.

The system should help to enhancing the safety and efficiency of maritime traffic. In this article the authors pay special attention to one task that fall within the scope of VTMIS – monitoring the safety of navigation. The authors analyze what is its role in determining the criminal liability for the breach of international and national safety of navigation provisions and standards in the coastal area of Croatia. They conclude that data provided by AIS system and other relevant equipment can be used as evidence in criminal proceedings.

Key words: vessel traffic system, navigation safety, monitoring, management, offence

*Prof. Dr. Dorotea Ćorić, außerordentliche Professorin der Fakultät für Rechtswissenschaften der Universität in Rijeka
Kapitän Ivo Šantić, VTS Zentrum Rijeka*

SICHERHEITSKONTROLLE DER SCHIFFFAHRT UND FESTSTELLUNG VON ORDNUNGSWIDRIGKEITSVERANTWORTUNG

Zusammenfassung

Durch Abänderungen des Seegesetzbuches vom Jahr 2008 wurde der gesetzliche Rahmen für die Herstellung des Nationalsystems der Aufsicht und Management von Seeschiffahrt in Einklang mit der Richtlinie der EU über die Kontrolle der Seeschiffahrt und des Informationsnetzes geschaffen. Der Zweck des Systems ist es, der Sicherheit der Seeschiffahrt, dem Schutz des Sees vor Verschmutzung und der Leistungsfähigkeit der Schiffahrt Beitrag zu leisten.

In dieser Arbeit wird besondere Aufmerksamkeit einem der Geschäfte aus dem Wirkungskreis des betreffenden Systems gewidmet - der Kontrolle der Seeschiffahrt. Die Autoren analysieren seine Rolle in der Feststellung der Ordnungswidrigkeitsverantwortung für Verstöße gegen die Vorschriften über die Sicherheit der Schiffahrt im Küstengebiet der Republik Kroatien.

Schlüsselwörter: Schiffahrtssystem (Vessel Traffic System – VTS), Sicherheit der Schiffahrt, Management, Ordnungswidrigkeit

Mr. sc. Željko Bulat, dipl. iur., Nacionalni park KRKA, Šibenik

Pregledni znanstveni rad
UDK 349.6(497.5)
502(497.5)

INSTITUCIONALNI OKVIR ZAŠTITE PRIRODE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Sažetak:

U odnosu na primjerice Sjedinjene Američke Države ili pojedine zemlje u Europi i svijetu zaštita prirode na području Republike Hrvatske počela je kasnije, što ne čudi obzirom na tadašnja svjetska zbivanja i postojeće okolnosti, mada je važnost zakonskog reguliranja zaštite prirode prepoznata dosta ranije. Danas je zaštita prirode u Republici Hrvatskoj relativno dobro organizirana i postoji čitav niz propisa iz oblasti zaštite prirode. Na međunarodnom planu, Hrvatska je potpisnica svih međunarodnih konvencija iz oblasti zaštite prirode i okoliša.

Ključni problemi svakodnevnog funkcioniranja zaštićenih područja u Republici Hrvatskoj svakako su neusklađenost propisa i zakonske nedorečenosti, nemogućnost vlastitog financiranja kod većine zaštićenih područja kao i nepostojanje stručnog tijela oko zajedničkog pristupa u upravljanju, velika fluktuacija zaposlenika i pretežitost sezonskog zapošljavanja, kao i još uvijek nedonošenje prostornih planova i planova upravljanja za sva zaštićena područja, što je zakonska obveza. Perspektiva razvoja i unaprjeđenja parkovnog sustava kroz zakonsku regulativu trebala bi pridonijeti unaprjeđenju funkcioniranja, doprinosna održivom razvoju i jačanju lokalne zajednice kao i omogućavanju dostatnog financiranja za sva područja znatnim dijelom iz vlastitih sredstava i bez udara na državni proračun.

Po uzoru na neke zemlje u svijetu, konkretno, na američki model upravljanja, mogućnosti boljih perspektiva mogle bi biti u stručnom tijelu koje bi imalo ovlasti u definiranju jedinstvene politike u zaštiti prirode, ali bez posebnih ovlasti da predstavljaju ukupne interese ili potrebe sustava zaštićenih područja, budući da je većina naših zaštićenih područja specifična i trebaju imati vlastitu autonomiju odlučivanja kada su u pitanju strateški projekti i smjernice, s obzirom na to da su uglavnom pokretači i nositelji gospodarskih aktivnosti na svom području. Za ostvarivanje tih ciljeva svakako je nužno mijenjati sadašnji Zakon o zaštiti prirode koji na nedovoljan način štiti zaštićena područja, a prvenstveno je potrebno dati veće ovlasti nadzornoj službi u tim područjima te nametnuti veće obveze gospodarskim subjektima koji djeluju na zaštićenim područjima, kako kroz nadzor obima i režima rada, tako i kroz plaćanje koncesijskih naknada za poboljšanje zaštite i većih kazni u slučaju nepoštivanja pozitivnih zakonskih propisa kada je u pitanju zaštita prirode i njeno ugrožavanje.

Ključne riječi:

zaštićena područja, ustanova, institucionalni okvir, upravljanje, zakon, rizici