

Pravni okvir prihvata, boravka i otpreme broda u hrvatskim lukama

Adžić, Fran

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:520037>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-31**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

FRAN ADŽIĆ

**PRAVNI OKVIR PRIHVATA, BORAVKA I OTPREME
BRODA U HRVATSKIM LUKAMA**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**PRAVNI OKVIR PRIHVATA, BORAVKA I OTPREME
BRODA U HRVATSKIM LUKAMA**

**LEGAL FRAMEWORK OF ACCEPTANCE, STAY AND
DISPATCH OF SHIPS IN CROATIAN PORTS**

**ZAVRŠNI RAD
BACHELOR THESIS**

Kolegij: Pomorske agencije

Mentor: Prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Fran Adžić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112071356

Rijeka, rujan 2024.

Student: Fran Adžić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112071356

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

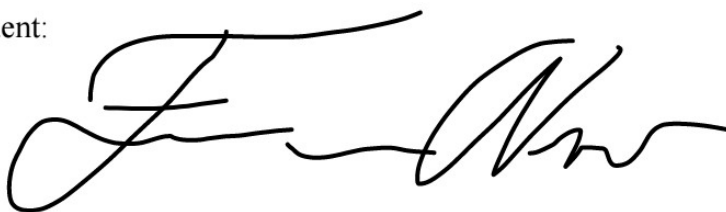
Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

„Pravni okvir prihvata, boravka i otpreme broda u hrvatskim lukama“

izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Biserka Rukavina

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskog jezika.

Student:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fran Adžić', written in a cursive style.

Fran Adžić

Student: Fran Adžić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

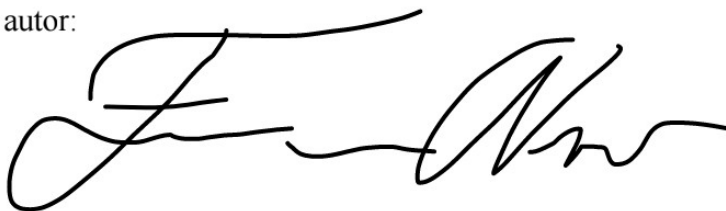
JMBAG: 0112071356

IZJAVA STUDENTA- AUTORA O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima Creative Commons licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses>

Student - autor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fran Adžić', written in a cursive style.

Fran Adžić

SAŽETAK

Rad analizira pravni okvir prihvata, boravka i otpreme brodova u hrvatskim lukama, s posebnim naglaskom na usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s međunarodnim standardima. Pomorsko pravo u Republici Hrvatskoj regulira različite aspekte pomorskog prometa, uključujući sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša, te prava i obveze brodovlasnika i broдача. Rad daje pregled ključnih zakona i propisa, poput Pomorskog zakonika, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, te relevantnih međunarodnih konvencija kao što su SOLAS i MARPOL. Prikazani su postupci vezani za prijavu dolaska, boravak i otpremu brodova, uključujući potrebne dokumente, inspekcije i dozvole. Uloga lučkih kapetanija i drugih nadležnih tijela naglašena je kroz njihovu odgovornost za sigurnost plovidbe i provedbu zakonskih mjera. Osim toga, rad se bavi izazovima s kojima se suočava pravni sustav u Hrvatskoj, uključujući potrebu za digitalizacijom i modernizacijom lučkih operacija, te usklađivanjem s međunarodnim ekološkim standardima. Identificirane su prilike za poboljšanje kroz integraciju naprednih informacijsko-komunikacijskih tehnologija i bolju koordinaciju između nadležnih tijela. U konačnici rad naglašava važnost kontinuiranog prilagođavanja pravnog okvira kako bi se osigurala konkurentnost hrvatskih luka u globalnom pomorskom prometu te zaštita nacionalnih interesa, sigurnosti i okoliša.

Ključne riječi: pomorsko pravo, hrvatske luke, pravni okvir, međunarodne konvencije, sigurnost plovidbe

SUMMARY

The paper analyzes the legal framework for the reception, stay, and dispatch of ships in Croatian ports, with particular emphasis on the harmonization of national legislation with international standards. Maritime law in the Republic of Croatia regulates various aspects of maritime traffic, including navigation safety, environmental protection, and the rights and obligations of shipowners and operators. The paper provides an overview of key laws and regulations, such as the Maritime Code, the Law on Maritime Property and Sea Ports, and relevant international conventions like SOLAS and MARPOL. Procedures related to the arrival, stay, and dispatch of ships are presented, including necessary documents, inspections, and permits. The role of port authorities and other competent bodies is highlighted through their responsibility for navigation safety and the enforcement of legal measures. Additionally, the paper addresses the challenges facing the Croatian legal system, including the need for digitalization and modernization of port operations, and alignment with international environmental standards. Opportunities for improvement are identified through the integration of advanced information and communication technologies and better coordination between competent bodies. Ultimately, the paper emphasizes the importance of continuous adaptation of the legal framework to ensure the competitiveness of Croatian ports in global maritime traffic and the protection of national interests, safety, and the environment.

Key words: maritime law, Croatian ports, legal framework, international conventions, navigation safety

Sadržaj:

1.	UVOD	1
1.1.	Predmet i cilj rada	1
1.2.	Izvori podataka i metode prikupljanja.....	1
1.3.	Sadržaj i struktura rada.....	2
2.	POMORSKO PRAVO U REPUBLICI HRVATSKOJ	3
2.1.	Pregled razvoja pomorskog prava u Hrvatskoj	4
2.2.	Utjecaj međunarodnih propisa i konvencija na hrvatsko pomorsko pravo	6
3.	PRAVNI PRIHVAT BRODOVA U HRVATSKIM LUKAMA.....	8
3.1.	Pravni propisi i regulative	8
3.2.	Postupak najave i prijave dolaska broda	11
3.3.	Uloga lučkih vlasti i kapetanije	16
4.	PRAVNI OKVIR BORAVKA BRODA U HRVATSKIM LUKAMA	18
4.1.	Regulacija boravka broda (carina, inspekcije, sigurnosne procedure).....	18
4.2.	Uvjeti za boravak i korištenje lučkih usluga	25
4.3.	Obveze brodovlasnika i broдача tijekom boravka broda	26
5.	PRAVNI OKVIR OTPREME BRODA IZ HRVATSKIH LUKA.....	29
5.1.	Postupci i formalnosti prilikom otpreme broda.....	29
5.2.	Inspekcije i dozvole potrebne za otpremu	31
5.3.	Obveze brodovlasnika i broдача prilikom otpreme broda.....	32
6.	IZAZOVI I PRIJEDLOZI ZA POBOLJŠANJE	33
7.	ZAKLJUČAK	35
	LITERATURA	36
	POPIS SLIKA, TABLICA I GRAFIKONA	39

1. UVOD

Pomorsko pravo, kao specifična pravna disciplina, igra ključnu ulogu u regulaciji svih aspekata pomorskog prometa, uključujući prihvat, boravak i otpremu brodova u lukama. Republika Hrvatska, kao zemlja s dugom pomorskom tradicijom i razgranatom mrežom luka, ima razvijen pravni okvir koji uređuje ove aktivnosti. S obzirom na značaj pomorskog prometa za hrvatsko gospodarstvo, kao i na obveze koje proizlaze iz međunarodnih ugovora i članstva u Europskoj uniji, pravna regulativa u ovom području mora biti usklađena s najvišim međunarodnim standardima.

Ovaj rad ima za cilj pružiti detaljan pregled postojećeg pravnog okvira koji regulira prihvat, boravak i otpremu brodova u hrvatskim lukama. Poseban naglasak stavlja se na analizu relevantnih nacionalnih zakona, kao što su Pomorski zakonik i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, te na ulogu međunarodnih konvencija poput SOLAS-a i MARPOL-a u oblikovanju hrvatskog pomorskog prava.

Rad također istražuje izazove s kojima se suočavaju hrvatske luke u implementaciji ovih propisa, kao i potencijalne smjernice za daljnje poboljšanje pravnog okvira. Kroz analizu postojećih propisa i praksi, rad nastoji doprinijeti razumijevanju složenosti pravne regulacije pomorskog prometa u Hrvatskoj te identificirati ključne aspekte za budući razvoj ovog važnog sektora

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet ovog rada je analiza pravnog okvira koji regulira prihvat, boravak i otpremu brodova u hrvatskim lukama. Cilj rada je pružiti sveobuhvatan pregled nacionalnog zakonodavstva i međunarodnih konvencija koje utječu na pomorski promet u Republici Hrvatskoj. Rad se također bavi identificiranjem ključnih izazova u implementaciji ovih propisa te predlaže smjernice za poboljšanje pravnog okvira kako bi se osigurala veća efikasnost i usklađenost s međunarodnim standardima.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

Izvori podataka korišteni u radu obuhvaćaju zakonske i podzakonske akte Republike Hrvatske, relevantne međunarodne konvencije, stručnu literaturu iz područja pomorskog prava, te službene dokumente i izvještaje nadležnih institucija. Podaci su prikupljeni putem analize pravnih dokumenata, pregledom sekundarnih izvora kao što su knjige, članci i znanstveni

radovi, te kroz upotrebu relevantnih baza podataka koje sadrže pravne propise i međunarodne sporazume.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je strukturiran u nekoliko ključnih poglavlja. U uvodnom dijelu definiraju se predmet i cilj rada, te se objašnjavaju korišteni izvori podataka i metode prikupljanja. Drugo poglavlje pruža pregled razvoja pomorskog prava u Hrvatskoj, s posebnim osvrtom na utjecaj međunarodnih propisa. Treće poglavlje bavi se pravnim okvirom prihvata brodova u hrvatskim lukama, uključujući relevantne propise i procedure. Četvrto poglavlje analizira regulaciju boravka brodova, s naglaskom na sigurnosne i carinske procedure. U petom poglavlju obrađuju se postupci i formalnosti vezani uz otpremu brodova. Posljednje poglavlje nudi pregled izazova i prijedloga za poboljšanje pravnog okvira. Posljednje poglavlje je zaključak rada.

2. POMORSKO PRAVO U REPUBLICI HRVATSKOJ

Pomorsko pravo predstavlja specifičan pravni sustav koji uređuje pravne odnose povezane s pomorskim aktivnostima, te čini sastavni dio šireg prometnog prava. Zbog toga se smatra autonomnom disciplinom, budući da se samostalno i sustavno bavi pravnim pitanjima koja proizlaze iz djelatnosti na moru.¹ Pomorsko pravo uključuje, dakle, pravni okvir koji posebno uređuje pomorsku trgovinu i plovidbu, uključujući poslove na moru ili povezane s plovidbom, kao i regulaciju brodova, brodskog prijevoza, pomoraca, te prijevoz osoba i tereta morem, kao i općenito sve aktivnosti povezane s pomorstvom.²

S obzirom na činjenicu da se izazovi u pomorskom sektoru pojavljuju na sličan način diljem svijeta, razvijena je potreba za harmonizacijom pomorskih propisa. Kao rezultat tih nastojanja, pomorsko pravo danas uživa status univerzalnog pravnog okvira.³

Ovo pravo je vrlo složeno i obuhvaća nekoliko specijaliziranih grana:⁴

- međunarodno pravo mora - regulira odnose između međunarodnih subjekata u vezi s morem i pomorstvom te se dalje dijeli na međunarodno pravo mora u miru i međunarodno ratno pomorsko pravo;
- pomorsko upravno pravo - uključuje propise koji se odnose na sigurnost plovidbe.
- pomorsko imovinsko pravo - uređuje imovinsko-pravne odnose unutar pomorstva, uključujući korištenje brodova, sudare brodova i spašavanje na moru;

Osim toga, pomorsko pravo se može dodatno podijeliti prema drugim kriterijima:

- međunarodno pomorsko privatno pravo - bavi se pravnim aspektima međunarodnih pomorskih odnosa;
- pravo pomorskog osiguranja - regulira uvjete osiguranja brodova, tereta i drugih pomorskih subjekata;
- pomorsko radno pravo - uređuje pravne odnose zaposlenih u pomorstvu, s posebnim naglaskom na prava pomoraca;
- pomorsko kazнено pravo - obuhvaća odredbe o kaznenim djelima specifičnim za pomorsku djelatnost;
- prekršajno pravo - definira pravila o prekršajima i prekršajnim postupcima u pomorstvu;

¹ Burić, A. *Pomorsko pravo*. URL: <http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf>

² GEMET (2021). *Pomorsko pravo*. URL: <https://www.eionet.europa.eu/gemet/hr/concept/5051>

³ Grabovac, I. (1991). *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*. Split: Književni krug

⁴ Grabovac, I. (1988). *Pomorsko pravo*, 3. izdanje. Zagreb: Školska knjiga

- pomorsko procesno pravo - određuje nadležnosti i postupke specijaliziranih pravosudnih tijela u pomorskim pitanjima.

Ova sveobuhvatnost čini pomorsko pravo ključnim elementom u regulaciji i osiguranju reda i sigurnosti na globalnom pomorskom planu.

2.1. Pregled razvoja pomorskog prava u Hrvatskoj

Razvoj pomorskog prava kroz povijest temelji se na drevnim izvorima trgovinskog i pomorskog prava, s korijenima u ranim pravnim sustavima. Prvi spomen normi pomorskog prava datira još iz Hamurabijevog zakonika, oko 2000 godina prije Krista, dok se na hrvatskom tlu prvi pomorski statuti pojavljuju u 13. stoljeću u primorskim gradovima poput Dubrovnika, Splita i Zadra.⁵

Povijesni izvori pomorskog prava obuhvaćaju različite ključne dokumente i zakonike, među kojima su:⁶

- Hamurabijev zakonik koji je sadržavao razne propise relevantne za pomorsko pravo,
- Lex Rhodia de jactu, koji se odnosi na generalne havarije,
- Statuti mediteranskih pomorskih gradova kao što su Pisa, Venecija i Marseille,
- Ordonnance de la marine marchande, skup propisa vezanih uz trgovinu na moru,
- Code de commerce koji je Napoleon uveo početkom 19. stoljeća,
- Statuti hrvatskih gradova poput Dubrovnika, Korčule i Splita,
- Novija pravila iz Engleske i SAD-a, uključujući Merchant Shipping Act i Carriage of Goods by Sea,
- Haška pravila te lučke uzance različitih luka.

Pomorsko pravo u Hrvatskoj ima dugu i bogatu povijest, koja seže do srednjovjekovnih statuta hrvatskih priobalnih gradova. Ovi statuti, kao što su Vinodolski zakon (1288) i Statut grada Dubrovnika (1272), sadržavali su odredbe koje su regulirale pomorsku trgovinu, vlasnička prava, te prava i obveze pomoraca. Dubrovnik je u tom kontekstu bio posebno važan, s obzirom na njegovu pomorsku snagu i međunarodni utjecaj. Ovi rani pravni dokumenti predstavljaju temelj za kasniji razvoj pomorskog prava u Hrvatskoj, pružajući pravni okvir za pomorsku trgovinu i zaštitu interesa pomoraca i trgovaca.⁷

⁵ Burić, A. *Pomorsko pravo*. URL: <http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf>

⁶ Hlača, V. (2001). *Hrvatsko pomorsko pravo: izabrani radovi*. Rijeka: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

⁷ Bolanča, D., Amižić Jelovčić, P. (2023). *Pomorsko pravo*. Split: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Razdoblje osmanske vladavine i kasnija austrijska uprava donijeli su značajne promjene u pravnom okviru koji je uređivao pomorske aktivnosti. Tijekom 18. i 19. stoljeća, pod utjecajem austrijske vlasti, Hrvatska preuzima elemente austrijskog pomorskog prava. Austrijski Pomorski zakonik iz 1815. godine postaje ključni dokument koji utječe na pravno uređenje pomorskih poslova u hrvatskim zemljama pod Habsburškom Monarhijom. Ovaj zakonik bio je prvi sveobuhvatni pokušaj regulacije pomorskog prava na teritoriju Hrvatske, a njegove odredbe su se primjenjivale na cijelom jadranskom prostoru, uključujući Dalmaciju i Istru.⁸

Nakon Prvog svjetskog rata, Hrvatska postaje dio Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, gdje dolazi do harmonizacije različitih pravnih sustava, uključujući i pomorsko pravo. Tijekom međuratnog razdoblja, važnost pomorskog prava raste zbog sve veće uloge Jadranskog mora u međunarodnoj trgovini. Zakonodavstvo iz tog vremena usmjereno je na modernizaciju pravnih normi koje reguliraju pomorski promet, sigurnost na moru, te prava i obveze pomoraca i brodovlasnika. Iako su postojali određeni izazovi u implementaciji zakonodavstva, ovo razdoblje postavilo je temelje za kasniji razvoj pomorskog prava u socijalističkoj Jugoslaviji.⁹

Tijekom socijalističke ere, pomorsko pravo u Hrvatskoj doživljava značajan razvoj i modernizaciju. Jugoslavija donosi Pomorski zakon 1955. godine, koji je bio u skladu s međunarodnim standardima tog vremena. Zakon je regulirao sve aspekte pomorskih djelatnosti, od vlasništva nad brodovima do sigurnosnih standarda i odgovornosti brodovlasnika. Poseban naglasak stavljen je na zaštitu radnih prava pomoraca, što je bio odraz socijalističke ideologije tog vremena. Pomorski zakon iz 1955. godine ostao je na snazi sve do raspada Jugoslavije, kada su se javile potrebe za daljnjom prilagodbom i modernizacijom pomorskog zakonodavstva u samostalnoj Hrvatskoj.¹⁰

Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske 1991. godine, dolazi do značajnih promjena u zakonodavnom okviru, uključujući i pomorsko pravo. Novi Pomorski zakonik donesen je 1994. godine, kojim se Hrvatska prilagođava suvremenim međunarodnim standardima i konvencijama, poput SOLAS-a (Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru) i MARPOL-a (Međunarodna konvencija za sprječavanje onečišćenja s brodova). Hrvatska se tada integrira u svjetski pomorski sustav, te usklađuje svoje zakonodavstvo s pravnom stečevinom Europske unije. Ovaj zakon postavlja temelje za daljnji razvoj pomorskog prava u kontekstu globalizacije i rastućih ekoloških zahtjeva.¹¹

⁸ Grabovac, I. (1995). *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*. Split: Književni krug

⁹ Ibid.

¹⁰ Bolanča, D., Amižić Jelovčić, P. (2023). *Pomorsko pravo*. Split: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

¹¹ Grabovac, I. (2005). *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik*. Split: Književni krug

Posljednjih desetljeća, razvoj pomorskog prava u Hrvatskoj obilježen je daljnjim usklađivanjem s pravnom stečevinom Europske unije, posebice nakon pristupanja Hrvatske EU 2013. godine. To uključuje prilagodbe u vezi s ekološkom zaštitom mora, sigurnošću plovidbe, te pravima i obvezama pomoraca i brodovlasnika u kontekstu jedinstvenog europskog tržišta. Hrvatska aktivno sudjeluje u radu međunarodnih organizacija kao što su Međunarodna pomorska organizacija (IMO) i Međunarodna organizacija rada (ILO), što dodatno utječe na razvoj i primjenu pomorskog prava u zemlji.¹²

2.2. Utjecaj međunarodnih propisa i konvencija na hrvatsko pomorsko pravo

S obzirom na globalni karakter pomorstva, postoji stalna potreba za unifikacijom pomorskog prava, tj. njegovo usklađivanje na međunarodnoj razini. Ovaj proces se najefikasnije ostvaruje putem međunarodnih konferencija i konvencija specijaliziranih za pomorska pitanja.

Nekoliko međunarodnih organizacija igra ključnu ulogu u ovom procesu, uključujući:¹³

- International Law Association,
- Comité Maritime International,
- International Chamber of Shipping,
- International Chamber of Trade,
- Baltic and International Maritime Council,
- International Maritime Organization,
- UNCTAD (UN-ov ured za trgovinu i razvoj),
- UNCITRAL (UN-ov ured za međunarodno trgovačko pravo).

Ključne međunarodne konvencije koje doprinose ujednačavanju pomorskog prava uključuju:¹⁴

- Bruxelleske konvencije koje reguliraju sudare brodova,
- Haška pravila koja se odnose na teretnice,
- Atenska konvencija koja uređuje prijevoz putnika i prtljage morem,
- Konvencija UN-a o prijevozu robe morem (Hamburška pravila i Visbyjska pravila),
- SOLAS,

¹² Bolanča, D., Amžić Jelovčić, P. (2023). *Pomorsko pravo*. Split: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

¹³ Burić, A. *Pomorsko pravo*. URL: <http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf>

¹⁴ Ibid.

- Konvencija o multimodalnom prijevozu robe.

Svaka država koja potpiše međunarodnu konvenciju obvezna je implementirati njezine odredbe u svoje nacionalno zakonodavstvo. U Republici Hrvatskoj, pomorske konvencije su integrirane u Pomorski zakonik, koji je sastavljen od 12 dijelova, uključujući opće odredbe, sigurnost plovidbe, državnu pripadnost brodova, stvarna prava, ugovore, pomorske nesreće, te nadležnost sudova.

Nadalje, postoje i specifični podzakonski akti u Hrvatskoj koji reguliraju različite aspekte pomorstva, a svi relevantni propisi dostupni su na službenim stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

3. PRAVNI PRIHVAT BRODOVA U HRVATSKIM LUKAMA

3.1. Pravni propisi i regulative

Pravni okvir za prihvata brodova u hrvatskim lukama temelji se na nekoliko ključnih zakona i međunarodnih konvencija koje je Hrvatska ratificirala. Osnovni zakonodavni akt je *Pomorski zakonik Republike Hrvatske*, koji detaljno uređuje sve aspekte dolaska, boravka i odlaska brodova iz hrvatskih luka. Drugim riječima, odrede Pomorskog zakonika definiraju morske i podmorske prostore Republike Hrvatske te reguliraju pravne odnose unutar tih područja. Također, uređuju sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Hrvatske, te se bave zaštitom i očuvanjem prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša. Pored toga, Zakonik propisuje osnovne materijalno pravne odnose vezane uz plovne objekte, kao i ugovorne i druge obvezne odnose koji se odnose na brodove, uključujući upis plovnih objekata, ograničenje odgovornosti brodara, te postupke ovrhe i osiguranja na brodovima. Ako nije drugačije određeno ovim Zakonikom, njegove odredbe primjenjuju se na plovne objekte koji se nalaze ili plove unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.¹⁵

Može se reći da je Pomorski zakonik ključni pravni dokument koji definira prava i obveze svih sudionika u pomorskom prometu, uključujući brodovlasnike, brodare, pomorce i lučke vlasti. Njegova primjena obuhvaća sve hrvatske teritorijalne vode i unutarnje morske vode, te sve luke otvorene za javni promet.

Pomorski zakonik usklađen je s međunarodnim konvencijama poput Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) i Međunarodne konvencije za sprječavanje onečišćenja s brodova (MARPOL). Usklađivanje s ovim konvencijama osigurava da Hrvatska primjenjuje najviše međunarodne standarde u području sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša, čime se osigurava visoka razina zaštite ljudskog života, okoliša i imovine.

Također uz pomorski zakonik jedno od ključnih pravnih regulativa je „Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom“ a izdalo ga je ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture.

¹⁶ Ovim pravilnikom propisuju se isprave, dokumenti i podaci o pomorskom prometu u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi koje brodovi dostavljaju u najavi dolaska odnosno

¹⁵ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, čl.1.

¹⁶ Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, I. temeljne odredbe NN 70/2013, čl. 2.

odlaska, tijekom boravka, kao i pri dolasku odnosno odlasku iz luke, te se propisuju uvjeti i način dostave, prikupljanja i razmjene isprava, dokumenata i podataka o pomorskom prometu u konvencionalnom i elektroničkom obliku, kao i način i uvjeti izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, odnosno odobrenja za isplovljenje broda. Odredbe ovog Pravilnika koje se odnose na dolazak, boravak i odlazak brodova u/iz luke u međunarodnoj plovidbi na odgovarajući način se primjenjuju i na sidrenje brodova u međunarodnoj plovidbi u drugim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, kada isto nije uzrokovano izvanrednim događajima, te kada je brod pod izravnim i neposrednim utjecajem postupaka koji uključuju kretanje osoba i roba ili pružanje lučkih usluga na brodu ili sa broda. Odredbe ovog Pravilnika koje se odnose na brod dužni su primjenjivati brodar, kompanija, zapovjednik broda odnosno pomorski agent broda ukoliko odredbama ovog Pravilnika nije drugačije propisano.

Ključnu ulogu u provedbi pravnih propisa i regulativa koje zahtijevaju nadležna tijela ima pomorski agent.¹⁷ Pomorski agent je pravna ili fizička osoba koja je upisana u Upisnik pomorskih agenata u skladu s odredbama Pomorskog zakonika i odgovarajućih podzakonskih propisa koja je ovlaštena u ime i za račun broda obavljati poslove prihvata i/ili otpreme broda uključujući razmjenu podataka, dokumenata i isprava.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda¹⁸ uređuje sve aspekte vodnog prometa na unutarnjim vodama Republike Hrvatske. Njime se definiraju pravila koja osiguravaju sigurnost plovidbe, regulira se pravni status plovila i plutajućih objekata, te se propisuju mjere za zaštitu voda od onečišćenja s plovila. Također, Zakon uređuje način upravljanja vodnim putovima, lukama i pristaništima unutarnjih voda, kao i pravne odnose koji se odnose na sve objekte unutarnje plovidbe, uključujući postupke upisa plovila, te poslove i ugovaranje prijevoza. Inspeksijski nadzor također je obuhvaćen ovim zakonom, zajedno s drugim pitanjima koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda. Odredbe Zakona primjenjuju se na brodove unutarnje plovidbe, ali i na druge objekte unutarnje plovidbe koji plove ili se nalaze na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, osim ako nije drugačije propisano. Zakon se također može primjenjivati na ratne brodove ako je to izričito navedeno. U slučajevima kada je riječ o brodovima ili drugim plovnim objektima u gradnji, primjenjuju se odredbe Zakona koje su relevantne za brodove u gradnji. Na pitanja koja nisu posebno uređena ovim Zakonom,

¹⁷ Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, NN 70/2013, čl. 3.

primjenjuju se odgovarajuće odredbe zakonodavstva koje regulira pomorstvo i organizaciju rada lučkih kapetanija.

Potrebno je spomenuti i Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka¹⁹ koji propisuje postupke i mjere koje se poduzimaju radi zaštite sigurnosti u slučaju prijetnji ili događaja koji mogu ugroziti sigurnost pomorskih brodova i luka. Njegova svrha je osigurati i unaprijediti sigurnosnu zaštitu brodova i luka, posebno onih koje su otvorene za međunarodni promet, te regulira sve druge aspekte vezane uz sigurnosnu zaštitu u pomorskom prometu.

Zakon o zaštiti okoliša²⁰ sveobuhvatno uređuje načela i mjere koje se odnose na očuvanje okoliša u okviru održivog razvoja. On definira zaštitu ključnih sastavnica okoliša, uključujući zrak, vodu, tlo, i ekosustave, te postavlja okvir za upravljanje okolišem. Ovaj zakon također obuhvaća izradu i primjenu strateških dokumenata za održivi razvoj, prati stanje okoliša putem informacijskih sustava, te osigurava javnosti pristup informacijama i mogućnost sudjelovanja u donošenju odluka o pitanjima okoliša. Nadalje, zakon propisuje odgovornost za štetu nanесenu okolišu i regulira financiranje politika zaštite okoliša, kao i nadzor nad njihovom provedbom. Kada je riječ o moru i brodovima, Zakon o zaštiti okoliša odnosi se i na zaštitu morskog okoliša. Morski okoliš smatra se ključnom sastavnicom okoliša, a zakon propisuje mjere za sprječavanje onečišćenja mora koje može nastati djelovanjem brodova. To uključuje stroge regulative za ispuštanje štetnih tvari iz brodova, poput balastnih voda i otpada, te predviđa odgovornost brodovlasnika za eventualnu štetu. Osim toga, zakon se primjenjuje na sve aktivnosti vezane uz plovidbu koje mogu utjecati na stanje morskog okoliša, čime se osigurava održivost morskih resursa i očuvanje biološke raznolikosti.

Važan aspekt pravnog okvira su i primjena Pravilnika o kriterijima za određivanje visine lučkih naknada u lukama unutarnjih voda²¹, Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske²², Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke²³, Uredbe o uplovljavanju, prolasku i boravku stranih ratnih i znanstvenoistraživačkih brodova u unutarnjim morskim lukama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske²⁴ i dr.

¹⁹ Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN 108/17, 30/21, čl.1.

²⁰ Zakon o zaštiti okoliša, NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18, čl.1.

²¹ Pravilnik o kriterijima za određivanje visine lučkih naknada u lukama unutarnjih voda, NN 16/2024-279

²² Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, NN 72/2021

²³ Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, NN 110/2004-2100

²⁴ Uredba o uplovljavanju, prolasku i boravku stranih ratnih i znanstvenoistraživačkih brodova u unutarnjim morskim lukama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, NN 19/95, 11/03

Sve ove i druge regulative su ključne za osiguranje sigurnog i učinkovitog prihvata brodova, te za zaštitu morskog okoliša. Njihova primjena omogućava da hrvatske luke budu konkurentne na međunarodnom tržištu, pružajući sigurno i efikasno okruženje za međunarodnu pomorsku trgovinu. Osim toga, pravni okvir pridonosi očuvanju biološke raznolikosti Jadranskog mora, što je od vitalne važnosti za održivi razvoj obalnih zajednica u Hrvatskoj.

3.2. Postupak najave i prijave dolaska broda

U međunarodnoj plovidbi kada brod namjerava uploviti ili uplovi u određenu luku, zapovjednik broda ima obvezu predati najavu i prijavu dolaska broda nadležnim tijelima.

²⁵ Brod u međunarodnoj plovidbi mora najaviti dolazak u luku kapetaniji i tijelu koje upravlja lukom. Konkretno najava mora sadržavati podatke, dokumente i isprave o brodu, teretu, putnicima i posadi. Najava dolaska broda dostavlja se najmanje 24 sata prije ETA (estimated time of arrival) ili najkasnije po isplovljenju iz prethodne luke ako je trajanje putovanja kraće od 24 sata ili ako luka odredišta nije poznata u trenutku isplovljenja iz prethodne luke ili je promijenjena za vrijeme putovanja, odmah po saznanju tih podataka.

Kako bi se analitika pravnih i administrativnih obveza broda prema nadležnim tijelima luke u koju namjerava pristati približila brodaru, on se koristi raznim pomorskim informacijskim sustavima. Jedan od tih sustava je ²⁶ Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav- CIMIS. To je informacijski sustav kojim se osigurava elektroničko poslovanje u prihvatu i otpremi brodova između korisnika sustava u Republici Hrvatskoj i razmjena podataka sa SafeSeaNet sustavom.

Hrvatska država 2022. godine postala je prva država članica EU-a koja je povezala nacionalni informacijski sustav (CIMIS) sa unaprijeđenim i nadograđenim sustavom Europske unije za razmijenu podataka u pomorskom prometu „SafeSeaNet“.

²⁷SafeSeaNet je službeni informacijski sustav EU- unije koji služi za razmjenu informacija o sigurnosti plovidbe, sigurnosne zaštite u lukama i na moru, zaštite morskog okoliša te podizanja učinkovitosti pomorskog prometa, i to u elektroničkom obliku između država članica Europske unije.

²⁵ Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, NN 70/2013 čl. 4.

²⁶ Ibid., čl. 3.

²⁷ Ministarstvo mora, prometa I infrastrukture: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/republika-hrvatska-prva-drzava-clanica-eu-povezana-s-unaprijeđenim-europskim-safeseanet-sustavom/23145>

Slijedeće vrste brodova imaju obvezu slanja prijave dolaska faxom, e-mailom ili putem agenta Lučkim kapetanijama:

- svi tankeri od 250 BT i više;
- svi brodovi od 300 BT i više koji prevoze bilo koju vrstu tereta, brodovi koji prevoze opasne ili štetne tvari, putnike, ili su u balastu;
- vojni i javni brodovi ne podliježu obvezi prijavljivanja.

„Prijava dolaska mora biti poslana Lučkoj Kapetaniji, odnosno Ispostavi u luci dolaska 48 sati prije dolaska ili po odlasku iz posljednje luke ukoliko plovidba između posljednje luke i luke dolaska iznosi manje od 48 sati sa svim pripadajućim obrascima i preslikama svjedodžbi.“²⁸ U slučaju da kapetanija ne radi u vrijeme dolaska broda, prijava se mora podnijeti čim kapetanija započne s radom. Ako luka nema kapetaniju, prijava se šalje poštom. Prijava odlaska broda mora biti podnesena najkasnije jedan sat prije isplavljanja, a sadrži podatke o brodu, zapovjedniku, teretu i odredišnoj luci.

Tablica 1 Adrese Lučkih kapetanija za prijavu dolaska broda

Lučka Kapetanija	Pomorski promet 00 - 24 Telefon	Pomorski promet 00 - 24 Fax	E - Mail
PULA 52100 Pula , Riva 18	+385 (0) 52 22 20 37	+385 (0) 52 22 20 37	Pula.pomorskipromet@pomorstvo.hr
RIJEKA 51000 Rijeka, Senjsko pristanište 3	+385 (0) 51 21 40 31	+385 (0) 51 31 32 65	Rijeka.pomorskipromet@pomorstvo.hr
SENJ 53270 Senj, Obala kralja Zvonimira 12	-	-	-
ZADAR 23000 Zadar, Liburnska obala 8	+385 (0) 23 25 48 80	+385 (0) 23 25 48 76	Zadar.pomorskipromet@pomorstvo.hr
ŠIBENIK 22000 Šibenik, Obala Franje Tuđmana 8	+385 (0) 22 21 72 14	+385 (0) 22 21 26 26	Šibenik.pomorskipromet@pomorstvo.hr Šibenik.pomorskipromet2@pomorstvo.hr
SPLIT 21000 Split, Obala Lazareta 1, p.p. 317	+385 (0) 21 36 24 36	+385 (0) 21 34 65 55	Split.pomorskipromet@pomorstvo.hr
PLOČE 20340 Ploče, Trg kralja Tomislava 24	+385 (0) 20 67 90 08	-	Ploce-pomorski-promet@pomorstvo.hr
DUBROVNIK 20000 Dubrovnik, Obala S.Radića 37	+385 (0) 20 41 89 89	+385 (0) 20 41 89 89	Dubrovnik.pomorskipromet@pomorstvo.hr

Izvor: Malnar, V. (pripremio). *Naputak za popunjavanje forme prijave dolaska broda*. Ministarstvo mora, promet i infrastrukture; Uprava za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda.

²⁸ Malnar, V. (pripremio). *Naputak za popunjavanje forme prijave dolaska broda*. Ministarstvo mora, promet i infrastrukture; Uprava za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda. URL: <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/UPUTA%2520ZA%2520POPUNJAVANJE%2520NAJAVE%2520DOLASKA%2520BRODA-%2520DETALJNA.doc&ved=2ahUKewiApffewaKIAxU38QIHHRxAAPEQFnoECBUQAO&usg=AOvVaw2t22JYHJRvjM66CwQI-biF>

²⁹Brodovi u međunarodnoj plovidbi moraju dostaviti podatke, dokumente i isprave o brodskim zalihama, osobnim stvarima članova posade i zdravstvenom stanju osoba na brodu lučkoj kapetaniji i nadležnim tijelima državne uprave. Podaci i dokumenti koje je brod dužan dostaviti prilikom prijave dolaska najčešće su podaci o: brodu, putovanju, posadi, putnicima, teretu te razne dokumente i isprave. Ti podaci se dostavljaju najkasnije 12h od ATA (actual time of arrival) ili ranije na zahtjev nadležnih tijela.

Nakon što je brodu odobren slobodan promet, zapovjednik mora u roku od 24 sata podnijeti brodski dnevnik lučkoj kapetaniji na uvid i ovjeru. Ako se radi o boravku u inozemstvu, brodski dnevnik se predaje diplomatsko-konzularnom predstavništvu.

Dok brod ne dobije odobrenje za slobodan promet, samo određeni brodovi smiju pristati uz njega, poput javnih brodova ili brodica, spasilačkih brodova, tegljača (bez fizičkog kontakta s posadom) i pilotskih brodova. Na brod bez odobrenja mogu stupiti samo ovlaštene vlasti, kao što su kapetanija, policija, carina i liječnik, ili peljar osobno.

Naputak za popunjavanje forme prijave dolaska broda³⁰ (NOTICE OF ARRIVAL - NOA) služi kao vodič za unos svih relevantnih informacija koje su potrebne za prijavu dolaska broda u određenu luku. Proces je strukturiran kroz nekoliko dijelova, svaki od kojih sadrži specifične podatke o brodu, njegovom dolasku, teretu, sigurnosnim mjerama i balastnim vodama. Na sljedećoj je slici prikazan izgled obrasca za prijavu o dolasku broda u luku.

²⁹ Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, NN 70/2013 čl. 5.

³⁰ Malnar, V. (pripremio). *Naputak za popunjavanje forme prijave dolaska broda*. Ministarstvo mora, promet i infrastrukture; Uprava za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda. URL: <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/UPUTA%2520ZA%2520POPUNJAVANJE%2520NAJAVE%2520DOLASKA%2520BRODA-%2520DETALJNA.doc&ved=2ahUKewiApffewaKIAxU38QIHHRxAAPEQFnoECBUQAO&usg=AOvVaw2t22JYHJRvjM66CwQI-biF>

PRIJAVA O DOLASKU BRODA U LUKU

1 3 7 3
Šifra stat. istraž.

Vrsta broda 1 4 5 1 Mjesec [] [] (8) Godina 2 0 [] [] (8) [] [] [] [] (14)
Ispunjava DCS

LUČKA KAPETANIJA [] [] (16)

LUKA [] [] [] [] (18)

Brod je doplovio u luku 1 (20)

Redni broj obrasca [] [] [] [] (24)

A. PODACI O BRODU

Ime i vrsta broda _____ Kategorija plovidbe _____

Broj pruge, početna i krajnja luka _____ Brodar _____

Dužina broda, m _____ Gaz broda, m _____ Datum i sat dolaska broda _____

Zapovjednik broda _____ Broj članova posade _____ Pozivni znak _____

Luka spisa broda _____ IMO broj _____ Brodski agent u luci _____

1. BROD JE DOPLOVIO (zакrknđte jedan od odgovora)

Iz domaće luke 1 (25)
Iz inozemstva 2 (26)
Nepoznato 3 (26)

2. VRSTA PLOVIDBE (zакrknđte jedan od odgovora)

Linjska plovidba 1 (27)
Slobodna plovidba 2 (27)

3. VRSTA BRODA (zакrknđte jedan od odgovora)

Putnički brod - klasični 1 (28)
Putnički brod - hidrogliser 2 (28)
Trajekt 3 (28)
Teretni brod za prijevoz generalnog tereta 4 (28)
Teretni brod za prijevoz rasutog tereta 5 (28)
Tankar 6 (28)
Kontejnerski brod 7 (28)
Ro-ro brod 8 (28)
Ostali 9 (28)

4. TONAŽA U GT (upišite broj u kućice)

[] [] [] [] [] [] [] [] (34)

5. TONAŽA U NETO REGISTRARSKIM TONAMA (upišite broj u kućice)

[] [] [] [] [] [] [] [] (40)

6. NOSIVOST, TONA (upišite broj u kućice)

[] [] [] [] [] [] [] [] (46)

7. BROD JE DOPLOVIO IZ LUKE I ZEMLJE _____
(ime luke i zemlje upišite na crtu, a šifru zemlje u kućice)

[] [] [] [] (48)

8. ZASTAVA BRODA _____ (upišite šifru zemlje prema Kodskoj šifri)
(upišite zemlju)

[] [] [] [] (52)

9. BROJ TURNUSA (upišite broj u kućice)

[] [] [] [] (56)

B. PROMET PUTNIKA

Luka i zemlja ulaza putnika		Broj iskranih putnika	
Ime	Šifra zemlje		
	2		

Znamenke se u kućice upisuju tako da posljednja znamenka određenog obilježja bude upisana u posljednju kućicu.

Slika 1 Prijava dolaska broda u luku

Izvor: Burić, A. *Pomorsko pravo*. URL: <http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf>, str.58.

Na temelju Naputka za popunjavanje forme prijave dolaska broda, prvi dio, pod nazivom "Podaci o brodu" (VESSEL DETAILS), traži unos osnovnih informacija o plovidbi. To uključuje ime broda, koje mora biti jasno upisano, te pozivni znak broda. Također, potrebno je

navesti identifikacijski broj broda (IMO broj) koji je dodijeljen od strane Međunarodne pomorske organizacije, kao i MMSI broj, koji predstavlja identifikaciju broda u okviru pomorskih mobilnih usluga. U ovom dijelu, korisnik također mora navesti stijeg pod kojim brod plovi, luku u kojoj je brod registriran, te ime vlasnika broda. Ako je brod unajmljen, potrebno je upisati ime najmitelja ili operatera koji upravlja brodom. Dalje, potrebno je unijeti podatke o klasifikacijskom društvu pod kojim je brod registriran, godinu gradnje broda, bruto tonažu, nosivost, te vrstu broda koristeći odgovarajuće kratice. Osim toga, potrebno je navesti posljednju luku i državu iz koje brod dolazi, kao i neto tonažu, istisninu na ljetnom gasu, dužinu preko svega, najveću širinu broda, te gaz na dolasku na pramcu i krmi. Posebnu pažnju treba obratiti na unos podataka o maksimalnom gasu na ljetnoj vodenoj liniji. Dodatno, potrebni su podaci o svjedodžbama broda, kao što su svjedodžba o osiguranju protiv zagađenja bunkerom, svjedodžba o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova, te svjedodžba o osiguranju ili financijskom jamstvu za uklanjanje podrtine. Također, treba navesti ime agenta koji zastupa brodarku u luci dolaska, te mjesto i datum posljednjeg inspekcijskog pregleda broda prema pariškom memorandumu. Na kraju ovog dijela, potrebno je unijeti puno ime i prezime zapovjednika broda.

Drugi dio, nazvan "Podaci potrebni po dolasku broda" (ARRIVAL DETAILS), zahtijeva unos informacija o luci dolaska, uključujući ime luke i datum dolaska, koji mora biti unesen u specifičnom formatu. Ukoliko je poznata, potrebno je navesti i sljedeću luku isplovljavanja, kao i državu u kojoj se ona nalazi. U ovom dijelu također se unosi ukupan broj članova posade i broj putnika na brodu, te predviđeno vrijeme odlaska iz luke.

Treći dio, koji se bavi "Podacima o teretu" (CARGO DETAILS), zahtijeva navođenje vrste tereta koji će se iskrcati ili ukrcati u dotičnoj luci, zajedno s težinom tog tereta. Posebna pažnja posvećuje se opasnom teretu koji se nalazi na brodu, a ako je prisutan, potrebno je ispuniti i posebnu tablicu za prijavu opasnog tereta.

Četvrti dio odnosi se na "Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosti broda" (INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE – ISPS Code). Ovdje se unose podaci o tijelu koje je izdalo svjedodžbu, datumu valjanosti svjedodžbe, sigurnosnoj razini na brodu te ime i prezime časnika zaduženog za sigurnosnu zaštitu na brodu.

Peti dio obuhvaća "Podatke o balastnim vodama" (BALLAST WATER DETAILS), gdje je potrebno navesti da li se na brodu nalazi plan rukovanja balastnim vodama, da li je taj plan uveden u svakodnevnu uporabu, te da li je na brodu dostupna rezolucija A 868(20) Međunarodne pomorske organizacije. Također, potrebno je navesti da li postoji potreba za ispuštanjem balastnih voda, te ako postoji, ispuniti odgovarajuću tablicu.

Na kraju, šesti dio pod nazivom "Napomene" (NOTES) omogućava unos dodatnih informacija koje nisu pokrivena u prethodnim dijelovima, dok je sedmi dio rezerviran za službenu uporabu, gdje djelatnik koji je zaprimio prijavu upisuje svoje ime i prezime. Ovaj naputak osigurava precizno i jasno popunjavanje forme, omogućujući odgovarajuće praćenje i kontrolu brodova koji dolaze u luku.

Sukladno odredbama Pravilnika o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, uveden je "Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav" (CIMIS) kao obvezujući informacijski sustav za prijavu dolaska i odlaska brodova u hrvatske morske luke. Korištenjem sustava CIMIS, prijave se obavljaju isključivo elektroničkim putem, čime je ukinuta potreba za fizičkim dostavljanjem obrazaca službenicima Lučkih kapetanija. Također, kako bi se dodatno smanjilo administrativno opterećenje, sustav CIMIS je povezan s drugim relevantnim aplikacijama, omogućujući jedinstvenu prijavu dolaska i odlaska brodova, pri čemu se podaci automatski razmjenjuju između sustava. Od 15. veljače 2017. godine svim brodovima omogućena je prijava putem integriranih sustava, čime se olakšava ispunjavanje zakonskih obveza.³¹

3.3. Uloga lučkih vlasti i kapetanije

Lučke vlasti i kapetanije igraju ključnu ulogu u procesu prihvata brodova u hrvatskim lukama. Njihove odgovornosti uključuju pregled i verifikaciju svih potrebnih dokumenata, obavljanje inspekcija brodova, te koordinaciju svih aktivnosti vezanih uz sigurno pristajanje, boravak i otpremu brodova. Lučka kapetanija na temelju zaprimljenih podataka, isprava i dokumenata o brodu u međunarodnoj plovidbi izdaje „dozvolu za slobodan promet s obalom“.

³²Dozvola za slobodan promet s obalom izdaje se kada su ispunjeni svi uvjeti za prihvata broda. Dozvolu moraju tražiti brodovi u nacionalnoj plovidbi ako su tijekom putovanja došli u fizičku vezu s pomorskim objektom u međunarodnoj plovidbi. Dozvola sadrži: ime broda, zastavu pripadnosti, pozivni znak, IMO broj, MMSI broj, luku upisa, bruto tonažu, ime i prezime zapovjednika, ime/naziv brodarka, ime/naziv agenta, datum i ATA, prethodnu luku pristajanja, vrstu tereta, ukupan broj osoba na brodu, te datum i vrijeme izdavanja.

³¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Obavljanje službenog postupka prijave odlaska i dolaska ribarskog broda*. URL: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/obavljanje-sluzbenog-postupka-prijave-odlaska-i-dolaska-ribarskog-broda/2920>

³² Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, NN 70/2013 čl. 7.

Prema Zakonu o lučkim kapetanijama³³, lučke kapetanije odgovorne su za nadzor plovidbe unutar unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Njihove dužnosti uključuju traganje i spašavanje ljudi i imovine na moru, inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe, te nadzor nad pomorskim dobrom. Također obavljaju upis i brisanje brodova u odgovarajućim registrima, kao i vođenje upisnika brodova i brodica. Kapetanije utvrđuju sposobnost plovila za plovidbu, provode baždarenje brodica, te upravljaju postupkom izdavanja i vođenja pomorskih knjižica. Osim toga, provjeravaju stručnu osposobljenost pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu i izdaju ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima. Sve ove aktivnosti obavljaju se prema posebnim zakonima i propisima koji uređuju sigurnost plovidbe na moru.

Dakle, kapetanije su zadužene za nadzor nad poštivanjem pomorskih propisa te za provođenje sigurnosnih i ekoloških mjera. Također, kapetanije imaju ovlast zabraniti ulazak broda u luku ukoliko procijene da brod ne zadovoljava potrebne sigurnosne standarde ili ukoliko postoji rizik od onečišćenja. Lučke vlasti, s druge strane, osiguravaju koordinaciju lučkih operacija, uključujući raspored pristajanja brodova, rukovanje teretom, te pružanje potrebnih usluga brodovima. Ove funkcije su ključne za održavanje reda i sigurnosti u lukama, te za zaštitu okoliša.

U Hrvatskoj postoje sljedeće lučke kapetanije: Pula, Rijeka, Zadar, Senj, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.³⁴

³³ Zakon o lučkim kapetanijama, NN 118/18, čl.1.

³⁴ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. *Lučke kapetanije*. URL: <https://mmpi.gov.hr/more-86/lucke-kapetanije-102/102>

4. PRAVNI OKVIR BORAVKA BRODA U HRVATSKIM LUKAMA

Pravni okvir koji regulira boravak brodova u hrvatskim lukama obuhvaća širok spektar propisa i procedura kojima se osigurava nesmetano i sigurno odvijanje lučkih operacija. Ovi propisi su ključni za zaštitu nacionalnih interesa, sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša te osiguranje poštivanja međunarodnih standarda. Regulacija boravka broda u luci uključuje složene carinske postupke, inspekcije i sigurnosne procedure koje su obvezne za sve brodove tijekom njihovog boravka u hrvatskim teritorijalnim vodama.

Carinski postupci predstavljaju temeljni dio regulacije boravka brodova, osiguravajući da su sva plovila koja ulaze u hrvatske luke ispravno prijavljena i da su svi relevantni porezi i pristojbe plaćeni. Inspekcijski nadzori provode se kako bi se osiguralo da brodovi ispunjavaju sve sigurnosne standarde, dok se sigurnosne procedure primjenjuju kako bi se zaštitili ljudski životi i spriječilo onečišćenje mora.

Ovaj pravni okvir, koji je rezultat integracije nacionalnih propisa i međunarodnih konvencija, osigurava da hrvatske luke funkcioniraju učinkovito i u skladu s najboljim svjetskim praksama. U nastavku poglavlja detaljno će se razmotriti ključni aspekti ove regulacije, uključujući carinske postupke, inspekcijske postupke te sigurnosne mjere koje se primjenjuju tijekom boravka broda u hrvatskim lukama.

4.1. Regulacija boravka broda (carina, inspekcije, sigurnosne procedure)

Luke predstavljaju ključne točke u međunarodnom transportnom logističkom sustavu, omogućujući učinkovitu razmjenu robe između morskog i kopnenog transporta. Kako bi se osiguralo nesmetano funkcioniranje ovih procesa, od iznimne važnosti su regulacije koje uključuju carinske postupke, inspekcije i sigurnosne procedure tijekom boravka broda u luci. S obzirom na strateški značaj luka, integracija naprednih informacijsko-komunikacijskih sustava postaje nužna kako bi se povećala učinkovitost lučkih operacija te ubrzala isporuka robe.

Primjena suvremenih informatičkih sustava omogućuje lakše upravljanje lučkim procesima, uključujući sve aspekte koji se odnose na dolazak, boravak i odlazak brodova. Digitalizacija i automatizacija postupaka, poput carinskih pregleda i sigurnosnih provjera, značajno smanjuju vrijeme potrebno za obavljanje ovih aktivnosti, čime se doprinosi bržem protoku robe i smanjenju zastoja. Implementacija naprednih informacijskih tehnologija u luke zahtijeva značajna ulaganja u računalnu infrastrukturu, softverske aplikacije i obuku kadrova.

Ova ulaganja su neophodna za osiguranje da svi sustavi djeluju usklađeno, što uključuje optimalno povezivanje različitih subjekata i aktivnosti unutar luke te njihovu integraciju s ostalim dijelovima logističkog lanca. Korištenje naprednih tehnologija ne samo da povećava efikasnost, već i omogućuje bolje upravljanje sigurnosnim rizicima, praćenje kretanja tereta i usklađivanje s međunarodnim standardima.³⁵

U suvremenim lukama, primjena informacijsko-komunikacijskih tehnologija (ICT) predstavlja temelj za učinkovitu regulaciju boravka broda, uključujući carinske postupke, inspekcije i sigurnosne procedure. ICT aplikacije omogućuju integraciju svih entiteta unutar lučkog sustava, uključujući pružatelje usluga i korisnike, te doprinose automatizaciji i optimizaciji lučkih operacija. Informacijski sustavi dizajnirani za luke omogućuju razmjenu informacija između različitih sudionika kroz sigurne komunikacijske kanale, te povezuju aktivnosti u luci s centraliziranim bazama podataka. Ovi sustavi omogućuju precizno praćenje brodova, tereta i svih lučkih aktivnosti, čime se osigurava pravovremena i točna obrada podataka. Fleksibilnost i povezanost unutar sustava omogućuju brzo prilagođavanje promjenjivim uvjetima, dok učinkovita razmjena informacija između sudionika doprinosi optimizaciji lučkih procesa.³⁶

Razvoj informacijsko-komunikacijskih mreža unutar luka ključan je za podršku u e-commerce poslovanju, elektroničkoj razmjeni podataka (EDI), te B2B i B2C modelima poslovanja. E-commerce unutar upravljanja opskrbnim lancem omogućuje odvajanje protoka informacija od protoka roba, što povećava učinkovitost i fleksibilnost u upravljanju lučkim operacijama. Elektronička razmjena podataka (EDI) predstavlja osnovu za prijenos strukturiranih podataka između računalnih sustava, omogućujući brzu i pouzdanu razmjenu informacija između poslovnih partnera. U sustavu B2B, elektroničko poslovanje omogućuje razmjenu proizvoda, usluga i informacija između tvrtki, te osigurava učinkovitiju koordinaciju i integraciju različitih subjekata unutar lučkog sustava. Ovaj model poslovanja povezuje dobavljače, posrednike i distributere, čime se poboljšava cjelokupna učinkovitost opskrbnog lanca.³⁷

Informacijski sustav luka osigurava podršku za brojne aktivnosti, uključujući osvajanje novih tržišta, određivanje profitabilnosti potencijalnih korisnika, održavanje tržišne pozicije, te koordinaciju skladišnih i prijevozno-prekrajnih procesa. Komunikacijski sustavi unutar luka

³⁵ Dundović, Č., Poletan, T., Kolanović, I. (2005). Implementacija informacijsko – komunikacijskih tehnologija u lukama, *Pomorstvo*. 19: 115 – 199.

³⁶ Ibid.

³⁷ Komadina, P., Čišić, D., Kesić, B. (1996). Uporaba elektroničke razmjene podataka u pomorstvu. *Naše more*, 46: 144 – 147.

omogućuju povezivanje svih sudionika: pruža usluge prijenosa govora, podataka, slika i videozapisa, te osigurava podršku za komunikaciju između središnjeg kontrolnog ureda i operativnih službi kao što su policija, hitna pomoć i inspektorati.³⁸

Jedna od glavnih prednosti ovakve integracije je smanjenje vremena protoka tereta na terminalu, što povećava učinkovitost iskorištavanja lučkih kapaciteta i kapaciteta različitih transportnih grana. EDI također donosi značajne prednosti u kontekstu regulacije boravka broda. EDI smanjuje potrebu za papirologijom, poboljšava preciznost eliminacijom ručne obrade, ubrzava prijenos narudžbi i drugih ključnih podataka, te smanjuje administrativne napore povezane s obradom i rukovanjem narudžbama. Osim toga, EDI omogućuje brži pristup informacijama, smanjuje poslovno opterećenje u povezanim odjelima te optimizira upravljanje zalihama poboljšanjem točnosti i skraćivanjem ciklusa narudžbe.³⁹ Korištenje Interneta i elektroničke pošte za razmjenu podataka i dokumenata donosi dodatne prednosti, uključujući značajno smanjenje troškova povezanim s tiskanom dokumentacijom, koja može predstavljati i do osam posto ukupnih transportnih troškova. Nadalje, smanjuje se vrijeme potrebno za obradu formalne dokumentacije, što ubrzava fizički transport robe, a smanjuju se i pogreške te krive interpretacije podataka. Elektronička razmjena omogućuje bolju dostupnost informacija o poziciji tereta, optimizira transportne procese, te pruža tehničku i komercijalnu podršku partnerima i korisnicima.⁴⁰

Hrvatska, kao potpisnica Pariškog memoranduma o razumijevanju o nadzoru države luke (eng. *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* – Pariški MoU), provodi stroge mjere kontrole brodova tijekom njihovog boravka u luci. Svaki brod mora ispuniti zahtjeve za prijavu prema Prilogu 12 Pariškog MoU-a, a u informacijskom sustavu dodjeljuje mu se profil rizika broda prema Prilogu 7. Ovaj profil određuje prioritet inspekcije, interval između inspekcija te opseg inspekcije. Pri odabiru brodova za inspekciju, nadležna tijela primjenjuju shemu selekcije iz Priloga 8. Inspekcije provode kvalificirane i ovlaštene osobe (inspektori) pod odgovornošću nadležnog tijela, uzimajući u obzir Prilog 6. Ako nadležno tijelo nema potrebnu stručnost, ovlašten inspektor može zatražiti pomoć stručnjaka. Inspektori moraju biti neovisni i ne smiju imati komercijalni interes u luci inspekcije niti u brodovima koje pregledavaju. Svaki inspektor posjeduje osobni dokument u obliku identifikacijske kartice

³⁸ USA Department of Transportation (1997). *The national Architecture for ITS-a Framework for Integrated Transportation into the 21st Century*. USA. Str. 72.

³⁹ Lambert, D. M., Stock, J. R. i Ellram, L. M. (1999). *Fundamentals of Logistics Management*. Irwin McGraw – Hill. Str. 88.

⁴⁰ USA Department of Transportation (1997). *The national Architecture for ITS-a Framework for Integrated Transportation into the 21st Century*. USA. Str. 72.

koju izdaje nadležno tijelo u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, a koja potvrđuje njihovu ovlaštenost za provođenje inspekcija. Nadležno tijelo dužno je osigurati ispravljanje svih uočenih nedostataka. Ako se nedostaci koji nisu opasni po sigurnost, zdravlje ili okoliš ne mogu odmah otkloniti, brodu može biti dopušteno da nastavi plovidbu do najbliže luke gdje se nedostaci mogu otkloniti. Međutim, u slučaju opasnih nedostataka, brod neće biti pušten na more dok se ne ukloni opasnost. Ova mjera može uključivati zadržavanje broda ili zabranu daljnje operacije sve dok se nedostaci ne isprave. U situacijama kada je zadržavanje broda posljedica slučajnog oštećenja, neće se izdati nalog za zadržavanje ako su ispunjeni određeni uvjeti, uključujući obavještanje relevantnih tijela te poduzimanje odgovarajućih korektivnih mjera. U iznimnim slučajevima, kada brod nema valjane certifikate ili kada je nakon detaljne inspekcije ustanovljeno da je brod u lošem stanju, inspekcija može biti obustavljena dok se ne poduzmu potrebni koraci za osiguranje usklađenosti broda s relevantnim propisima. Ako se brod zadrži zbog nedostatka koji se ne može odmah otkloniti, nadležno tijelo može dopustiti brodu da otplovi do najbližeg popravilišta. Također, u slučaju kada brod nije opremljen funkcionalnim sustavom za snimanje podataka o plovidbi, što je obvezno, brodu može biti dopušteno da otplovi do najbližeg mjesta gdje se taj nedostatak može otkloniti, ili se može zahtijevati da se nedostatak otkloni unutar najviše 30 dana. Na kraju svake inspekcije, nadležno tijelo mora osigurati da zapovjednik broda dobije izvješće o inspekciji, koje uključuje rezultate inspekcije, relevantne propise i detalje o poduzetim radnjama. Troškove inspekcije u slučaju zadržavanja broda snosi vlasnik ili operator broda, a zadržavanje neće biti ukinuto dok troškovi ne budu u cijelosti plaćeni ili dok ne bude osigurano dovoljno jamstvo za nadoknadu troškova. Vlasnik ili operator broda ima pravo na žalbu protiv odluke o zadržavanju ili odbijanju pristupa, ali žalba neće obustaviti zadržavanje ili zabranu pristupa. Nadležno tijelo mora pravilno informirati zapovjednika broda o pravu na žalbu. Prilikom provođenja kontrole, nadležna tijela će se truditi izbjeći nepotrebno zadržavanje ili kašnjenje broda. U slučajevima nepotrebno zadržavanja ili kašnjenja, teret dokaza leži na vlasniku ili operatoru broda. Navedene akcije su definirane Pariškim memorandumom o razumijevanju o nadzoru države luke.⁴¹

U okviru regulacije boravka brodova u lukama, posebna se pažnja posvećuje pitanju odbijanja pristupa brodovima koji su podvrgnuti višestrukim zadržavanjima zbog neusklađenosti s propisima. Svaka nadležna tijela trebaju osigurati da se stranim trgovačkim

⁴¹ *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control including 45th Amendment* (2023). Dostupno na: <https://parismou.org/system/files/2023-06/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf> (25. 08. 2024.)

brodovima odbije pristup lukama i sidrištima ako su pod zastavom države koja se nalazi na „sivoj“ ili „crnoj“ listi Pariškog MoU-a te su bili zadržani više od dva puta unutar određenog vremenskog razdoblja. Za brodove pod zastavom države na „sivoj“ listi, zabrana pristupa primjenjuje se ako su zadržani više od dva puta u posljednjih 24 mjeseca, dok se za one pod zastavom države na „crnoj“ listi ista mjera primjenjuje ako su zadržani više od dva puta u posljednjih 36 mjeseci. Zabrana pristupa stupa na snagu čim brod napusti luku ili sidrište nakon drugog zadržavanja. Naredba o odbijanju pristupa može se povući nakon isteka razdoblja od tri mjeseca, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti propisani u odgovarajućoj uputi. U slučaju drugog odbijanja pristupa, to razdoblje produžuje se na 12 mjeseci. Ako brod ponovno bude zadržan nakon dvostrukog odbijanja pristupa, sljedeće odbijanje može se ukinuti tek nakon 24 mjeseca, i to samo ako brod plovi pod zastavom države koja nije na sivoj ili crnoj listi, ako su svi certifikati broda izdani od strane priznate organizacije te ako brodom upravlja kompanija visokih performansi. Ako brod ne zadovolji navedene uvjete nakon 24 mjeseca, trajno mu se zabranjuje pristup bilo kojoj luci ili sidrištu. Svako daljnje zadržavanje broda nakon trećeg odbijanja pristupa rezultirat će trajnom zabranom pristupa svim lukama i sidrištima. Prije odbijanja pristupa, nadležno tijelo može zatražiti konzultacije s upravom broda. Unatoč svim propisima, pristup određenoj luci može se odobriti u slučaju više sile, sigurnosnih razloga ili radi smanjenja rizika od zagađenja, pod uvjetom da vlasnik, operator ili zapovjednik broda poduzmu odgovarajuće mjere kako bi se osigurao siguran ulazak u luku.⁴²

Regulacija boravka broda u luci, s aspekta carinskih propisa, obuhvaća složeni sustav pravila i procedura koje se primjenjuju prilikom uvoza i korištenja plovila. Zakonom o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove regulira se plaćanje posebnog poreza na određene vrste plovila, ovisno o tome jesu li uvezena ili proizvedena u Republici Hrvatskoj. Obveznik posebnog poreza može biti uvoznik, proizvođač, stjecatelj ili kupac, ovisno o vrsti plovila i njegovom statusu (novo ili rabljeno). Poseban porez se obračunava temeljem duljine plovila.⁴³

Prilikom puštanja plovila u slobodan promet, carinsko tijelo provjerava namjenu plovila, što se utvrđuje na temelju dokumentacije priložene uz carinsku deklaraciju. Dokumentacija uključuje ispravu o registraciji koja dokazuje je li plovilo namijenjeno za obavljanje registrirane djelatnosti ili za privatnu uporabu. Ovisno o namjeni plovila, može se odobriti oslobađanje od plaćanja carine i/ili posebnog poreza. Međutim, upotreba plovila u svrhe različite od prijavljene tijekom carinskog postupka može rezultirati ponovnim obračunom

⁴² Ibid.

⁴³ Zakon o posebnom porezu na motorna vozila, NN 15/13, 108/13, 115/16, 127,17, 121/19, čl. 5.

carine i poreza, uključujući obračun poreza na dodanu vrijednost (PDV), koji se plaća prema carinskoj vrijednosti uvećanoj za sve carinske pristojbe i poreze. Posebnu pažnju carinska tijela posvećuju plovilima koja se uvoze uz primjenu smanjene ili nulte stope carine, s obzirom na to da se ta plovila moraju koristiti isključivo za svrhe koje su navedene prilikom uvoza. Ako se tijekom naknadnog inspeksijskog nadzora utvrdi da se plovilo koristi u druge svrhe, carinska tijela mogu zahtijevati plaćanje razlike carine, posebnog poreza i PDV-a.⁴⁴

Carinski nadzor nad plovilima obuhvaća i kontrolu pravilnog razvrstavanja u Carinsku tarifu, pri čemu se plovila razvrstavaju prema njihovoj namjeni i tehničkim karakteristikama. Rekreativna plovila, koja su namijenjena za sport i razonodu, razvrstavaju se u tarifni broj 8903 s osnovnom carinskom stopom od 8%, dok se plovila za prijevoz putnika razvrstavaju u tarifni broj 8901 s carinskom stopom „Slobodno“. Pokušaji pogrešnog razvrstavanja plovila radi izbjegavanja plaćanja carine mogu dovesti do prekršajne odgovornosti.⁴⁵

Pravne osobe, uključujući poduzetnike, mogu uvoziti plovila za vlastite potrebe ili za obavljanje gospodarske djelatnosti. U slučaju uvoza za vlastite potrebe, obveznici su dužni platiti ukupni carinski dug, koji uključuje carinu, porez na dodanu vrijednost (PDV) te, ako je propisan, poseban porez. S druge strane, kada se plovila uvoze za obavljanje gospodarske djelatnosti, poput iznajmljivanja poduzetnici su oslobođeni plaćanja posebnog poreza te su dužni podmiriti samo carinu i PDV. Pri uvozu plovila za iznajmljivanje, pravne osobe moraju biti registrirane za obavljanje te djelatnosti. Plovila koja se uvoze za ovu svrhu razvrstavaju se u odgovarajuće tarifne oznake prema Carinskoj tarifi, pri čemu se carina obračunava po stopi „Slobodno“, a ne obračunava se poseban porez, što je u skladu sa Zakonom o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove. Deklarant je prilikom podnošenja jedinstvene carinske deklaracije dužan carinarnici priložiti pisanu izjavu kojom potvrđuje da će plovilom obavljati isključivo gospodarsku djelatnost iznajmljivanja (eng. *charter*).⁴⁶

Međutim, sve veći problem predstavlja nenamjensko korištenje plovila koja su uvezena uz primjenu nulte stope carine i neplaćanje posebnog poreza. Često se događa da se plovila, umjesto za deklariranu gospodarsku djelatnost, koriste u privatne svrhe, poput sporta i razonode, što je u suprotnosti s izjavom danom prilikom uvoza. U takvim slučajevima, protiv poduzetnika ili pravne osobe koja je uvezla plovilo pokreću se prekršajni i carinski upravni

⁴⁴ Ibid. , čl. 10-17.

⁴⁵ Dominis, Ž. (2007). Plovila u sustavu gospodarskoga iskorištavanja. *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*. 54(1-2): 62-71.

⁴⁶ Zakon o posebnom porezu na motorna vozila, NN 15/13, 108/13, 115/16, 127,17, 121/19, čl. 19-23.

postupci, što može rezultirati visokim novčanim kaznama, obvezom plaćanja neplaćene carine, PDV-a i zatezних kamata, koje mogu biti značajne ovisno o duljini razdoblja nenamjenskog korištenja plovila.⁴⁷

Prilikom regulacije boravka broda u luci, posebna se pažnja posvećuje pravilnom razvrstavanju plovila prema Carinskoj tarifi, ovisno o njihovoj konstrukcijskoj namjeni. Kod obavljanja prijevoza putnika ili drugih gospodarskih djelatnosti, često se susreće problem nepravilnog razvrstavanja plovila, što može dovesti do prekršajne odgovornosti. U praksi je primijećeno da se plovila koja su konstrukcijski namijenjena za obavljanje djelatnosti poput prijevoza putnika ili drugih specifičnih gospodarskih aktivnosti često pogrešno deklariraju kao plovila namijenjena iznajmljivanju, kako bi se iskoristila carinska stopa „Slobodno“ i izbjeglo plaćanje carine, koja je predviđena za plovila namijenjena sportu i razonodi. Ovo nepravilno razvrstavanje temelji se na izjavama uvoznika, često bez odgovarajućeg uzimanja u obzir stvarne konstrukcijske namjene plovila. Takvi postupci ne samo da su u suprotnosti s pravilima razvrstavanja u Carinsku tarifu, nego i predstavljaju nepotrební rizik za poduzetnike, jer se mogu smatrati pokušajem izbjegavanja plaćanja propisanih carinskih davanja.⁴⁸

Prema pravilniku o podacima carinske deklaracije, prilikom puštanja plovila u slobodan promet uz primjenu nulte stope carine i neplaćanje posebnog poreza, ključno je točno i potpuno ispuniti jedinstvenu carinsku deklaraciju (JCD). Ispravno popunjavanje JCD-a, posebice polja 31, u kojem se unose podaci za identifikaciju robe, omogućuje pravilno razvrstavanje plovila u Carinsku tarifu i osigurava usklađenost s ostalim relevantnim propisima. Deklarant je obvezan u polje 31. JCD-a unijeti sve potrebne podatke kako bi plovilo bilo potpuno identificirano. To uključuje detalje kao što su marka, model, tip plovila, godina proizvodnje, konstrukcijska namjena (za sport, razonodu ili komercijalnu uporabu), duljina trupa, serijski broj trupa, vrsta pogona te druge specifičnosti poput prisutnosti kabine ili polukabine. Ovi podaci omogućuju carinskim i poreznim tijelima da s točnošću odrede porezne obveze i osiguraju pravilnu primjenu carinskih i poreznih olakšica.⁴⁹

⁴⁷ Ibid. čl. 26-32.

⁴⁸ Dominis, Ž. (2007). Plovila u sustavu gospodarskoga iskorištavanja. *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*. 54(1-2): 62-71.

⁴⁹ Pravilnik o podacima carinske deklaracije, NN 79/2024 – 1336. čl. 1-6.

4.2. Uvjeti za boravak i korištenje lučkih usluga

Uvjeti za boravak i korištenje lučkih usluga ovise o statusu broda u odnosu na međunarodne konvencije i propise. Brodovi koji plove pod zastavom države koja nije stranka relevantnog međunarodnog instrumenta, kao i brodovi ispod veličine propisane konvencijama, podliježu posebnim uvjetima prilikom boravka u lukama država članica Pariškog memoranduma.⁵⁰

Za brodove koji pripadaju državama koje nisu potpisnice relevantnih instrumenata, kao što su konvencije SOLAS, MARPOL i STCW, primjenjuju se detaljnije ili proširene inspekcije. Inspektori kontrole države luke provode iste procedure kao i za brodove na koje se ti instrumenti primjenjuju, ali uz dodatnu pažnju s obzirom na nedostatak standardnih certifikata. Ako brod ili posada posjeduju alternativne oblike certifikacije, inspektori mogu uzeti u obzir te dokumente prilikom procjene stanja broda i njegove opreme, te kvalifikacija posade. Međutim, uvjeti na brodu, njegova oprema i certifikacija posade moraju biti u skladu s ciljevima relevantnih međunarodnih propisa kako bi se osigurala razina sigurnosti i zaštite okoliša usporediva s onom propisanom konvencijama. U suprotnom, brod će biti podvrgnut ograničenjima ili drugim mjerama kako bi se postigla ta razina. Za brodove ispod konvencijske veličine, inspektori procjenjuju zadovoljava li brod prihvatljive standarde sigurnosti, zdravlja i zaštite okoliša. U ovoj procjeni uzimaju se u obzir čimbenici poput duljine i prirode predviđenog putovanja, veličine i vrste broda, dostupne opreme te prirode tereta. Inspektori koriste profesionalnu procjenu temeljem certifikata i drugih dokumenata izdanih od strane države zastave broda, kao i općeg dojma o stanju broda, kako bi odlučili hoće li i u kojem opsegu biti potrebne dodatne inspekcije. Posebna se pažnja posvećuje ključnim aspektima kao što su uvjeti za dodjelu linija opterećenja, sigurnosna oprema, opće strukturno stanje broda, glavni strojevi i električne instalacije te oprema za navigaciju. Također, inspektori provjeravaju mjere za sprečavanje zagađenja s broda, uključujući sredstva za kontrolu ispuštanja ulja i uljnih smjesa te postupanje s otpadom. Ako inspektori utvrde nedostatke koji predstavljaju opasnost za sigurnost, zdravlje ili okoliš, poduzimaju se odgovarajuće mjere, koje mogu uključivati i zadržavanje broda, kako bi se osiguralo otklanjanje tih nedostataka. Također, brodu se može omogućiti plovidba do druge luke, pod uvjetom da ne predstavlja jasnu opasnost za sigurnost, zdravlje ili okoliš.⁵¹

⁵⁰ *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control including 45th Amendment* (2023). Dostupno na: <https://parismou.org/system/files/2023-06/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf> (25. 08. 2024.)

⁵¹ Ibid.

4.3. Obveze brodovlasnika i broдача tijekom boravka broda

Tijekom boravka broda u luci, brodovlasnici i brođari imaju niz obveza koje su ključne za osiguranje sukladnosti s međunarodnim propisima i standardima. Jedna od tih obveza odnosi se na poštivanje operativnih pravila, uključujući odredbe iz pravila 10 COLREG 72 i MARPOL konvencije. U slučaju sumnje na povredu ovih operativnih odredbi, nadležna tijela mogu na zahtjev drugog tijela poduzeti mjere za prikupljanje dokaza koji se odnose na sumnjive aktivnosti broda. Ako se sumnja na ispuštanje štetnih tvari u more, brođari su dužni omogućiti nadležnim tijelima pristup brodu radi prikupljanja informacija i uzimanja uzoraka navodnog zagađivača. Ovi uzorci i prikupljeni podaci mogu biti ključni za daljnju istragu i potencijalne pravne postupke. Obveza brođara i brodovlasnika uključuje i suradnju s vlastima kako bi se osiguralo da sve radnje budu u skladu s propisima i da se spriječe ili isprave bilo kakve povrede koje bi mogle dovesti do zagađivanja okoliša ili ugrožavanja sigurnosti pomorskog prometa. Osim toga, brodovlasnici i brođari moraju osigurati da se svi postupci na brodu, uključujući operativne aktivnosti, provode u skladu s međunarodnim standardima, te su odgovorni za ispravno vođenje svih zapisa i dokumenata koji mogu biti potrebni u slučaju inspekcije ili istrage. Nepoštivanje ovih obveza može rezultirati ozbiljnim posljedicama, uključujući kazne, zadržavanje broda ili druge pravne mjere.⁵²

Obveze prijave za brodove uključuju korištenje elektroničkih sredstava za komunikaciju kad god je to moguće, kako bi se osigurala brzina i točnost razmjene informacija.⁵³

- 72-satna poruka (72 ETA): Brodovi koji su predmet proširene inspekcije i namjeravaju pristati u luci ili sidrištu države članice, dužni su obavijestiti nadležno tijelo o svom dolasku najmanje 72 sata unaprijed ili ranije, ako to zahtijevaju nacionalni propisi. Informacije koje moraju biti dostavljene uključuju identifikaciju broda (IMO broj, ime, pozivni znak, MMSI broj), određenu luku, procijenjeno vrijeme dolaska (ETA), procijenjeno vrijeme odlaska (ETD), planirano trajanje boravka, konfiguraciju tankera, stanje teretnih i balastnih tankova, volumen i vrstu tereta, planirane operacije u luci, planirane statutarne inspekcije te održavanje i popravke koji će se obavljati tijekom boravka u luci, kao i datum posljednje proširene inspekcije u regiji Pariškog memoranduma.

⁵² Ibid.

⁵³ Ibid.

- 24-satna poruka (24 ETA): Operator, agent ili zapovjednik broda koji je na putu prema luci ili sidrištu države članice, dužni su obavijestiti nadležno tijelo o svom dolasku najmanje 24 sata unaprijed ili najkasnije u trenutku napuštanja prethodne luke, ako je vrijeme plovidbe kraće od 24 sata. Ako se promijeni određena luka tijekom plovidbe, obavijest mora biti poslana čim informacije budu dostupne. Podaci koje treba dostaviti uključuju identifikaciju broda, određenu luku, ETA i ETD.
- Poruka o stvarnom dolasku (ATA): Države članice dužne su prijaviti stvarno vrijeme dolaska (ATA) svakog broda koji pristaje u lukama ili sidrištima država članica regije Pariškog memoranduma, zajedno s identifikatorom luke, unutar razumnog vremena nadležnom informacijskom sustavu. Informacije koje treba dostaviti uključuju identifikaciju broda, određenu luku, stvarno vrijeme dolaska i informaciju o tome je li brod na sidrištu.
- Poruka o stvarnom odlasku (ATD): Države članice također su dužne prijaviti stvarno vrijeme odlaska (ATD) svakog broda koji napušta luku i sidrišta, zajedno s identifikatorom luke, unutar razumnog vremena informacijskom sustavu. Potrebne informacije uključuju identifikaciju broda, određenu luku i stvarno vrijeme odlaska.

Tijekom boravka broda u luci, brodovlasnici su obvezni osigurati da je brod u svakom trenutku spreman za manevriranje, osim u slučajevima kada je kapetanija odobrila popravak stroja. To uključuje i prisutnost dovoljnog broja članova posade koji mogu osigurati sigurno upravljanje brodom u slučaju opasnosti. Posebni zahtjevi postavljeni su za brodove u raspremi ili na popravku, gdje kapetanija određuje broj članova straže koji moraju biti prisutni danju i noću. Prilikom dolaska broda u luku, brodovlasnici i brodari moraju prijaviti svoj dolazak kapetaniji prije početka bilo kakvih operacija ukrcaja ili iskrcaja putnika i tereta. Ova prijava mora uključivati sve relevantne podatke o plovilu, uključujući eventualne izvanredne događaje tijekom putovanja koji mogu ugroziti sigurnost plovidbe. Nakon prijave, kapetanija izdaje odobrenje za slobodan promet s obalom, koje je neophodno za nastavak operacija u luci. Prije odlaska iz luke, brodari su također dužni prijaviti odlazak kapetaniji, osiguravajući da su svi uvjeti za siguran isplov iz luke ispunjeni. U slučajevima kada brod uplovi u luku izvan radnog vremena kapetanije, prijave dolaska i odlaska moraju se podnijeti na početku sljedećeg radnog dana. Dodatno, brodovlasnici su odgovorni za održavanje reda na brodu i pridržavanje svih sigurnosnih mjera, uključujući pravilno vezivanje broda, redovitu provjeru opreme i osiguranje da sve operacije, poput ukrcaja goriva, budu izvedene uz maksimalne mjere sigurnosti. U

slučaju bilo kakvih izvanrednih situacija, brodovlasnici su obvezni odmah obavijestiti nadležne lučke vlasti i poduzeti sve potrebne mjere za sprječavanje štete.⁵⁴

⁵⁴ Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luka, NN 91/1994 – 1564. čl. 1-59.

5. PRAVNI OKVIR OTPREME BRODA IZ HRVATSKIH LUKA

Pravni okvir koji regulira otpremu broda iz hrvatskih luka obuhvaća niz zakonskih i podzakonskih akata, međunarodnih konvencija, kao i procedura koje su propisane radi osiguranja sigurnosti plovidbe, zaštite okoliša, te zaštite ekonomskih interesa Republike Hrvatske, a navedene ranije u radu. Otpremu broda čine sve radnje i formalnosti koje se moraju izvršiti prije nego što brod napusti luku, uključujući provjere usklađenosti s propisima, inspekcije, te izdavanje potrebnih dozvola.

5.1. Postupci i formalnosti prilikom otpreme broda

Postupci i formalnosti prilikom otpreme broda iz hrvatskih luka podrazumijevaju niz administrativnih i operativnih radnji koje moraju biti ispunjene kako bi brod mogao sigurno napustiti luku. Prvi korak u ovom procesu je podnošenje zahtjeva za otpremu broda nadležnim lučkim vlastima. Ovaj zahtjev mora biti popraćen svim potrebnim dokumentima, uključujući popis posade, teretnu listu, te relevantne svjedodžbe broda.

Za odlazak broda iz luke potrebno je osigurati nekoliko ključnih dokumenata koji omogućuju ispunjenje svih zakonskih i sigurnosnih uvjeta. Prije svega, neophodno je ispuniti prijavu o odlasku broda iz luke, poznatu kao obrazac PP/M – 31b. Uz ovu prijavu, potrebno je priložiti i popis posade broda, izrađen prema IMO formi, kao i popis putnika, također prema IMO standardima. Ako brod prevozi opasne terete, nužno je dostaviti i plan opasnih tereta, koji može biti izrađen prema IMO formi ili u obliku brodske forme. Od Ministarstva financija, odnosno Carine, mora se pribaviti dozvola za odlazak broda, koja potvrđuje da su ispunjene sve carinske obveze. Poseban dokument, račun stabilnosti, potreban je za brodove koji prevoze teret poput drva, pšenice, kukuruza, soje i sličnih materijala u rasutom stanju, a ovaj dokument se izrađuje u slobodnoj formi kako bi se osigurala stabilnost broda prije napuštanja luke.⁵⁵

Nakon podnošenja zahtjeva za otpremu broda, lučke vlasti provode provjeru usklađenosti s nacionalnim zakonodavstvom i međunarodnim standardima. To uključuje provjeru dokumentacije koja se odnosi na sigurnosne aspekte broda, njegovu klasifikaciju, te stanje tereta. Osim toga, brod mora ispuniti sve obveze prema carinskim i imigracijskim propisima. Na primjer, ukoliko brod prevozi opasni teret, mora se dostaviti dodatna dokumentacija koja dokazuje da su sve mjere sigurnosti poduzete sukladno pravilnicima

⁵⁵ Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka; Uprava za sigurnost plovidbe i zaštitu mora. *Obrasci koje je potrebno dostaviti Kapetaniji prilikom najave dolaska broda, po prijatu i na odlasku.* URL: <https://portauthority-sibenik.hr/wp-content/uploads/2023/04/Obrasci-koje-je-potrebno-dostaviti-kapetaniji-prilikom-najave-dolaska-broda-po-prijatu-i-na-odlasku.pdf>

Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Nakon uspješne provjere, izdaje se odobrenje za otpremu broda, što znači da brod može napustiti luku.⁵⁶

U slučaju nepotpune ili netočne dostave propisanih podataka, dokumenata i isprava lučka kapetanija izdaje pisanu obavijest brodu.⁵⁷

Na sljedećoj je slici prikazan izgled obrasca za prijavu o odlasku broda iz luke.

REPUBLIKA HRVATSKA
DRŽAVNI ZAVOD ZA STATISTIKU

Obrazac PPIM-31b
Program statističkih istraživanja RH
za 2020. do 2022., NN, br. 66/2020.

PRIJAVA O ODLASKU BRODA IZ LUKE

[1 3 7 3]
Šifra stat. istra.

Vrsta plovila [1 4 5 1] Mjesec [] [] (16) Godine 2 0 [] [] (17) [] [] [] [] (18)
Ispunjava DZS

LUČKA KAPETANIJA _____ [] [] [] (19)
LUKA _____ [] [] [] (20)

Brod je isplavio iz luke [2] (21)
Redni broj obrasca [] [] [] [] (22)

A. PODACI O BRODU

Ime i vrsta broda _____ Kategorija plovidbe _____
Broj pružne, početna i krajnja luka _____ Brodar _____
Dužina broda, m _____ Gaz broda, m _____ Datum i sat odlaska broda _____
Zapovjednik broda _____ Broj članova posade _____ Pozivni znak _____
Luka upisa broda _____ IMO broj _____ Brodski agent u luci _____

1. BROD JE OTPLOVIO (zакružite jedan od odgovora) [1] (23)
 U domaću luku _____ 1
 U inozemstvo _____ 2 (24)
 Nepoznato _____ 3

2. VRSTA PLOVIDBE (zакružite jedan od odgovora) [] [] (25)
 Linjska plovidba _____ 1
 Slobodna plovidba _____ 2

3. VRSTA BRODA (zакružite jedan od odgovora) [] [] [] [] (26)
 Putnički brod - klasični _____ 1
 Putnički brod - hidragliser _____ 2
 Trajekt _____ 3
 Teretni brod za prijevoz gomolastog tereta _____ 4
 Teretni brod za prijevoz rasutog tereta _____ 5 (27)
 Tanker _____ 6
 Kontejnerski brod _____ 7
 Ro-ro brod _____ 8
 Ostali _____ 9

4. TONAŽA U GT (upišite broj u kućice) _____ [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] (28)
 5. TONAŽA U NETO REGISTRARSKIM TONAMA (upišite broj u kućice) _____ [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] (29)
 6. NOSIVOST, TONA (upišite broj u kućice) _____ [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] (30)
 7. BROD JE OTPLOVIO U LUKU I ZEMLJU _____ [] [] [] [] (31)
 (ime luke i zemlje upišite na otis, a šifru zemlje u kućice)

8. ZASTAVA BRODA _____ (upišite zemlju) _____ (upišite šifru zemlje prema Kodiku šifara) _____ [] [] [] [] (32)
 (upišite zemlju)

9. BROJ TURNUSA (upišite broj u kućice) _____ [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] (33)

B. PROMET PUTNIKA

Luka i zemlja istražnog putnika ime	Šifra zemlje	Broj ukrasnih putnika	
		(29)	(34)
	[2]		

Znamerke se u kućice upisuju tako da posljednja znamerka određenog obječja bude upisana u posljednju kućicu.

Slika 2 Prijava o odlasku broda iz luke

Izvor: Burić, A. *Pomorsko pravo*. URL: <http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf>, str.69.

⁵⁶ Bolanča, D., Amžić Jelovčić, P. (2023). *Pomorsko pravo*. Split: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

⁵⁷ Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, NN 70/2013 čl. 6.

Ranije u radu spomenut je elektroničko informacijski sustav CIMIS, koji olakšava cjelokupan postupak razmjene određenih propisa, podataka i dokumenata između broda i nadležnih tijela. Time je ukinuta potreba za fizičkim dostavljanjem obrazaca, a podaci se automatski razmjenjuju između sustava, olakšavajući ispunjavanje svih zakonskih obveza vezanih uz otpremu broda iz hrvatskih luka.

Podaci, dokumenti i isprave koje brod dostavlja nadležnom tijelu koje upravlja lukom i lučkom kapetaniji moraju biti dostavljene najkasnije 1h prije ETD (estimated time of departure). Lučka kapetanija na temelju zaprimljenih podataka, dokumenata i isprava brodu u međunarodnoj plovidbi koji isplovljava iz luke izdaje dozvolu o odlaska. Kapetanija je u mogućnosti izdati dozvolu odlaska samo u slučaju ako su svi uvjeti za otpremu broda ispunjeni u skladu s posebnim propisima. Dozvola sadrži podatke kao što su: ime broda, bruto tonažu, zastavu pripadnosti, luku upisa, ime i prezime zapovjednika, pozivni broj, IMO broj, MMSI broj, ukupan broj osoba na brodu, luku odlaska, datum i ETD, te prvu odredišnu luku. Također uz te podatke dozvola odlaska sadrži i popis prethodnih luka odlazaka ukoliko se radi o lukama u Republici Hrvatskoj.⁵⁸

5.2. Inspekcije i dozvole potrebne za otpremu

Prije nego što brod napusti luku, mora proći kroz niz inspekcija koje su propisane zakonodavstvom Republike Hrvatske, ali i međunarodnim konvencijama koje je Hrvatska ratificirala. Jedna od ključnih inspekcija je inspekcija sigurnosti plovidbe. Insspekcijski nadzor obavlja inspekcija sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija koja provjerava tehničko stanje broda, stanje njegovih uređaja za navigaciju, kao i usklađenost s međunarodnim sigurnosnim standardima. Inspekcija može uključivati pregled brodskih sustava, kao što su sustavi za gašenje požara, uređaji za spašavanje, te druge kritične komponente koje osiguravaju sigurnost plovidbe.⁵⁹

Osim inspekcije sigurnosti, često se provode i inspekcije zaštite okoliša, koje se fokusiraju na kontrolu sustava za obradu balastnih voda, sustava za sprječavanje zagađenja mora, te postupke s otpadom na brodu. Ove inspekcije imaju za cilj spriječiti bilo kakvo negativno djelovanje broda na morski okoliš tijekom plovidbe. Na kraju inspekcijskog postupka, ukoliko brod zadovolji sve propisane uvjete, izdaju se odgovarajuće dozvole i potvrde koje su preduvjet za otpremu broda.

⁵⁸ Ibid., čl. 8. - 9.

⁵⁹ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, čl.48.

5.3. Obveze brodovlasnika i broдача prilikom otpreme broda

Brodovlasnici i brođari imaju niz obveza koje moraju ispuniti kako bi omogućili otpremu broda iz luke u skladu s pravnim propisima. Prva i najvažnija obveza je osiguranje da brod ispunjava sve tehničke i sigurnosne standarde propisane nacionalnim i međunarodnim zakonodavstvom. To uključuje redovno održavanje broda, provođenje potrebnih inspekcija i obnavljanje svih potrebnih svjedodžbi.⁶⁰

Također, brodovlasnici i brođari su odgovorni za pravovremenu pripremu i dostavu svih potrebnih dokumenata lučkim vlastima, uključujući teretnu dokumentaciju, popis posade, te dokaz o osiguranju broda. Ukoliko brod prevozi opasni ili specijalni teret, dodatna odgovornost je osigurati da su svi sigurnosni protokoli na brodu uspostavljeni i da su članovi posade adekvatno obučeni za rukovanje takvim teretom.

Osim toga, brodovlasnici i brođari moraju osigurati da su svi financijski obveznici prema luci podmireni prije otpreme broda. To uključuje plaćanje lučkih pristojbi, carinskih davanja, te drugih troškova povezanih s boravkom broda u luci. Neispunjavanje ovih obveza može rezultirati kašnjenjem u otpremi broda, pa čak i pravnim sankcijama.

⁶⁰ Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN 108/17, 30/21, čl.8.

6. IZAZOVI I PRIJEDLOZI ZA POBOLJŠANJE

Izazovi s kojima se suočava pravni okvir prihvata, boravka i otpreme broda u hrvatskim lukama višeslojni su i kompleksni, što zahtijeva sustavan pristup u njihovom sagledavanju i adresiranju. Pravni okvir koji uređuje ove aktivnosti u velikoj mjeri temelji se na nacionalnim propisima, međunarodnim ugovorima, te europskim regulativama, što stvara određene pravne i operativne izazove u pogledu harmonizacije, dosljedne primjene i učinkovitosti.

Jedan od ključnih izazova odnosi se na usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s međunarodnim standardima, osobito u pogledu sigurnosnih i ekoloških normi. Iako su hrvatski propisi u značajnoj mjeri usklađeni s međunarodnim konvencijama poput SOLAS-a (Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru) i MARPOL-a (Međunarodna konvencija za sprečavanje onečišćenja s brodova), praksa pokazuje da postoje poteškoće u dosljednoj provedbi tih normi na svim razinama. To se posebno odnosi na nedovoljnu koordinaciju između različitih nadležnih tijela, što može dovesti do neujednačenosti u inspekcijskim pregledima, te potencijalno ugroziti sigurnost i okoliš.

Daljnji izazov leži u digitalizaciji i modernizaciji luka. Iako su mnoge luke u Republici Hrvatskoj započele proces digitalne transformacije, razina implementacije i korištenja digitalnih sustava uvelike varira. Nedostatak jedinstvenih standarda za digitalne procedure i dokumentaciju često rezultira sporijim i neučinkovitijim procesima prihvata, boravka i otpreme brodova. Primjerice, različite luke koriste različite informacijske sustave koji nisu uvijek kompatibilni, što može dovesti do kašnjenja i povećanih operativnih troškova za brodare i lučke operatere.

Osim toga, regulacija vezana uz zaštitu okoliša postaje sve stroža, a zahtjevi za smanjenje emisija iz brodova i upravljanje otpadom rastući su izazovi za sve uključene strane. Premda su hrvatske luke obvezne pružiti adekvatne kapacitete za prihvata otpada s brodova, često dolazi do nesuglasja između propisanih standarda i stvarnih kapaciteta, što može rezultirati negativnim ekološkim posljedicama, kao i pravnim posljedicama za operatere.

Kako bi se odgovorilo na ove izazove, nužna je kontinuirana prilagodba i poboljšanje pravnog okvira. Prvo, potrebno je osigurati bolju međuresornu koordinaciju i jačanje kapaciteta nadzornih tijela kroz dodatnu edukaciju i specijalizaciju. Drugo, preporuča se standardizacija digitalnih procesa i uvođenje interoperabilnih sustava u svim lukama, čime bi se osigurala veća učinkovitost i transparentnost. Treće, unapređenje infrastrukture za zaštitu okoliša kroz investicije u moderne tehnologije za prihvata i obradu otpada može znatno doprinijeti smanjenju negativnog utjecaja na okoliš i osigurati usklađenost s međunarodnim ekološkim standardima.

U konačnici se može reći da održavanje konkurentnosti hrvatskih luka u globalnom pomorskom prometu zahtijeva proaktivni pristup u prepoznavanju i rješavanju pravnih, tehničkih i operativnih izazova. Samo kroz integrirani i koherentan pristup, uz stalno praćenje međunarodnih trendova i prilagodbu najboljih praksi, moguće je osigurati da hrvatske luke ostanu vitalne točke međunarodnog pomorskog prometa.

7. ZAKLJUČAK

U konačnici se može zaključiti da je sustav prihvata, boravka i otpreme broda u hrvatskim lukama izrazito složen i višeslojan, te podložan stalnim promjenama i prilagodbama kako bi se uskladio s međunarodnim standardima i zahtjevima. Razvijeni pravni propisi, koji uključuju nacionalne zakone i međunarodne konvencije, čine osnovu za regulaciju pomorskih aktivnosti u hrvatskim lukama. Međutim, praksa pokazuje da postoje određeni izazovi u njihovoj dosljednoj primjeni, što može dovesti do operativnih poteškoća.

Jedan od ključnih izazova je usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s međunarodnim normama, posebice u pogledu sigurnosnih i ekoloških standarda. Iako je hrvatski pravni sustav u velikoj mjeri usklađen s međunarodnim konvencijama kao što su SOLAS i MARPOL, problemi u implementaciji tih normi, posebice u koordinaciji između različitih nadležnih tijela, mogu ugroziti sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.

Daljnji izazov predstavlja digitalizacija i modernizacija lučkih operacija. Digitalna transformacija luka u Republici Hrvatskoj je započela, ali je razina implementacije i korištenja digitalnih sustava vrlo varijabilna. Nedostatak standardizacije i interoperabilnosti između različitih lučkih sustava može dovesti do kašnjenja i povećanja operativnih troškova, što direktno utječe na učinkovitost pomorskog prometa.

Za očuvanje konkurentnosti hrvatskih luka u globalnom pomorskom prometu, nužno je kontinuirano unapređenje pravnog okvira, standardizacija digitalnih procesa, te ulaganje u infrastrukturu za zaštitu okoliša. Samo integriranim pristupom, koji uključuje stalno praćenje međunarodnih trendova i prilagodbu najboljih praksi, moguće je osigurati da hrvatske luke ostanu vitalne točke u međunarodnom pomorskom prometu

LITERATURA

- Bolanča, D., Amižić Jelovčić, P. (2023). *Pomorsko pravo*. Split: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
- Burić, A. *Pomorsko pravo*. URL: <http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf>
- Dominis, Ž. (2007). Plovila u sustavu gospodarskoga iskorištavanja, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*. 54(1-2): 62-71.
- Dundović, Č., Poletan, T., Kolanović, I. (2005). Implementacija informacijsko – komunikacijskih tehnologija u lukama, *Pomorstvo*. 19: 115 – 199.
- GEMET (2021). *Pomorsko pravo*. URL: <https://www.eionet.europa.eu/gemet/hr/concept/5051>
- Grabovac, I. (1988). *Pomorsko pravo*, 3. izdanje. Zagreb: Školska knjiga
- Grabovac, I. (1991). *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*. Split: Književni krug
- Grabovac, I. (1995). *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*. Split: Književni krug
- Grabovac, I. (2005). *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik*. Split: Književni krugovi
- Hlača, V. (2001). *Hrvatsko pomorsko pravo: izabrani radovi*. Rijeka: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
- Komadina, P., Čišić, D., Kesić, B. (1996). Uporaba elektroničke razmjene podataka u pomorstvu, *Naše more*, 46: 144 – 147.
- Lambert, D. M., Stock, J. R. i Ellram, L. M. (1999). *Fundamentals of Logistics Management*. Irwin McGraw – Hill. Str. 88.
- Malnar, V. (pripremio). *Naputak za popunjavanje forme prijave dolaska broda*. Ministarstvo mora, promet i infrastrukture; Uprava za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda. URL: <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/UPUTA%2520ZA%2520POPUNJAVANJE%2520ONAJAVE%2520DOLASKA%2520BRODA-%2520DETALJNA.doc&ved=2ahUKEwiApffewaKIAxU38QIHHRxAAPEQFnoECBUQAQ&usg=AOvVaw2t22JYHJRvjM66CwQI-biF>

- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2012). URL: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/obavljanje-sluzbenog-postupka-prijave-odlaska-i-dolaska-ribarskog-broda/2920>
- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2022). *Republika Hrvatska prva država članica EU povezana s unaprijeđenim europskim SafeSeaNet sustavom*. URL: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/republika-hrvatska-prva-drzava-clanica-eu-povezana-s-unaprijeđenim-europskim-safeseanet-sustavom/23145>
- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. *Lučke kapetanije*. URL: <https://mmpi.gov.hr/more-86/lucke-kapetanije-102/102>
- Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka; Uprava za sigurnost plovidbe i zaštitu mora. *Obrasci koje je potrebno dostaviti Kapetaniji prilikom najave dolaska broda, po prihvatu i na odlasku*. URL: <https://portauthority-sibenik.hr/wp-content/uploads/2023/04/Obrasci-koje-je-potrebno-dostaviti-kapetaniji-prilikom-najave-dolaska-broda-po-prihvatu-i-na-odlasku.pdf>
- *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control including 45th Amendment* (2023). Dostupno na: <https://parismou.org/system/files/2023-06/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf> (25. 08. 2024.)
- Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19
- Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, NN 72/2021
- Pravilnik o kriterijima za određivanje visine lučkih naknada u lukama unutarnjih voda, NN 16/2024-279
- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luka, NN 91/1994 – 1564.
- Uredba o uplovljavanju, prolasku i boravku stranih ratnih i znanstvenoistraživačkih brodova u unutarnjim morskim lukama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, NN 19/95, 11/03
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, NN 110/2004-2100
- USA Department of Transportation (1997). *The national Architecture for ITS-a Framework for Integrated Transportation into the 21st Century*. USA. Str. 72.
- Zakon o lučkim kapetanijama, NN 118/18
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN 144/21,
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN 83/23

- Zakon o posebnom porezu na motorna vozila, NN 15/13, 108/13, 115/16, 127,17, 121/19.
- Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN 108/17, 30/21
- Zakon o zaštiti okoliša, NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18
- Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom, NN 70/2013

POPIS SLIKA, TABLICA I GRAFIKONA

Slike:

Slika 1 Prijava dolaska broda u luku	14
Slika 2 Prijava o odlasku broda iz luke	30

Tablice:

Tablica 1 Adrese Lučkih kapetanija za prijavu dolaska broda.....	12
--	----